

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GESTÃO DO TERRITÓRIO

WILLIAN RICARDO DE CASTRO

AS AÇÕES DAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS E PRIVADAS SOBRE O PATRIMÔNIO
CULTURAL FERROVIÁRIO DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA (ESTRADA DE
FERRO DO PARANÁ)

PONTA GROSSA
2014

WILLIAN RICARDO DE CASTRO

AS AÇÕES DAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS E PRIVADAS SOBRE O PATRIMÔNIO
CULTURAL FERROVIÁRIO DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA (ESTRADA DE
FERRO DO PARANÁ)

Dissertação apresentada para obtenção do título de mestre na Universidade Estadual de Ponta Grossa – UEPG, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Curso de Mestrado em Gestão do território.

Orientador: Prof. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky

PONTA GROSSA
2014

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Setor de Tratamento da Informação BICEN/UEPG

C355 Castro, Willian Ricardo de
As ações das instituições públicas e privadas sobre o patrimônio cultural ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (estrada de ferro do Paraná)/ Willian Ricardo de Castro. Ponta Grossa, 2014. 258f.

Dissertação (Mestrado em Gestão do Território - Área de Concentração: Gestão do Território: Sociedade e Natureza), Universidade Estadual de Ponta Grossa.
Orientador: Prof. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky.

1.Ferrovia. 2.Patrimônio cultural. 3.Políticas públicas. 4.Estrada de ferro do Paraná. I.Monastirsky, Leonel Brizolla. II. Universidade Estadual de Ponta Grossa. Mestrado em Gestão do Território. III. T.

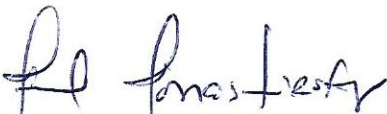
CDD: 385

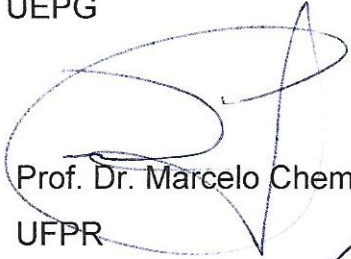
TERMO DE APROVAÇÃO

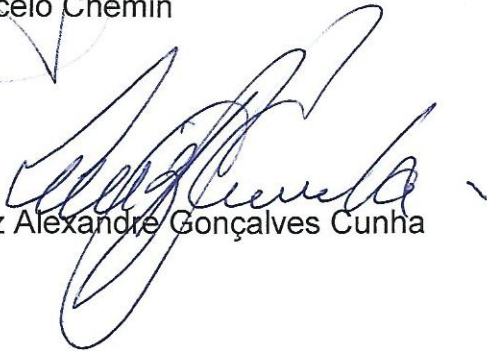
WILLIAN RICARDO DE CASTRO

“AS AÇÕES DAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS E PRIVADAS SOBRE O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO DA LINHA PARANAGUÁ – CURITIBA (ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ)”

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Geografia – Mestrado em Gestão do Território, Setor de Ciências Exatas e Naturais da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:


Orientador: Prof. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky
UEPG


Prof. Dr. Marcelo Chemin
UFPR


Prof. Dr. Luiz Alexandre Gonçalves Cunha
UEPG

Ponta Grossa, 30 de junho de 2014.

Para Elaine, pelo amor, carinho e confiança.

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Dr. Leonel Brizolla Monastirsky pela excelente orientação e pela amizade, paciência e dedicação. Um grande amigo.

Aos familiares que contribuíram e me apoiaram ao longo dessa jornada, em especial aos meus pais e meu irmão (“companheiro de estação”).

A Elaine, pelos incentivos incessantes e pela contribuição decisiva na construção da pesquisa. Foram inúmeros dias de ajuda, sobretudo, nas pesquisas de campo.

Aos amigos Eddie, Dryca e Willian, companheiros de trilhas e aventuras durante a pesquisa, geógrafos que não se intimidaram com os desafios da Serra do Mar.

Aos colegas do Grupo de Pesquisa de Geografia Urbana, pelas conversas, contribuições e trocas de ideias no dia-a-dia e nos seminários do grupo.

Aos Professores, Dr. Luiz Alexandre Gonçalves Cunha e Dr. Cicilian Luiza Löwen Sahr, pelas importantes contribuições na banca de qualificação.

A Roseane Aparecida Souza Castro pelas excelentes contribuições para este trabalho.

A todos as Instituições visitadas que auxiliaram com materiais para a pesquisa, assim como os entrevistados pela sua colaboração e disponibilidade.

Ao Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá pelo fornecimento de materiais bibliográficos sobre a ferrovia no Paraná.

CURITIBA – PARANAGUÁ

Heitor Stockler

Azáfama na plataforma.

Apresta-se a partir

o Trem de passageiros

brasileiros e estrangeiros.

Soa a sineta apressada:

dlen... dlen... dlen...

vai descer, quase em vertical,

um quilômetro,

aqui de riba – Curitiba,

até acolá – Paranaguá.

Matizes de arrebol mutáveis no Levante.

Faustoso alvorecer!...

A máquina resfolega na refrega

para atingir Roça Nova,

onde penetra a cova,

perfurando o rochedo:

cortante bisturi,

alentada pua,

minando a penedia.

Minhocaçu enorme que não dorme,

a ferrovia , o estirão bronzeado,

coleando pelo eito das escarpas,

transpõe a serrania,

entrando aqui, saindo ali,

varando túneis, descrevendo curvas,

voltas perturbantes,

com base ao peso,

Tonelada – Distância

do Trem de Ferro, diário, que a percorre.

Cauteloso no afã, de degrau em degrau,

e quando, ao rés do plano, apita e pára.

Cada parada, uma Estação...

um cromo, chalezinho de brinquedo

numa distância da Serra,

entre lianas e flores

e perfumes da mata,

a inspecionar, atendo, até que passe

a composição ruidosa de viajores.

O famoso “Véu de Noiva”,
em escamas de neve, a cascadear,
difluiu cintilando ao sol
para o álveo da corrente
que, em rumorejo,
leva-o a borbulhar
cristalino e irisado
de tons de luz a flux.
Singular painel,
único, excepcional!...

Súbito, no relevo da aquarela,
na gama do fantástico, do incrível,
surge, na imponente da estrutura,
no vácuo do grotão,
a gigantesca “Ponte de São João”.
Estalam os vagões, rilham as rodas
nas paralelas de aço,
enquanto a vista do turista
passeia pelo vale,
em êxtase, temor e excitação!...

E mais para se ver... maravilhante,
o “Viaduto Carvalho”:
prateleira imensa, suspensão,
incrustada no paredão abrupto.
O panorama, na extensão aberta,
insólito e majestoso,
estardece e deslumbra na surpresa.
Nada, no mundo, tão sensacional,
belo e diferente!...

E, após tanta e diversa exaltação,
como calmante aos nervos do viajante,
a placidez da faixa litorânea.
Aqui, as orlas de lis do Nhundiaquara,
no edênico planiço morretense,
com debruns em silhuetas de montanhas.
E, ao fim, as águas carijós do Itiberê,
o Taguaré de lendas parnanguaras
que ninou, ao nascer, como a um Rajá,
o portentoso e altivo Paraná!...

RESUMO

Esta pesquisa tem por objetivo analisar as ações das instituições públicas e privadas sobre o patrimônio cultural da ferrovia Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná). Este patrimônio está suscetível a interferência de várias instituições que, direta ou indiretamente, participam do processo de escolha, preservação e usos dos bens. Como delimitação da pesquisa e pela sua representatividade na ferrovia, o estudo baseou-se nas estações ferroviárias. Assim, contabilizou-se um total de catorze estações localizadas em seis municípios paranaenses (Paranaguá, Antonina, Morretes, Piraquara, Pinhais e Curitiba). Em um primeiro momento, a pesquisa pautou-se em uma discussão teórica sobre território, políticas públicas e patrimônio cultural. Em seguida, apresentou-se a história da ferrovia, bem como as estações ferroviárias abordadas na pesquisa, com isso, foi possível mostrar o estado de conservação e suas funcionalidades atuais. Por fim, buscou-se compreender as ações (ausências e sobreposições) das instituições que estão envolvidas com este patrimônio ferroviário, assim como as diferentes realidades apresentadas no processo de preservação dos bens.

Palavras-chave: Ferrovia, Patrimônio Cultural, Políticas Públicas, Estrada de Ferro do Paraná.

ABSTRACT

This research has an objective of analyse actions from public institutions and privates about cultural patrimony of the railroad Paranagua-Curitiba (Parana Railway). Therefore, this patrimony is subject to interference from several institutions that directly or indirectly join in the choice process, preservation and use of goods. As a limitation of the research and its representation on the railroad, the study was based on railway stations. Thus, it was accounted a total of fourteen stations located in six municipalities of Parana (Paranaguá, Antonina, Morretes, Piraquara, Pinhais and Curitiba). At first, the research was based on a theoretical discussion of territory, public policy and cultural patrimony. Then it presents the history of the railroad, as well as railway stations covered in the survey, it was possible to show the condition and its current functionality. Finally, it sought to understand the actions (absences and overlap) of the institutions that are involved with this railroad patrimony, as well as the different situations presented in the preservation of the production process.

Key-words: Railroad, Cultural Patrimony, Public Policy, Railway of Parana.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01	–	MAPA DA ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ, 1898.....	55
FIGURA 02	–	ÁREA A SER TOMBADA PELO IPHAN EM ANTONINA-PR...	72
FIGURA 03	–	AS ESCALAS DE PODER ENVOLVIDAS NA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO.....	137

LISTA DE FOTOGRAFIAS

FOTOGRAFIA 01	–	ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ: FACHADA PRINCIPAL.....	60
FOTOGRAFIA 02	–	ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ: ÁREA DA PLATAFORMA I.....	61
FOTOGRAFIA 03	–	ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ: ÁREA DA PLATAFORMA II.....	61
FOTOGRAFIA 04	–	INTERIOR DA ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ.....	62
FOTOGRAFIA 05	–	ANTIGOS MÓVEIS DA RFFSA NA ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ.....	62
FOTOGRAFIA 06	–	ESTAÇÃO DE ALEXANDRA: FACHADA PRINCIPAL.....	64
FOTOGRAFIA 07	–	ESTAÇÃO DE ALEXANDRA: ÁREA DA PLATAFORMA I.....	64
FOTOGRAFIA 08	–	ESTAÇÃO DE ALEXANDRA: ÁREA DA PLATAFORMA II.....	65
FOTOGRAFIA 09	–	ESTAÇÃO DE MORRETES: FACHADA PRINCIPAL.....	67
FOTOGRAFIA 10	–	ESTAÇÃO DE MORRETES: ÁREA DA PLATAFORMA.....	67
FOTOGRAFIA 11	–	RESIDÊNCIAS NO ENTORNO DA ESTAÇÃO DE MORRETES.....	68
FOTOGRAFIA 12	–	ESTAÇÃO DE MORRETES: ÁREA DA PLATAFORMA DURANTE O DESEMBARQUE DO TREM DE TURISMO DA SERRA VERDE EXPRESS.....	68
FOTOGRAFIA 13	–	ESTAÇÃO DE ANTONINA: FACHADA PRINCIPAL.....	70
FOTOGRAFIA 14	–	ESTAÇÃO DE ANTONINA: ÁREA DA PLATAFORMA.....	71

FOTOGRAFIA 15	–	ESTAÇÃO DE ANTONINA: PLATAFORMA COM UM VAGÃO ANTIGO.....	71
FOTOGRAFIA 16	–	ESTAÇÃO PORTO DE CIMA I.....	73
FOTOGRAFIA 17	–	ESTAÇÃO PORTO DE CIMA II.....	74
FOTOGRAFIA 18	–	ESTAÇÃO ENGENHEIRO LANGE.....	75
FOTOGRAFIA 19	–	ESTAÇÃO MARUMBI I.....	77
FOTOGRAFIA 20	–	ESTAÇÃO MARUMBI II.....	77
FOTOGRAFIA 21	–	ESTAÇÃO MARUMBI E EDIFICAÇÕES EM SEU ENTORNO (VISTA DO MORRO DO “ROCHEDINHO”).....	78
FOTOGRAFIA 22	–	ESTAÇÃO VÉU DE NOIVA I.....	79
FOTOGRAFIA 23	–	ESTAÇÃO VÉU DE NOIVA II.....	79
FOTOGRAFIA 24	–	ESTAÇÃO DE BANHADO I.....	80
FOTOGRAFIA 25	–	ESTAÇÃO DE BANHADO II.....	81
FOTOGRAFIA 26	–	RESIDÊNCIAS NO ENTORNO DA ESTAÇÃO DE BANHADO.....	81
FOTOGRAFIA 27	–	ESTAÇÃO DE ROÇA NOVA I.....	82
FOTOGRAFIA 28	–	ESTAÇÃO DE ROÇA NOVA II.....	83
FOTOGRAFIA 29	–	ESTAÇÃO DE ROÇA NOVA III.....	83
FOTOGRAFIA 30	–	TÚNEL DESATIVADO.....	84
FOTOGRAFIA 31	–	ESTAÇÃO DE PIRAQUARA I.....	85
FOTOGRAFIA 32	–	ESTAÇÃO DE PIRAQUARA II.....	85
FOTOGRAFIA 33	–	ESTAÇÃO DE PIRAQUARA III.....	86
FOTOGRAFIA 34	–	ESTAÇÃO DE PIRAQUARA QUANDO FUNCIONAVA UMA PIZZARIA EM 2010.....	86
FOTOGRAFIA 35	–	ESTAÇÃO DE PINHAIS.....	88
FOTOGRAFIA 36	–	LATERAL DA ESTAÇÃO DE PINHAIS.....	88
FOTOGRAFIA 37	–	FUNDOS DA ESTAÇÃO DE PINHAIS COM A CERCA ARREBENTADA.....	89

FOTOGRAFIA 38	–	PLATAFORMA DA ESTAÇÃO DE CURITIBA (NOVA) I.....	90
FOTOGRAFIA 39	–	PLATAFORMA DA ESTAÇÃO DE CURITIBA (NOVA) II.....	90
FOTOGRAFIA 40	–	PLATAFORMA DA ESTAÇÃO DE CURITIBA (NOVA) ANTES DO EMBARQUE PARA O TREM DE TURISMO DA SERRA VERDE EXPRESS.....	91
FOTOGRAFIA 41	–	FACHADA PRINCIPAL DA ESTAÇÃO DE CURITIBA.....	93
FOTOGRAFIA 42	–	MUSEU FERROVIÁRIO.....	93
FOTOGRAFIA 43	–	CAIXA D'ÁGUA NO ENTORNO DA ESTAÇÃO DE BANHADO.....	179
FOTOGRAFIA 44	–	JANELA DA ESTAÇÃO ENGENHEIRO LANGE.....	179
FOTOGRAFIA 45	–	ENTULHOS ABANDONADOS PRÓXIMO A ESTAÇÃO DE MARUMBI.....	180
FOTOGRAFIA 46	–	PLACA DE RECONHECIMENTO DA ESTRADA DE FERRO PARANAGUÁ-CURITIBA COMO MEMÓRIA DA ENGENHARIA BRASILEIRA.....	180
FOTOGRAFIA 47	–	MONUMENTO NO MIRANTE DO CADEADO.....	181
FOTOGRAFIA 48	–	TÚNEL PRÓXIMO DA ESTAÇÃO DE ROÇA NOVA.....	181

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01	–	A POSSE DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA.....	95
GRÁFICO 02	–	A PROTEÇÃO LEGAL DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA.....	97
GRÁFICO 03	–	O ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA.....	97
GRÁFICO 04	–	OS USOS DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA.....	98

LISTA DE MAPAS

MAPA 01	– TRECHO PARANAGUÁ-CURITIBA (ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ) E SUAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS.....	21
MAPA 02	– FERROVIAS DO BRASIL E AS CONCESSIONÁRIAS RESPONSÁVEIS DE CADA MALHA.....	52
MAPA 03	– ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ (LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA) E SUAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS.....	57

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01	– EXEMPLOS DE ESTRADAS DE FERRO INAUGURADAS NO PERÍODO IMPERIAL.....	47
QUADRO 02	– A EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA BRASILEIRA DURANTE OS SEUS GOVERNOS (1890-1966).....	49
QUADRO 03	– CRITÉRIOS PARA CLASSIFICAÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS.....	58
QUADRO 04	– A PRIVATIZAÇÃO DAS MALHAS REGIONAIS DA FERROVIA BRASILEIRA.....	101
QUADRO 05	– SITUAÇÃO DAS ESTAÇÕES DO TRECHO PARANAGUÁ – CURITIBA.....	110
QUADRO 06	A RESPONSABILIDADE DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO ANTES E DEPOIS DA PRIVATIZAÇÃO.....	135

LISTA DE TABELAS

TABELA 01	– SÍNTESE DO INVENTÁRIO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA ESTRADA FERRO PARANAGUÁ-CURITIBA.....	156
-----------	--	-----

LISTA DE SIGLAS

ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ALL	América Latina Logística
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CND	Conselho Nacional de Desestatização
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CPC-PR	Coordenação do Patrimônio Cultural do Estado do Paraná
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
FMI	Fundo Monetário Internacional
FND	Fundo Nacional de Desestatização
FSA	Ferrovias Sul-Atlântica S. A
FUNTUR	Fundação Municipal de Turismo de Paranaguá
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Minc	Ministério da Cultura
MPF	Ministério Público Federal
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PLANSUL	Planejamento e Consultoria Ltda.
PND	Programa Nacional de Desestatização
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SICONV	Sistema de Convênios do Ministério do Turismo
SPU	Secretaria do Patrimônio da União.
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	19
CAPÍTULO I – PATRIMÔNIO CULTURAL E POLÍTICAS PÚBLICAS.....	24
1.1 O TERRITÓRIO: APROXIMAÇÕES CONCEITUAIS	24
1.2 O ESTADO E AS POLÍTICAS CULTURAIS NO BRASIL.....	28
1.3 PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO: REFLEXÕES SOBRE MEMÓRIA SOCIAL, PRESERVAÇÃO E USOS	36
1.4 AS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO: MÚLTIPLAS ESCALAS	42
CAPÍTULO II – O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO DA ESTRADA DE FERRO PARANAGUÁ-CURITIBA.....	45
2.1 TRILHOS ENVELHECIDOS: UMA SÍNTESE DA FERROVIA NO BRASIL.....	45
2.2 OS PRIMEIROS E OUSADOS TRILHOS DA ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ: A LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA, UM PATRIMÔNIO CULTURAL DO BRASIL.....	53
2.3 A SITUAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA.....	58
2.3.1 Estação de Paranaguá	59
2.3.2 Estação de Alexandra.....	63
2.3.3 Estação de Morretes.....	65
2.3.4 Estação de Antonina.....	69
2.3.5 Estação Porto de Cima.....	72
2.3.6 Estação Engenheiro Lange.....	74
2.3.7 Estação Marumbi.....	75
2.3.8 Estação Véu de Noiva	78
2.3.9 Estação de Banhado	80

2.3.10	Estação de Roça Nova	82
2.3.11	Estação de Piraquara	84
2.3.12	Estação de Pinhais	87
2.3.13	Estação de Curitiba (Nova)	89
2.3.14	Estação de Curitiba	91
2.4	UM PANORAMA DA SITUAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA	94
 CAPÍTULO III – AS AÇÕES DAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS E PRIVADAS SOBRE O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DA ESTRADA DE FERRO PARANAGUÁ-CURITIBA		 99
3.1	O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DA RFFSA E A PRIVATIZAÇÃO DA FERROVIA PARANAGUÁ-CURITIBA: AS CONSEQUÊNCIAS ATUAIS NO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO.	99
3.2	ANTT E DNIT ATORES COADJUVANTES NO PROCESSO DE CONSERVAÇÃO E USOS DOS PATRIMÔNIOS FERROVIÁRIOS.	107
3.2.1	A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)	107
3.2.2	O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)	112
3.3	A EXTINÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FERDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA): UMA NOVA REORGANIZAÇÃO DOS BENS.	114
3.3.1	A Secretaria do Patrimônio da União (SPU)	115
3.4	O INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL: ATRIBUIÇÕES E DESAFIOS ENFRENTADOS NA GESTÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO.	116
3.5	A COORDENAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO ESTADO DO PARANÁ E A GESTÃO DOS MUNICÍPIOS SOBRE A PRESERVAÇÃO E USOS DO PATRIMÔNIO.....	120
3.5.1	As estações ferroviárias de Paranaguá (PR)	121

3.5.2	As estações ferroviárias de Morretes (PR)	125
3.5.2.1	A estação de Morretes (PR)	126
3.5.2.2	As estações na Serra do Mar (PR)	127
3.5.3	As estações ferroviárias de Antonina (PR)	128
3.5.4	As estações ferroviárias de Piraquara (PR)	129
3.5.5	A estação ferroviária de Pinhais (PR)	130
3.5.6	As estações ferroviárias de Curitiba (PR)	131
3.6	O TURISMO FERROVIÁRIO DA SERRA VERDE EXPRESS E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO.....	132
3.7	O CALEIDOSCÓPIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA: MÚLTIPLOS AGENTES E DIFERENTES RESULTADOS	134
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....		138
REFERÊNCIAS		142
APÊNDICE A – Ficha de inventário utilizado nas estações ferroviárias da Linha Paranaguá-Curitiba.....		152
APÊNDICE B – Tabela com os principais resultados sobre as estações ferroviárias da Linha Paranaguá-Curitiba		155
APÊNDICE C – Tópicos guia utilizado nas entrevistas		158
APÊNDICE D – Síntese das entrevistas		165
APÊNDICE E – Fotografias da estrada de ferro Paranaguá-Curitiba		178
ANEXO A – Contrato de concessão da América Latina Logística ALL.....		182
ANEXO B – Contrato de arrendamento dos bens para a América Latina Logística ALL		204

ANEXO C – Compromisso de Ajustamento de Conduta referente aos Processos nº 2006.70.13.001025-3 e 2008.70.13.000131-5	215
ANEXO D – Documentos referentes a cessão da Estação de Paranaguá para o município.....	225
ANEXO E – Solicitação e autorização da venda da Estação de Antonina	242
ANEXO F – Edital de leilão da RFFSA contendo a Estação de Roça Nova.....	246
ANEXO G – Ofício da Prefeitura de Piraquara solicitando a relação de imóveis da antiga RFFSA em seu município	255
ANEXO H – Ofício da Prefeitura de Pinhais solicitando a guarda Estação de Pinhais.....	257

INTRODUÇÃO

A dinâmica entre o global e o local proporciona para a sociedade um fluxo cada vez maior de informações. Desta forma as discussões sobre patrimônio cultural, sobretudo, ferroviário, mostram-se importantes diante deste contexto. Uma vez que o tema se apresenta como um referencial da cultura dos povos, das suas experiências vividas. Uma maneira de escapar da tendência global de homogeneizar o espaço é valorizar a cultura local, principalmente, através da preservação do patrimônio cultural.

A participação da ferrovia até meados do século XX foi decisiva para o desenvolvimento do país. Colaborou nas transformações políticas, econômicas, sociais e culturais no espaço nacional. Neste sentido, a sua história e importância estão incorporadas nos seus patrimônios, que são “uma âncora capaz de dar uma sensação de continuidade em relação a um passado nacional, de ser um referencial capaz de permitir a identificação com uma nação” (BARRETO, 2000, p. 10).

A ferrovia Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná), construída entre os anos de 1880 e 1885, é marcada pela sua importância econômica e cultural para o estado do Paraná. Econômica porque foi a primeira ferrovia paranaense, em uma época que os caminhos entre a capital e o litoral eram precários. Tornou-se então a principal alternativa para exportação dos seus produtos. Cultural por ser construída em uma região de serra, com muitas obras de arte, além da memória da população que viveu.

O patrimônio dessa ferrovia está presente em várias cidades paranaenses, porém a sua preservação e usos se apresentam de forma fragmentada, pois estão condicionados às políticas adotadas pelos agentes que detêm a sua posse. No entanto, eleger um responsável pelo patrimônio ferroviário pode não ser uma tarefa fácil, pois a complexidade de como esses bens foram classificados e destinados no Brasil, leva a diferentes realidades de preservação, conservação e funcionalidades.

Desta maneira, os patrimônios ferroviários da Linha Paranaguá-Curitiba, são suscetíveis a decisões e ações políticas de diferentes instituições públicas e privadas, que estão envolvidas, direta ou indiretamente, com os bens. Entretanto, não há uma coerência em suas ações para/com o patrimônio, pois, alguns deles, já foram destruídos, demolidos e outros estão sendo depredados. As diferentes instituições envolvidas deixam os patrimônios ferroviários a mercê de uma

multiplicidade de poder, tornando essa ferrovia e, conseqüentemente, os seus patrimônios um território plural. Sendo necessário mostrar os agentes que estão envolvidos com esse complexo ferroviário.

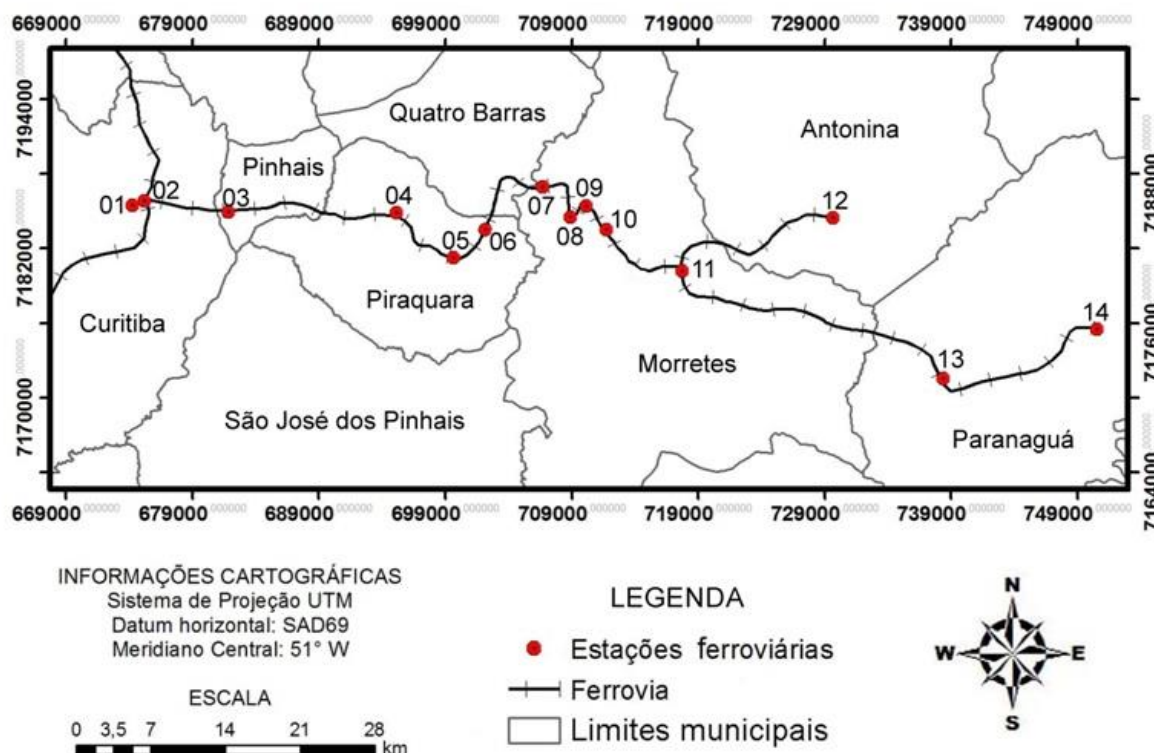
A linha Paranaguá-Curitiba está sob concessão da empresa América Latina Logística (ALL) desde 1997. A empresa possui a concessão de cargas e utiliza boa parte do seu patrimônio ferroviário. Grande parte dos trens que viajam pela ferrovia é de cargas, ainda há o transporte de passageiros, através da empresa Serra Verde Express que opera um trem turístico. Assim como a ALL, a empresa também possui uma concessão, que nela inclui alguns dos patrimônios ferroviários da linha.

No que diz respeito ao poder público, três instituições estão ligadas indiretamente na preservação dos patrimônios. A primeira é a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) que tem a atribuição de fiscalizar os contratos de concessão. A segunda é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) que é o proprietário dos bens operacionais, isto é, daqueles que estão sendo utilizados para atender a ferrovia. Por fim, a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) que é responsável pela destinação dos antigos imóveis da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

As instituições ligadas diretamente à preservação do patrimônio ferroviário estão organizadas em diferentes escalas de poder. Na escala federal, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Cultural (IPHAN), na estadual, a Coordenação do Patrimônio Cultural do Paraná e na escala local, os órgãos municipais da cultura, como secretarias e fundações.

Como se vê, é um leque de instituições que influenciam na preservação dos patrimônios. Como existe grande quantidade deles no decorrer deste trecho ferroviário foram escolhidas para a análise da pesquisa apenas as estações, as quais são bens bastante representativos quando se pensa em ferrovias. Assim, contabilizou-se um total de catorze estações localizadas em seis municípios paranaenses (Paranaguá, Antonina, Morretes, Piraquara, Pinhais e Curitiba) (MAPA 01).

MAPA 01 – TRECHO PARANAGUÁ-CURITIBA (ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ) E SUAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS



Fonte: ITCG (2011); IBGE/DGC/DECAR (2005)
 Organização: ROZA, W. S. S.; CASTRO, W. R. (2014)

Essa pesquisa tem como principal objetivo analisar as ações (ausências e/ou as sobreposições) das instituições públicas e privadas sobre o processo de escolha, preservação e uso do Patrimônio Cultural Ferroviário, da Linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná).

Para melhor compreender esse objetivo geral foram traçados objetivos específicos, tais como: compreender as políticas públicas direcionadas ao patrimônio ferroviário na configuração dos territórios, bem como a importância da sua preservação e usos; analisar a situação atual (conservação e usos) das estações ferroviárias e investigar as ações do poder público (federal, estadual e municipal) e privado (empresas que detêm a concessão da ferrovia) sobre as estações ferroviárias.

Para responder esses objetivos, foram realizados estudos bibliográficos, pesquisas de campo e entrevistas. As pesquisas de campo, realizadas para conhecer as estações, seguiu uma metodologia que se baseia na descrição dos

bens através de uma ficha de inventário (elaborada a partir do modelo usado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Objetivou-se coletar as informações através desta ficha pela sua melhor organização dos dados. Desta maneira, a ficha de inventário serviu para identificar e localizar a área de estudo; obter informações sobre os bens – o uso atual, se a linha ou ramal está em operação, se faz parte de um conjunto ferroviário –; identificar a propriedade do bem – quem é proprietário, quem possui a posse ou concessão, se o imóvel é tombado –; e descrever o estado de conservação dos patrimônios (APÊNDICE A).

O acesso às estações ferroviárias foi feito através do transporte rodoviário e ferroviário. Além disso, para algumas delas foi necessário utilizar os caminhos antigos da Serra do Mar, como o Caminho do Itupava para acessar a Estação Veu de Noiva. É importante destacar que o acesso às estações foi realizado mais de uma vez, obtendo registros fotográficos e quando possível coletando informações da população local.

Em relação às entrevistas, foram realizadas doze com instituições envolvidas na preservação do patrimônio ferroviário e duas com pessoas próximas ao objeto de estudo. Em um primeiro momento, foram realizadas visitas às instituições para apresentar a pesquisa e marcar a entrevista. Posteriormente, foram feitas as entrevistas baseadas em um tópico guia de questões (APÊNDICE C).

A dissertação está estruturada em três capítulos. No primeiro, são apresentadas reflexões sobre o conceito de território na ciência geográfica, assim como, a sua importância para a pesquisa. Em seguida, buscou-se os conceitos de Estado e Governo e debateu-se sobre as políticas culturais e um breve histórico delas no Brasil. Posteriormente, as discussões se centraram no conceito de Patrimônio Cultural (Ferroviário) e de memória social, bem como as questões sobre os diversos usos dos patrimônios. Enfim, apresentou a política de preservação dos patrimônios culturais ferroviários em suas múltiplas escalas.

O segundo capítulo apresentou um resgate histórico-geográfico da ferrovia no Brasil. Logo em seguida, um breve histórico da Estrada de Ferro do Paraná e a sua importância para o estado. Além disso, foi realizada uma pesquisa individual de cada estação ferroviária da Linha Paranaguá-Curitiba, analisando a sua situação atual, sobretudo, o estado de conservação e os usos. Por fim, traçou-se um panorama geral da situação das estações.

O último capítulo apresentou como a desestatização da Rede ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) e, por consequência, o processo de privatização das ferrovias, interferiu na preservação e usos dos bens ferroviários. Em seguida, mostrou a atuação dos órgãos federais ligados indiretamente na preservação do patrimônio ferroviário, tais como, a ANTT, o DNIT e a SPU. Posteriormente, analisa-se as ações de órgãos específicos para a preservação do patrimônio ferroviário, são eles, o IPHAN, a CPC-PR, bem como as ações dos órgãos municipais sobre esses mesmos patrimônios. Finalmente, discute-se a importância do turismo ferroviário e a sua presença nesta ferrovia, ainda, o território formado pelos agentes envolvidos na preservação e usos do patrimônio ferroviário.

CAPÍTULO I

PATRIMÔNIO CULTURAL E POLÍTICAS PÚBLICAS

Este capítulo apresenta, em seu início, reflexões a respeito do conceito de território na ciência geográfica, assim como, a sua importância para a pesquisa. Em seguida, buscou-se discutir sobre a configuração do Estado e as suas políticas públicas, bem como uma síntese da trajetória das políticas culturais no Brasil. Posteriormente, apresenta um apanhado sobre o patrimônio cultural ferroviário, assim como debate sobre as questões de preservação e usos. Enfim, mostrou-se a atual configuração das políticas de preservação do patrimônio, que atingem múltiplas escalas de poder.

1.1 O TERRITÓRIO: APROXIMAÇÕES CONCEITUAIS

Pensar o território exige uma abordagem epistemológica. A identificação da trajetória do conceito na Geografia permite desvelar as suas concepções e a sua alteração durante o tempo. Deleuze e Guattari (1992) afirmam que todo conceito possui sempre uma história, além de sua multiplicidade, que leva a articulação, fragmentação e superposição. “Num conceito, há, no mais das vezes, pedaços ou componentes vindos de outros conceitos, que respondiam a outros problemas e supunham outros planos” (DELEUZE; GUATTARI, 1992, p. 29).

As discussões sobre o conceito de território ganharam força na Geografia nas últimas décadas, apesar de Friedrich Ratzel no século XIX apresentar uma concepção. A Geografia Tradicional privilegiou os conceitos de região e paisagem (CORRÊA, 2009). Para Claval (1999) os geógrafos dos anos 1960 atribuíram tudo ao espaço e esta modificação atual advém de debates epistemológicos internos, que testemunham profundas transformações do mundo e de mudanças na maneira de compreendê-lo. Neste sentido, a importância de colocar o conceito de território no centro das discussões, tanto no meio acadêmico como no político, é alertada por Santos:

Uma geografia sem território é uma contradição que ajuda a explicar a ausência cada vez maior dessa categoria de análise e debate aprofundado da nação. Isso constitui para o país um retrocesso, e para a disciplina

geográfica pode equivaler uma espécie de suicídio. Se os geógrafos se ausentam do debate sobre território, há um empobrecimento paralelo das ciências políticas, da sociologia e da interpretação histórica, e, no plano prático, um empobrecimento também da vida política da nação. (SANTOS, 2004, pp. 116-117).

A centralidade do conceito de território resultou na ampliação e diversificação das concepções. Não se pretende aqui apresentar um debate epistemológico profundo, mas evidenciar algumas delas que, de certa forma, são importantes para essa pesquisa. Parte-se da ideia compartilhada por Deleuze e Guattari (1992) que todo conceito possui um devir no qual se refere, sendo constituído de componentes finitos, assim, se remetem a outros conceitos por suas conexões presentes. Desta forma, “um conceito não exige somente um problema sob o qual se remaneja ou substitui conceitos precedentes, mas uma encruzilhada de problemas em que se alia as outros conceitos coexistentes” (DELEUZE; GUATTARI, 1992, p. 30).

De acordo com Ratzel (1988 [1914]), considerar o território nas análises sobre a política e a sociedade torna-se indispensável. Para o autor, o território é sinônimo de solo, portanto não seria possível analisar o homem separado da Terra. “É fácil convencer-se de que do mesmo modo como não se pode considerar mesmo o Estado mais simples sem o seu território, assim também a sociedade mais simples só pode ser concebida junto com o território que lhe pertence” (RATZEL, 1990 [1914], p. 73).

É na sua obra *Antropogeografia* – publicada em 1882 – que Ratzel desenvolve o seu conceito de território, com uma abordagem geopolítica e um método positivista, compreende o território como a expressão moral do seu povo, sendo uma determinada porção da superfície terrestre apropriada pelos grupos. Assim, a ligação entre o povo e o território é bastante evidenciada, pois a sua perda leva ao declínio quando sofre prejuízos territoriais. “Ele [o povo] pode decrescer em número mas ainda sim manter o território no qual se concentram seus recursos; mas se começa a perder uma parte do território, esse é sem dúvida o princípio da sua decadência futura” (RATZEL, 1990 [1914], p. 72).

Apesar de uma abordagem naturalista do território, as discussões sobre o Estado são relevantes nos estudos de Ratzel, pois na sua concepção o Estado é a principal forma de poder e controle. É pertinente considerar o contexto histórico-geográfico em que viveu, já que ele presenciou o processo de formação do Estado

moderno alemão. Para Moraes (1990), a teoria de Ratzel legitima o projeto expansionista, principalmente, pela sua apologia ao Estado, porém ele não foi um ideólogo direto das teses de Bismarck¹.

O vigor de seus argumentos demandava uma aura de cientificidade, logo um distanciamento em frente das questões práticas imediatas. A eficácia ideológica de seus escritos residia, exatamente, na aparente neutralidade de seu discurso. A aproximação com os problemas postos para a classe dominante alemã se dá por uma via meramente temática. (MORAES, 1990, p. 20).

A centralização do Estado em sua obra é essencial. Para Ratzel (1990 [1914]) quando a sociedade se organiza para defender o seu território, ela se transforma em Estado. A sociedade usa o território para ter moradia e alimento e o “Estado protege o território contra as violações vindas de fora, que poderiam reduzi-lo” (RATZEL, 1990 [1914], p. 76). A concepção de Ratzel (1990 [1914]) foi uma contribuição importante para a ciência geográfica. No entanto, levou cerca de um século para que o conceito de território estivesse no centro das discussões.

Claude Raffestin foi um dos geógrafos que iniciaram essa renovação na Geografia. Sua teorização é marcada pela obra “Por uma Geografia do Poder”, na qual afirma que “uma verdadeira geografia só pode ser uma geografia do poder ou dos poderes” (RAFFESTIN, 2011 [1993], p. 15). Nessa assertiva, o autor enfatiza que existe uma multidimensionalidade do poder, não sendo a ação do Estado única forma, como nas ideias de Ratzel. O poder indica controle e dominação sobre os indivíduos e as coisas, ele está nas relações sociais do cotidiano, tornando o território a cena do poder e o lugar de todas estas relações (RAFFESTIN, 2011 [1993]).

Neste sentido, essa multidimensionalidade do poder é vista como:

Do Estado ao indivíduo, passando por todas as organizações pequenas ou grandes, encontram-se atores sintagmáticos que “produzem” o território. De fato, o Estado está sempre organizando o território nacional por intermédio de novos recortes, de novas implantações e de novas ligações. O mesmo se passa com as empresas ou outras organizações, para as quais o sistema precedente constitui um conjunto de fatores favoráveis e limitantes. [...] Em graus diversos, em momentos diferentes e em lugares variados, somos todos atores sintagmáticos que produzem “territórios”. (RAFFESTIN, 2011 [1993], p. 137).

¹ Otto von Bismarck, estadista alemão entre os anos de 1871 e 1890 que instituiu o II Reich, levando os países germânicos a um Estado nacional único.

Raffestin (2011 [1993]) baseia-se na concepção de poder de Michel Foucault² para elaborar o seu conceito de território. Parte-se da ideia que o poder vem de todos os lugares e se manifesta por ocasião da relação, “é um processo de troca ou de comunicação quando, na relação que se estabelece, os dois polos fazem face um ao outro ou se confrontam” (RAFFESTIN, 2011 [1993], p. 47). As proposições que incentivaram o autor não definem o que é poder, mas são relevantes para entender a natureza deste conceito.

1. O poder não se adquire; é exercido a partir de inumeráveis pontos;
2. As relações de poder não estão em posição de exterioridade no que diz respeito a outros tipos de relações (econômicas, sociais etc.), mas são imanentes a elas;
3. O poder vem de baixo; não há uma oposição binária e global entre dominador e dominados;
4. As relações de poder são, concomitantemente, intencionais e não subjetivas;
5. Onde há poder há resistência e, no entanto, ou por isso mesmo, esta jamais está em posição de exterioridade em relação ao poder. (RAFFESTIN, 2011 [1993], p. 48).

Essa multidimensionalidade do poder nos territórios (RAFFESTIN, 2011 [1993]), torna-se um dos fios condutores da pesquisa, pois já é possível um primeiro esclarecimento da configuração do território delimitado. A pesquisa tem como objeto de estudo a “Estrada de Ferro do Paraná” – particularmente o trecho Paranaguá-Curitiba – esta ferrovia juntamente com os seus patrimônios ferroviários estão sob responsabilidade de várias instituições que atuam sobre esse território formado. Essas interferem na escolha, preservação e usos dos patrimônios oriundos da estrada de ferro, emergindo, assim, múltiplos territórios, como denominou Haesbaert (2011).

Para Haesbaert (2011) o território está imerso em relações de dominação e/ou de apropriação sociedade-espço, assim, “desdobra-se ao longo de um *continuum* que vai da dominação político-econômica mais ‘concreta’ e ‘funcional’ à apropriação mais subjetiva e/ou ‘cultural-simbólica’” (HAESBAERT, 2011, p. 95). O território é, ao mesmo tempo, funcional e simbólico, no entanto as instituições ou grupos sociais podem territorializar-se através de objetivos mais funcionais (econômico e político) ou mais simbólicos (político e cultural) em suas relações com

² Na obra “História da sexualidade: a vontade de saber” de 1976.

seus espaços de acordo com a dinâmica de poder e das estratégias que estão em jogo (HAESBAERT, 2011).

Enquanto “continuum” dentro de um processo de dominação e/ou apropriação, o território e a territorialização devem ser trabalhados na sua multiplicidade de poderes, neles incorporados através de múltiplos agentes/sujeitos envolvidos. Assim, devemos primeiramente distinguir os territórios de acordo com os sujeitos que os constroem, sejam eles indivíduos, grupos sociais, o Estado, empresas, instituições como a igreja etc. (HAESBAERT, 2011, p. 21).

Desta maneira, identificam-se instituições públicas e privadas que atuam na preservação e usos dos patrimônios ferroviários. Embora seja uma atuação política, é sabido que coexistem outras dimensões, por isso, a análise sobre o mesmo leva em conta a dimensão cultural e econômica. Assim, as empresas, os órgãos federais, estaduais e municipais são diferentes agentes que imprimem uma territorialidade sobre a ferrovia e a seus patrimônios, considerá-los individualmente na análise do território seria apresentar apenas uma parcela da pesquisa.

Segundo Haesbaert (2011) o estudo do território pode-se agrupar nas seguintes vertentes:

Política (referida às relações espaço-poder em geral) ou jurídico política (relativa também a todas as relações espaço-poder institucionalizadas): a mais difundida, onde o território é visto como um espaço delimitado e controlado através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes – mas não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado. Cultural (muitas vezes culturalista) ou simbólico-cultural: prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como o produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido.

Econômica (muitas vezes economicista): menos difundida, enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho, por exemplo. (HAESBAERT, 2011, p. 40).

1.2 O ESTADO E AS POLÍTICAS CULTURAIS NO BRASIL

O Estado e as suas ações políticas se materializam no território através das relações sociais, dessa maneira, entender a dinâmica que ocorre entre o Estado e o Território passa a ser um requisito para atingir os objetivos da pesquisa. Por se tratar de uma estrutura dinâmica, o Estado sofreu várias mudanças no decorrer da história, assim, o seu estudo torna-se complexo. Para Bobbio (2007) o estudo sobre

o Estado deve seguir duas fontes principais, a história das instituições políticas e a história das doutrinas políticas.

Ao comentar sobre a origem do Estado o autor salienta:

[...] entendido como ordenamento político de uma comunidade, nasce da dissolução da comunidade primitiva fundada sobre os laços de parentesco e da formação de comunidades mais amplas derivadas da união de vários grupos familiares por razões de sobrevivência interna (o sustento) e externas (a defesa) [...] o nascimento do Estado representa o ponto de passagem da idade primitiva, gradativamente diferenciada em selvagem e bárbara, à idade civil, onde "civil" está ao mesmo tempo para "cidadão" e "civilizado" (Adam Ferguson). (BOBBIO, 2007, p. 73).

Nota-se que a noção de Estado possui referências desde os primórdios da humanidade, adquirindo até a história atual diversos modelos. Pasold (2004) apresenta seis tipos fundamentais de Estado: os antigos Estados Orientais, o Estado Helênico, o Estado Romano, o Estado da Idade Média, O Estado Moderno e o Estado Contemporâneo. Não se pretende analisar todos os conceitos e modelos apresentados, mas apenas elucidar algumas questões importantes do tema.

O Estado é uma organização social complexa possuindo fortes relações com o território, como analisado anteriormente. Para Ratzel o Estado era o principal agente no ordenamento do território, embora nas discussões atuais o conceito apresente outros agentes que produzem o território, essa característica do Estado ainda permanece e é relevante para essa pesquisa.

Silva e Bassi (2012) compreendem o Estado como:

uma organização política, administrativa, jurídica que se constitui com a existência de um povo em um território fixo e submetido a uma soberania. Essa organização se estabelece essencialmente pelas características comuns desse povo nesse território, que se organiza para formar uma sociedade e expressa pela orientação conjunto do Estado para manter o poder político soberano. (SILVA; BASSI, 2012, p. 16).

É importante destacar que o Estado é estável nesse processo, mas a sua estrutura é estabelecida através de Governos, que são transitórios e administram o público (SILVA; BASSI, 2012). A estrutura governamental serve para manter o Estado, nota-se que há uma dependência entre um e outro, pois fazem parte da mesma unidade de controle do território (PALHETA DA SILVA, 2009). Percebe-se que o Estado mostra-se permanente, já os Governos são temporários. No Brasil, a

duração dos mandatos é de quatro anos, podendo chegar a oito anos via reeleição, porém sempre com eleições diretas entre quatro e quatro anos.

Palheta da Silva (2009) afirma que de maneira genérica é possível apontar os elementos essenciais na configuração de um Estado, sendo eles os *Elementos Materiais* (Território e a População), os *Formais* (Ordenamento Jurídico e Governo Soberano) e o *Final* (Bem Comum). A sustentação de um Governo na gestão do território permite a consolidação de um núcleo de poder do Estado. Esse poder é representado por seus diversos órgãos que praticam um controle sobre as deliberações e legislação do território. Desta forma, “o Governo deve representar e atender os anseios do Estado, pensando estrategicamente e agindo de modo planejado para o bem público” (SILVA; BASSI, 2012, p. 17).

Vale destacar que o Estado, oriundo da sociedade, está em um constante jogo de interesse, podendo se estabelecer de diferentes maneiras quanto a sua visão ideológica e política. Para Palheta da Silva (2009), o Estado é fruto das contradições internas da sociedade e por isso permanece sempre em conflito. Neste sentido, Poulantzas (1985) revela a sua estreita relação com o capitalismo, e consequentemente, as relações com a estrutura social desse sistema.

O Estado apresenta uma ossatura material própria que não pode de maneira alguma ser reduzida à simples dominação política. O aparelho de Estado, essa coisa de especial e por consequência temível, não se esgota no poder do Estado. Mas a dominação política está ela inscrita na materialidade institucional do Estado. Se o Estado não é integralmente produzido pelas classes dominantes, não o é também por elas monopolizado: o poder do Estado (o da burguesia no caso do Estado capitalista) está inscrito nesta materialidade. Nem todas as ações do Estado se reduzem à dominação política, mas nem por isso são constitutivamente menos marcadas. (POULANTZAS, 1985, p. 17).

Palheta da Silva (2009) afirma que o Estado aparece como um aparelho ideológico do capital, “o Estado é contestado em seus processos de realização como produto de uma classe social que acaba sendo representada por ele” (PALHETA DA SILVA, 2009, p. 5). Assim, é interessante notar que se o Estado possui uma representatividade social marcada pela classe dominante, ele não se posiciona contra àqueles que outrora o representaram. Desta forma, concorda com a posição de Poulantzas (1985) em que o Estado é controlado pelas classes dominantes.

É importante no debate sobre o Estado colocar em evidência o papel do território. Para Palheta da Silva (2009), o domínio de um Governo pode depender

das peculiaridades de determinados territórios, principalmente se existem conflitos que envolvem diferentes atores sociais em busca de seus interesses. O controle do Estado e o Governo no território estão condicionados ao conjunto de forças que podem ou não ocorrer nele, assim torna-se necessário levar em consideração o Estado em suas escalas de poder, seja o poder local, estadual ou federal, todos possuem influências na configuração do território.

Muitas das ações do Estado – em suas diferentes escalas – se dão por meio das políticas públicas, pois é através delas que é possível identificar o que um Governo pretende fazer e o que realmente faz. Silva e Bassi (2012) salientam que a política pública possui um propósito coletivo e em benefício da sociedade, no entanto possui um caráter arbitrário submetendo-se a escolhas que os Governos optam. Assim, deixar de fazer algo também resulta em uma política pública, pois também irá afetar a coletividade.

Souza (2006) em uma revisão do conceito de política pública resume-a como:

o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário propor mudanças no rumo ou curso dessas ações (variável dependente). A formulação de políticas públicas constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos e plataformas eleitorais em programas e ações que produzirão resultados ou mudanças no mundo real. (SOUZA, 2006, p. 26).

O processo de formulação das políticas públicas vai além da atuação do Governo. Segundo Silva e Bassi (2012) elas dependem de um arranjo institucional, que influencia na identificação do problema, na concepção da política, na avaliação dos resultados e do processo de desenvolvimento da política. É importante destacar que não é apenas o governo que pode desenvolver e implantar políticas públicas, mas também outras instituições, como: Organizações não Governamentais (ONGs), empresas, instituições públicas e privadas, igrejas, entre outros. Essas instituições também são consideradas importantes agentes de políticas públicas.

Desta forma, “a política pública é constituída pelos grupos de interesse, específicos àquela temática, mas representativos para externar a ação do governo por meio daquela política para atender uma determinada demanda”. (SILVA E BASSI, 2012, p. 21).

Sendo assim, observa-se a política cultural como parte das políticas públicas e, deste modo, sua implantação e manutenção não é menos importante que outras políticas governamentais. Embora o Governo sendo o principal agente para realizar as políticas culturais, alguns aspectos deve-se levar em conta na abordagem ao tema, principalmente, a sua relação com a economia global.

É importante ressaltar que na fase atual da globalização os fluxos mediáticos e mercantis afetam diretamente as políticas culturais (WARNIER, 1999). As políticas podem seguir direções opostas de acordo com a gestão e o planejamento dos Estados, que podem adotar ou privilegiar uma política voltada para a indústria cultural ou para, como denominou Chauí (2006) uma “cidadania cultural”.

Horkheimer e Adorno (2002) afirmam que a indústria cultural define-se pelo conjunto dos meios de comunicação – televisão, rádio, jornais, revistas – que procuram formar um mecanismo poderoso apenas para gerar lucros, através de uma manipulação e um controle social, já que são mais acessíveis para as massas, assim, a cultura torna-se um mero produto seguindo a demanda dos mercados.

Na era industrial, não podemos viver sem as indústrias da cultura, no entanto, uma coisa é fabricar mercadorias culturais, outra coisa é edificar uma cultura relativamente ampla, articulada, identificadora e fornecedora de orientações. (WARNIER, 1999, p. 169).

Por essa ótica, o papel do Estado é determinante para que as ações não se reduzam apenas à lógica do entretenimento, mas seja capaz de dinamizar a sua política cultural. Cabe ainda definir uma política cultural, que tome como meta a ideia de “cidadania cultural”. A cultura como é um direito dos cidadãos, não pode considerá-los como fantoches, ou apenas consumidores e contribuintes (CHAUÍ, 2006).

[...] o poderio da indústria cultural, que rivaliza com os esforços públicos e transforma a cultura em mercadoria cujo valor oscila segundo as regras do mercado e cuja inovação é sufocada pelo gosto da “novidade”, erguendo obstáculos fortes à criação cultural mais lenta e mais duradoura. (CHAUÍ, 2006, p. 84).

Sobre o debate das políticas culturais, ainda, Chauí (2006) relata sua experiência na Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo. Durante os anos de 1989 e 1992. Um dos pontos ressaltados pela autora são as parcerias do Governo

com a iniciativa privada que, a seu ver, desconsiderava as duas diretrizes básicas da ‘Cidadania Cultural’: a cultura como direito dos cidadãos e como trabalho de criação dos sujeitos culturais. Por conseguinte, o poder privado em relação à cultura “tenta operar segundo sua lógica e, portanto, definir padrões culturais determinados pelo consumo e pela passividade” (CHAUÍ, 2006, p. 75).

Neste período que Marilena Chauí assume como Secretária de Cultura, as políticas culturais no Brasil estão passando por um momento de transformação. O histórico das políticas culturais no Estado nacional brasileiro é longo, segundo Calabre (2007), as primeiras implantações e ações datam da década de 1930 no Governo de Getúlio Vargas (1930-1945), porém, não compete apresentar todo o processo histórico dessas políticas. Será dado um enfoque no período da década de 1990, pelo fato das grandes transformações ocorridas na economia – implantação do neoliberalismo no Brasil – que, de certa forma, influenciaram nas políticas culturais do País.

Após um período ditatorial no País (1964-1985), a política cultural tenta seguir um rumo, apesar das ações no Governo de José Sarney (1985-1989) como a institucionalização de órgãos públicos em cultura e a criação da lei de incentivos fiscais, a Lei Sarney. Foi no Governo de Collor de Melo (1990-1992) que praticamente a área de cultura se desmonta em plano federal (RUBIM, 2007). As ações desse Governo concentraram-se na extinção de órgãos públicos da cultura, diversos programas e projetos foram interrompidos e a Lei Sarney foi revogada (CALABRE, 2007).

Com o fim da Lei Sarney, em dezembro de 1991, é promulgada a chamada Lei Rouanet, que consistia em um aprimoramento de sua sucessora, embora tivesse a mesma lógica de financiamento da cultura (CALABRE, 2007). Essa nova lei tem como mecanismo a renúncia fiscal, isto é, busca-se na iniciativa privada investimentos para a área cultural oriundos de um percentual dos impostos.

Rubim esclarece o panorama das políticas culturais constituído pela Lei Rouanet:

Com ela e com as posteriores mudanças da lei Rouanet, cada vez mais o recurso utilizado é quase integralmente público, ainda que o poder de decisão sobre ele seja da iniciativa privada. A predominância desta lógica de financiamento corrói o poder de intervenção do Estado nas políticas culturais e potencializa a intervenção do mercado, sem, entretanto, a

contrapartida do uso de recursos privados, nunca é demais lembrar. (RUBIM, 2007, p. 25).

É importante notar que as contradições estão latentes neste momento das políticas culturais brasileiras. Há uma entrega das ações na área da cultura pelo Estado para as leis de mercado com o seu próprio capital. Uma demonstração da incapacidade de gerir a cultura a partir do âmbito federal. Assim o papel dos estados e municípios tornou-se decisivos para manter as atividades culturais. É preciso pensar que a cultura é um direito (CHAUÍ, 2006; SIMIS, 2007) e sua relação com a economia de mercado deve acontecer dentro das mediações do Estado, desde que se privilegie o aspecto cultural das ações.

Após os Governos de Collor de Melo e Itamar Franco (1992-1994), Calabre (2007) afirma que foi no Governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) a consagração da política de incentivos que passa o poder de decisão para a iniciativa privada do que deve ou não receber recursos públicos incentivados. Adota-se de uma vez o projeto neoliberal para o País, há um recuo do Estado em relação às leis de mercado em todas as áreas, inclusive a da cultura. Rubim (2007) resume a política cultural do Governo FHC apenas como uma ampliação da utilização das leis de incentivo pelo mercado e reúne algumas críticas, sobretudo, do poder de decisão do Estado.

1. O poder de deliberação de políticas culturais passa do Estado para as empresas e seus departamentos de marketing; 2. Uso quase exclusivo de recursos públicos; 3. Ausência de contrapartidas; 4. Incapacidade de alavancar recursos privados novos; 5. Concentração de recursos; 6. Projetos voltados para institutos criados pelas próprias empresas; 7. Apoio equivocado à cultura mercantil que tem retorno comercial; 8. Concentração regional de recursos. (RUBIM, 2007, pp. 27-28).

Esse momento conturbado e desvirtuado das políticas culturais no Brasil deixou situações complicadas para o próximo Governo, o de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010), que Rubim (2007) denominou de “desafios”. Embora haja ainda algumas fragilidades institucionais a relação entre a política e a cultura vem sendo remodelada, desde o Governo Lula e, sucessivamente, no Governo de Dilma Rousseff (2011-2014).

O Ministério da Cultura (Minc) vem ampliando a sua concepção de cultura. A partir de um viés antropológico, o Minc considera a dimensão simbólica presente nas relações sociais, além disso, a cultura é concebida como um direito básico do

cidadão, o qual deve ter uma vida cultural ativa (MINISTÉRIO DA CULTURA, 2013). No entanto, há muito que avançar em direção a uma política de preservação e usos eficiente para os patrimônios ferroviários.

Para Calabre (2007), o grande desafio é reverter as ações do Ministério da Cultura em políticas que possam ter garantia de continuidade nas próximas décadas. A função do Estado não é produzir cultura, mas formular políticas públicas que a tornem acessível, através da divulgação e incentivação (SIMIS, 2007). As diretrizes, o planejamento, a execução e a avaliação dos resultados são requisitos para qualquer projeto de uma área governamental, não seria diferente com a cultura, que precisa criar projetos contínuos e que não se percam em uma mudança de administração (CALABRE, 2007).

Neste sentido, Albuquerque Júnior ressalta que:

Uma gestão democrática da cultura passa, para mim, pelo reconhecimento de que deva haver a gestão pública da cultura, que esta deva contemplar a pluralidade das manifestações culturais e abrir espaço para a multiplicidade de seus agentes, que os conflitos que atravessam o social devam se explicitar nas próprias atividades culturais que são apoiadas e contempladas pelas políticas públicas. (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2007, p.77).

Referir-se à política cultural é, portanto, pensar na complexidade de relações e interferências que podem ocorrer em suas ações. Nota-se que uma conjuntura econômica, como a implantação do neoliberalismo no Brasil, foi capaz de modificar toda uma concepção e estruturação da área cultural. Dentro deste contexto, o patrimônio ferroviário também está suscetível a receber ou não determinada política cultural.

É oportuno registrar que os resultados das políticas culturais se dão nos territórios, os quais apresentam uma dinâmica de poder que pode envolver diferentes agentes. Essa pluralidade territorial resulta em inter-relações que podem influenciar nas políticas culturais e, conseqüentemente, nos patrimônios. Neste sentido, um patrimônio ferroviário não está, na maior parte das vezes, sob responsabilidade de uma única instituição, tornando a sua preservação e usos um ato político complexo.

1.3 PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO: REFLEXÕES SOBRE MEMÓRIA SOCIAL, PRESERVAÇÃO E USOS

O patrimônio cultural é um suporte para a memória social (CHAUÍ, 2006). Bem como, “a memória é um dos suportes essenciais para o encontrar-se dos sujeitos coletivos, isto é, para a definição dos laços de identidade” (FÉLIX, 1998, p. 35). Se a memória é uma garantia para a identidade, o patrimônio cultural permite aos indivíduos conhecer mais ou menos quem são e de onde vieram, ou seja, proporciona um sentimento de identidade (BARRETO, 2000).

Esse entrelaçamento inicial não pretende esgotar o tema, mas evidenciar o quanto essa relação é importante e íntima para a apreensão do patrimônio cultural, principalmente, quando se trata do seu processo de preservação. O reconhecimento do valor simbólico dos patrimônios contribui para desvelar o seu significado histórico-social (ARANTES, 1984), e um reconhecimento por parte dos indivíduos e grupos. No entanto, um olhar despercebido sobre o tema pode esconder a sua dimensão e representatividade cultural.

Apresentada essa primeira aproximação, retoma-se o debate a partir da ideia de patrimônio cultural. De acordo Choay (2006, p. 11) o “patrimônio estava ligado às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo”. De origem francesa o conceito de patrimônio foi determinante para a política de preservação brasileira, a qual no início abrangia os bens materiais oriundos de herança, como propriedades, mobiliário, obras de arte e objetos de reconhecido valor (BASTOS, 2012). Essa concepção material de patrimônio, ligada ao conceito de cultura da época, durou até meados do século XX e estava associada à classe dominante (BARRETO, 2000).

Revisto o conceito, constrói-se uma nova qualificação: o patrimônio intangível, o qual inclui as danças, festas, religiões, lendas, formas de medicina popular, culinária, religiões, etc. (GONÇALVES, 2003). Com a ampliação do conceito, a noção de patrimônio não se restringe “as manifestações artísticas, mas todo o fazer humano, e não só aquilo que representa a cultura das classes mais abastadas, mas também o que representa a cultura dos menos favorecidos” (BARRETO, 2000, p. 10). A requalificação da palavra patrimônio não se restringiu apenas ao termo intangível, mas começa uma tendência moderna de qualificar o patrimônio em várias tipologias como: genético, ambiental, histórico, industrial.

É na ramificação “industrial” que se enquadra o patrimônio cultural ferroviário, tanto material (móveis e imóveis) como o intangível. Nesse sentido, a categorização desse patrimônio apresenta-se ampla contendo: os bens imóveis como as estações de passageiros, edifícios ligados à viabilização da ferrovia, pontes e viadutos; os bens móveis como as locomotivas, vagões, equipamentos em geral; e os bens intangíveis como o saber-fazer dos trabalhadores ferroviários, a memória da população que viveu durante o auge das estradas de ferro, costumes e tradições causadas pela vivência na e com a ferrovia. Essa amplitude de bens indica a importância da sua preservação e usos pelo poder público e privado, pois os trabalhadores ferroviários e todas as pessoas que viveram na época ou possuem qualquer ligação com a ferrovia, por meio da memória, tem no tempo presente um sentimento por ela, o qual se traduz em um pertencimento ao lugar – cidade, estado, país.

Esse sentimento de pertencimento é proporcionado pelos patrimônios culturais que carregados de simbolismos tornam-se mediadores entre o passado e o presente, permitindo que se conheça o contexto histórico-geográfico de um lugar. Esta é outra importância dos patrimônios – não só para as pessoas vinculadas a ferrovia, mas para aquelas que não viveram na sua época – o de entender a dinâmica do espaço e as suas modificações no tempo, além de oportunizar o conhecimento sobre o legado das estradas de ferro.

Sobre os remanescentes materiais da cultura é preciso se considerar que:

Hoje entendemos que, além de servir ao conhecimento do passado, os remanescentes materiais de cultura são testemunhos de experiências vividas, coletiva ou individualmente, e permitem aos homens lembrar e ampliar o sentimento de pertencer a um mesmo espaço, de partilhar uma mesma cultura e desenvolver a percepção de um conjunto de elementos comuns, que fornecem o sentido de grupo e compõem a identidade coletiva. (RODRIGUES, 2005, p. 17).

É possível entender a história da ferrovia através dos seus patrimônios. Por isso, uma preservação que leve em conta todo o conjunto ferroviário colabora para a interpretação daquele espaço. Já a preservação de bens isolados dificulta essa percepção, por isso a importância de considerá-los em seu conjunto. A preservação e até mesmo o uso com valorização e respeito a sua malha ferroviária, são decisivos

para entender a contribuição da ferrovia para o país³. Além disso, a memória dos indivíduos e grupos é capaz de legitimar a importância desses patrimônios

Em relação a memória, Chauí (1996) afirma que é uma evocação do passado, o qual se torna possível interpretá-la a partir do presente, pois o ser humano é capaz de reter e guardar o que se foi. Além disso, essa capacidade humana pode ser auxiliada pelos patrimônios culturais que ativam a memória dos indivíduos e dos grupos, uma vez que ela perdura-se em lugares (NORA, 1993), ou ainda, cria raízes no espaço. O grupo social que esquece o seu passado e elimina a sua memória está suscetível as influências e interesses de outros grupos, assim penaliza o presente e desorienta-se diante do futuro.

A *aceleração da história* como denominou Nora (1993) nos mostra o distanciamento cada vez mais rápido do passado, há uma ruptura de equilíbrio no qual desperta a necessidade de eleger lugares especiais que possam garantir os laços de continuidade dos grupos, ou seja, os lugares de memória. Desta forma, “o sentimento de desaparecimento rápido e definitivo (*a aceleração da história*) combina-se com a preocupação do exato significado do presente e com a incerteza do futuro” (FÉLIX, 1998, p. 54). Portanto, o comprometimento para/com a preservação e uso dos patrimônios culturais ferroviários desempenham um papel de referencial para a memória.

A memória se produz no presente com representações do passado (FÉLIX, 1998), o seu direito é fundamental para o bem estar social, para Carneiro (2006) o atentado a um patrimônio cultural causa marcas impagáveis na memória, gera traumas muitas vezes insuperáveis para o indivíduo, que se articulam com outras sensações de perdas de sua vida. Uma pequena estação de trem carrega um valor simbólico inestimável, são as viagens, encontros, acontecimentos, histórias que estão guardadas na memória coletiva e, por conseguinte, materializam-se no patrimônio. Portanto, a eleição de lugares de memória é essencial para o momento de “destruição criativa” existente no espaço urbano (HARVEY, 2008), pois fogem das ameaças do esquecimento e atuam como resistência a tendência capitalista de homogeneizar o espaço.

A preservação do patrimônio cultural e os usos priorizando o seu valor simbólico – como uma funcionalização que obedeça a critérios dentro da esfera

³ São exemplos o “Complexo Ferroviário de São João Del Rei” (MG) e o “Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso” (RJ), ambos tombados pelo IPHAN.

cultural – colabora para despertar o sentimento de pertencimento dos indivíduos a um local. As potencialidades dos patrimônios ferroviários em utilizar funções relacionadas com o seu uso original são abrangentes, como trens turísticos⁴, museus ferroviários⁵, espaços de atividades culturais, entre outros. Desta maneira, a percepção de pertença dos indivíduos e grupos e a manutenção da sua memória precisam ser o elemento central do processo de preservação e usos dos patrimônios culturais.

A percepção de identidade dos indivíduos e grupos e a manutenção da sua memória precisam ser o elemento central do processo de preservação e uso dos patrimônios culturais. Não obstante, esses patrimônios são produtos de uma escolha tendo um caráter arbitrário, o que resulta na seleção de alguns bens e esquecimento e/ou destruição de outros (CAMARGO, 2002). As intervenções mais influentes são as do poder público e das elites sendo determinantes nesse processo (MONASTIRSKY, 2006), portanto estão sujeitos a distorções e induzidos a possíveis interesses econômicos.

Vale ressaltar que o tombamento⁶ de um patrimônio não é garantia de consolidação dos valores culturais propostos. De acordo com Meneses (1992, p.191) “o fato de um bem cultural não apenas ter, por si, interesse público, mas, ainda ser de ‘propriedade pública’, não basta para automaticamente produzir benefícios de alcance social”. A fragilidade dos órgãos públicos no processo de preservação tem ocasionado uma situação grave entre a convivência do “antigo” e do “novo”, pois o “antigo” carrega um valor simbólico para os indivíduos, portanto desconsiderar o patrimônio cultural é exilar o cidadão, alijá-lo do seu próprio meio (MAGALDI, 1992).

Dois pontos interessantes são fundamentais para se evidenciar nessa dicotomia entre o “antigo” e o “novo”. O primeiro consiste em que o Estado prioriza em seus investimentos, os custos econômicos com a preservação do patrimônio em contraposição aos investimentos básicos para o bem-estar social, coloca-o em segundo plano nas prioridades do Estado (DENCKER, 2012). O segundo abrange a

⁴ São exemplos “Trem Curitiba – Paranaguá” (PR), “Trem Ouro Preto – Mariana” (MG), “Trem do Contestado” (SC), entre outros.

⁵ São exemplos “Museu Ferroviário de Curitiba” (PR), “Museu do Trem no Rio de Janeiro” (RJ), “Museu Ferroviário de Tubarão” (SC), entre outros.

⁶ O termo “tombamento” vinha do direito português, sendo que o verbo “tombar” significa “inventariar” ou “inscrever” nos arquivos do reino guardados na Torre do Tombo (OLIVEIRA, 2008). Portanto, o tombamento consiste em um registro do bem em um “livro de tombo”, tornando-se a medida mais concreta para proteger o patrimônio (BARRETO, 2000).

relação entre o público e o privado, pois, muitas vezes, os patrimônios caem em desusos não representando o seu interesse simbólico. Para Barreto (2000) quando o patrimônio é propriedade do Estado, o problema se minimiza, no entanto, quando os bens são de propriedade particular, há uma divergência de interesses ligados quase sempre a especulação imobiliária, que resulta em ações extremas por parte dos proprietários.

Assim, entende-se que os patrimônios por serem resultados de escolhas centralizadas no poder do Estado e das elites, acabam muitas vezes, paradoxalmente, sendo uma ameaça ao próprio patrimônio cultural. Se o tombamento estiver ligado aos interesses econômicos e/ou políticos destes interventores, os significados intrínsecos nos bens culturais estarão sujeitos ao risco de distorções do seu passado, subestimando a verdadeira importância do patrimônio cultural. Um bem ferroviário que nada mais tem a ver com sua função original ou nem uma funcionalização cultural perde valor na sua expressão simbólica.

Com relação a essa questão:

O pior que pode acontecer ao patrimônio histórico é a sua destruição total, a sua substituição por coisas novas. No entanto, mesmo com a preservação do acervo é necessário que a intenção de uso seja monitorada por todos os agentes, especialmente por aqueles que possuem melhor esclarecimento sobre as possíveis funções do patrimônio na sociedade. (MONASTIRSKY, 2006, p. 140).

É neste sentido que no processo de patrimonialização⁷ o bem passa a ter um duplo valor, o valor simbólico e o valor material que permite inseri-lo ao mercado (SILVA L., 2010). Assim, emerge a problematização do uso do patrimônio cultural, o qual se apresenta com diversas possibilidades de funcionalidades, já que muitas vezes o patrimônio está ligado ao uso particular. Portanto, as prioridades de uso dos patrimônios culturais dependem muito dos interesses ideológicos tanto do poder público como do poder privado.

De acordo com Rodrigues e Camargo (2010), ao analisar os patrimônios através de um juízo de valor crítico se contribui para uma melhor funcionalização, não na obrigatoriedade de seguir o uso original, mas respeitar a sua realidade material e imaterial. Neste sentido, o problema é priorizar o valor econômico em

⁷ “A patrimonialização é uma ação que tem como finalidade fomentar o desenvolvimento através da valorização, revitalização de uma determinada cultura e do seu patrimônio cultural” (SILVA S., 2011, p. 109).

detrimento do cultural destituindo as relações de pertencimento da população local, suas habitações e práticas cotidianas. Transformar os patrimônios culturais em espaços exclusivos de consumo cultural e de serviços sofisticados é transformá-lo em *shoppings centers*, isto é, paisagens-mercadorias de acesso seletivo (PAES-LUCHIARI, 2006).

Monastirsky (2006) salienta a importância da sociedade (re)conhecer, se envolver e absorver a culturalidade do patrimônio ferroviário. Além de entendê-lo na sua dinâmica espacial é imprescindível que ele seja conservado e nele se apresente todas as possibilidades de interpretações que este patrimônio possa ter. Assim, o uso do patrimônio cultural alinhado ao seu simbolismo exige um estudo crítico sobre suas funcionalidades no circuito mercadológico, por isso necessita de uma atenção especial do poder público e uma concepção diferenciada de cultura pelo poder privado.

A preservação e o uso do patrimônio cultural vivem um momento em que a sociedade mostra-se confusa sobre o que é cultura. Monastirsky (2009) afirma que a discussão entre patrimônio cultural e memória é pertinente devido à ampliação das relações estabelecidas com a cultura no período denominado de indústria cultural e da “mundialização da cultura”. Há um processo de mercantilização do patrimônio, principalmente, atrelada ao turismo, atividade econômica que possui um papel relevante no processo de preservação e uso dos bens. Embora possua fins econômicos, o valor simbólico é que deve prevalecer, a ideia não é pensar o patrimônio como algo intocável, no sentido funcional, mas oportunizar um espaço na dinâmica econômica do capitalismo dentro das suas especificidades.

Como mencionado, a representatividade da ferrovia gerou inúmeros patrimônios, mas a quantidade de bens ferroviários originou um contraste em sua preservação. O resultado disso são alguns bens preservados, outros deteriorados, além daqueles erradicados. Segundo Galvão Júnior (2007, p. 43) “hoje o Patrimônio Ferroviário brasileiro está reduzidíssimo, pelo sucateamento da RFFSA⁸, e vampirização do que lhe restava de bens operacionais e de valor”. A falta de proteção legal desses patrimônios também é uma questão que preocupa a sua integridade, embora as políticas de preservação sigam uma hierarquia do nacional

⁸ A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima foi criada em 1956, a qual incorporou as ferrovias da União e administrada por ela; incluída no Programa Nacional de Desestatização em 1992; e extinta pela sanção da Lei 11.483 de 2007.

até – em alguns municípios – o local, a sua valorização ainda é pequena. É neste contexto que a análise sobre a preservação e o uso dos patrimônios ferroviários se torna necessária e urgente.

1.4 AS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO: MÚLTIPLAS ESCALAS

O instrumento do poder público para a preservação do patrimônio cultural na esfera federal é o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), vinculado ao Ministério da Cultura. A sua responsabilidade é preservar a diversidade cultural da sociedade brasileira e seus ecossistemas, o que implicam, além da preservação, a divulgação e a fiscalização dos bens culturais brasileiros, a permanência e usufruto desses bens para a atual e as futuras gerações.

A existência do IPHAN está ligada a um princípio normativo, que hoje está no artigo 216 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

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

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

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

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

§ 1º O poder público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. (BRASIL, Constituição, 2006, p. 42).

As ações sobre o patrimônio cultural ferroviário se apresentam recentes no IPHAN. Embora desde a década de 1980 houvesse tentativas inconclusas pela instituição de inventariar e estudar mais a fundo os bens ferroviários (GALVÃO JÚNIOR, 2007), um inventário amplo desses bens só ocorreu a partir de 2007. Essa atenção especial está ligada as atribuições específicas para a preservação da Memória Ferroviária, por meio da promulgação da Lei nº 11.483.

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. (BRASIL, Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, 2013).

A ênfase no patrimônio ferroviário resultou na criação de uma Coordenação Técnica em 2008, com o objetivo de ampliar o conhecimento sobre o assunto, promover discussões e estabelecer procedimentos para lidar com as novas leis e decretos. Desta maneira, o IPHAN vem realizando o “inventário de conhecimento” dos bens ferroviários (materiais) pelo Brasil, nesse período a instituição já catalogou mais de seis mil edifícios.

A extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) deixou cerca de cinquenta e dois mil imóveis não operacionais que estão sem utilidade ou usados irregularmente. Desse montante, 22 mil são casas usadas por antigos ferroviários ou por seus filhos e 2,8 mil são estações de trem desocupadas. Somente no Estado do Paraná são 2.121 edificações e 1.259 terrenos (GAZETA DO POVO, 2013). O que mostra a dimensão do patrimônio ferroviário e o desafio que o IPHAN tem pela frente.

É importante destacar que o “inventário de conhecimento” possui o objetivo de conhecer o universo de bens culturais, bem como identificá-los e registrá-los. O inventário é feito através de uma ficha padrão⁹ – ficha M306, Patrimônio Ferroviário – denominada de Cadastro Básico, com informações relevantes sobre o patrimônio¹⁰. Portanto, os inventários funcionam como um mapeamento abrangente do patrimônio cultural, com fins de proteção e valorização.

No Estado do Paraná, a instituição responsável por salvaguardar os patrimônios é a Coordenação do Patrimônio Cultural do estado do Paraná (CPC-PR). O percurso que leva a conhecer a história da proteção do patrimônio cultural paranaense iniciou-se em 1937, através do Decreto-Lei Federal nº 25. Pois foi criado a Divisão do Patrimônio Histórico Artístico e Cultural (DPHAC) vinculado à Secretaria

⁹ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1312>>. Acesso em: 10/05/2013.

¹⁰ Como o tipo de bem, a data de construção, o uso original, o uso atual, a escala de preservação, etc.

de Educação e Cultura do Paraná. Suas finalidades eram “promover a defesa e a restauração dos monumentos e objetos artísticos e históricos regionais e a conservação das paisagens e formações naturais características do Estado” (BRASIL, Decreto-lei Federal N° 25. 1937, 2012).

Vale salientar que não existe nenhuma menção sobre o que é o patrimônio ferroviário na página da internet da instituição, tampouco uma área exclusiva que aborde o tema. No entanto, ao consultar o livro de tombos, encontra-se um total de catorze estações de passageiros tombadas pela CPC-PR e algumas pertencentes à Estrada de Ferro do Paraná, duas no trecho ferroviário Paranaguá-Curitiba, coincidentemente as duas estações que levam o nome deste trecho.

Na escala local, vale ressaltar que são poucos os municípios que possuem um órgão representativo para salvaguardar o patrimônio. Em grande parte, os responsáveis pela escolha, preservação e usos dos patrimônios são as secretarias de turismo e/ou cultura dos municípios.

Apesar dos vários órgãos e programas nacionais dispostos para a proteção do Patrimônio Cultural, é impossível para eles apontarem e determinarem o que é significativo para o local, portanto, a participação ativa de prefeituras, câmara de vereadores e organizações populares são fundamentais, desde que nesse processo haja, entre eles, interesse e conhecimento sobre o tema (MONASTIRSKY, 2006).

CAPÍTULO II

O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO DA ESTRADA DE FERRO PARANAGUÁ-CURITIBA

Este capítulo tem por objetivo apresentar o cenário do patrimônio cultural ferroviário na ferrovia Paranaguá-Curitiba. Em um primeiro momento, é possível contextualizar como a ferrovia foi implantada no Brasil. Em seguida, apresenta-se a gênese da Estrada de Ferro do Paraná, sobretudo, a Linha Paranaguá-Curitiba, recorte espacial da pesquisa. Posteriormente, analisa-se a situação das estações ferroviárias, a sua história, a posse, o seu estado de conservação e os seus usos, bem como seu registro fotográfico. Enfim, traça-se um panorama geral da situação das estações.

2.1 TRILHOS ENVELHECIDOS: UMA SÍNTESE DA FERROVIA NO BRASIL

O transporte ferroviário se originou na Inglaterra na primeira metade do século XIX, em pouco tempo, já estava por toda a Europa e nos Estados Unidos. Tenório (1996, p. 34-35) afirma que “cerca de 10.000 quilômetros de estrada de ferro tinham sido construídos no Velho Mundo e mais ou menos outro tanto nos Estados Unidos”. Retrato da expansão da ferrovia no contexto mundial, o século XIX pode considerado como o “século do caminho de ferro” (AZEVEDO, 1958).

O Brasil, como mantinha relações econômicas com a Inglaterra, não demorou muito para conhecer esse novo transporte (TENÓRIO, 1996). Neste sentido, a primeira iniciativa para trazer a ferrovia para o Brasil foi durante o Governo Regente Feijó, em 31 de outubro de 1835. O qual pretendia com a implantação da estrada de ferro substituir as tropas de burros e muares que já estavam com o trabalho saturado (THOMÉ, 1983).

Desta maneira, materializava-se o primeiro documento em favor a ferrovia no Brasil:

Pela Lei nº. 101, de 31 de outubro de 1835, o Governo Imperial ficava autorizado a contratar com particulares a construção de ferrovias, que unissem a Corte (Rio de Janeiro) aos pontos mais convenientes das províncias de São Paulo e Minas Gerais, garantindo aos investidores o

pagamento de juros mínimos de 5% ao ano, sobre os valores dos capitais aplicados, pelo prazo de até 30 anos. Por este sistema, qualquer que fosse a receita obtida com a exploração das linhas, e mesmo que não houvesse receita alguma, o capital investido receberia dividendos compensadores, pagos pelo governo. (THOMÉ, 1983, p.19).

A legislação criada no Governo Regente Feijó não obteve os resultados esperados, pois não atraiu interessados capazes de aplicar recursos nesse empreendimento (TENÓRIO, 1996). Entretanto, colaborou e impulsionou a vinda da ferrovia para o Brasil. O Governo Imperial, percebendo que a falta de incentivos para atrair capitais particulares e, sobretudo, de estrangeiros para a construção da ferrovia, decretou a lei nº 641 de 26 de junho de 1852 (SCHOPPA, 2004).

Reconhecendo a inadequação da legislação de 35, veio à luz a lei nº 641 em 26 de junho de 1852. Ela procurava ser mais objetiva no sentido de atrair a atenção dos capitalistas, acenando com privilégios, isenções e garantias de juros sobre o capital investido para empresários nacionais ou estrangeiros que se propusessem a construir e explorar estradas de ferro, em qualquer ponto do país. Mais comedida, dava prioridade às linhas que unisse a corte às províncias de São Paulo e Minas, centros produtores mais importantes do café, cujo escoamento pelo porto do Rio se tornava imprescindível para a exportação. (TENÓRIO, 1996, p. 40-41).

O advento da lei nº 641 foi determinante para a implantação da ferrovia no Brasil. Logo em 1854, foi inaugurado o trecho de 14,5 quilômetros de ferrovia, o qual iniciava em um ponto próximo da praia de Estrela, no fundo da Baía de Guanabara, com destino à Raiz da Serra de Petrópolis¹¹ (SCHOPPA, 2004). A concessão foi dada para Irineu Evangelista de Souza – Barão de Mauá – que construiu a primeira estrada de ferro do Brasil.

Durante a sua inauguração, em 30 de abril de 1854, a locomotiva a vapor a tráfegar foi denominada de Baronesa¹² e contava com a presença da família imperial. Era o marco de uma nova etapa para o Brasil, onde a implantação da ferrovia modificaria abruptamente a realidade da época. A partir daí, as estradas de ferro se expandiram de maneira desenfreada e até o fim do Império foram inauguradas sessenta sete estradas de ferro, cuja extensão total em tráfego somava 9.592,8 km (SCHOPPA, 2004), levando o transporte ferroviário para quase todas as regiões brasileiras (QUADRO 01).

¹¹ Mais tarde denominada de Estrada de Ferro Mauá.

¹² Em homenagem a esposa de seu construtor.

QUADRO 01 – EXEMPLOS DE ESTRADAS DE FERRO INAUGURADAS NO PERÍODO IMPERIAL.

Região	Estrada de Ferro	Local	Inauguração do 1º trecho
	Dom Pedro II (Central do Brasil)	RJ/MG	1858
	Santos/Jundiaí	SP	1868
	Leopoldina	MG	1874
	Sorocabana	SP	1875
	Santa Catarina	SC	1864
	Porto Alegre/Novo Hamburgo	RS	1874
	Paranaguá/Curitiba	PR	1883
	Rio Grande/Bagé	RS	1884
	Recife/São Francisco	PE	1858
	Bahia/São Francisco	BA	1860
	Baturité	CE	1871
	Natal/Nova Cruz	RN	1881
Norte	Belém/Bragança	PA	1884

Fonte: SCHOPPA, R. F. (2004).

Organização: CASTRO, W. R. (2014)

Este crescimento das ferrovias durante o século XIX também está ligado a lei 2.450, de 24 de setembro de 1873. Este decreto era ainda mais liberal que a lei de 1952 em relação aos favores e concessões. De acordo com Thomé (1983) o governo decide garantir o pagamento de juros sobre os quilômetros construídos, além daqueles subsidiados anualmente pelas construções. Assim, os atuais concessionários sentiram-se estimulados e investidores estrangeiros foram atraídos para, então, aplicar grandes somas nos empreendimentos ferroviários.

Como se vê, houve um grande crescimento das estradas de ferro no Brasil, porém a legislação da época tinha falhas, como por exemplo, a subvenção quilométrica dada pelo Governo. Isso propiciou a construção de ferrovias em péssimas condições, as quais davam muitas voltas e faziam ziguezagues, para diminuir os gastos com terraplanagem e obras de arte (SCHOPPA, 2004). Para Tenório (1996, p. 50) a legislação foi generosa:

Tão generosa legislação, desnecessária por um lado, produziu os efeitos desejados no tocante à expansão vertiginosa de nossa rede ferroviária, tanto assim que cerca de 90% dela surgiu após 1873, quando foram concedidos gigantescos favores aos concessionários, por outro lado, permitiu que a ganância do lucro fácil e o aventureirismo predominassem no traçado dessas estradas muito mais extensas do que era tecnicamente recomendável economicamente viável. (TENÓRIO, 1996, p. 50).

Durante o Governo de Campos Sales (1899/1902) houve a encampação de doze ferrovias, sobre as quais as concessionárias obtinham onerosas garantias de juros pagáveis em ouro. Após essa decisão, as construções das estradas de ferro no país, eram feitas mediante a adoção do sistema de contratos com pagamentos em títulos. No entanto, com o estabelecimento da Primeira Guerra Mundial, o ritmo das construções ferroviárias diminuiu consideravelmente, consequência da falta de recursos financeiros (SCHOPPA, 2004).

No período entre guerras também não houve um crescimento notável das estradas de ferro. A partir da década de 1950, são as rodovias que começam a ganhar o cenário dos transportes brasileiros e, por consequência, a ferrovia começa a sentir os seus efeitos (SCHOPPA, 2004). Retrato disso foi o encolhimento da malha ferroviária após o Governo de Jucelino Kubistchek (1956/1960) (QUADRO 02).

QUADRO 02 – A EXTENSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA BRASILEIRA DURANTE OS SEUS GOVERNOS (1890-1966)

Governo	Período	Extensão em tráfego (km)	Acréscimo no período (km)
Deodoro da Fonseca	1890/1891	10.590	1.007
Floriano Peixoto	1892/1894	12.260	1.670
Prudente de Moraes	1895/1898	14.664	2.404
Campos Sales	1899/1902	15.680	1.016
Rodrigues Alves	1903/1906	17.242	1.562
Afonso Pena e Nilo Peçanha	1907/1910	21.325	4.083
Hermes da Fonseca	1911/1914	26.062	4.737
Wenceslau Braz	1915/1918	27.606	1.644
Delfim Moreira e Epitácio Pessoa	1919/1922	29.341	1.635
Artur Bernardes	1923/1926	31.333	1.992
Washington Luiz	1927/1930	32.478	1.145
Getúlio Vargas	1931/1945	35.280	2.802
Eurico Gaspar Dutra	1946/1950	36.681	1.401
Getúlio Vargas, Café Filho, Carlos Luz e Nereu Ramos	1951/1955	37.092	411
Juscelino Kubistchek	1956/1960	37.967	195
Jânio e João Goulart	1961/1963	35.996	2.291
Goulart e C. Branco	1964/1966	33.087	2.902

Fonte: SCHOPPA, R. F. (2004).

Cabe registrar que, em 1952 o presidente Getúlio Vargas (1951/1954) enviou ao Congresso o projeto de criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Nesse momento, a situação das ferrovias no país era caótica, sobretudo, as administradas pelo Governo. Os principais problemas apresentados eram: o material rodante precário, principalmente as locomotivas; um elevado desgaste da via permanente; e o número de empregados excessivo, os quais consumiam uma grande fatia dos recursos, agravando a situação financeira (SCHOPPA, 2004).

Somente com a promulgação da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, é que foi criada RFFSA. Esta incorporou todas as ferrovias administradas pela União, bem como as que fossem cedidas nos próximos governos. Desta forma, a RFFSA assumiu um conjunto enorme de linhas, as quais eram exploradas por 22 empresas ferroviárias federais ou estadualizadas, somando um total de 29.713 quilômetros e contando com 158 mil funcionários (SCHOPPA, 2004).

Na década de 1970, as ferrovias entram em decadência, justamente pelo processo de desenvolvimento do sistema rodoviário, pois com rodovias federais, estaduais e municipais, este setor proporcionava uma forte concorrência. Além disso, é importante frisar que os investimentos do Estado e da iniciativa privada no setor ferroviário se ausentaram, processo que durou até a década de 1990, com as privatizações (SILVEIRA, 2002). Neste sentido, em 1992, a RFFSA entra em um novo plano de Governo, com o objetivo de privatizá-la.

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, ensejando estudos, promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, que recomendaram a transferência para o setor privado dos serviços de transporte ferroviário de carga. Essa transferência foi efetivada no período 1996/1998, de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, sua concessão pela União por 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários. Em 1998, houve a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA à RFFSA, ao que se seguiu, em dezembro desse ano, a privatização daquela malha [...]. (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 2013).

A RFFSA foi extinta, mediante a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, estabelecida pelo Decreto Nº 6.018 de 22/01/2007, sancionado pela Lei Nº 11.483. (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 2013).

Com o plano nacional de desestatização (PND) as ferrovias brasileiras foram assumidas e administradas pela iniciativa privada, configurando a situação atual do transporte ferroviário no Brasil (MAPA 02). É oportuno registrar que a trajetória das estradas de ferro no Brasil foi marcada por certa instabilidade, ora estava nas mãos do Estado, outrora com as concessionárias estrangeiras. Assim, Schoppa (2004, p. 65-66) caracterizou a ferrovia brasileira em quatro fases:

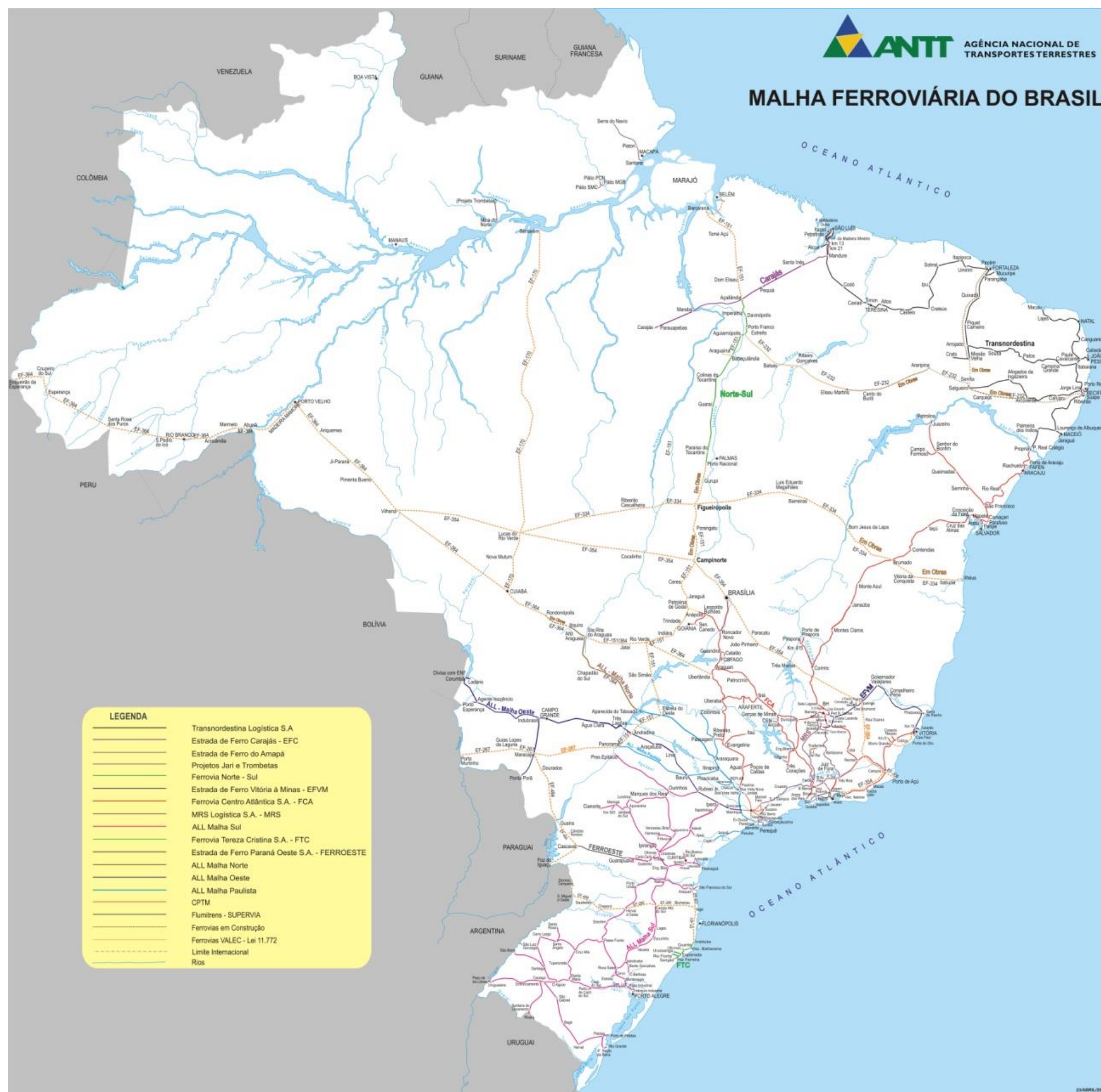
1ª – De 30 de abril de 1854, quando D. Pedro II inaugurou a primeira ferrovia, até 1889, final da monarquia. Foi caracterizado pela predominância de concessionários estrangeiros. No final do período, havia 66 empresas que exploravam mais de 9.500 quilômetros de ferrovias, dos quais apenas um terço eram exploradas pelo Estado.

2ª – De 1889 a 1930, início da Era Vargas, caracterizado por encampações, arrendamentos, falências, desmembramentos e formação de grandes redes privadas estrangeiras. No final do período, havia 32,5 mil quilômetros de linhas que, com exceção da Estrada de Ferro Central do Brasil e algumas pequenas ferrovias, eram exploradas pela iniciativa privada, principalmente por estrangeiros.

3ª – De 1930 até 1996: as ferrovias foram em sua maioria exploradas pelo estado, com exceção da Estrada de Ferro Amapá e algumas pequenas ferrovias de interesse industrial.

4ª – A partir de 1996, até os nossos dias todas as ferrovias passaram a ser exploradas pela iniciativa privada. (SCHOPPA, 2004, p. 65-66).

MAPA 02 – FERROVIAS DO BRASIL E AS CONCESSIONÁRIAS RESPONSÁVEIS DE CADA MALHA



2.2 OS PRIMEIROS E OUSADOS TRILHOS DA ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ: A LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA, UM PATRIMÔNIO CULTURAL DO BRASIL

A ferrovia no estado do Paraná, desde o seu início, representou um transporte de grande importância para a sua economia. Com um legado que ultrapassa cem anos, resumi-lo em crescimento econômico, seria um grande equívoco. Para Trevisan (1991) a estrada de ferro é símbolo na história do Paraná, pois através dela atingiu-se um enriquecimento cultural e industrial.

A ferrovia paranaense modificou o espaço urbano das cidades por onde passou, com os seus equipamentos ferroviários transformou o cotidiano da população, que passaria a conviver com o trem. Para Monastirsky (2006) a ferrovia se tornou um símbolo do progresso, que contribuiu para a sua mitificação, e, por consequência, para construção da memória coletiva. Portanto, a sua importância permeou por fatores econômicos, sociais, culturais e políticos, que hoje, podem ser interpretados através dos seus patrimônios.

Neste sentido, a iniciativa para a construção da primeira ferrovia paranaense, a Estrada de Ferro do Paraná, surgiu através da concessão obtida pelo Decreto Imperial nº 4.674, de 10 de janeiro de 1871. Esta autorizava os engenheiros da época¹³ a construírem uma estrada de ferro entre o porto de Antonina e Curitiba. No entanto, a cidade de Paranaguá também disputava o marco zero da ferrovia e a solicitação junto ao Governo Imperial pelos parananguaras resultou no aparecimento da Companhia Estrada de Ferro do Paraná, a qual obteve a concessão até a cidade de Morretes através do Decreto 5.605, de 25 de abril de 1874 (KROETZ, 1985).

Após um ano, a concessão foi ampliada até Curitiba, ampliando o seu traçado. Com o Decreto nº 5912 de primeiro de maio de 1875, o Porto Dom Pedro II, em Paranaguá, se tornou o principal do estado (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985). Decisão que colocou Paranaguá a frente de Antonina na disputa pelo ponto inicial da ferrovia a ser construída. Trevisan (1991) relata que a escolha de Paranaguá estava ligada a influências políticas e econômicas da época:

Quando se fala da disputa entre Paranaguá e Antonina por uma estrada de ferro, encontra-se logo a contribuição da família Correia, do Visconde de Nácar, como grandes trunfos políticos em favor da primeira. Poucos se preocupam, entretanto, em avaliar a força que aquele clã dedicou a essa

¹³ Antônio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antônio Moreira Tourinho e Maurício Schwartz (KROETZ, 1985).

luta. O seu poderio vinha do trabalho rural, comercial, industrial, do qual retirava o peso para as decisões políticas naquela longa discussão. Atrás dos títulos de nobreza, atuavam forças econômicas. (TREVISAN, 1991, p. 45).

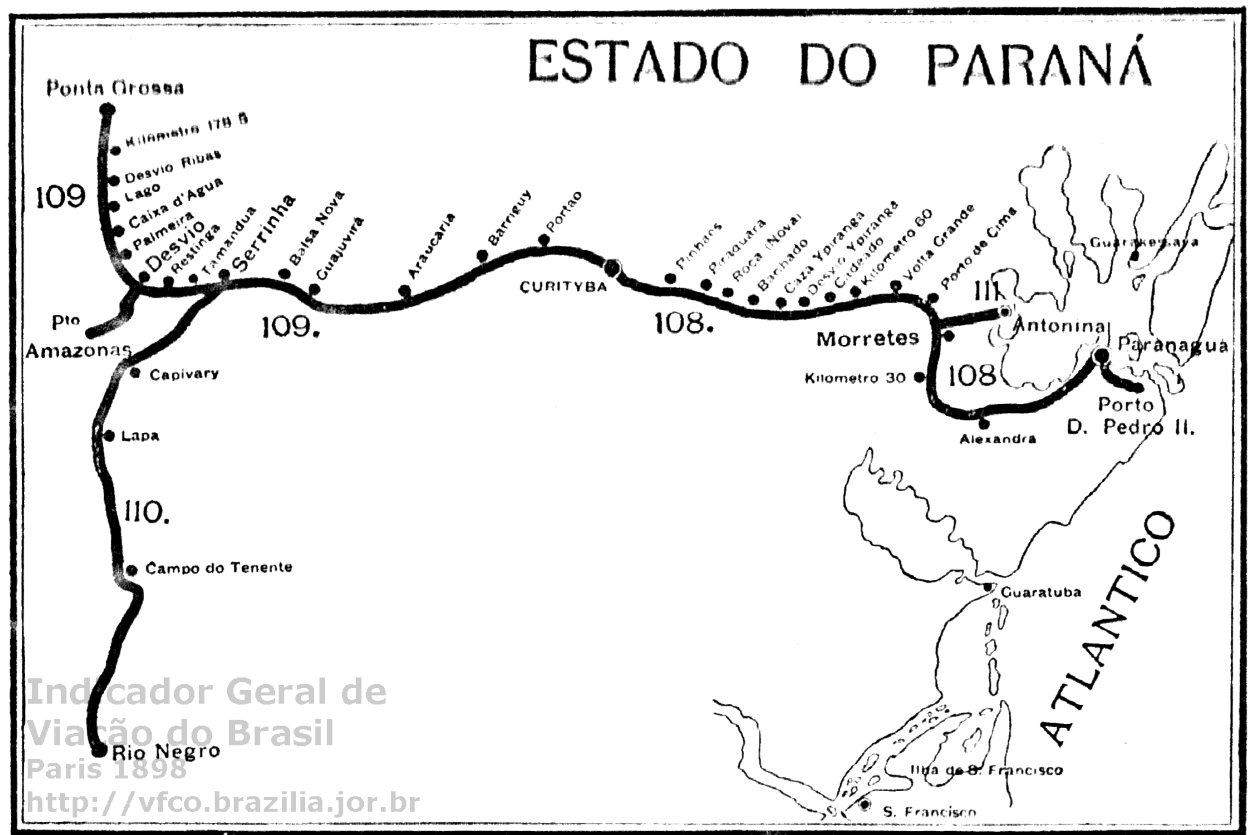
O início da construção da Estrada de Ferro do Paraná foi executado pela *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens*, empresa que recebeu a concessão final através do Decreto nº 7420, de 12 de agosto de 1879. Em 1880, iniciou a obra no trecho Paranaguá-Morretes. Foram construídos 42 quilômetros em dois anos (RFFSA, 1985). É importante frisar que a construção da ferrovia foi dividida em três seções: a primeira entre Paranaguá e Morretes (42 km), a segunda entre Morretes e Roça Nova (38 km) e a terceira entre Roça Nova e Curitiba (30 km), sendo os trabalhos iniciados quase que simultaneamente (HABITZREUTER, 2000).

O início da obra foi chefiado pelo Engenheiro italiano Comendador Antonio Ferrucci, que coordenou a construção até 1881. No ano de 1882, a direção da obra foi entregue para o engenheiro brasileiro João Teixeira Soares. Embora alguns autores afirmem que Ferrucci tenha desistido da obra pelas dificuldades da Serra, para Trevisan (1991) o engenheiro italiano teve a sua importância na construção da ferrovia. “o nome Ferrutti, quando se entra na história ferroviária, é um nome omitido, quando não injuriado” (TREVISAN, 1991, p. 49).

O trabalho desenvolvido por Teixeira Soares foi determinante para a conclusão da ferrovia, pois venceu os desafios impostos pela Serra do Mar, o trecho mais difícil da sua construção. Naquela época, o único caminho que permitia o tráfego de veículos de tração animal era a Estrada da Graciosa, no entanto, suas condições eram precárias (SCHOPPA, 2004). Portanto, com 110 km de extensão, catorze túneis, trinta pontes, a Linha Paranaguá-Curitiba estava pronta, sendo inaugurada em 2 de fevereiro de 1885 (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985).

Após alguns anos, a ferrovia agregou os ramais de Antonina (1887), prolongou-se a linha até Ponta Grossa (1892) e inauguraram-se os ramais de Rio Negro e Porto Amazonas (1895). O objetivo do avanço da ferrovia para o interior do estado era para se conectar com a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1893-1910), a qual integrava os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (RIBEIRO, 1985). Desta forma, a Estrada de Ferro do Paraná, tem como o ponto inicial a cidade de Paranaguá percorrendo até Ponta Grossa, incluindo seus respectivos ramais (FIGURA 01).

FIGURA 01- MAPA DA ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ, 1898.



Fonte: Centro-Oeste Brasil (2013).
Data: Junho de 2002.

Atualmente, a Estrada de Ferro do Paraná é administrada pela empresa América Latina Logística, que opera somente o transporte de cargas. Na linha Paranaguá-Curitiba, além do transporte de cargas, a empresa de turismo ferroviário Serra Verde Express possui a concessão para o transporte de passageiros. Ela é importante economicamente para o país, pois continua desempenhando o transporte de passageiros voltado para a atividade turística.

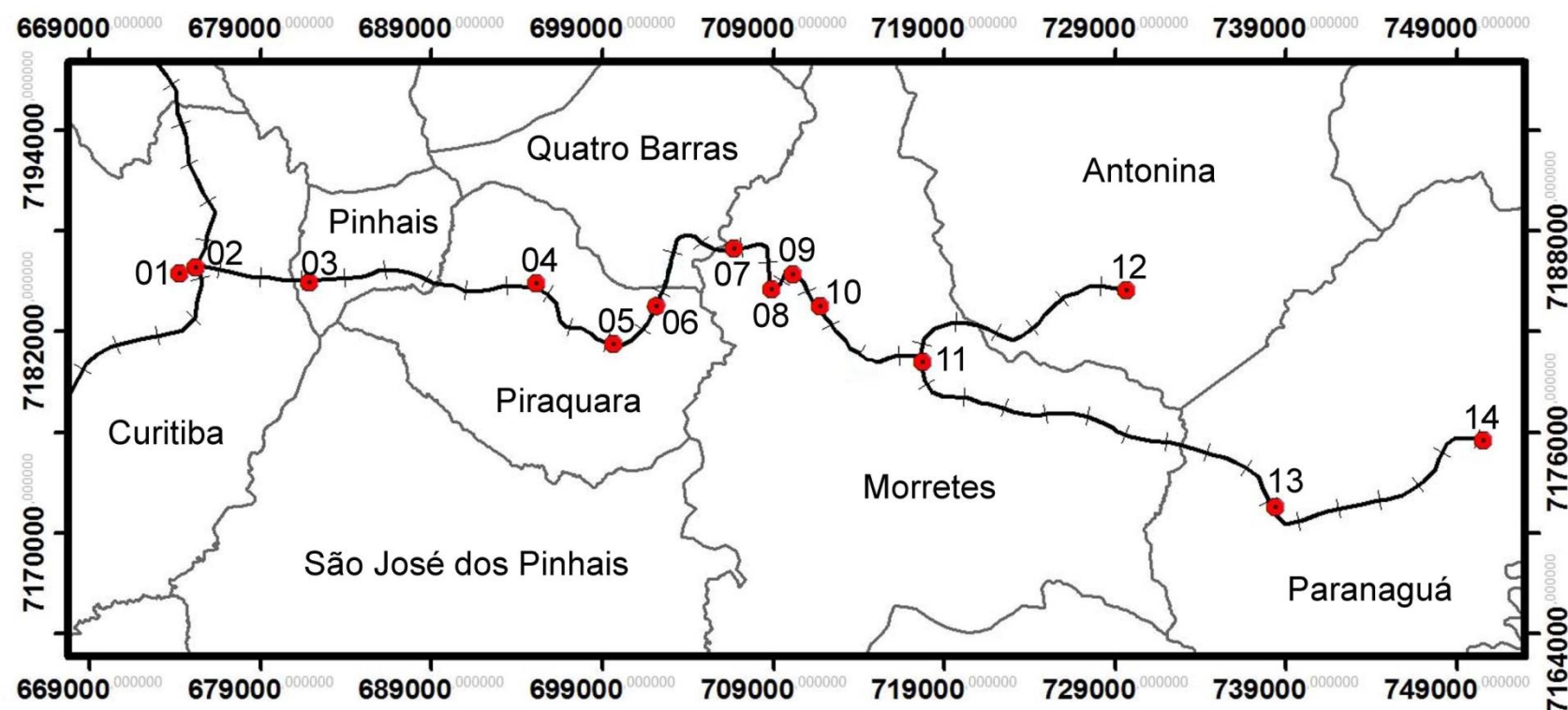
A Linha Paranaguá-Curitiba pode ser considerada um patrimônio cultural de relevância nacional ou até mundial, pelo seu patrimônio tangível e intangível. Basta percorrer os seus trilhos em um passeio turístico e atentar-se para as obras de arte desta ferrovia: as estações com estilos arquitetônicos marcantes, pontes e túneis construídos nos paredões da serra, residências dos antigos ferroviários, caixas d'água, entre outras edificações. A história da sua construção, com seus grandes desafios; o fato de ela ser os primeiros trilhos paranaenses; a memória dos antigos trabalhadores e da população que viajou por ela são patrimônios intangíveis que

legitimam a importância cultural da Linha Paranaguá-Curitiba. O legado desta ferrovia está incorporado em seus bens e através deles é possível “voltar ao passado”, pois carregam símbolos e significados que reativam a memória dos indivíduos e a história da ferrovia. A importância econômica desta estrada de ferro é grande, mas a sua representatividade cultural deve receber a mesma atenção.

A quantidade de patrimônios ferroviários no decorrer da Linha Paranaguá-Curitiba é ampla. Uma maneira de delimitar a análise desses patrimônios foi escolher as estações ferroviárias, pois estas possuem maior simbologia junto à sociedade quando se fala em ferrovia – as estações apresentam-se como base para essa pesquisa e a sua continuidade, com outros bens patrimoniais, é necessária e urgente.

Neste sentido, contabilizou-se um total de catorze estações no percurso da linha, abrangendo seis municípios: Paranaguá, Morretes, Antonina, Piraquara, Pinhais e Curitiba. (MAPA 03).

MAPA 03 – ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ (LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA) E SUAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS



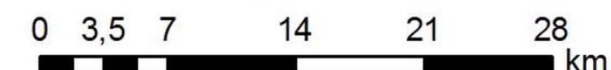
INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS

Sistema de Projeção UTM

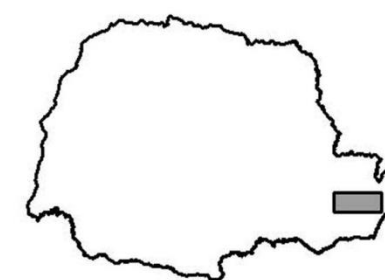
Datum horizontal: SAD69

Meridiano Central: 51° W

ESCALA



LOCALIZAÇÃO



LEGENDA

- Estações ferroviárias
- +— Ferrovia
- Limites municipais

Org.: ROZA, W. S. S.;
CASTRO, W. R. (2014).
Fontes: ITCG (2011);
IBGE/DGC/DECAR (2005).



01 - Curitiba



02 - Curitiba (nova)



03 - Pinhais



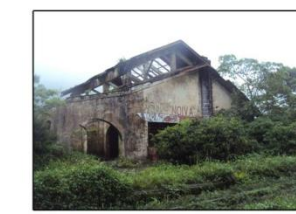
04 - Piraquara



05 - Roça Nova



06 - Banhado



07 - Véu de Noiva



08 - Marumbi



09 - Engenheiro
Lange



10 - Porto de Cima



11 - Morretes



12 - Antonina



13 - Alexandra



14 - Paranaguá

2.3 A SITUAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA

O estado de conservação das estações ferroviárias na linha Paranaguá/Curitiba é diversificado: estações que não existem mais, edifícios em péssimas condições e aquelas totalmente preservadas. A preservação desses patrimônios culturais está ligada a vários fatores, um deles são os usos atribuídos a esses bens, que podem colaborar para a sua conservação ou acelerar o processo de depredação. Esse uso depende das políticas culturais para/com esses patrimônios ferroviários.

Assim, para análise do estado de conservação das estações analisadas, levaram-se em conta os seguintes critérios: excelente, bom, ruim e péssimo (QUADRO 03). De modo geral, para visualizar as principais informações de todas as estações ferroviárias da pesquisa, consultar o APÊNDICE B.

QUADRO 03 – CRITÉRIOS PARA CLASSIFICAÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

Estado de Conservação	Descrição
Excelente	Toda preservada (dentro e fora) e com significativa parte da sua originalidade.
Bom	Apresenta fáceis condições de efetivar o seu restauro e identificar a sua originalidade.
Ruim	Apresenta difíceis condições para efetivar o seu restauro e identificar a sua originalidade.
Péssimo	Ainda é possível o seu restauro, mas parte da sua originalidade se perdeu.

Organização: CASTRO, W. R. (2014).

2.3.1 Estação de Paranaguá

A Estação de Paranaguá é um patrimônio de notoriedade nacional. A sua interessante história e arquitetura confirmam essa distinção. A sua inauguração ocorreu juntamente com a do trecho Paranaguá-Morretes, em 17 de novembro de 1883. A estação é o marco zero da Estrada de Ferro do Paraná, este título é resultado das disputas políticas da época entre os municípios de Paranaguá e Antonina.

A estação está localizada na área urbana e, por isso, possui fácil acesso. Recentemente, entrou na rota de um novo projeto de turismo: uma linha de ônibus especial que leva os turistas até a estação, entre os diversos atrativos da cidade. No entanto, a estação está fechada. Sem uso atual, os trilhos ainda existem, mas não há fluxos de trens.

O bem é tombado pela Coordenação do Patrimônio Cultural do Paraná¹⁴ (CPC-PR) e foi declarado de valor cultural pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Em 2011, a estação foi cedida ao município, que permanece com a propriedade até os dias atuais.

A sua situação atual (2013) é problemática, pois se encontra em estado de péssima conservação. Na fachada principal, o aspecto da estação ainda é imponente, apesar da pintura estar danificada e a porta principal e janelas estarem com alguns vidros quebrados. Na área da plataforma, o estado é alarmante, podem-se observar muitas pichações, telhas destruídas e janelas com vidros quebrados, evidenciando os atos de vandalismo que ali ocorrem (FOTOGRAFIA 01, 02 e 03). Embora a sua porta principal esteja com trancas, é possível acessar a plataforma da estação pela sua lateral (por onde passam os trilhos), facilitando a entrada de vândalos no local. Retrato da falta de vigilância e do fácil acesso, a estação apresenta depredações. Além disso, observa-se que a estação, em seu interior, possui grande quantidade de lixo. O seu forro está infestado de pombos e os móveis da antiga RFFSA danificados (FOTOGRAFIA 04 e 05).

É relevante registrar que, em março de 2008, foi realizado um inventário de varredura pelo IPHAN que constatou o uso da estação pela Serra Verde Express, que havia vigilância e seu estado de conservação foi classificado como bom. O fato

¹⁴ Processo nº 011/90. Inscrição: nº 108. Livro do Tombo Histórico.

é que depois de seis anos a Estação de Paranaguá apresenta-se em pleno processo de depredação, embora com vários agentes envolvidos, direta e indiretamente, na sua conservação.

FOTOGRAFIA 01 - ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ: FACHADA PRINCIPAL



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FOTOGRAFIA 02 - ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ: ÁREA DA PLATAFORMA I



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FOTOGRAFIA 03 - ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ: ÁREA DA PLATAFORMA II



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FOTOGRAFIA 04 – INTERIOR DA ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

FOTOGRAFIA 05 – ANTIGOS MÓVEIS DA RFFSA NA ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

2.3.2 Estação de Alexandra

Alexandra é um distrito de Paranaguá. Está a 14 km da cidade portuária às margens da BR-277. Foi iniciada, em 1871, por Sabino Tripotti, sendo considerada a primeira colônia italiana do Paraná (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985). Alexandra apresentava as condições necessárias para receber a vinda do trem, pois proporcionaria um meio de comunicação rápido entre a colônia e os centros consumidores. A sua estação ferroviária foi inaugurada em 17 de novembro de 1883. A edificação possui estilo francês e é a única do trecho preservada com as suas características originais (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985), salvo as telhas que foram substituídas por telhas comuns.

A Estação de Alexandra é tombada pela Coordenadoria do Patrimônio Cultural do estado do Paraná. O seu estado de conservação é bom, embora a sua pintura esteja danificada e as placas informativas aos usuários estejam fixadas nas paredes exteriores (FOTOGRAFIA 06, 07 e 08). O bem possui diferentes funcionalidades e dois pavimentos. O primeiro está sendo utilizado como um posto de atendimento da “CAB - Águas de Paranaguá” e dos Correios. Já o segundo, onde antes era moradia do Agente de Estação, hoje é o escritório do Administrador Regional de Alexandra.

FOTOGRAFIA 06 - ESTAÇÃO DE ALEXANDRA: FACHADA PRINCIPAL



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

FOTOGRAFIA 07 - ESTAÇÃO DE ALEXANDRA: ÁREA DA PLATAFORMA I



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

FOTOGRAFIA 08 - ESTAÇÃO DE ALEXANDRA: ÁREA DA PLATAFORMA II



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

2.3.3 Estação de Morretes

A estação localiza-se na área urbana do município e seu acesso pode ser feito tanto de automóvel como de trem. A primeira estação ferroviária de Morretes foi inaugurada em 17 de novembro de 1883, serviu como ponta de linha da Estrada de Ferro do Paraná até a construção da Estação de Paranaguá. Por volta de 1950, foi construída uma nova estação, agora nos moldes mais modernos e que permanece até hoje (GIESBRECHT, 2013).

A estação não possui proteção legal e a sua maior parte pertence ao poder privado. Em agosto de 2002, foi realizada uma parceria entre a ALL, Serra Verde Express e Tintas Renner para revitalizar a estação. Foram feitas melhorias, mas a sua pintura externa ficou a escolha da ALL. As cores utilizadas para pintar a estação são as mesmas que representam a empresa, além disso, foi registrada a sua logomarca em algumas paredes do imóvel (PARANÁ ONLINE, 2013). Atualmente, a

estação ainda continua com as mesmas características da reforma de 2002, entretanto, seu estado de conservação é ruim.

Como se pode observar, na fachada principal da estação, há vários vidros quebrados, a sua pintura precária e existem, ainda, algumas pichações. Na área da plataforma – local que diariamente recebe turistas – a pintura também está danificada, além de infiltrações nas paredes (FOTOGRAFIA 09 e 10). É importante destacar que em seu entorno existem outras edificações da ferrovia, como residências e um armazém (este anexo a estação), os quais também estão em condições ruins de conservação (FOTOGRAFIA, 11).

A estação, atualmente, possui diferentes funcionalidades. Recebe os trens turísticos da empresa Serra Verde Express, que a utiliza para embarque e desembarque da viagem entre Curitiba e Morretes (FOTOGRAFIA 12). Além disso, a empresa possui 14,00 m² da Estação de Morretes que a utiliza para venda de passagens. A prefeitura detém uma sala de 96,00 m² que pertencia a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), e que fora cedida em 2011 – através de um termo de Guarda Provisória – pela SPU, utilizada hoje como um posto de informações turísticas. O restante da Estação é utilizado pela ALL, que com a linha ativa, opera o transporte de carga. A ALL utiliza o pátio da estação para manobras e pátio para vagões e um espaço na própria estação para os seus escritórios.

FOTOGRAFIA 09 - ESTAÇÃO DE MORRETES: FACHADA PRINCIPAL



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FOTOGRAFIA 10 - ESTAÇÃO DE MORRETES: ÁREA DA PLATAFORMA



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

FOTOGRAFIA 11 – RESIDÊNCIAS NO ENTORNO DA ESTAÇÃO DE MORRETES



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013

FOTOGRAFIA 12 - ESTAÇÃO DE MORRETES: ÁREA DA PLATAFORMA DURANTE O DESEMBARQUE DO TREM DE TURISMO DA SERRA VERDE EXPRESS



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

2.2.4 Estação de Antonina

A Estação de Antonina está localizada em sua área urbana, de fácil acesso. Apesar da existência dos trilhos, o acesso através do trem não é possível, pois a cidade não possui um transporte turístico. A sua primeira estação data de 18 de agosto de 1892 (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985). Em 1916, foi construída uma nova estação em consequência de um incêndio que atingiu a antiga que era de madeira. Em 1977, foi desativada pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) e no ano de 2001, foi adquirida pela prefeitura e, dois anos mais tarde, restaurada através de recursos do Governo do Estado.

De acordo com Giesbrecht (2013), no início da década de 1990, houve alguns passeios turísticos em datas festivas, mas, logo depois, o ramal ficou em estado de abandono até 2003. A partir dessa data, a América Latina Logística (ALL) voltou a operar o transporte de carga até o porto de Antonina. Em relação ao transporte turístico quem detém a concessão é a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), porém não opera, embora haja um projeto da prefeitura para implantar o turismo ferroviário.

É importante destacar que a Estação de Antonina é tombada pela Coordenadoria do Patrimônio Cultural do Paraná. O estado de conservação do patrimônio pode ser considerado ruim e, diferentemente da Estação de Paranaguá, possui vigilância. A sua fachada principal, ainda, guarda as características originais, mas a sua pintura está comprometida. Na área da plataforma, já é possível encontrar pichações e a pintura desgastada, mas mantém suas antigas feições (FOTOGRAFIA 13 e 14).

Destaca-se um vagão localizado em frente à estação que pertence a ABPF, que se encontra em estado regular de conservação. De acordo com Secretário de Turismo e Cultura de Antonina (2013), há mais um vagão e uma locomotiva que se encontram com a ABPF, que estão em processo de restauração e, mais tarde, retornarão a estação (FOTOGRAFIA 15).

Em relação ao uso atual do bem, pode-se considerá-lo multifuncional. A estação abriga a Secretaria de Turismo e Cultura e Secretaria de Educação e Esportes, a Segurança Municipal e a Defesa Civil, o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), o Centro de apoio ao turista, uma sala destinada a venda de artesanato e, por fim, um hall de exposições.

Em setembro de 2011, a cidade de Antonina entrou no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) das Cidades Históricas e terá parte do seu patrimônio cultural em área de proteção federal, administrada pelo IPHAN. Serão recursos financeiros aplicados para a conservação de oito patrimônios culturais (FIGURA 02), dentre eles, a estação ferroviária.

FOTOGRAFIA 13 - ESTAÇÃO DE ANTONINA: FACHADA PRINCIPAL



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FOTOGRAFIA 14 - ESTAÇÃO DE ANTONINA: ÁREA DA PLATAFORMA



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FOTOGRAFIA 15 - ESTAÇÃO DE ANTONINA: PLATAFORMA COM UM VAGÃO ANTIGO



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FIGURA 02 - ÁREA A SER TOMBADA PELO IPHAN EM ANTONINA-PR



Fonte: GAZETA DO POVO
Data: Setembro de 2013.

2.3.5 Estação Porto de Cima

A estação ferroviária Porto de Cima pertence ao município de Morretes e está localizada na região da Serra do Mar. O seu acesso pode ser feito pela ferrovia (apenas de passagem com o trem) ou através de uma estrada sem pavimento, que pode ser percorrida com automóvel até certo ponto, a partir daí, deve-se caminhar por uma trilha de aproximadamente 600 metros.

A primeira estação foi inaugurada em 2 de fevereiro de 1885 (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985). Na década de 1940, em substituição da antiga, foi construída a estação atual. O seu estado de conservação é péssimo, a vegetação já tomou conta de parte do prédio, o telhado está danificado, há pichações, paredes com rachaduras e outras demolidas (FOTOGRAFIA, 16 e 17). Esta estação é utilizada pela empresa concessionária do trecho, pois abriga em uma

sala os geradores para a manutenção da linha. O restante do prédio está em abandono.

Em Julho de 2002, a ABPF anunciou uma possível restauração da Estação Porto de Cima, buscou parecerias com empresas e apresentou uma ideia audaciosa. O projeto consistia em transformar a estação e os outros bens próximos em um Centro de Pesquisa de Fauna e Flora da Mata Atlântica da região, para recepcionar pesquisadores e estudantes, mas não saiu do papel (PARANÁ ONLINE, 2013b). A iniciativa de uma entidade civil como a ABPF foi a única a demonstrar interesse pela preservação patrimonial. Tanto o poder público quanto o privado não tiveram ações para recuperar esse patrimônio.

FOTOGRAFIA 16 - ESTAÇÃO PORTO DE CIMA I



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FOTOGRAFIA 17 - ESTAÇÃO PORTO DE CIMA II



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

2.3.6 Estação Engenheiro Lange

A Estação Engenheiro Lange está localizada na região da Serra do Mar (município de Morretes). O seu acesso pode ser feito pela ferrovia (apenas de passagem com o trem) ou através da Estrada de Prainhas, no distrito de Porto de Cima, que leva até a entrada do Parque Estadual Pico do Marumbi. A partir daí, a estrada continua, porém é recomendável continuar o trajeto com um veículo com tração nas quatro rodas até a estação.

A primeira estação foi inaugurada em 2 de fevereiro de 1885 com o nome de Volta Grande (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985). Mais tarde seu nome foi mudado em homenagem ao Engenheiro Rudolph Lange. Em 1935, a estação – que era de madeira – foi substituída por uma de alvenaria.

Esse patrimônio está aos cuidados da empresa Serra Verde Express, que em 1997, durante o processo de concessão, adquiriu o imóvel. Este patrimônio não está tombado por nenhum órgão público. A Serra Verde Express o mantém fechado (sem uso) e com vigilância vinte quatro horas para evitar atos de vandalismo. A empresa reformou e vem preservando a estação, que se apresenta em bom estado de conservação. (FOTOGRAFIA 18).

FOTOGRAFIA 18 - ESTAÇÃO ENGENHEIRO LANGE



Fonte: CASTRO, W. R.

Data: Outubro de 2013.

2.3.7 Estação Marumbi

A Estação Marumbi está localizada na Região da Serra do Mar (município de Morretes). O seu acesso pode ser feito pela ferrovia através do trem turístico da Serra Verde Express, que possui uma parada de cinco minutos no local. Além disso, é possível ter acesso por uma trilha localizada no Parque Estadual Pico do Marumbi, que é realizada a partir da Estação Engenheiro Lange.

A primeira Estação Marumbi foi construída em madeira e antes era denominada de Taquaral e Quilômetro 60. O prédio só foi inaugurado em 1913 (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985). Na década de 1940, a estação passou a ser de alvenaria e teve a sua construção ligada a uma carta de sugestões dos escaladores da Serra do Mar da época, como relata Giesbrecht (2013):

Ponto de apoio para os escaladores da Serra do Mar, os chamados marumbinistas, ao saberem estes que pretendia o Cel. Durival de Britto levantar um novo edifício na mesma posição do anterior, dirigiram-lhe um requerimento em que solicitaram que fosse feita a construção aludida, em Marumbi, ao lado esquerdo de quem desce a linha, por ser fachada sul, afim de que a respectiva plataforma não ficasse exposta às freqüentes chuvas e ventos e também para que se pudesse apreciar o panorama mais lindo desse trecho e o majestoso conjunto granítico de Marumbi, e que

também fosse transferido o bar da estação de Eng. Lange para a de Marumbi, tendo-se em vista o maior número de excursionistas, e consequentemente, maior movimento, além de ser ali o cruzamento dos trens M-1 e P-2 e o carro motriz, fato que se afigura de recíproca vantagem, tanto à ferrovia como aos passageiros. Finalmente, pediram-lhe que fosse agregada na construção um pequeno reservado com fogão e chuveiro, destinado unicamente para descanso, abrigo e mudança de roupa, para o número cada vez mais crescente de excursionistas, ficando a cargo destes o zelo, asseio e ordem dessa dependência, de vez que se comprometem também a não perturbar a tranquilidade dessa estação. O Cel. Durival de Brito, administrador rigoroso e inflexível, não teve dúvidas e atendeu aos marumbinistas: a estação foi construída do lado esquerdo de quem desce a serra. (GIESBRECHT, 2013, s/p).

Quanto ao seu estado de conservação, classifica-se como ruim, pois apresenta problemas da pintura na parte superior do prédio e algumas rachaduras na fachada principal. Em 2008, a ALL alegou que os problemas de conservação da estação estavam ligados à umidade e a grande circulação de pessoas no local e afirmou que para o ano seguinte entraria no plano de recuperação de bens da empresa (PARANÁ ONLINE, 2013). No entanto, percebe-se que não foi realizada ação nenhuma para conservar esse patrimônio (FOTOGRAFIA 19, 20 e 21).

A estação está sob responsabilidade da ALL que utiliza esse patrimônio para pernoite dos seus funcionários, além de abrigar os seus geradores. A estação não possui qualquer proteção legal pelo poder público. É importante destacar o conjunto ferroviário formado no local, com várias edificações no entorno da estação. Dentre elas, algumas residências antigas que hoje são utilizadas pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP).

FOTOGRAFIA 19 - ESTAÇÃO MARUMBI I



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

FOTOGRAFIA 20 - ESTAÇÃO MARUMBI II



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

FOTOGRAFIA 21 - ESTAÇÃO MARUMBI E EDIFICAÇÕES EM SEU ENTORNO (VISTA DO MORRO DO "ROCHEDINHO")



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

2.3.8 Estação Véu de Noiva

A Estação Véu de Noiva está localizada na Região da Serra do Mar (município de Morretes). O seu acesso pode ser feito pela ferrovia (apenas passagem com o trem) ou caminhando através da trilha do Caminho de Itupava, com a duração em torno de quatro horas e meia até a estação. A sua inauguração foi em 2 de fevereiro de 1885, mas foi substituída por um prédio de alvenaria na década de 1940.

A estação está abandonada e sua estrutura em condições péssimas. O telhado está muito danificado, a pintura está descaracterizada, com muitas pichações, o seu nome na fachada está desaparecendo e a vegetação está tomando conta do seu interior (FOTOGRAFIA 22 e 23).

FOTOGRAFIA 22 - ESTAÇÃO VÉU DE NOIVA I



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

FOTOGRAFIA 23 - ESTAÇÃO VÉU DE NOIVA II



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

2.3.9 Estação de Banhado

Como várias estações de sua época, foi construída de madeira e inaugurada em 2 de fevereiro de 1885 (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985). Mas, logo na década de 1940, a Estação de Banhado ganhou um novo prédio de alvenaria que permanece até os dias de hoje. Localizada na Região da Serra do Mar (município de Piraquara) o seu acesso é através da ferrovia (apenas passagem com o trem).

O seu estado de conservação apresenta-se bom, apenas algumas janelas estão danificadas e há uma grande quantidade de objetos em sua entrada, tais como, botijões de gás, eletrodomésticos, materiais de construção, entre outros (FOTOGRAFIA 24 e 25). Não apresenta nenhuma proteção legal pelo poder público, ficando sob responsabilidade exclusivamente do poder privado.

A estação está sob os cuidados da ALL, que a utiliza para pernoite dos seus funcionários, pois os mesmos ficam de dez a quinze dias no local para os trabalhos na ferrovia. Além disso, é importante salientar que o conjunto de edificações no entorno da estação, estão em péssimo estado de conservação (FOTOGRAFIA 26).

FOTOGRAFIA 24 - ESTAÇÃO DE BANHADO I



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FOTOGRAFIA 25 - ESTAÇÃO DE BANHADO II



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FOTOGRAFIA 26 – RESIDÊNCIAS NO ENTORNO DA ESTAÇÃO DE BANHADO



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

2.3.10 Estação de Roça Nova

A Estação de Roça Nova está localizada no início do primeiro planalto paranaense (município de Piraquara). Foi inaugurada em 2 de fevereiro de 1885 como parada de serviços, para atender tanto os passageiros como as cargas, em uma construção de madeira (GIESBRECHT,2013). O seu acesso pode ser feito através da ferrovia (apenas passagem com o trem) ou pelas estradas rurais de Piraquara.

Em 2001, a área em que a estação se localizava foi vendida pela RFFSA, através de leilão, para o empresário Ari Portugal. Este reformou a estação – que está em excelente estado – e vai utilizá-la como um restaurante (FOTOGRAFIA 27, 28 e 29). Além disso, o proprietário adquiriu um túnel desativado, onde envelhece champanhe (FOTOGRAFIA 30). Desta forma, a área em que se encontra a estação foi transformada em um empreendimento turístico¹⁵, que começará a funcionar no ano de 2014.

FOTOGRAFIA 27 - ESTAÇÃO DE ROÇA NOVA I



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Novembro de 2013.

¹⁵ Cave Colinas de Pedra.

FOTOGRAFIA 28 - ESTAÇÃO DE ROÇA NOVA II



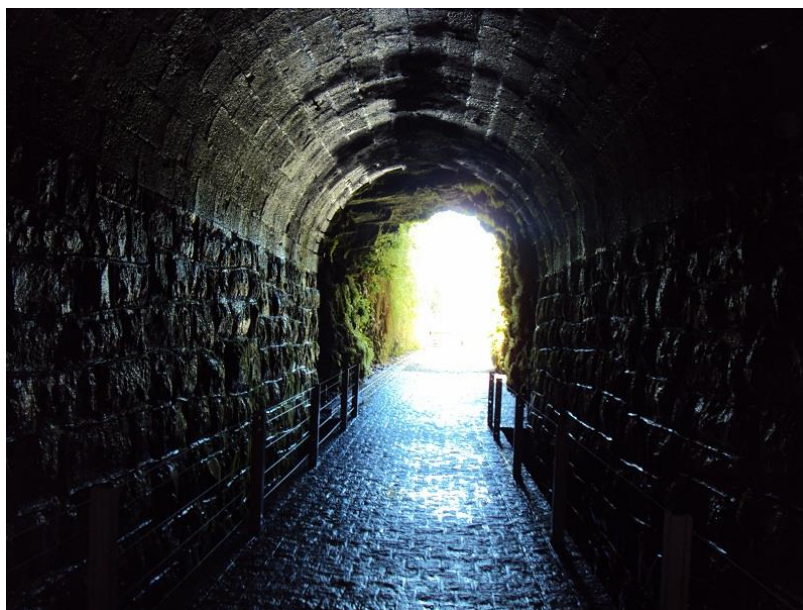
Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Novembro de 2013.

FOTOGRAFIA 29 - ESTAÇÃO DE ROÇA NOVA III



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Novembro de 2013.

FOTOGRAFIA 30 – TÚNEL DESATIVADO



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Novembro de 2013

2.3.11 Estação de Piraquara

A Estação de Piraquara está localizada na área urbana do município, por isso, possui fácil acesso. A primeira estação ferroviária foi inaugurada em 2 de fevereiro de 1885. Em meados da década de 1940, foi construído o novo prédio que permanece até os dias de hoje (GIESBRECHT, 2013). É importante destacar que a implantação da ferrovia na época foi a grande responsável pelo surgimento da cidade, que se utilizou das estradas de ferro em benefício da indústria madeireira.

A estação hoje é propriedade particular, foi vendida pela RFFSA através de leilão público. O seu estado de conservação é ruim, pois perdeu algumas de suas características originais, sendo acrescido de novas janelas e portas e sua pintura acinzentada acabou por não valorizar a arquitetura do prédio. Em 2008, serviu como pizzaria e atualmente abriga o “Restaurante Obrigatória” (FOTOGRAFIA 31, 32 e 33).

É importante destacar que juntamente com a estação há um conjunto de bens ferroviários, são casas e um armazém que abrigam diferentes funções, tais como: moradia, restaurante, centro de informações turísticas e um museu com peças da antiga RFFSA.

FOTOGRAFIA 31 - ESTAÇÃO DE PIRAQUARA I



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Junho de 2013.

FOTOGRAFIA 32 - ESTAÇÃO DE PIRAQUARA II



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Junho de 2013.

FOTOGRAFIA 33 - ESTAÇÃO DE PIRAQUARA III



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Junho de 2013.

FOTOGRAFIA 34 - ESTAÇÃO DE PIRAQUARA QUANDO FUNCIONAVA UMA PIZZARIA EM 2010



Fonte: GIESBRECHT, R. M.
Data: Junho de 2010.

2.3.12 Estação de Pinhais

A primeira estação ferroviária de Pinhais foi inaugurada em 1885 e, assim como outras estações da linha, ganhou um novo prédio na década de 1940, o qual permanece até os dias atuais. Vale lembrar que, até 1992, a estação estava no limite territorial de Piraquara e com a criação do município de Pinhais passou a pertencer a esta nova cidade (GIESBRECHT, 2013). Assim como em Piraquara a ferrovia também trouxe investimentos e a chegada de mais moradores para a região de Pinhais.

Com a construção da ferrovia ligando Paranaguá a Curitiba e o estabelecimento de uma estação de trem em Pinhais, a importância econômica e política da região passou a atrair novos moradores, e o povoado, recebeu uma serraria a vapor para beneficiar madeira e uma olaria para fabricação de artefatos de cerâmica como tijolos, telhas e manilhas de propriedade do político Francisco de Almeida Torres. (SILVA; GARBOSSA, 2012, p. 5).

A estação, hoje, está sob responsabilidade da ALL que a utiliza para abrigar os seus geradores. O seu estado de conservação é ruim e apresenta sinais de vandalismo. Está cercada e com cadeados, embora nos fundos da estação, a cerca esteja danificada. As paredes da estação apresentam muitas pichações e a sua pintura está desgastada. O símbolo da RVPSC ainda permanece, juntamente com uma grande quantidade de resíduos sólidos, que dão um aspecto de abandono para este patrimônio (FOTOGRAFIA 35,36 e 37).

O trem de turismo da Serra Verde Express passa em frente à estação e de outros bens da antiga RFFSA que servem hoje como moradias. A Estação de Pinhais não possui proteção legal, em qualquer uma das esferas do poder público, ficando sua preservação e determinação dos seus usos exclusivamente ao poder privado.

FOTOGRAFIA 35 - ESTAÇÃO DE PINHAIS



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Junho de 2013.

FOTOGRAFIA 36 - LATERAL DA ESTAÇÃO DE PINHAIS



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Junho de 2013.

FOTOGRAFIA 37 - FUNDOS DA ESTAÇÃO DE PINHAIS



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Junho de 2013.

2.3.13 Estação de Curitiba (Nova)

Com uma arquitetura moderna, a nova estação de Curitiba foi aberta em 1972, no mesmo ano que a estação original foi desativada. Popularmente conhecida como rodoferroviária, a sua estrutura foi pensada para abrigar os dois tipos de transportes: o rodoviário e o ferroviário (GIESBRECHT, 2013). Atualmente, a estação é utilizada para embarque e desembarque da linha turística Paranaguá-Curitiba da empresa Serra Verde Express – a mesma, durante o processo de concessão em 1997, adquiriu a estação de Curitiba nova, embora a sua propriedade seja do IPHAN.

O seu estado de conservação é bom, ainda preserva seus aspectos originais, no entanto possui alguns cartazes e banners publicitários fixados nas paredes (FOTOGRAFIA 38 e 39). A estação foi declarada pelo IPHAN como de valor cultural, por isso, hoje pertence a este órgão. Entretanto, possui vários usuários, como: a sede administrativa da empresa Serra Verde Express, que também a utiliza para embarque e desembarque dos seus passageiros do trem turístico

(FOTOGRAFIA 40); a Secretaria Municipal de Trânsito (SETRAN); um depósito do DNIT; uma associação de ferroviários, e a URBS - Urbanização de Curitiba S.A.

FOTOGRAFIA 38 - PLATAFORMA DA ESTAÇÃO DE CURITIBA (NOVA) I



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Dezembro de 2013.

FOTOGRAFIA 39 - PLATAFORMA DA ESTAÇÃO DE CURITIBA (NOVA) II



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Dezembro de 2013.

FOTOGRAFIA 40 - PLATAFORMA DA ESTAÇÃO DE CURITIBA (NOVA) ANTES DO EMBARQUE PARA O TREM DE TURISMO DA SERRA VERDE EXPRESS



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

2.3.14 Estação de Curitiba

A Estação de Curitiba (antiga) localiza-se em sua área urbana, por isso, é de fácil acesso. É considerada um grande marco para a Estrada de Ferro do Paraná, pois foi inaugurada em 1885 na presença de diversas personalidades da época.

[...] começando exatamente às 10 horas do dia 5 de fevereiro de 1885, quando partiu de Paranaguá, principal porto do Paraná, uma composição ferroviária transportando a ilustre comitiva, composta pelo Ministro da Agricultura do império, Buarque de Macedo, o Visconde de Paranaguá; Ministros da Bélgica, França e Rússia, jornalistas e diversas personalidades vindas do Rio de Janeiro pelo navio “América”. [...] Às 19 horas, debaixo de intenso foguetório, a composição adentrava na estação ferroviária da Rua Barão do Rio Branco, em Curitiba, sendo recebida com grande alegria do povo. (SCHOPPA, 2004).

A estação ferroviária representou uma grande importância na ocupação urbana. Na medida em que a cidade de Curitiba crescia, modificações eram realizadas no complexo ferroviário que abrigava a estação. Já em 1894 sofreu uma reforma, devido ao prolongamento do traçado até Ponta Grossa e Rio Negro, que aumentou o fluxo de passageiros e carga. Em 1930, as oficinas no pátio da estação

foram ampliadas onde se construíram galpões de ferramentaria, carpintaria e pintura, abrigo para carros de passageiros e uma nova extensão de um galpão para manutenção dos vagões (CORDOVA et al, 2010).

[...] era cada vez mais evidente que, tanto as oficinas quanto a própria Estação estavam alcançando seus limites. Naquela plataforma, mercadorias e pessoas se misturavam para aguardar a partida dos trens de carga ou de passageiros, quando não mistos, para destinos tão diferentes quanto Rio Branco do Sul, Ponta Grossa e cidades de Santa Catarina e São Paulo. Os vagões e as locomotivas disputavam espaço com um amontoado de galpões das oficinas. Passados mais de cinquenta anos de sua construção, a Estação não podia mais comportar as demandas de uma cidade em franco desenvolvimento (CORDOVA et al, 2010, p. 98).

Devido a essa saturação de atividades na estação e o crescimento da cidade, em 1972, foi inaugurada a nova estação de Curitiba. Até a década de 1980, alguns trens turísticos para Lapa tinham como ponto inicial a estação antiga (GIESBRECHT, 2013). No começo da década de 1990, os trilhos foram retirados e foi inaugurado, anexo à antiga estação, um Shopping Center. Antes desse período, a Estação de Curitiba havia se transformado em um Museu Ferroviário (inaugurado em 1982, permanecendo até os dias atuais) e o novo empreendimento, apesar de imponente e moderno, respeita as características da estação original, inclusive, abriga em seu interior uma locomotiva e um vagão em bom estado.

Vale salientar que o prédio da estação foi tombado pela Coordenação do Patrimônio Cultural – Secretaria do Estado da Cultura do Paraná em 1976. O interessante que esse patrimônio logo adquiriu uma funcionalidade que realçou a importância da estação e da ferrovia, o museu ferroviário. Embora modesto, o espaço abriga objetos históricos da estrada de ferro. O seu estado de conservação é excelente.

Em novembro de 2012, o IPHAN anunciou que o museu seria ampliado, pois houve incorreções no contrato com o shopping, o qual não destinou a área correta para abrigar o museu. Assim, esse espaço cultural ganharia uma biblioteca maior e mais duas salas (GAZETA DO POVO, 2013b). No entanto, o Museu Ferroviário ainda não recebeu essas modificações. (FOTOGRAFIA 34 e 35).

FOTOGRAFIA 41 - FACHADA PRINCIPAL DA ESTAÇÃO DE CURITIBA



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Junho de 2013.

FOTOGRAFIA 42 - MUSEU FERROVIÁRIO



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Junho de 2011.

2.4 UM PANORAMA DA SITUAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA

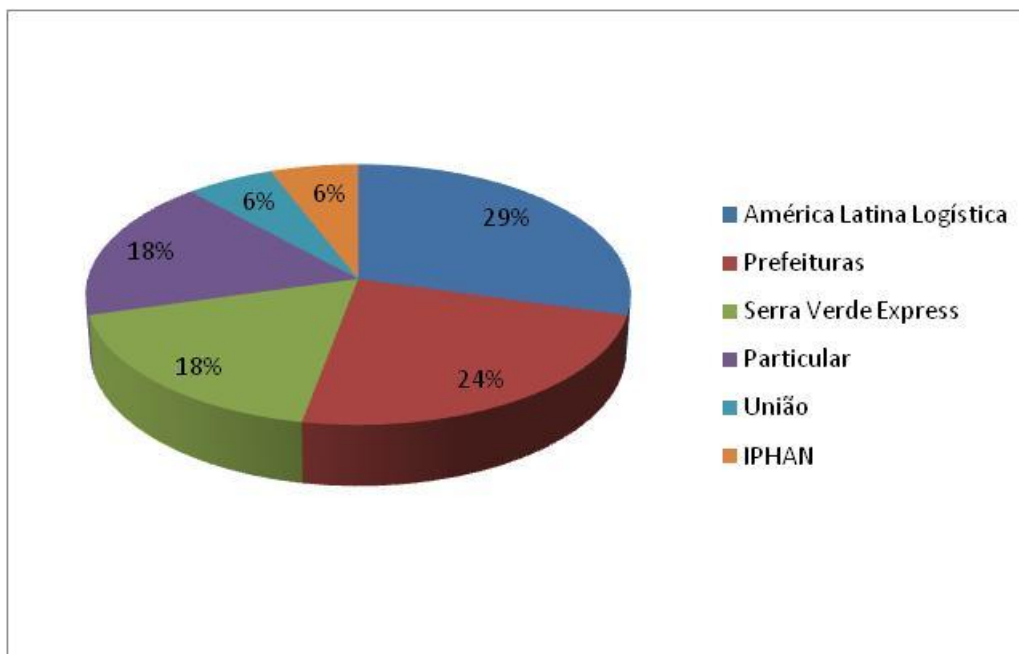
Viajar de trem por esse trecho ferroviário é se deparar com uma estrutura audaciosa. Em cada estação que se passa, é possível visualizar em seu entorno, o conjunto ferroviário que se formou. Edificações que ajudaram a construir a própria ferrovia e a desenvolver economicamente o Estado do Paraná e o Brasil. A prioridade dada às rodovias, a partir da década de 1950, contribuiu para o início da decadência das estradas de ferro. As ferrovias não possuem mais a mesma importância para o Estado, sendo um meio complementar na infraestrutura de transporte brasileiro.

Embora a ferrovia não possua a mesma notoriedade como antigamente, ela deixou um legado que pode ser compreendido através dos seus patrimônios. Na Linha Paranaguá-Curitiba, as estações ferroviárias foram construídas durante o auge da ferrovia (exceto a Estação de Curitiba Nova), portanto, hoje, elas são consideradas patrimônios culturais e integrantes da memória nacional. No entanto, essa importância dada às estações esbarra nas ações das Instituições públicas e privadas sobre esse patrimônio.

Diante desse contexto, é possível identificar vários agentes que detêm a posse total ou parcial das estações ferroviárias¹⁶. A maior parte delas estão sob responsabilidade da América Latina Logística (ALL). Seguida das Prefeituras, da empresa Serra Verde Express, de proprietários particulares, da União e do IPHAN. Isso mostra a diversidade de agentes que pode interferir na escolha, preservação e usos desses patrimônios ferroviários (GRÁFICO 01).

¹⁶ Algumas estações ferroviárias possuem mais de um proprietário por motivos contratuais.

GRÁFICO 01 - A POSSE DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA



Fonte: Pesquisa de campo, julho/agosto de 2013.
Organização: CASTRO, W. (2013).

Os patrimônios culturais necessitam de políticas públicas que contribuam para a sua preservação. A proteção de um bem por algum órgão público pode ser determinante para garantir a sua existência. No caso das estações ferroviárias da Linha Paranaguá-Curitiba cinco delas possuem proteção legal (a Estação de Paranaguá, Alexandra, Antonina e Curitiba (antiga) são tombadas pelo Estado e Curitiba (nova) está sob proteção do IPHAN).

A importância dessa política de preservação é definir uma instituição que regule a conservação do bem, quando isso não ocorre, as decisões políticas são descentralizadas envolvendo vários agentes, os quais podem conceber o patrimônio de diferentes maneiras. Além disso, não basta apenas estabelecer uma medida legal, mas uma política cultural atuante dos órgãos de preservação (GRÁFICO 02).

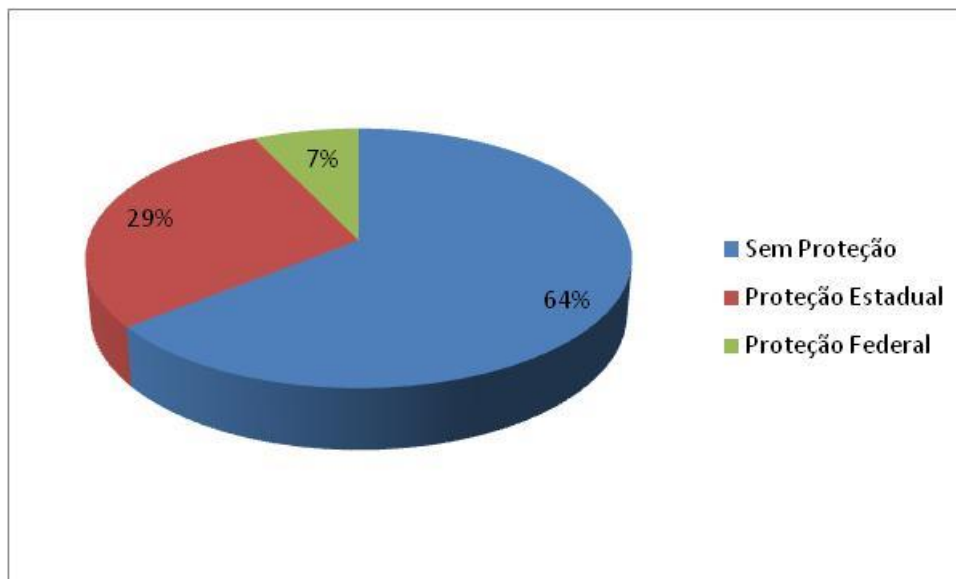
O estado de conservação das estações ferroviárias apresenta-se variado, 57% delas estão em estado de conservação ruim e péssimo. O restante se encontra em estado bom e excelente. Nota-se que a conservação das estações depende, muitas vezes, dos usos atribuídos a ela, do valor econômico e/ou cultural para as

instituições/proprietários ou apenas por força contratual. A Estação de Curitiba está em bom estado porque, além de ser tombada, se tornou um museu ferroviário. Já as estações de Porto de Cima e Véu da Noiva encontram-se em péssimo estado de conservação, elas estão sob posse da ALL. A mesma empresa detém a posse das Estações de Banhado e Marumbi e as mantém em estado, respectivamente, bom e ruim. O determinante neste caso é o valor de uso econômico pela empresa (GRÁFICO 03).

Como se poder ver existem contradições no processo de preservação das estações, bem como nos seus usos. Um patrimônio ferroviário deve ter um uso que realce o seu valor cultural em detrimento do econômico, pois os mesmos são testemunhos importantes e representativos para a sociedade. O que ocorre com as estações do trecho ferroviário é que boa parte está com uso (79%). Uma parte delas abriga órgãos públicos, outras possuem atividades comerciais, além daquelas que ainda servem a ferrovia, mas agora com outros usos.

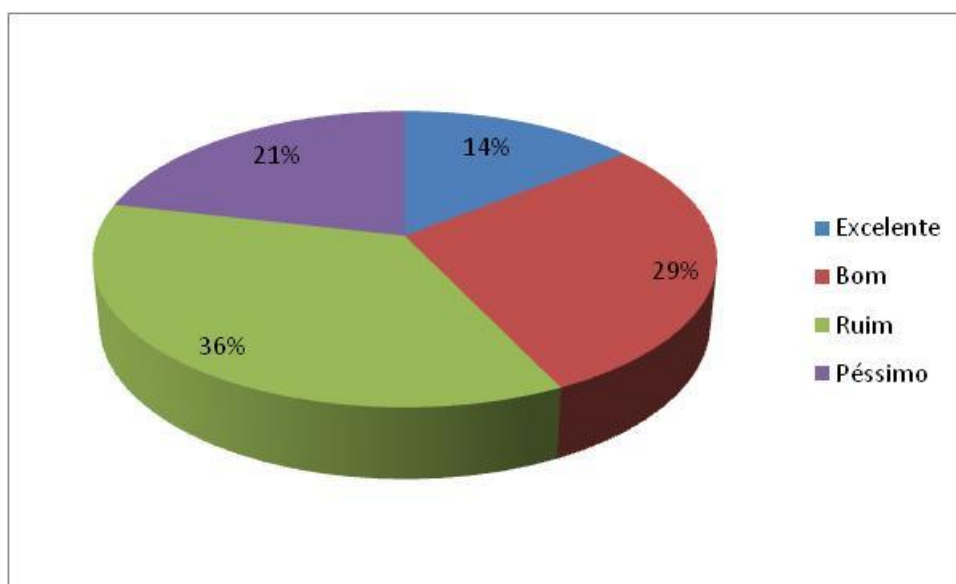
A maior parte das estações não contempla um uso cultural/simbólico. Apenas a Estação de Antonina que junto com outras funcionalidades abriga um Centro Cultural e a Estação de Curitiba onde funciona o museu ferroviário. Cabe destacar a importância do uso das estações como museu, pois os mesmos possuem um grande potencial para realçar o seu valor simbólico, podendo servir como ferramenta para a educação patrimonial. Dessa forma, os usos dos patrimônios devem servir para enaltecer o valor simbólico e cultural da ferrovia. Quando feita a análise dos patrimônios da Linha Paranaguá-Curitiba, essa prioridade de uso aumenta, pois se trata de um roteiro turístico. (GRÁFICO 04).

GRÁFICO 02 - A PROTEÇÃO LEGAL DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA



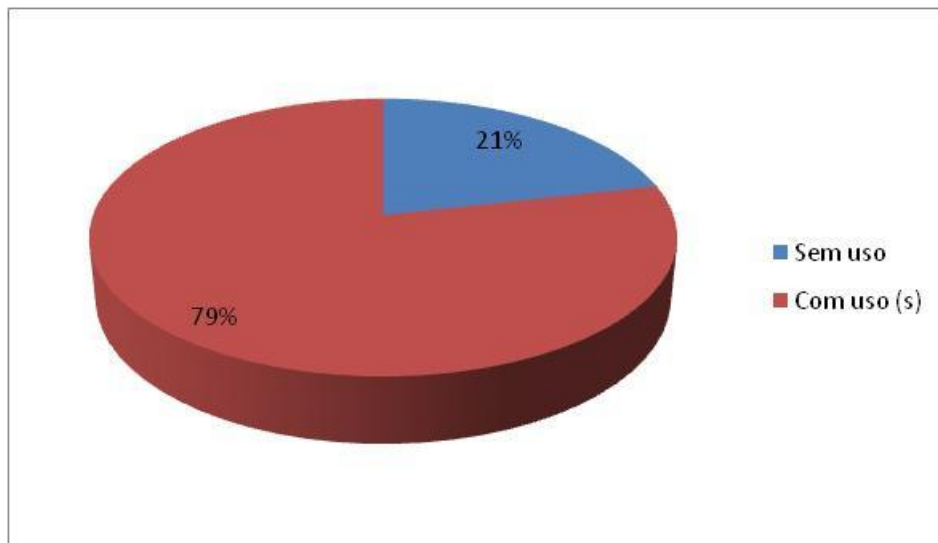
Fonte: Pesquisa de campo, julho/agosto de 2013.
Organização: CASTRO, W. (2013).

GRÁFICO 03 - O ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA



Fonte: Pesquisa de campo, julho/agosto de 2013.
Organização: CASTRO, W. (2013).

GRÁFICO 04 - OS USOS DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA



Fonte: Pesquisa de campo, julho/agosto de 2013.
Organização: CASTRO, W. (2013).

CAPÍTULO III

AS AÇÕES DAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS E PRIVADAS SOBRE O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DA ESTRADA DE FERRO PARANAGUÁ-CURITIBA

Este capítulo tem por finalidade debater sobre as ações políticas do Poder Público e Privado sobre o patrimônio ferroviário da Ferrovia Paranaguá-Curitiba. Em um primeiro momento, apresenta como a desestatização da RFFSA e, por consequência, o processo de privatização da estrada de ferro, interferiu na preservação e usos dos bens ferroviários. Em seguida, mostra a atuação da ANTT, DNIT, SPU, IPHAN e da CPC-PR, bem como as políticas dos órgãos municipais para esses patrimônios. Por fim, discute-se a importância do turismo ferroviário e a sua presença nesta ferrovia, assim como, o território formado pelos agentes envolvidos na preservação e usos do patrimônio ferroviário.

3.1 O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DA RFFSA E A PRIVATIZAÇÃO DA FERROVIA PARANAGUÁ-CURITIBA: AS CONSEQUÊNCIAS ATUAIS NO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

O processo de globalização tem transformado de maneira veloz o espaço geográfico. Sua lógica está centrada na produção, distribuição e consumo de bens e serviços, os quais seguem uma estratégia global e são voltados para o mercado mundial (ORTIZ, 2000). Neste mundo globalizado, as relações entre os países seguem uma ordem “centro-periferia”, na qual os países periféricos incorporam o modelo estabelecido a partir do centro. No Brasil, entre as décadas de 1980 e 1990, o pensamento em seguir a lógica dos países centrais se faz presente, com uma política econômica denominada neoliberalismo.

A implantação dessa política neoliberal no país tem como alicerce o encontro realizado por diversas entidades mundiais¹⁷ no ano de 1989. O tema do encontro visava avaliar as reformas econômicas em curso no âmbito da América Latina. Denominado de “Consenso de Washington”, as conclusões do encontro

¹⁷ [...] convocados pelo *Institute for International Economics*, entidade de caráter privado, diversos economistas latino-americanos de perfil liberal, funcionários do Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do governo norte-americano. (NEGRÃO, 1998, p. 4).

ficaram resumidas em dez regras¹⁸. Uma delas foi a “Privatização, com venda de empresas estatais” (NEGRÃO, 1998). É neste contexto que a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), empresa de economia mista responsável pela administração e funcionamento da ferrovia no Brasil, entra no circuito dessa política econômica e, conseqüentemente, é privatizada.

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), pelo decreto nº 473/92. Este PND tinha a estrutura formada pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND) e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), respectivamente, o órgão decisório e o gestor do Fundo Nacional de Desestatização (FND) (FACCIO, 2012). Em virtude da dimensão espacial da RFFSA, a qual estava presente em grande parte do território brasileiro, o processo de privatização foi acontecendo em etapas.

O sistema ferroviário foi dividido em seis malhas regionais e entre os anos de 1996 e 1998 foram realizados os leilões para venda das suas concessões (QUADRO 04). As transferências das malhas ferroviárias para a iniciativa privada foi estabelecida por um período de trinta anos, prorrogáveis por mais trinta. Neste sentido, a malha sul, na qual está localizada a ferrovia Paranaguá-Curitiba, foi concedida para a empresa Ferrovia Sul-Atlântica S. A. (FSA), atualmente América Latina Logística (ALL).

¹⁸ 1) disciplina fiscal, através da qual o Estado deve limitar seus gastos a arrecadação, eliminando o déficit público; 2) focalização dos gastos públicos em educação, saúde e infra-estrutura; 3) reforma tributária que amplie a base sobre a qual incide a carga tributária, com maior peso nos impostos indiretos e menor progressividade nos impostos diretos; 4) liberalização financeira, com o fim de restrições que impeçam as instituições financeiras internacionais de atuar em igualdade com as nacionais e o afastamento do Estado do setor; 5) taxa de câmbio competitiva; 6) liberalização do comércio exterior, com redução de alíquotas de importação e estímulos a exportação, visando impulsionar a globalização da economia; 7) eliminação de restrições ao capital externo, permitindo investimento direto estrangeiro; 8) privatização, com a venda de empresas estatais; 9) desregulação, com redução da legislação de controle do processo econômico e das relações trabalhistas; e 10) propriedade intelectual. (NEGRÃO, 1998, p. 4).

QUADRO 04 – A PRIVATIZAÇÃO DAS MALHAS REGIONAIS DA FERROVIA BRASILEIRA

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.96	Ferrovia Novoeste S.A.	01.07.96	1.621
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01.09.96	7.080
Sudeste	20.09.96	MRS Logística S.A.	01.12.96	1.674
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	01.02.97	164
Sul	13.12.96	ALL - América Latina Logística do Brasil S.A	01.03.97	6.586
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste	01.01.98	4.238
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.99	4.236
Total				25.599

Fonte: ANTT (2014)

Organização: CASTRO W. R. (2014)

O processo de privatização no Brasil, de acordo com Silveira (2003) foi um “ato falho” para o desenvolvimento econômico do país e as concessões foram “uma entrega do patrimônio público e desnacionalização”. Apesar dos diversos objetivos do PND, resumiu-se que a privatização de empresas através de leilões públicos visava à redução da dívida pública (PAIVA, 1994). No entanto, para Silveira (2003) a maior parte das empresas estatais concedidas eram superavitárias e foram vendidas a preços irrelevantes, decorrência dos governos de Fernando Collor de Mello (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) que optaram pelo enfraquecimento do Estado, seguindo a política neoliberal do Estado-mínimo.

Esses atores da política nacional, junto com a omissão dos intelectuais e da população brasileira, são responsáveis por uma das maiores ondas de privatização e concessão do patrimônio público da história do Brasil, representando um dos maiores “horrores” cometidos contra a economia e a soberania nacionais. Entre as empresas vendidas (maioria no Governo FHC), muitas estavam superinvestidas, portanto, as vendas representam uma afronta ao desenvolvimento econômico nacional e a sociedade que é usuária destes serviços. Os recursos obtidos com as privatizações não foram capazes de contribuir com o desenvolvimento interno do Brasil, mas foram sim, uma exigência das agências dos governos internacionais e do capital nacional especulativo. (SILVEIRA, 2003, p. 334).

A privatização da RFFSA não foi a melhor opção para o transporte ferroviário, já que este recebeu investimentos mínimos das empresas privadas, fugindo do controle do Estado. Além desta política de privatizações, como destacou

Silveira (2003), ser uma afronta para o desenvolvimento econômico do país, percebe-se que houve concomitantemente, uma depredação e sucateamento do patrimônio ferroviário. No que diz respeito à malha sul, que está sob concessão da ALL, especificamente a estrada de ferro Paranaguá-Curitiba, nota-se que os patrimônios foram uma das maiores vítimas dessa política predatória da privatização.

A Ferrovia Sul Atlântica adotou o nome de América Latina Logística no ano de 1999, após fusões com empresas do ramo na Argentina. Em julho de 2001, ingressou no ramo do transporte rodoviário com a compra da empresa brasileira Delara. Em maio de 2006, adquire a Brasil Ferrovias e a Novoeste, operadoras de ferrovias nos estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e São Paulo (AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA, 2014). Em 2013, o governo argentino rescindiu o contrato com a ALL, alegando que a empresa não estava cumprindo as exigências contratuais.

Os contratos de concessão (ANEXO A) e arrendamentos dos bens da RFFSA (ANEXO B) são documentos chaves para nortear as ações da ALL na atualidade. As exigências estabelecidas nos contratos entre Governo e iniciativa privada e o que se vê na prática são, na maior parte, coisas opostas. No que tange ao patrimônio ferroviário, a situação é agravante, uma vez que não houve exigências contratuais específicas para esses bens no momento da privatização, o que desencadeou a sua depredação e/ou demolição em alguns casos.

Embora não exista nenhuma menção específica no contrato de concessão da ALL, o cuidado com patrimônio ferroviário está implícito no inciso catorze da cláusula nona – das obrigações das partes –, que diz:

XIV) Zelar pela integridade dos bens vinculados à CONCESSÃO, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à CONCEDENTE ou a nova CONCESSIONÁRIA; (CONTRATO DE CONCESSÃO DA MALHA SUL, 1996)

Percebe-se que o descumprimento do artigo supracitado, com a ferrovia Paranaguá-Curitiba, é evidente. São estações, residências e outros bens que estão depredados e ocupados pela vegetação nativa. Mas o fato da empresa escolher o que conservar está ligado ao contrato de arrendamento¹⁹ dos bens da RFFSA. O

¹⁹ Contrato assinado no dia 27 de fevereiro de 1997, tendo como objeto o arrendamento pela RFFSA à Ferrovia Sul Atlântica os bens operacionais descritos nos anexos do contrato.

parágrafo V da cláusula quatro deste contrato – “das obrigações da arrendatária” –, se tornou o principal argumento da ALL para livrar-se da obrigação de manter conservados os bens ferroviários.

V) devolver à RFFSA qualquer bem arrendado que venha a ser desvinculado da prestação de serviço concedido ao longo do prazo da CONCESSÃO, sucateado ou não, executada a sucata da superestrutura da VIA PERMANENTE das linhas em operação. (CONTRATO DE ARRENDAMENTO DE BENS, 1997).

Neste sentido, a legislação estabelecida e o que de fato aconteceu e acontece atualmente são questões interessantes de serem analisadas desde a inclusão da RFFSA no PND. De acordo com Ferraz (2014)²⁰, o BNDES elaborou um plano para a privatização da RFFSA e solicitou algumas consultorias para estabelecer modelos, a princípio, a ideia era que a infraestrutura permanecesse nas mãos do Governo através de uma empresa e a cooperação fosse terceirizada, assim como o modelo espanhol.

Contudo, houve uma reviravolta e o BNDES escolheu outra alternativa: a de arrendar os bens da RFFSA para as empresas concessionárias. Isto causou uma situação complicada porque parte dos bens seriam vendidos e outros transferidos para as concessionárias. Assim, ocorreu a contratação da PLANSUL – Planejamento e Consultoria Ltda, empresa encarregada de fazer um trabalho técnico para levantar o patrimônio da RFFSA (FERRAZ, 2014).

[...] a empresa não tinha capacidade técnica, ficou enrolando, não conseguiu fazer o trabalho dela que era muito complexo, porque a Rede [RFFSA] vem antes dos cartórios, então a documentação que tinha, ela não levava no registro de imóveis, a maioria do patrimônio da Rede não tinha registro. (FERRAZ, 2014).

Esse trabalho técnico ocorreu dois anos antes da privatização e a PLANSUL deveria separar o que era vendável e o que deveria ser mantido como operacional. Porém, tiveram casos em que se classificou a edificação como operacional e o terreno não operacional, ou ainda, metade de uma estação ferroviária operacional e a outra metade não. Portanto, essa classificação dos bens criou problemas, dificultando tanto a venda dos imóveis como a transferência para as concessionárias (FERRAZ, 2014).

²⁰ Foi Chefe do escritório regional do Paraná e Santa Catarina da extinta RFFSA. Apêndice D – Entrevista 14.

No que diz respeito à venda dos imóveis, existia uma pressão do BNDES para vender todos aqueles considerados “não operacionais”. Bons exemplos são as estações de Piraquara e Roça Nova, negociadas através de leilões públicos. Porém, pelo fato de alguns imóveis apresentarem essa divisão quanto à operacionalidade as vendas foram dificultadas (FERRAZ, 2014).

Por sua vez, a transferência dos bens operacionais para as concessionárias, no caso da malha sul, a ALL – embasada no parágrafo V da cláusula IV do contrato de arrendamento – “devolveu” alguns bens que considerou não operacional. Segundo Ferraz (2014), a ALL fez uma avaliação nesses imóveis a ser entregues para a RFFSA, entretanto, no intervalo entre ela ter fechado as estações e demitido funcionários houve depredações dos bens, e nestas condições a RFFSA não aceitou os termos e determinou que: o bem poderia ser reparado, substituído ou indenizado, mas a ALL queria ceder da maneira como estava, o que ocasionou um conflito.

A ALL tem uma política administrativa de não esclarecer informações sobre sua atuação na ferrovia, o que dificultou em saber quais e quando os bens do trecho Paranaguá-Curitiba foram desvinculados pela empresa. Piazzeta (2013)²¹, comenta que alguns bens deixados operacionais durante a concessão foram, em maior parte, “devolvidos”, pois a RFFSA operava com a prática que os funcionários deveriam morar próximos aos bens, assim estavam disponíveis para eventuais problemas que ocorressem na operação. “Já a ALL terceirizou toda a manutenção e não queria ter responsabilidade nenhuma, então muitas casas que eram operacionais, logo nos primeiros seis meses de privatização já foram devolvidas” (PIAZZETA, 2013).

Esse “jogo de empurra” foi uma das ações que colaborou para a atual situação dos patrimônios ferroviários. A outra peça do quebra cabeça foram as demissões em massa dos funcionários (medida que não estava prevista na RFFSA) que, conseqüentemente, fez com que várias estações fossem fechadas e residências desocupadas, pois a tecnologia utilizada pela ALL substituiu a maior parte da mão de obra da RFFSA. Com essa decisão, a degradação dos patrimônios se agravou, pois não existiam mais funcionários para dar segurança aos bens.

[...] no dia 1º de março quando a ALL recebeu aqui, ela iniciou um plano de demissão na segunda-feira, ela demitiu quase 40% do efetivo, 40% no primeiro ano, a Rede junto ao BNDES já tinham reduzido 50%, aí ela reduziu mais 40% do que ficou então ela ficou com mais ou menos 20% dos

²¹ Chefe da Unidade de Inventariança da extinta RFFSA em Curitiba. Apêndice D – Entrevista 06.

funcionários. [...] Com a demissão e com esse foco de só trabalhar com os fluxos mais rentáveis eles começaram a fechar as estações, mandar o pessoal embora e fechar os trechos, e isso não estava previsto nenhum momento na Rede Ferroviária, na preparação, eu participei da preparação, nenhum momento se falou que ia haver uma demissão, as estações seriam fechadas, os empregados mandados embora iriam procurar emprego em outro lugar, iam abandonar as casas ao longo do trecho, ao longo das estações, e isso não foi previsto em nenhum momento, então como não foi previsto, não existia nem efetivo pra dar guarda a todo esse patrimônio. (FERRAZ, 2014).

Na visão de Piazzeta as demissões da ALL foram consideradas como uma tragédia:

[...] a Rede era uma empresa muito particular com o que ela fazia, você pega um agente de estação, por exemplo, um agente de estação é aquele cara que controla o trem, ele sabe o que tem que fazer, ele conhece o tempo do trem, agora você pega um cara desses e põe no mercado, aonde que ele vai fazer esse tipo de trabalho que ele fazia? aonde que ele consegue se adaptar? [...] O pessoal foi dizimado, era o maior contingente que a Rede tinha. (PIAZZETA, 2013).

Neste sentido, as demissões de funcionários e o abandono de muitos imóveis pela ALL, foram ações que influenciaram a situação atual dos patrimônios ferroviários da linha Paranaguá-Curitiba. O modelo de privatização e, conseqüentemente, a falta de responsabilidade pela empresa ALL com os bens culturais deixou “cicatrices” nesta ferrovia histórica.

Para Santos (2009), no processo de globalização, o espaço geográfico tem uma nova importância, pois a eficácia das ações está estritamente relacionada com a sua localização, assim, os agentes mais poderosos – no caso a ALL – se reservam as melhores partes do território, deixando para os outros a sobra.

Cada empresa, porém, utiliza o território em função dos seus fins próprios e exclusivamente em função desses fins. As empresas apenas têm olhos para os seus próprios objetivos e são cegas para tudo o mais. Desse modo, quanto mais racionais forem as regras de sua ação individual tanto menos tais regras serão respeitadas do entorno econômico, social, político, cultural, moral ou geográfico, funcionando, as mais das vezes, como um elemento de perturbação e mesmo de desordem. (SANTOS, 2009, p. 85).

A desordem no território causado pela ALL pode ser observada em outros casos pelo Brasil. Um exemplo é a desativação do trecho ferroviário Passo Fundo – Marcelino Ramos no estado do Rio Grande do Sul pela a ALL, o que ocasionou mudanças significativas na Região do Alto Uruguai, afetando o desenvolvimento

regional e a conservação do patrimônio público (FACCIO, 2012). De pequenas estações a trechos ferroviários inteiros, os bens ferroviários foram negligenciados pelas políticas administrativas da ALL, que age exclusivamente pela busca do lucro. Ferraz (2014) afirma que “a ideia da empresa não foi investir para aumentar a produção, foi otimizar o que tinha para aumentar o lucro”.

Para Ferraz (2014) “O planejamento da privatização foi muito ruim, o BNDES não pensou na ferrovia como um negócio para expandir esse setor [transporte], eles simplesmente quiseram eliminar uma estatal”. O interessante é que antes da privatização da RFFSA foram feitos investimentos na ferrovia²² (FERRAZ, 2014; PIAZZETA, 2013). Portanto, numa ação reconhecidamente neoliberal, o Governo aplicou melhorias nas ferrovias brasileiras e, depois, as entregou nas mãos da iniciativa privada, perdendo o controle total deste transporte no país.

[...] segundo o Sindicato dos Ferroviários, foram demissões em massa, diminuição da quantidade de cargas transportadas, aumento do número de acidentes em 15%, desativação de importantes trechos regionais e, o que é pior, formaram-se oligopólios no setor, como é o caso da ALL, composta, na sua essência, por grupos de investidores nacionais sem nenhuma experiência na administração do setor de transporte. (SILVEIRA, 2002, p. 64).

A concessão da ferrovia firmada entre a União e a ALL foi determinante para o destino do Patrimônio Ferroviário no país, as ações da empresa, logo após receber toda a malha ferroviária, influenciou na sua conservação e preservação atual. A falta de entendimento entre ALL e RFFSA na classificação dos bens em operacionais e não operacionais agravou a situação para possíveis soluções dos problemas. Com a criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) aumentou o número de instituições envolvidas na preservação e usos dos patrimônios ferroviários, mesmo que, direta ou indiretamente.

²² No Paraná foram 240 milhões de dólares investidos em modernização da via permanente (FERRAZ, 2014).

3.2 ANTT E DNIT ATORES COADJUVANTES NO PROCESSO DE CONSERVAÇÃO E USOS DOS PATRIMÔNIOS FERROVIÁRIOS

A ANTT e o DNIT foram criados pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Essas autarquias têm o transporte ferroviário como um de seus segmentos, contendo várias atribuições que direta ou indiretamente estão relacionadas com a conservação e os usos dos patrimônios ferroviários. Embora estes órgãos não estejam ligados à cultura, as suas ações são pertinentes para essa pesquisa.

3.2.1 A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

A ANTT está vinculada ao Ministério dos Transportes e é uma Autarquia Especial, isto é, a Agência possui uma independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2014). O artigo 24º da Lei 10.233 estabelece atribuições gerais para essa Agência. Ressalta-se o inciso VIII, que diz: “fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento” (BRASIL, Lei 10.233, de 5 de Junho de 2001, 2014).

No que diz respeito, especificamente, ao transporte ferroviário, alguns incisos do artigo vinte e cinco devem ser realçados:

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

VII – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor. (BRASIL, Lei 10.233, de 5 de Junho de 2001, 2013)

As atribuições da ANTT supracitadas são determinantes para a conservação e usos do patrimônio ferroviário. A Agência tem como atribuição fiscalizar as cláusulas contratuais, portanto, na ferrovia Paranaguá-Curitiba, fiscaliza os serviços prestados pela ALL. No entanto, esta empresa se apropriou do território de tal

maneira que os órgãos governamentais, mesmo embasados na legislação corrente, possuem dificuldades para controlar as suas ações.

Retrato disso são as estações ferroviárias e outros patrimônios que, considerados operacionais ou não, estão em pleno abandono e muitos sendo depredados. O contrato de concessão assinado pela ALL, como já visto, prevê o comprometimento com o zelo dos bens, mas a permissão concedida a ALL para desvincular bens que considerava não operacionais, limitam as atribuições da ANTT. Como citado anteriormente, não foram todos os bens recebidos pela RFFSA, a concessionária ALL tomou uma medida unilateral e isso causou um empecilho na gestão dos imóveis.

Segundo Fernandes (2013)²³, para a concessionária manter as condições de segurança nos imóveis o custo seria alto, então eles optaram por desvincular os imóveis. Não se chegou a uma conclusão sobre o processo de desvinculação dos bens, eles foram entregues pela concessionária, mas não foram recebidos e avaliados pela RFFSA (FERNANDES, 2013). Assim, a cobrança por melhorias nos imóveis que a ALL declarou desvinculados, acabam por não estar na esfera de ação da ANTT.

Nota-se que, embora não seja o foco da ANTT a preservação dos bens culturais, as medidas de penalidade são aplicadas, mas não há uma fluidez do processo. Fernandes (2013) afirma que cobrou a manutenção de vários imóveis da Linha Paranaguá-Curitiba através de ofícios enviados para ALL. No que se refere aos bens desvinculados, a empresa alega que não está sob sua responsabilidade e os que estão sendo utilizados, assegura que vai providenciar um levantamento (FERNANDES, 2013).

Além dos envios de ofícios, Fernandes (2013) comenta que também são aplicadas multas à concessionária.

Não só fazendo o ofício, a gente tem multado e são multas pesadas de 400 mil, 500 mil. Dessas multas que são aplicadas são poucas as que eles pagaram, porque eles tentam todos os recursos no nível administrativo e depois vão para o judiciário. (FERNANDES, 2013).

A ANTT salienta que, somente a partir do ano de 2009, começou a verificar os imóveis com um documento que apresentava os bens operacionais e os que

²³ Especialista em regulação de serviços de transportes terrestres da ANTT. Apêndice D – Entrevista 10.

estavam a receber pela RFFSA. Além disso, foi provocado pela Agência e a ALL concordou em atualizar a lista dos bens desvinculados. (FERNANDES, 2013). No entanto, para Fernandes (2013) essa ação por parte da ALL não será a resolução imediata dos problemas, pois afirma que o processo depende da anuência de outras instituições.

Eles [ALL] estão atualizando essa lista dos imóveis que realmente querem desvincular e vão entregar. [...] a ANTT vai receber essa lista e vamos ter que fazer em conjunto com o DNIT, porque o DNIT é o proprietário dos bens operacionais, nós da ANTT só fiscalizamos os cumprimentos dos contratos, então, toda a gestão que se faz movendo vinculação e desvinculação o DNIT tem que concordar, ele é o proprietário. (FERNANDES, 2013).

Constata-se que a ANTT, embora envie ofícios e aplique multas, suas ações muitas vezes não surtem os resultados esperados. A grande dificuldade da Agência em fiscalizar os bens da ferrovia está na complexidade do processo de classificação dos bens quanto a sua operacionalização. No entanto, a situação dos bens da ferrovia pode ser solicitada para a Inventariança da RFFSA.

Neste sentido, em relação às estações ferroviárias do trecho Paranaguá-Curitiba constatou-se que há três possibilidades: operacionais, não operacionais e operacionais/não operacionais (QUADRO 04). Essa classificação não é suficiente para entender a gestão do patrimônio ferroviário, pois cada estação é uma realidade que envolve, na maior parte, mais de uma instituição. Além do mais, estações que possuem dupla classificação, são exemplos da complexidade que os bens ferroviários enfrentam quando se trata de conservá-los e utilizá-los.

QUADRO 05 - SITUAÇÃO DAS ESTAÇÕES DO TRECHO PARANAGUÁ - CURITIBA

EDIFICAÇÃO	ÁREA M²	OPERACIONAL	NÃO OPERACIONAL	OBS.
ESTAÇÃO DE CURITIBA (NOVA)			sem especificações	
ESTAÇÃO DE PINHAIS		50,00 M²		
ESTAÇÃO DE PIRAQUARA	195,00M²		195,00 M²	VENDIDA
ESTAÇÃO DE ROÇA NOVA	160,00 M²		160,00 M²	VENDIDA
ESTAÇÃO DE BANHADO	360,00 M²	360,00 M²		
ESTAÇÃO DE VEU DE NOIVA	180,00 M²		180,00 M²	
ESTAÇÃO DE MARUNBY	260,00 M²	260,00 M²		
ESTAÇÃO DE ENGº LANGE	217,00 M²		217,00 M²	
ESTAÇÃO DE PORTO DE CIMA	463,00 M²	119,00 M²	344,00 M²	
ESTAÇÃO DE ROBERTO COSTA	69,00 M²	69,00 M²		
ESTAÇÃO DE MORRETES	1.245,00 M²	622,00 M²	623,00 M²	
ESTAÇÃO DE ALEXANDRA	212,00 M²	212,00 M²		
ESTAÇÃO DE PARANAGUÁ	1.162,00 M²		1.162,00 M²	

Fonte: Inventariança da RFFSA (2014)

Organização: Inventariança da RFFSA (2014)

Na visão de Ferraz (2014), a dificuldade da ANTT em fiscalizar a concessionária está na origem do problema: o fechamento das estações e a demissão dos empregados.

Então se isso aí não estava previsto, houve uma contrariedade do contrato, então eles [ALL] teriam que ser punidos. E punidos com o que? Punidos com a obrigação de reparar os danos. Alguns casos nós conseguimos porque colocamos o Ministério Público [...]. (FERRAZ, 2014).

Vale lembrar que as estações são apenas um recorte para pesquisa e que em seu entorno existe um conjunto de bens ferroviários, que na maior parte, estão depredados e/ou ocupados irregularmente. Desta maneira, exigir da concessionária ALL providências para a conservação do patrimônio ferroviário pode ser mais eficaz

através do Ministério Público Federal (MPF). Um exemplo disso é uma ação civil pública proposta pelo MPF contra a ALL e a ANTT²⁴.

Trata-se de ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal contra a ALL América Latina Logística Malha Sul S/A e a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, objetivando seja a ALL condenada a promover a reparação integral da malha ferroviária e dos bens imóveis afetados ao serviço de transporte de cargas, no trecho compreendido entre Marques dos Reis e Jaguariaíva/PR, em cumprimento ao contrato de concessão; bem como seja a ANTT obrigada a proceder a instauração de procedimento disciplinar, para apuração de irregularidades cometidas pela concessionária do serviço, aplicando-lhe as sanções previstas na lei e no contrato de concessão. (BRASIL, Tribunal Regional Federal da 4ª Região, 2011).

Na visão do MPF, o fato da ALL desativar alguns trechos ferroviários e, conseqüentemente, deixar os bens ferroviários se deteriorarem, aponta para um descumprimento do contrato de concessão. Assim, a decisão do MPF (2010) foi que:

[...] O Contrato de Concessão firmado com aquela concessionária teve como objeto "a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga da MALHA SUL" (fl. 16, verso), e não somente de uma parte da Malha Sul economicamente viável à concessionária.

Em linguagem bem simples e popular, o Poder Público concedeu a ALL um "pacote fechado", não sendo permitido a ela "ficar com o filet mignon e devolver o osso", numa atitude pautada exclusivamente em interesses privados.

Portanto, a devolução de algumas estações de trem e de trecho ferroviário da Malha-Sul perpetrada pela ALL unilateralmente não encontra qualquer respaldo legal ou contratual.

A alegação da ANTT de que a devolução foi válida causa, no mínimo, estranheza a este juízo. (BRASIL, Tribunal Regional Federal da 4ª Região, 2011).

No que diz respeito a ANTT, a ação mostrou que houve omissão por parte da Agência. "[...] tivesse a ANTT promovido com efetividade a sua missão fiscalizatória, certamente teria evitado os danos à malha ferroviária e, por consequência, que a presente demanda tivesse chegado ao Judiciário" (BRASIL, Tribunal Regional Federal da 4ª Região, 2011). Julgada procedente a ação civil, foi firmado um "compromisso de ajustamento de conduta" (ANEXO C), o qual designou para a ALL a responsabilidade em restaurar as seguintes estações: Jacarezinho Central e Marques dos Reis, Santo Antonio da Platina, Joaquim Távora, Andirá e

²⁴ Ação Civil Pública nº 2006.70.13.001025-3 (PR).

Bandeirantes²⁵. Ressalta-se que essas estações não fazem parte do trecho delimitado para a pesquisa.

Mesmo que haja uma classificação dos bens, para entender a situação do patrimônio ferroviário deve-se considerar desde o início da desestatização da RFFSA, sobretudo, o processo de arrendamento dos bens para a concessionária. O exemplo supracitado foi um recurso extremo e necessário para salvar o patrimônio, porém sabe-se que a manutenção desses patrimônios só vai ser realizada se forem atribuídos usos para esses bens. Por isso, salvaguardar o patrimônio envolve o compromisso de todos os órgãos envolvidos.

3.2.2 O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

O DNIT é uma autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes e tem em suas atribuições o transporte ferroviário. A sua criação se deu pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. De acordo com essa lei, o DNIT tem em seu objetivo:

Art. 80. [...] implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:

I – vias navegáveis;

II – **ferrovias** e rodovias federais; [...] (BRASIL, Lei 10.233, de 5 de Junho de 2001, 2014).

Embora a legislação apresente uma relação do órgão com a ferrovia, é pequeno o envolvimento do DNIT com as estradas de ferro, a atenção maior é dada para as rodovias. A construção de novas ferrovias é função da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovia S/A, empresa pública, vinculada ao Ministério do Transporte. Segundo Ramires (2013)²⁶, essa atribuição dada a VALEC pelo Governo foi inesperada.

²⁵ Todas os bens foram restaurados, exceto a Estação de Joaquim Távora que incendiou.

²⁶ Analista de Infraestrutura de Transportes do DNIT. Apêndice D – Entrevista 07.

[...] Quando o Governo chegou e falou: “você só vão fazer os contornos ferroviários, as grandes obras ferroviárias deste país vai ficar por conta da VALEC”. [...] isso foi uma ducha de água fria no DNIT, então não vamos fazer trem bala, não vamos fazer ferrovia leste - oeste; norte – sul [...] (FERNANDES, 2013).

A partir de 31 de maio de 2007, com a Lei 11.483 – extinção da RFFSA –, o DNIT passa a ser o proprietário dos bens móveis e imóveis operacionais da, então, extinta RFFSA, conforme o Artigo 8º dessa legislação.

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

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

II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e

III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei. [...] (BRASIL, Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, 2014).

Mesmo assim, a participação do DNIT ainda é secundária, pois os bens imóveis operacionais estão sob a administração da ALL, portanto, conforme o contrato de concessão, ela é a responsável por esses bens. O DNIT, apesar de proprietário, não fiscaliza a ALL. O que o órgão faz são envios de ofícios informativos, pois não tem autoridade sobre a concessionária.

Sobre essa comunicação entre o DNIT e a ALL, Fernandes (2013) comenta que:

O DNIT é informado de que estão estragando a linha em algum lugar, aí a gente manda um ofício pra eles, “olha atente sobre isso daí” porque a obrigação é da ALL e não do DNIT, ela tem uma obrigação contratual de manter o bem, então a gente é mais informativo, tem que informá-los, “olha houve uma denúncia nesse sentido”, na maioria das vezes eles já sabem, mas nós temos a obrigação de oficializar. (FERNANDES, 2013)

Neste sentido, não existe uma relação direta do DNIT a respeito do patrimônio cultural ferroviário. Apesar da ALL desvincular unilateralmente alguns bens, estes não constam no sistema do DNIT, não sendo responsabilidade do mesmo (FERNANDES, 2013). Sobre essa questão, Fernandes (2013) relata que a ALL “faz uma desafetação, ela diz ‘não quero mais usá-lo, ele não é mais operacional, vamos desafetar este daqui e transformar em não operacional’. Assim,

esses bens tornam-se não operacionais e, conseqüentemente, não são da responsabilidade do DNIT.

A questão é que tanto para o DNIT quanto para a ANTT tornou-se um campo minado descobrir quais os bens são operacionais e não operacionais, pois existem duas fontes de informação a RFFSA e a ALL. Dessa forma, o grande desafio do DNIT será o término da concessão da ALL, quando será feita a transferência de todos os bens ferroviários operacionais, que ficaram sob a sua responsabilidade. De acordo com Fernandes (2013), está em estudo como vai ser feito essa transferência de bens.

3.3 A EXTINÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA): UMA NOVA REORGANIZAÇÃO DOS BENS

Como visto, em 1997, a RFFSA entrou em processo de desestatização, e em 2007, ela foi extinta pela Lei 11.483. A importância desse momento para o patrimônio ferroviário é determinante, pois há uma reorganização dos seus bens, designando novas instituições responsáveis para administrá-los. Quando a RFFSA foi extinta, criou-se a figura jurídica da inventariança, responsável pela partilha dos seus bens conforme estabelecido na lei.

Assim, de acordo com o inciso II do Artigo 2º, “os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto nos incisos I e IV do caput do art. 8º desta Lei”. Esta ressalva, como já visto, é pelo fato dos bens móveis e imóveis operacionais pertencerem ao DNIT. Sendo assim, os bens imóveis não operacionais ficam sob administração da Secretaria do Patrimônio da União (SPU).

Vale ressaltar, que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), também se tornou um órgão envolvido no processo de conservação, preservação e usos do patrimônio ferroviário. No entanto, difere-se do DNIT, para o qual os bens foram transferidos automaticamente, no caso do IPHAN os bens destinados são via SPU. Dessa forma, caberá ao IPHAN, de acordo com o Artigo 9º da Lei 11.483, “[...] 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”.

3.3.1 A Secretaria do Patrimônio da União (SPU)

A SPU está ligada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e tem em suas atribuições, administrar, fiscalizar e outorgar a utilização dos imóveis da União. A principal atribuição da SPU em relação aos patrimônios ferroviários é dar destinação a eles (SILVA, 2014)²⁷. Assim como a legislação prevê, os bens não operacionais são sempre consultados juntamente ao IPHAN se há interesse histórico. “todos esses imóveis que a gente recebe como patrimônio da União é solicitado uma manifestação do IPHAN” (SILVA, 2014).

Se houver o interesse do IPHAN é realizada uma cessão provisória, que posteriormente será definitiva. Este tipo de cessão ocorre por questões documentais, como, por exemplo, imóveis que são tanto operacionais como não operacionais, pois isso acaba por dificultar o ato de regularização. Caso, o IPHAN não demonstre interesse, a SPU pode destiná-las às prefeituras mediante solicitação. Ainda sim, se não houver interesse dos municípios, existem outras possibilidades, como a venda através de leilões (SILVA, 2014).

Um das questões apresentadas pela SPU, que mostra a dificuldade entre os órgãos na gestão do patrimônio ferroviário, são as consultas sem respostas do IPHAN, o que dificulta as destinações dos imóveis.

[...] têm muitas consultas feitas ao IPHAN e não há resposta [...] então fica nessa dependência deles, enquanto não tiver um retorno do IPHAN não dá pra dar destinação nenhuma para o imóvel, tem que aguardar. Às vezes nós fazemos outras solicitações cobrando a questão [...] (SILVA, 2014).

De acordo com o Soares (2013)²⁸, existe uma demanda muito grande de patrimônios ferroviários para serem analisados e o IPHAN-PR possui uma estrutura pequena, com poucos funcionários e recursos financeiros reduzidos. Neste sentido, nota-se que essas dificuldades que os órgãos possuem em relação aos bens ferroviários, são, muitas vezes, determinantes para a sua existência, uma vez que o imóvel está sem um responsável para cuidá-lo, a sua deterioração ocorre rapidamente.

²⁷ Chefe de Divisão na Superintendência do Patrimônio da União do Paraná. Apêndice D – Entrevista 13.

²⁸ Arquiteto do IPHAN-PR. Apêndice D – Entrevista 09.

3.4 O INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL: ATRIBUIÇÕES E DESAFIOS ENFRENTADOS NA GESTÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

A partir da Lei 11.483 de 2007, o IPHAN participa mais efetivamente da preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, tendo, neste momento, atribuições específicas. Como visto, no artigo 9º, o IPHAN passa a administrar e zelar dos bens de valor histórico e cultural da extinta RFFSA.

Embora a legislação estabeleça o IPHAN como administrador dos bens de valor histórico e cultural, é importante destacar que o bem não passa diretamente para o órgão, a SPU faz uma consulta ao IPHAN. Ao receber a solicitação o IPHAN faz uma análise técnica e investiga se há interesse da comunidade local em preservar determinados patrimônios (SOARES, 2013). Além disso, segundo Faria (2013)²⁹ existe uma comissão em Brasília (DF) que convalida o pedido, sendo ele aceito, passa a integrar a lista de patrimônios ferroviários do país.

[...] todos os bens na realidade têm o seu valor, isso pode ser uma estação perdida na área rural, uma casinha, enfim todos os bens são passíveis de serem declarados de valor cultural. No entanto, o IPHAN tomou uma postura que é a seguinte: a gente avalia do ponto de vista arquitetônico e histórico se ele tem algum valor relevante para ser preservado. Esta é a primeira questão. Segunda, se existe algum interesse da comunidade local em preservar, porque se não há interesse na preservação daquele bem, o IPHAN não consegue tomar para si esse ônus. Por quê? Porque o IPHAN é uma realidade, a qual tem uma estrutura pequena que carece de mão de obra, principalmente, de recursos humanos e também recursos financeiros [...]. (SOARES, 2013).

É importante destacar que a preservação do patrimônio ferroviário depende de vários órgãos trabalhando em sintonia, quando não há um entendimento entre eles, a chance de desaparecimento desses patrimônios são grandes. De acordo com o SOARES (2013), existem outras instâncias de preservação, de escala estadual e municipal, as quais podem assumir esse compromisso. Desta forma, o IPHAN pode oferecer o apoio necessário para a sua conservação, como: elaboração de projetos, auxílio na captação de recursos junto a Ministério da Cultura, entre outros.

O IPHAN tem a missão de junto com a comunidade local e com a prefeitura preservar aquele bem, ajudar a prefeitura a acessar recursos pela Lei

²⁹ Foi especialista em políticas públicas e gestão governamental. Apêndice D – Entrevista 12.

Rouanet e até mesmo projetos ou outras fontes de recursos, é o apoio, o bem passa a ser do IPHAN e o IPHAN o cede pra prefeitura, para o Estado, enfim, pra quem se propor a cuidar do bem. (SOARES, 2013).

Neste sentido, o patrimônio ferroviário paranaense para ser declarado de valor cultural pelo IPHAN necessita de parcerias já pré-estabelecidas. Se, por exemplo, existe uma estação com valor histórico e cultural, mas não há parcerias para ajudar a conservá-la, o seu destino, é bem provável que seja o desaparecimento. De acordo com Faria (2013) a orientação que o IPHAN-PR tem, é a de só declarar bens de valor cultural com parcerias já firmadas, veio do IPHAN de Brasília (DF), o que difere das ações realizadas pelo IPHAN-SC, pois lá o problema é a transferência dos bens para terceiros.

[...] a orientação que Brasília sempre deu aqui para o Paraná era a qual? Era de que se não tiver interessado nós não poderíamos declarar valor cultural, não podíamos solicitar, não podíamos estabelecer a necessidade de valorização cultural desse bem [...]. (FARIA, 2013).

Observa-se que o trâmite que leva um bem a ser declarado de valor cultural depende também da concordância do próprio órgão, isto é, o IPHAN-PR não tem a autonomia sobre esses bens ferroviários enquanto o IPHAN Brasília (DF) não autorizar. Segundo Faria (2013), declarar um bem de valor cultural implica ter responsabilidade sobre ele, por exemplo, caso haja alguma depredação no bem o Ministério Público Federal pode exigir do IPHAN uma restauração. Desta forma, o patrimônio ferroviário depende do interesse de outros agentes para que o IPHAN possa declará-lo de valor cultural.

A falta de autonomia do IPHAN-PR, e do órgão como um todo, está relacionada com a falta de poder em aplicar penalidades para aqueles que depredarem um determinado patrimônio. Sendo assim, declarar um bem de valor cultural, não implica deixá-lo seguro de depredações sem que os responsáveis sejam punidos. Segundo Soares (2013) existem diferenças entre o tombamento e a declaração de valor cultural:

[...] não existem penalidades igual no tombamento. O tombamento fala: “o bem não pode ser destruído, caso seja destruído ou modificado você vai ter que pagar uma multa de 50% do dano, mais a reparação do bem”. Então, o tombamento é isso. No caso da declaração de valor cultural desses bens, não existe uma lei que diz: “a penalidade é essa se tiver algum dano ao

bem” [...]. No entanto, qualquer sanção, penalidade vai ser sempre junto com o Ministério Público. (SOARES, 2013).

Recorrer ao Ministério Público Federal para exigir que determinado bem não seja depredado deve ser uma opção em casos extremos, o IPHAN necessita de autonomia administrativa, para que possa aplicar multas àqueles que destroem ou não estão cuidando do patrimônio. Faria (2013) afirma que houve avanços na área ambiental em relação à fiscalização, mas na área cultural está completamente indescoberto. Além disso, o IPHAN se sente confortável, pois não gosta de exercer a atividade de fiscalização, de polícia administrativa (FARIA, 2013).

Embora a lei de crimes ambientais também trate de crimes contra a cultura, ela seria uma lei sob medida para o IPHAN aplicá-la, o IPHAN não pode aplicar a Lei de crimes ambientais, só os órgãos ambientais é que podem. Então se eu pego alguém pichando a estação eu posso denunciar para o IBAMA para o IBAMA colocá-lo na Lei de crime ambientais. Porque a Lei não permite que o IPHAN acione a Lei de crimes ambientais, só os órgãos que tem representação no CONAMA, que não é o caso do IPHAN. (FARIA, 2013).

As questões colocadas até aqui discorrem em relação aos bens não operacionais. No entanto, sabe-se que, na ferrovia Paranaguá-Curitiba e em outras ferrovias pelo Brasil afora, os bens operacionais também podem ser classificados como de valor histórico e cultural. Esses bens são utilizados pelas concessionárias que detêm o uso da estrada de ferro e, muitas vezes, não estão sendo devidamente cuidados.

O inciso 1º da Lei 11.483 diz que o IPHAN deverá garantir o compartilhamento para bens operacionais de valor cultural. Desta maneira, as estações e outros bens utilizados pela ALL podem ser declarados como de valor cultural e até tombados pelo IPHAN. Para Faria (2013) não conflitam o fato de um bem ser tombado e operacional ao mesmo tempo, além disso, afirma que a sua interpretação da Lei 11.483 difere dos demais órgãos e do próprio IPHAN.

[...] a Lei 11.483 diz o seguinte: que havendo interesse histórico e cultural caberá ao IPHAN garantir o compartilhamento do bem, ora o DNIT entende que sendo operacional é dele. Eu tenho certeza absoluta de que a Lei diz ao contrário, que vem para o IPHAN e o IPHAN garante o compartilhamento. Eu tentei mostrar isso aos dirigentes do IPHAN, eles nunca tiveram o interesse em ver isso com clareza porque onera mais o IPHAN, então o entendimento que a União tem tido é o seguinte: se é operacional é do DNIT e o IPHAN garante o compartilhamento, como que

ele vai garantir uma coisa que não é dele? É meio difícil saber. (FARIA, 2013).

A interpretação da Lei 11.483, da maneira como Faria (2013) comentou, poderia colaborar para a conservação dos bens operacionais de valor cultural. No entanto, “o DNIT se nega a prática de conversar com o IPHAN” (FARIA, 2013). Além disso, na ferrovia Paranaguá-Curitiba existem estações ferroviárias utilizadas pela ALL de maneira inadequada, causando, na maior parte das vezes, danos ao patrimônio. Se o IPHAN garantir o uso compartilhado desses bens, é o primeiro avanço para conservá-lo, pois tanto o DNIT quanto a ANTT não tem como prioridade a preocupação com o patrimônio ferroviário.

Esse compartilhamento dos bens operacionais, para que haja esse entendimento, uma das questões seria o bom relacionamento entre o IPHAN e a concessionária ALL, o que, de acordo com o Soares (2013), não há, pois existem várias ações do MPF contra ela. Ainda, Faria (2013) afirma que a “ALL ignora as correspondências do IPHAN, não respondem, demoram, desqualificam o IPHAN nas reuniões. Tentam tirar o corpo fora das responsabilidades”. Esses conflitos entre órgãos privados e públicos demonstram a dificuldade que um patrimônio ferroviário enfrenta para ser preservado.

O tombamento da ferrovia Paranaguá-Curitiba está em estudo desde 1982 na sede do IPHAN em Brasília (DF). Segundo Faria (2013), o último despacho que ele teve foi que como se tratava de um bem operacional não caberia a figura do tombamento. O IPHAN-PR contratou uma empresa para fazer um estudo da ferrovia Paranaguá-Curitiba, porém houve problemas com a licitação e uma das participantes entrou com um processo contra o órgão, o que atrasou o inventário a ser realizado.

Esse inventário, de acordo com o Soares (2013), vem ao encontro de um instrumento novo denominado de Chancela da Paisagem Cultural. Essa proposta procura envolver vários órgãos na gestão do patrimônio, uma maneira de dividir as responsabilidades, assim, cada instituição tem as suas atribuições. “É um instrumento mais interessante porque você insere vários órgãos e a comunidade na preservação daquele bem” (SOARES, 2013).

É um instrumento dentro do IPHAN baseado no instrumento da UNESCO de proteção de paisagem. Consiste na articulação entre vários órgãos e a comunidade, ou seja, é uma proteção feita entre o IPHAN e entre outros

órgãos que vão gerir aquele bem. Por exemplo, o IAP se responsabiliza por tal parte para gestão daquele bem, o IPHAN se responsabiliza pela restauração dos edifícios. É uma gestão em conjunto. Tem o nome de chancela porque ele é avaliado a cada dez anos, se aquele bem continua com aqueles valores, se não se perdeu nada que prejudique a preservação daquele espaço é renovado por mais dez anos, senão acaba se rompendo. (SOARES, 2013).

Essa proposta mostra-se interessante para a preservação do patrimônio ferroviário. De fato existem vários agentes que, muitas vezes, acabam fazendo o “jogo de empurra”, pois ninguém quer a responsabilidade exclusiva de cuidar de um patrimônio. Assim, o instrumento da Chancela da Paisagem Cultural pode ser uma alternativa de conservação e preservação do patrimônio ferroviário em conjunto. No entanto, uma das dificuldades analisadas até aqui é justamente a falta de sintonia entre os agentes envolvidos com os bens ferroviários.

Embora o IPHAN-PR seja um órgão específico para a preservação do patrimônio ferroviário, ele possui outras categorias para gerir, isto é, o ferroviário é apenas um segmento. Além disso, de acordo com Faria (2013) o orçamento para esta finalidade tem diminuído. Assim, nota-se que a falta de investimentos na cultura pelo Governo Federal também é um fator complicador para a gestão do patrimônio ferroviário.

3.5 A COORDENAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO ESTADO DO PARANÁ E A GESTÃO DOS MUNICÍPIOS SOBRE A PRESERVAÇÃO E USOS DO PATRIMÔNIO

A Coordenação do Patrimônio Cultural é o órgão estadual encarregado das questões sobre a preservação do patrimônio cultural. No que tange aos bens ferroviários do trecho Paranaguá-Curitiba, existem quatro estações tombadas por este órgão. São elas: Estação de Paranaguá, Alexandra, Antonina e Curitiba. A Serra do Mar é tombada pelo Estado do Paraná, mas segundo a Parchen (2013)³⁰ esse tombamento não contempla os imóveis da ferrovia.

O estado do Paraná em 1986 iniciou o processo de tombamento que foi finalizado em 1987 da Serra do Mar, como um grande complexo paisagístico, só que está identificado nesse tombamento que ficariam protegidos os caminhos antigos, a estrada da graciosa, a estrada de ferro,

³⁰ Coordenadora do Patrimônio Cultural do estado do Paraná. Apêndice D – Entrevista 11.

além da paisagem e as obras de arte que são as pontes que compõem esses caminhos e essas estradas. Não fala especificamente na preservação dos edifícios, então há uma proteção como área, mas não há uma proteção como um tombamento individualizado sobre o bem [...] (Parchen, 2013).

Apesar do tombamento não contemplar os imóveis da ferrovia, é importante destacar a relação que a CPC-PR possui com esse patrimônio, sobretudo, com os outros agentes envolvidos na sua preservação. Nota-se que em relação aos bens tombados, a CPC-PR trabalha juntamente com os municípios, através de fiscalizações e suporte técnico (PARCHEN, 2013). No entanto, alguns patrimônios, mesmo com tombamento estadual, apresentam-se depredados.

No que diz respeito às cobranças para os municípios conservarem as estações tombadas, Parchen declara que:

É feito com bastante frequência, mas é a tal situação se o proprietário não faz, nós temos que ir à justiça pra ele fazer e nem sempre essa é melhor situação, a gente tenta fazer pelo diálogo, pela colaboração, aí a primeira coisa que eles perguntam: “vem dinheiro?”, eles ficam sentados atrás de uma mesa esperando que venha o dinheiro do céu [...]. (PARCHEN, 2013).

Nota-se que, outra vez, a questão dos recursos financeiros interfere na gestão do patrimônio ferroviário. Para Parchen (2013) o município é o proprietário do imóvel e quem está presente para identificar os seus problemas, portanto tem o dever de conservá-lo. Assim, “a orientação técnica aos projetos, a orientação técnica à obra, fiscalização que é uma obrigação nossa, nisso tudo há um trabalho muito próximo ao município” (Parchen, 2013).

3.5.1 As estações ferroviárias de Paranaguá (PR)

O município de Paranaguá possui duas estações ferroviárias abordadas na pesquisa: a Estação de Paranaguá e de Alexandra. O enfoque está na primeira por ser um exemplo interessante da complexidade que envolve a gestão do patrimônio ferroviário.

A respeito da Estação de Paranaguá, o seu estado de conservação está péssimo (2013) (VER FOTOGRAFIA 01, 02, 03, 04 e 05)³¹. Segundo Feitoza

³¹ Capítulo II – Pág. 60, 61 e 62.

(2013)³² não se sabe exatamente como a estação chegou a este ponto crítico, pois a propriedade do imóvel foi transferida pelo IPHAN para o município recentemente, isto é, no ano de 2011. Além disso, quando foi feita a cessão do bem pelo IPHAN, as suas condições já estavam precárias (FEITOZA, 2013).

É importante destacar que existe um projeto de restauração que foi inserido no Sistema de Convênios do Ministério do Turismo (SICONV) em abril de 2013. Embora desde 2011 os arquitetos tenham trabalhado neste projeto da estação, recentemente, foi solicitada uma readaptação do projeto com o prazo para envio até dia 30 de novembro de 2013. Sendo aprovado, a Fundação de Turismo de Paranaguá (FUNTUR) aguarda a liberação dos recursos financeiros para dar continuidade ao processo (FEITOZA, 2013).

Enquanto os recursos financeiros não chegam, o estado de conservação da estação se agrava. Parchen (2013) comenta que o patrimônio está sem uso, o que colabora para a sua depredação, pois existem dois agentes destruidores de bens culturais fechados, os agentes naturais e os vândalos. Em relação a monitoramento, vigilância e policiamento a Parchen (2013) afirma que é responsabilidade do município por ser o proprietário. Além disso, a CPC-PR tem se manifestado sobre as condições da estação, houve tentativas de trabalhar com o município, mas a falta de recursos financeiros interfere nesta relação (PARCHEN, 2013). Para Feitoza (2013) existe uma relação estreita com a CPC-PR, mas não tão atuante.

De acordo com Soares (2013), antes de declarar a estação como de valor cultural ela não estava em boas condições, assim, foi contratado um projeto de restauração no ano de 2010. Contudo, o IPHAN-PR possui um orçamento restrito, então, forneceu o projeto para a prefeitura que deu continuidade (SOARES, 2013). Faria (2013) comenta que a prefeitura em 2010 queria a estação, e deste modo, foi realizada uma reunião com todos os órgãos envolvidos³³, os quais entraram em um acordo e a propriedade do bem passou a Paranaguá (ANEXO D).

Quanto ao estado de conservação da estação, Faria (2013) afirma que a Prefeitura de Paranaguá pode e deve ser responsabilizada, além disso, o IPHAN deveria retirar a cessão do bem. Porém, o IPHAN-PR não procede dessa forma, pois existem dois grandes motivos, o primeiro é se o IPHAN retirar a cessão do município

³² Diretora de Ação Turística de Paranaguá. Apêndice D – Entrevista 03.

³³ Um dos motivos da reunião era que a Estação de Paranaguá é considerada não operacional em terreno operacional.

não teria um terceiro para transferir novamente, além de que causaria um problema institucional grave, como: “estão tirando a estação da nossa cidade, a estação histórica, aquele negócio que comove o brasileiro” (FARIA, 2013). O outro motivo, como já salientado no texto, não existe medidas intermediárias para o IPHAN aplicá-las, como uma “multa de mil reais por dia, entrar na lista dos inadimplentes da União impossibilitando de pegar dinheiro com qualquer instituição pública” (FARIA, 2013).

A respeito da relação do município com as empresas que detêm a concessão da ferrovia Paranaguá-Curitiba, Feitoza (2013) afirma que esta é bem conturbada. Houve um processo no MPF, no qual a Prefeitura exigiu que o trem de turismo da Serra Verde Express voltasse a fazer o percurso até Paranaguá, ficou decidido que uma Litorina – apenas aos domingos – faria o trajeto, mas depois de três meses mudou a gestão no município e eles descumpriram o contrato (FEITOZA, 2013). Vale destacar que há dificuldades nas parcerias entre Prefeitura e a iniciativa privada para a volta do trem.

A Serra Verde diz que não vem por causa do estado da estação, do trajeto de Morretes até Paranaguá, onde os trilhos são muito ruins e não tem passagens de nível, além de muita sujeira no caminho. A ALL prioriza os trens de carga e o trajeto fica lento. (FEITOZA, 2013).

De acordo com Arruda Filho (2013)³⁴, não se faz mais o trajeto até Paranaguá porque as condições dos trilhos estão muito ruins, “especialmente no km 5, aonde o trem de carga vai para porto e o nosso vai pra estação, a velocidade do trem chega a 5 km/h e nos últimos testes, a gente detectou que estava com risco de descarrilamento”. A obrigatoriedade de manter os trilhos é da ALL, mas ela não mantém em boas condições, além disso, foram enviados diversos ofícios para a ANTT para exigir da ALL (ARRUDA FILHO, 2013).

Após muito tempo a gente exigir uma solução da ANTT eles convocaram uma audiência pública, aonde foi a nossa surpresa ao invés deles obrigarem a ALL a corrigir as falhas, a manutenção e tudo mais, eles abriram a mão do nosso sábado, então nos obrigou a ir nos domingos somente, melhorou ainda mais o lado da ALL porque tirou um trem de passageiros que estava incomodando. Dali para frente houve mais algumas discussões, a gente chegou a tentar a fazer o trem ir até Morretes e a litorina levar até Paranaguá, estávamos fazendo isso, então a ALL nos ajudava a custa de combustível, para eles é mais barato do que arrumar, então eles ajudavam. Foi o entendimento que se chegou e eles nos ajudavam com o combustível e a gente levava de litorina até Paranaguá.

³⁴ Diretor Comercial da empresa Serra Verde Express. Apêndice D – Entrevista 08.

Até nós identificarmos que a via estava em risco de descarrilamento da litorina, risco de danificar equipamento. (ARRUDA FILHO, 2013).

Quanto a conservação da estação, Arruda Filho (2013) afirma que não é o motivo da viagem de trem não acontecer até Paranaguá. Ademais, a empresa comenta que já reformou duas vezes a estação, “nós já gastamos uma fortuna reformando ela (ARRUDA FILHO, 2013). É importante registrar que quando a viagem de litorina ainda estava acontecendo, o desembarque dos passageiros era na sede da FUNTUR, prédio anexo a estação.

O passeio turístico sempre apresentou um grande fluxo de turistas (ARRUDA FILHO, 2013; FEITOZA, 2013). Para Fernandes (2013) parece não ter demanda de passageiros e que durante o trecho Paranaguá – Morretes não há atrativos, sobretudo, por não ter uma vista como a Região da Serra. É importante frisar que a ANTT é a Agência responsável por fiscalizar a ALL e um dos seus enfoques são as condições dos trilhos, já que envolve a segurança (FERNANDES, 2013).

Neste sentido, Ferraz alerta sobre a manutenção dos trilhos feita pela ALL:

Se você começar a canibalizar, para trocar trilho de linha principal, daqui a pouco você não tem como fazer o seu trabalho de operação, e eles estão canibalizando cada vez mais, não compram materiais para a substituição, quando compram é de qualidade menor, é dormente sem tratamento, de eucalipto que tem uma durabilidade menor, para-choque de péssima qualidade, degrada muito mais fácil tanto a linha quanto o material rodante, a tendência é ir se perdendo até parar tudo. Por exemplo, tem trechos que trafega a 10 km/h entre Morretes e Paranaguá. (FERRAZ, 2014).

Nota-se que a localização da Estação de Paranaguá é um fator que deveria colaborar para a sua conservação, já que está em uma área no centro da cidade, o que facilitaria a atribuição de um uso para o bem. É sabido que no momento atual esse uso é impossível de acontecer pelo seu estado de conservação, todavia a questão é como ela chegou a esse estado, completamente pichada, com o teto desabado e com a presença de pombos. Os recursos financeiros, muitas vezes, não precisam ser solicitados a outras escalas políticas, pois o próprio patrimônio cultural é capaz de gerar o seu lucro para se manter, desde que a política cultural envolva a grande parte dos agentes e, sobretudo, a comunidade local.

A falta de um entendimento entre os agentes envolvidos, a ausência de uma política cultural eficiente e o cuidado com o patrimônio só aceleram a deterioração

da Estação de Paranaguá, além disso, o bem não possui vigilância – o que já resolveria parte dos problemas. Os recursos financeiros voltados à cultura são escassos e o processo para obtê-los é burocrático demasiadamente. Há uma relação fragilizada entre poder público e privado, por isso, as parcerias estão alinhadas a determinados governantes e períodos de tempo.

Neste sentido, entende-se que a Estação de Paranaguá é vista por todos os agentes como segundo plano de suas políticas, apesar de todos apresentarem justificativas, é inadmissível esse patrimônio ferroviário – marco zero da Estrada de Ferro do Paraná – estar abandonado.

Em relação a Estação de Alexandra (VER FOTOGRAFIA 06, 07 e 08)³⁵, tombada pela CPC-PR, possui um projeto de restauração que está em andamento juntamente com o de Paranaguá. É interessante salientar que o estado de conservação entre as duas estações são bem diferentes. O que contribui para isso são os usos que a estação possui – mesmo não sendo culturais ou turísticos – e a proteção do tombamento estadual. Assim que restaurada a ideia da FUNTUR é utilizar o espaço para atividades voltadas a cultura (FEITOZA, 2013).

As estações ferroviárias de Paranaguá possuem uma importância relevante para a memória da população e para a história do município, bem como para o estado e país. Embora as questões políticas aflorem o debate sobre esses patrimônios, a essência da sua preservação deve estar voltada para a população local, sendo a política cultural um meio para uni-los.

3.5.2 As estações ferroviárias de Morretes

Uma boa parte das estações ferroviárias, contidas no trecho Paranaguá–Curitiba, está localizada na área do município de Morretes. É importante salientar que a Estação de Morretes está no centro da cidade e as de Porto de Cima, Engenheiro Lange, Marumbi e Véu da Noiva estão na Região da Serra do Mar. Embora as estações estejam na área do município elas possuem diferentes agentes à frente da sua gestão.

³⁵ Capítulo II – Pág. 64 e 65.

3.5.2.1 A Estação de Morretes

A Estação de Morretes é classificada como operacional e não operacional, sendo utilizada por três instituições diferentes: a ALL, a Serra Verde Express e pela Prefeitura Municipal. Esta dupla classificação e diferentes usuários interferem na falta de conservação atual deste patrimônio, bem como um possível tombamento (FOTOGRAFIA 09, 10, 11 e 12)³⁶. A prefeitura detém uma sala de 96,00 m² que pertencia a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), a qual foi cedida em 2011 – através de um termo de Guarda Provisória – pela SPU.

De acordo com Mendes (2013)³⁷, o município possui a intenção de uma reforma, isto é, de uma estrutura melhor para receber o fluxo de turistas que é grande. No entanto, o interessante seria uma parceria entre o poder público e privado para manter a estação em boas condições. Além disso, outra possibilidade seria a retirada da ALL do bem, assim, a prefeitura teria interesse, pois a área é bem requisitada pelo turismo (MENDES, 2013).

O fato da ALL utilizar a Estação de Morretes impede que a Prefeitura mantenha em boas condições toda a estação, pois segundo Mendes (2013) foram solicitadas melhorias para ALL, mas a empresa não tem interesse. Esse é um caso complexo para que haja uma restauração e conservação do patrimônio. De acordo com a Lei 13.483 de 2007, há possibilidade do IPHAN declará-lo como de valor cultural e garantir o compartilhamento do bem, com a participação do IPHAN o que facilitaria a implantação de políticas públicas da prefeitura, pois teria uma garantia quanto a integridade do bem.

Em relação a ALL, o poder público utilizando os meios necessários, deveria exigir a conservação da estação. Essa obrigatoriedade consta em seu contrato de concessão, embora apenas uma parte do imóvel seja operacional, a empresa deve honrar com a sua obrigação. Nota-se que há aspectos legais para garantir o bom estado deste patrimônio ferroviário, mas a falta de sintonia entre os órgãos envolvidos na conservação e usos tornou-se um empecilho. O IPHAN-PR informou que o município tem interesse de cuidar da estação e das casas que compõem o conjunto ferroviário. Assim, será encaminhado o processo para o IPHAN-Brasília que decidirá em declarar ou não esse bem de valor cultural (SOARES, 2013).

³⁶ Capítulo II – Pág. 67 e 68.

³⁷ Secretário Municipal de Turismo e Cultura de Morretes. Apêndice D – Entrevista 02.

3.5.2.2 As estações na Serra do Mar

A Estação de Porto de Cima encontra-se em estado de conservação precário (VER FOTOGRAFIA 16 e 17)³⁸. Assim como a Estação de Morretes é classificada como operacional e não operacional, o que novamente colabora para a falta de conservação do bem. A parte da estação operacional é de responsabilidade da ALL e a não operacional não possui um órgão responsável para gerir, apenas é de propriedade da União. Essa classificação dos bens realizada pela empresa PLANSUL dificultou a sua destinação interferindo hoje na sua conservação.

A Estação Engenheiro Lange (FOTOGRAFIA 18)³⁹ é administrada pela Serra Verde Express e, por obrigatoriedade do contrato de concessão, essa empresa deve manter conservada a estação. A qual está em bom estado, porém fechada, pois a empresa já tentou viabilizar um projeto de uso⁴⁰, mas não conseguiu implantar.

A Estação de Marumbi é considerada operacional e administrada pela ALL (FOTOGRAFIA 19, 20 e 21)⁴¹. É importante destacar que, apesar de estar em mãos do poder privado, merece uma atenção maior do Poder Público. Primeiro por possuir um estilo arquitetônico interessante e segundo por ainda receber a parada do trem turístico, desembarque para as pessoas que praticam esportes de aventura (base para a escalada do Pico Marumbi) e pesquisadores.

A Estação Véu de Noiva consta como não operacional e não possui nenhum órgão diretamente envolvido na sua conservação, por isso está quase demolida (FOTOGRAFIA 22 e 23)⁴². Estações, geralmente, possuem uma visibilidade maior quanto ao uso, o que não ocorre com parte das residências contidas no seu entorno⁴³. Estas estão desaparecendo, seja pelos agentes naturais e/ou pelo vandalismo.

Parchen (2013) afirmou que as estações localizadas na Serra do Mar não possuem tombamento em escala estadual, o que dificulta a CPC-PR exigir da concessionária ALL melhorias no patrimônio. O fato de grande parte dos bens

³⁸ Capítulo II – Pág. 73 e 74.

³⁹ Capítulo II – Pág. 75.

⁴⁰ O projeto consistia em um Museu da Mata Atlântica (ARRUDA FILHO, 2013).

⁴¹ Capítulo II – Pág. 77 e 78.

⁴² Capítulo II – Pág. 79.

⁴³ No entorno das estações eram construídas residências e outros imóveis para servir a RFFSA e os seus trabalhadores.

estarem em condições precárias também colabora para uma intervenção do órgão, o qual acredita que “o ideal seria se nós conseguíssemos – digo ‘nós’ não o Estado do Paraná, a Coordenação do Patrimônio, mais os interessados na história – parcerias para a recuperação” (PARCHEN, 2013).

Soares (2013) comenta que a problemática das estações da Serra do Mar é o acesso a esses bens, além da implantação de usos para eles. Neste sentido, o caminho para preservação desses patrimônios – os conjuntos ferroviários -, primeiramente, é investigar a classificação de cada um deles se é operacional ou não. Constatado que é operacional já poderia responsabilizar a iniciativa privada. Já os não operacionais dependeriam de parcerias entre todas as instituições envolvidas. Como visto os desentendimentos entre os órgãos já ocorrem em áreas urbanas, onde é mais fácil preservar o patrimônio, na área da Serra do mar torna-se um desafio.

3.5.3 As estações ferroviárias de Antonina

A Estação de Antonina é classificada como não operacional e foi vendida pela RFFSA para o município no ano de 2001 (ANEXO E). Nesse período, também houve o processo de tombamento da estação pelo Governo do Estado. Embora tombada pela CPC, encontra-se em estado regular de conservação (FOTOGRAFIA 13, 14 e 15)⁴⁴.

De acordo com Broska (2013)⁴⁵, a estrutura do bem foi abalada motivada por uma chuva de granizo que acabou quebrando telhas. No entanto, está se fazendo o projeto para o conserto dos problemas causados pelas intempéries do tempo (BROSKA, 2013).

A Estação de Antonina foi restaurada com os recursos do Governo do Estado no ano de 2003. Contudo, a situação atual é atribuída à falta de cuidado e manutenção da Prefeitura, proprietária do bem (PARCHEN, 2013). Segundo Broska (2013) a estação foi contemplada pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) das Cidades Históricas, dessa forma, com a verba destinada pelo Governo Federal, o bem será novamente restaurado.

⁴⁴ Capítulo II – Pág. 70 e 71.

⁴⁵ Secretário Municipal de Turismo e Cultura de Antonina. Apêndice D – Entrevista 01.

Atualmente, a estação está sendo utilizada por diferentes órgãos municipais. Segundo Broska (2013), assim que a estação for restaurada novos usos poderão ser implantados, tais como, restaurantes, salas comerciais, sala de exposição e um guichê para a venda de passagens. Este último está associado a um projeto do município, o qual está em estudo e pretende trazer novamente um passeio de trem entre as cidades de Morretes e Antonina (BROSKA, 2013).

3.5.4 As estações ferroviárias de Piraquara

O município de Piraquara possui três estações ferroviárias abordadas no trabalho, são elas: a Estação de Banhado, localizada na Região da Serra do Mar, é considerada como bem operacional e a ALL utiliza para pernoite dos seus funcionários. A estação de Roça Nova e Piraquara foram vendidas pela RFFSA no ano de 2001 para particulares. A primeira encontra-se na área rural do município e a segunda na área urbana, tendo como atividade a comercial.

A respeito da Estação de Banhado ela se encontra em bom estado de conservação, mas as residências em seu entorno estão em estado precário (FOTOGRAFIA 24, 25 e 26)⁴⁶. Neste caso, cabe ao Poder Público, assim como em todos os bens operacionais, exigir o cumprimento do contrato de concessão, obrigando a conservação desses bens pela empresa.

A Estação de Roça Nova está localizada na área que foi vendida pela RFFSA através do edital de leilão nº 17 de 2001 (ANEXO F). O proprietário reformou a estação, que será utilizada como um restaurante (FOTOGRAFIA 27, 28 e 29)⁴⁷. A Estação de Piraquara também foi vendida pela forma de leilão, no entanto está bastante modificada, pois abrigou diferentes usos após a sua venda (FOTOGRAFIA 31, 32, 33 e 34)⁴⁸.

É importante destacar que em fevereiro do ano de 2001, a prefeitura demonstrou interesse em saber a relação dos bens ferroviários em seu município, assim como de tratar de possíveis negociações (ANEXO G). De acordo com Ferraz (2014) o município tinha interesse nas estações, mas não de comprá-las e sim que

⁴⁶ Capítulo II – Pág. 80 e 81.

⁴⁷ Capítulo II – Pág. 82 e 83.

⁴⁸ Capítulo II – Pág. 85 e 86.

fosse feita uma doação, o que na época da RFFSA não poderia ser feito. Desta maneira, todas as estações ferroviárias de Piraquara estão nas mãos da iniciativa privada.

Uma das iniciativas da Secretaria de Turismo foi implantar um memorial da ferrovia em uma das residências. Este se encontra com muitas peças da ferrovia. Porém, notou-se a dificuldade da Secretaria de Turismo em manter aquele espaço.

O patrimônio ferroviário quando pertencente ao setor privado pode seguir vários caminhos em relação a sua preservação e usos. No município, constataram-se dois casos extremos, o primeiro é a Estação de Roça Nova, a qual o proprietário reformou e criou um ambiente que a valorizasse. O segundo é a Estação de Piraquara, que sofreu várias modificações e teve seus usos longe de valorizarem o simbolismo da ferrovia ou do próprio bem.

Esse último exemplo serve de alerta para o Poder Público (municipal, estadual e federal), que poderia intervir nesses casos, mas nada fez. Embora o bem esteja com o setor privado, cabe à figura do tombamento, pois é um meio legal, que exija a conservação do patrimônio. Neste sentido, para este caso, notou-se que existe uma falta de sintonia entre os órgãos públicos responsáveis pela preservação do patrimônio ferroviário.

3.5.5 A estação ferroviária de Pinhais

O município de Pinhais possui apenas uma estação, localizada em sua área urbana que está sendo utilizada pela ALL, portanto é considerada operacional. A estação permanece fechada, pois abriga os equipamentos da ALL. O seu estado de conservação é precário (FOTOGRAFIA 35, 36 e 37)⁴⁹. No ano de 2010, houve interesse do município em requerer a guarda provisória da estação (ANEXO H), mas ainda continua nas mãos da ALL.

A respeito das ações do Poder Público Municipal sobre o patrimônio, Sobral (2013)⁵⁰ afirma a existência de um processo municipal para tombamento da estação. No entanto, como o patrimônio ferroviário depende de decisões de várias instituições públicas e privadas, o processo ainda continua em andamento. Nota-se que o fato

⁴⁹ Capítulo II – Pág. 88 e 89.

⁵⁰ Diretor de Cultura de Pinhais. Apêndice D - Entrevista 05.

da estação ser um bem operacional, dificulta a cessão para o município para ser, então, tombada.

Sobral (2013) salienta que o IPHAN e CPC-PR, quando procurados, forneceram a assistência necessária para a elaboração do processo. Em relação a ALL, Sobral (2013) afirma que em um determinado período o município tinha um contato específico na empresa, que fornecia as informações para a elaboração do processo, porém esta pessoa não se encontra mais na empresa. Neste sentido, a dificuldade maior do município é entrar em contato com a ALL para conseguir algo (SOBRAL, 2013).

A intenção de uso da estação pelo município é cultural e turístico. A pretensão é a implantação de um museu, o que é positivo para a valorização e preservação deste patrimônio. Enquanto o trâmite do processo não é concluído, isto é, a propriedade da estação seja destinada ao município, este patrimônio está se deteriorando, pois a empresa concessionária não tem a preocupação em preservar as suas características arquitetônicas, muito menos fazer a segurança necessária para que vândalos não a destruam.

Nota-se que, novamente, a sobreposição de agentes envolvidos com o patrimônio ferroviário interfere na sua conservação e preservação. Mesmo com instituições interessadas em preservá-lo, como é o caso do município de Pinhais, a destinação do bem se tornou burocrática pela quantidade de órgãos envolvidos que não conseguem organizar uma gestão coerente deste patrimônio no Brasil.

3.5.6 As estações ferroviárias de Curitiba

O município de Curitiba contempla duas estações abordadas na pesquisa, sendo as duas não operacionais e localizadas em sua área urbana. A Estação de Curitiba (antiga) pertence ao Shopping Estação, que é administrada pela empresa BRMalls (FOTOGRAFIA 41 e 42)⁵¹. O bem é utilizado como Museu Ferroviário e é tombado pela CPC-PR. A Estação de Curitiba (nova) está sobre a cessão do IPHAN, que declarou o bem como de valor cultural, porém os seus usos são diversos (FOTOGRAFIA 38, 39 e 40)⁵².

⁵¹ Capítulo II – Pág. 93.

⁵² Capítulo II – Pág. 90 e 91.

É interessante destacar que a Estação de Curitiba (antiga) é um exemplo interessante de como utilizar o patrimônio ferroviário, mesmo este estando nas mãos da iniciativa privada. De acordo com Parchen (2013) a estação é supervisionada e tudo que a administração do shopping pretende fazer passa por consulta. O fato da estação estar preservada, deve-se as políticas culturais implementadas no passado que respaldam qualquer intervenção.

A Estação de Curitiba (nova) integra a lista de patrimônios culturais ferroviários declarados pelo IPHAN, por isso esse órgão possui a cessão. A problemática que o IPHAN-PR vem enfrentando é a quantidade de órgãos que fazem o uso da estação. De acordo com Faria (2013), os ocupantes atuais tinham uma autorização legal de utilização que caducou com a instauração da Lei 11.483. Assim, o IPHAN-PR solicitou a retirada desses órgãos, salvo a Serra Verde Express, para que se possa fazer uma restauração e posse (FARIA, 2013).

A situação da Estação de Curitiba (nova) está relacionada com as questões de seus usos, diferentemente do jogo político que existem em outros casos vistos. Por se tratar de um bem com uma estrutura ampla, possui vários ocupantes, que agora se tornaram irregulares. Assim, o desafio do poder público para manter esse patrimônio ferroviário depende das suas ações políticas para/com o bem, não havendo mais a interferência de outros agentes externos.

3.6 O TURISMO FERROVIÁRIO DA SERRA VERDE EXPRESS E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMONIO

No Brasil, o turismo ferroviário é um segmento pouco explorado. Segundo o Ministério do Turismo (2013) são trinta e três trechos ferroviários turístico-culturais em operação, concentradas na Região Sul e Sudeste do Brasil. Considerando que o Brasil possui uma malha ferroviária com cerca de vinte cinco mil quilômetros de extensão (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2014), o número de trechos turísticos é pequeno. Em relação ao transporte ferroviário regular de passageiros, existem apenas duas em funcionamento no País, uma delas na Estrada de Ferro Carajás e a outra na Estrada de Ferro Vitória – Minas.

Este cenário do transporte ferroviário de pessoas (turístico e regular) que se desenhou no Brasil atual, é consequência de pelo menos dois grandes motivos: o

primeiro foi o “esquecimento” do Governo com as ferrovias a partir da década de 1950, concentrando a maior parte dos seus investimentos nas rodovias, política que colaborou para o sucateamento do transporte ferroviário e diminuiu o seu uso por passageiros. O segundo motivo foi o momento da privatização das ferrovias, não o ato de privatizar, mas a maneira de como foram feitos os contratos de concessão, privilegiando o transporte de cargas e não exigindo o transporte de pessoas, assim, esse modelo impediu o desenvolvimento deste segmento.

Da forma como o processo de privatização das ferrovias brasileiras foi efetuado, poucas são as chances de que um dia o transporte ferroviário de passageiros a ser uma alternativa aos demais modos de transporte. Muito pelo contrário. (PALHARES, 2002).

É inegável a importância do transporte de cargas para a economia do país, além de colaborar com o tráfego das rodovias que já estão no seu limite. Entretanto, o transporte ferroviário de pessoas também possui a sua importância, especificamente em relação ao patrimônio cultural ferroviário (tema da pesquisa), por poder contribuir para a sua preservação, usos e divulgação, sobretudo, se estiver aliado ao Turismo. O turismo ferroviário é uma alternativa para recuperar muitos patrimônios ferroviários abandonados pelo país, desde que, juntamente com todos os órgãos envolvidos, as políticas institucionais coloquem a conservação dos patrimônios em uma de suas prioridades.

O turismo ferroviário está presente no trecho Paranaguá-Curitiba e é operado pela concessionária Serra Verde Express. O fluxo dos trens é diário e com horários definidos, sendo a saída da Estação de Curitiba (nova) até a Estação de Morretes⁵³. A empresa possui a concessão junto ao Governo Federal, sendo exclusiva no transporte de passageiros neste trecho.

A relação da empresa com a ALL é estreita. De acordo com Arruda Filho (2013), o seu contrato estabelece que a manutenção da via, a locomotiva e o maquinista é de responsabilidade da ALL, salvo no caso da Litorina onde combustível e o maquinista são da Serra Verde. Além disso, em razão do serviço prestado e por questões contratuais, a Serra Verde remunera a ALL em 39,67% da tarifa de cada passageiro transportado.

⁵³ Segundo Arruda Filho (2013) o passeio não vai até Paranaguá pelas más condições dos trilhos neste trecho.

O grande atrativo da viagem é a paisagem que a Serra do Mar proporciona, bem como a interessante engenharia ferroviária com as suas pontes e túneis. Em contraste a bela paisagem proporcionada pela viagem, o turista se depara com a quantidade de bens depredados da ferrovia. A Serra Verde possui uma pesquisa de bordo e a maior reclamação são as depredações dos bens, pois muitos turistas atribuem à empresa a situação vista (ARRUDA FILHO, 2013).

A empresa possui a responsabilidade pela conservação e usos de alguns desses patrimônios⁵⁴, os quais segundo Arruda Filho (2013) estão preservados. Em relação a um dos patrimônios abordados na pesquisa, a Estação Engenheiro Lange, que é toda de propriedade da empresa está preservada, porém sem usos. O trem turístico possui a permissão de apenas uma parada durante a viagem - realizada na Estação Marumbi – o que é um dos motivos que inviabiliza o uso da estação Engenheiro Lange (ARRUDA FILHO, 2013)

Dessa forma, percebe-se que a maneira como foi feita a concessão da ferrovia Paranaguá-Curitiba, privilegiou o transporte de cargas. O transporte turístico de passageiros, em um sentido macro, é limitado em relação a sua ação sobre o patrimônio ferroviário. Mas pode ser um agente em potencial para parcerias com o poder público, sobretudo, o municipal.

3.7 O CALEIDOSCÓPIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DA LINHA PARANAGUÁ-CURITIBA: MÚLTIPLOS AGENTES E DIFERENTES RESULTADOS

O patrimônio ferroviário da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba apresenta-se como um caleidoscópio. Isso porque existe uma grande quantidade de bens ferroviários neste trecho, os quais se analisados individualmente, formam uma realidade diferente, isto é, ao debater sobre cada bem é possível seguir caminhos e interpretações divergentes. Este resultado é consequência da existência de vários agentes envolvidos na sua preservação e usos.

Esse caleidoscópio pode ser entendido através do conceito de território na ciência geográfica. Entende-se que a ferrovia Paranaguá-Curitiba forma uma estrutura territorial, a primeira vista, estritamente econômica, na qual a empresa que

⁵⁴ A Estação Engenheiro Lange; 14m² da Estação de Morretes; A Estação de Curitiba (nova) e 3m² da Estação de Marumbi. As três últimas são compartilhadas com outras instituições e sua preservação depende de outros fatores.

detém a concessão a utiliza para o transporte de cargas. No entanto, quando tratado, especificamente, do patrimônio ferroviário, uma dimensão política e cultural do território aflora.

Essas dimensões que se projetam nos territórios estão relacionadas com a sua contextualização histórica. Haesbaert (2011) afirma que esta contextualização é imprescindível para o estudo, pois as relações de domínio e apropriação do espaço mudam ao longo do tempo, bem como os seus elementos-chave responsáveis por essas relações. Neste sentido, a ferrovia Paranaguá-Curitiba antes da sua privatização, tinha a RFFSA como principal responsável pelos patrimônios ferroviários, que até então aquele período, estavam sendo utilizados, após a sua desestatização, vários outros agentes surgiram e, paulatinamente, vem interferindo na preservação e usos desses bens ferroviários (QUADRO 06).

QUADRO 06 – A RESPONSABILIDADE DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO ANTES E DEPOIS DA PRIVATIZAÇÃO

	Antes da privatização da ferrovia	Depois da privatização da ferrovia
Principal responsável pelo patrimônio	RFFSA ⁵⁵	Múltiplos Agentes
Usos do Patrimônio	Para atender a Ferrovia	Diversos usos

Fonte: CASTRO, W. R. (2014)

Organização: CASTRO, W. R. (2014)

Os territórios formados estão longe de serem associados apenas ao processo de privatização. Deve-se também considerar as mudanças espaciais ocasionadas pelas técnicas⁵⁶, ou seja, a tecnologia ferroviária utilizada pela concessionária, sobretudo o sistema de comunicação⁵⁷, que deixou muitos bens não

⁵⁵ Destaca-se a ideia de “principal responsável” o que não exclui possíveis tentativas de outros órgãos sobre a preservação e usos do patrimônio, como, por exemplo, as tentativas inconclusas do IPHAN, desde a década de 1980, em estudar a fundo as arquiteturas ferroviárias (GALVÃO JÚNIOR, 2007).

⁵⁶ As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais com os quais o homem realiza a sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço (SANTOS, 2012, p. 29).

⁵⁷ Na época que a RFFSA operava a ferrovia, existiam sempre funcionários que cuidavam dos bens, principalmente por estarem em seu dia-a-dia. Com a privatização, não se manteve os funcionários em todos os bens, sendo a comunicação da concessionária hoje feita através de celular. (Engenheiro do DNIT, 2013).

operacionais e, conseqüentemente, sem usos. “As características do espaço geográfico, em um dado momento da sua evolução, estão em relação com um determinado estado das técnicas” (SANTOS, 2012, p.171).

Para que não haja possíveis confusões entre os conceitos de espaço e território, compartilha-se a visão de Raffestin (2011) que:

É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator “territorializa” o espaço. (RAFFESTIN, 2011, p. 128).

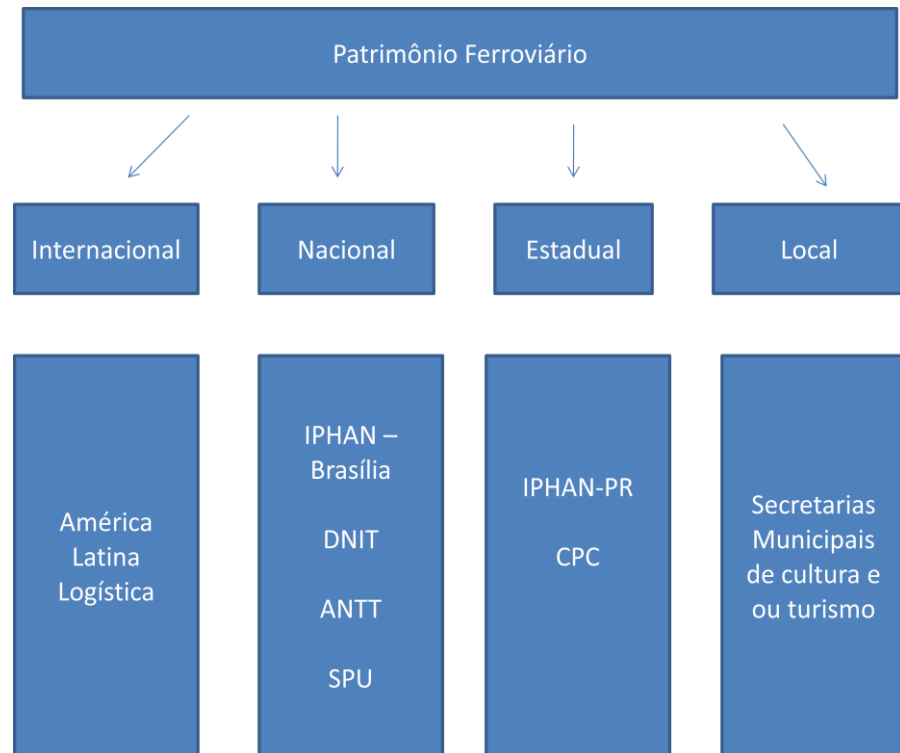
Neste sentido, “o território é um espaço onde se projetou um trabalho e, por consequência, revela relações marcadas pelo poder” (RAFFESTIN, 2011, p. 128). A territorialidade reflete a multidimensionalidade do “vivido” territorial pelas sociedades em geral, se manifesta em todas as escalas espaciais e sociais, assim, é a face “agida” do poder (RAFFESTIN, 2011). Neste sentido, a ferrovia Paranaguá-Curitiba, em sua totalidade, configura-se como um encaixe de diferentes territórios, tendo o Poder Privado e o Estado como seus principais agentes.

A princípio quando se refere ao setor privado e ao Estado na organização do território, o fenômeno mostra-se claro em seu entendimento. No entanto, por se tratar, primeiramente, de uma ferrovia que atravessa diferentes áreas territoriais e o tema (patrimônio ferroviário) abranger diferentes ações políticas pelos seus agentes envolvidos, foi necessário considerar as diferentes escalas, tanto no âmbito da iniciativa privada como do poder público. Para Castro (2010) a escala confere visibilidade ao fenômeno, sendo uma estratégia de apreensão da realidade.

Ultrapassar os limites de modelos explicativos estruturais abrangentes impõe à geografia retomar o que tem sido pouco pensado na disciplina: o Estado, ator institucional, e os atores sociais. Ambos definem escalas dos fenômenos políticos que recortam o espaço de forma diferenciada e impõem uma realidade complexa que não pode ser compreendida a partir de uma escala apenas (CASTRO, 2010, p. 79).

Neste sentido, entende-se que a escolha, a preservação e os usos do patrimônio ferroviário estão condicionados a influência de agentes de todas as escalas de poder (FIGURA 03).

FIGURA 03 – AS ESCALAS DE PODER ENVOLVIDAS NA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO



Fonte: CASTRO, W. R. (2014)
Organização: CASTRO, W. R. (2014)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A chegada das ferrovias no Brasil transformou o modo de vida das pessoas, pois as noções de tempo e espaço encurtaram. Para a economia, representou um avanço, uma vez que as primeiras estradas de ferro ligavam uma região interiorana a um porto exportador. Na política, as ferrovias sempre estiveram presentes, ora sendo prioridade, ora sendo ignoradas.

A percepção que se tem hoje sobre ela pode não ser a mesma dos séculos passados. Contudo, a história da ferrovia se materializa em seus patrimônios culturais, bem como está presente na memória de muitos brasileiros. Neste sentido, o debate sobre a preservação dos bens ferroviários, nas diferentes áreas do conhecimento, é urgente e necessário. Visto que, o atual cenário desses patrimônios no país é fragmentado, como: complexos ferroviários tombados e trechos em abandono.

Este cenário é resultado de ações políticas e econômicas no âmbito do Poder Público e Privado nos últimos 25 anos. Onde ocorreram e ainda ocorrem, as sobreposições e ausências de poder entre várias instituições, que agem com diferentes interesses, direta ou indiretamente, nos patrimônios ferroviários. As consequências desse “jogo político” podem ser determinantes para o desaparecimento dos bens, já que no Brasil, quando se fala em preservação do patrimônio, o processo esbarra, sobretudo, em dois elementos imbricados: a gestão burocrática e os recursos financeiros destinados à cultura.

Os governos municipais são essenciais no processo de preservação, pois estão mais próximos dos bens. Mas, muitas vezes, possuem recursos financeiros reduzidos e acabam optando por uma política cultural que não contempla o patrimônio. E ainda, a busca de verbas específicas junto ao Governo Federal, não é garantia de resolução imediata do problema, pois o processo é burocrático.

Embora isso se torne um empecilho para os municípios, existem outras maneiras preventivas e paralelas de cuidar do patrimônio, como, por exemplo, colocar vigilância, sensibilizar a comunidade sobre a sua importância, solicitar suporte do órgão Estadual e Federal do patrimônio, etc. O interesse em preservar os patrimônios ferroviários deve partir do poder local, porém como se trata de bens em uma ferrovia, não é sempre que os patrimônios estarão na área urbana, sobretudo, no centro da cidade (como algumas das estações abordadas nessa pesquisa).

O papel dos órgãos estaduais e federais do patrimônio cultural também é determinante para a continuidade dos bens ferroviários. Suas ações, além de suporte técnico aos municípios, devem ser fiscalizatórias, em um processo contínuo e sem distinção quanto à proteção legal do bem. A atribuição de fiscalização também deve ser válida para outras instituições, como: as empresas que detêm a concessão e que utilizam boa parte dos bens.

Se não houver essa ação fiscalizatória pela União, muitos dos seus bens ferroviários correm o perigo de desaparecer. Se as autarquias federais (Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT) não têm como prioridade salvaguardar o patrimônio ferroviário e o IPHAN tem carência de recursos humanos e financeiros, que impossibilita o ato fiscalizatório. É mais que necessário e imediato um órgão específico para essa atribuição.

Vale salientar que, o IPHAN tem procurado debater sobre o patrimônio ferroviário. Uma de suas iniciativas foi o Seminário de Patrimônio Ferroviário, ocorrido nos dias 11, 12 e 13 de novembro de 2013, em Curitiba (PR). Evento que reuniu representantes de vários órgãos públicos, professores, estudantes, antigos ferroviários e empresários.

As discussões foram importantes, principalmente no que tange aos usos dos patrimônios, assunto comentado várias vezes durante o evento. Para essa pesquisa o seminário foi um “divisor de águas”, pois foi possível identificar todos os agentes envolvidos com o patrimônio ferroviário, bem como coletar contatos e informações fundamentais para o desenvolvimento do trabalho.

Por outro lado, a maior dificuldade da pesquisa foi coletar informações a respeito das ações da América Latina Logística - ALL, pois a empresa se negou em dar esclarecimentos sobre os bens ferroviários, alegando que não responde pesquisas acadêmicas. Essa política administrativa da empresa também é imposta aos órgãos públicos, os quais possuem dificuldades para receber esclarecimentos ou regular as suas ações no país. Situações que refletem a política neoliberal brasileira, isto é, fogem do controle do Estado.

Enquanto persistirem os conflitos entre agentes envolvidos na preservação dos bens e, por consequência, suas ações forem desordenadas, os patrimônios ferroviários serão, grandemente, prejudicados. Através de um enfoque geográfico foi possível compreender que as relações entre os agentes se dão por meio de uma

estrutura territorial, na qual diferentes agentes interferem na escolha, preservação e usos do patrimônio ferroviário. Portanto, as estações ferroviárias analisadas nesta pesquisa, assim como outros exemplos de patrimônios ferroviários, na maioria das vezes, possuem mais de um órgão envolvido.

Uma questão imprescindível quando se discute o patrimônio cultural, sobretudo, o ferroviário, são suas funcionalidades atuais. Durante o auge da ferrovia, as estações eram fundamentais, além de receber as cargas e os passageiros, eram pontos principais de encontro da população. Hoje, algumas delas não possuem mais a função de atender a ferrovia, principalmente, aquelas localizadas no centro urbano das cidades.

Os usos das estações são determinados pelo órgão proprietário, porém, não é sempre que a estação possui uma funcionalidade que contribui para o seu simbolismo, como o museu ferroviário de Curitiba (PR). É frequente encontrar estações sendo utilizadas por diversos usuários, como a estação de Antonina e Alexandra.

Por um lado, o fato das estações possuírem uma função e não estarem abandonadas exige uma manutenção do bem, uma vez que um patrimônio sem uso se deteriora rapidamente. Por outro, as políticas culturais precisam ser mais centradas nos patrimônios, não apenas como elaboração de projetos de restauração, mas que valorize e contemple o uso cultural e turístico da estação.

De acordo com Chagas, para que a preservação do patrimônio seja efetiva é necessário:

[...] que a ação preservacionista seja deslanchada, não basta a imaginação de “algum mal”, de algum “dano” “ou perigo” futuro. É preciso, e este não é um ponto sem importância, que o sujeito da ação identifique no objeto a ser preservado algum valor. (CHAGAS, 2011, p. 117-118).

É neste sentido que o valor atribuído às estações, pelos órgãos públicos, podem ser culturais e turísticos. O município pode implantar políticas culturais para promover a importância dos seus patrimônios ferroviários. Essas ações valorizam os bens e gradativamente são incorporados no imaginário popular. Desta maneira, não basta apenas preservar o patrimônio dentro do aspecto legal, é preciso dar uma direção a ele, uma funcionalidade que o valorize.

Essa valorização está ligada às questões da identidade e memória da população, assim como declara Barreto:

Além da questão identitária, a recuperação da memória leva ao conhecimento do patrimônio e este, à sua valorização por parte dos próprios habitantes do local. Um monumento ou prédio dificilmente será alvo de um ato de vandalismo, por exemplo, por parte de alguém que conhece seu significado, que conhece o que ele representa para sua própria história como cidadão, simplesmente porque se indentificará com aquele monumento ou prédio. (BARRETO, 2000, p. 47).

Um grande aliado dos patrimônios culturais é o Turismo. O país vivencia um momento oportuno na sua economia, no qual houve um aumento no poder de compra dos brasileiros. Neste sentido, essa atividade pode ser uma boa alternativa para preservação dos bens ferroviários, desde que possua esta prioridade em suas ações (fato que não ocorre na Estação de Morretes).

Já as estações ferroviárias que não estão em centros urbanos, dependem de esforços maiores. Tanto aquelas que são usadas para atender a ferrovia, mas não estão sendo conservadas pelas empresas concessionárias, como aquelas abandonadas. Neste caso, a política cultural deve ser discutida nos âmbitos estaduais e federais.

A estrada de ferro Paranaguá-Curitiba é um patrimônio ferroviário brasileiro e, pela sua notoriedade, poderia integrar a lista de patrimônios mundiais da humanidade. Esse reconhecimento pode ser o primeiro passo para reverter a atual situação dos seus patrimônios, desde que possua ações conjuntas coerentes a sua importância, pois o patrimônio ferroviário é um bem comum⁵⁸.

⁵⁸ Para o leitor visualizar mais fotografias da pesquisa de campo ver APÊNDICE E

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE JÚNIOR, D. M. Gestão ou Gestação Pública da Cultura: algumas reflexões sobre o papel do Estado na produção cultural contemporânea. In: RUBIM, A. A. C.; BARBALHO, A. (orgs.). **Políticas Culturais no Brasil**. Salvador, EDUFBA, 2007. P. 61-86.

ARANTES, A. A. (org). **Produzindo o passado**: estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Brasiliense, 1984.

AZEVEDO, F. **Um Trem Corre para o Oeste**. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1958.

BARRETO, M. **Turismo e legado cultural**: as possibilidades do planejamento. Campinas: Papirus, 200.

BASTOS, S. Ativação do patrimônio nas práticas de hospitalidade. In: COSTA, E. B.; BRUSADIN, L. B.; PIRES, M. C. (orgs). **Valor patrimonial e turismo**: limiar entre história, território e poder. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

BOBBIO, N. **Estado, Governo, Sociedade**: para uma teoria geral da política. 10ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Texto consolidado até a Emenda Constitucional nº 53 de 19 de dezembro de 2006. Brasília, 1999. Disponível em: <<http://dsau.dgp.eb.mil.br/arquivos/PDF/Legis/ConstFed1988.pdf>>. Acesso em: 25 out. 2012.

BRASIL. **Decreto-lei Federal Nº 25. 1937**. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/arquivos/File/Leis_e_Dcretos/DecFed25.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2012.

BRASIL. **Lei 10.233, de 5 de Junho de 2001**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm>. Acesso em: 15 mai. 2013.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª região. **Acórdão de apelação/reexame necessário**, 2006.70.13.0001025-3/PR, 2011. Disponível em: <http://www2.trf4.gov.br/trf4/processos/visualizar_documento_gedpro.php?local=trf4>

&documento=3894261&hash=8b9ca693fdb0e1124a0ab39a77a46a7>. Acesso em: 12 jan. 2014.

BRASIL. **Lei nº 11. 483, de 31 de maio de 2007.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm> . Acesso em 20 set. 2012.

CALABRE, L. Políticas Culturais no Brasil: balanço e perspectivas. In> RUBIM, A. A. C.; BARBALHO, A. (orgs.). **Políticas Culturais no Brasil.** Salvador, EDUFBA, 2007. P. 87-108.

CAMARGO, H. L. **Patrimônio histórico e cultural.** 3. ed. São Paulo: Aleph, 2002

CARNEIRO, H. F. Banalização do patrimônio cultural material e conseqüências perversas para a vida na cidade. In: MARTINS, C. **Patrimônio Cultural:** da memória ao sentido do lugar. São Paulo: Roca. 2006.

CASTRO, I. E. **Geografia e Política:** Território, escalas de ação e instituições. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2010.

CHAGAS, M. Casas e portas da memória e do patrimônio. In: GONDAR, J.; DODEBEI, V. **O que é memória social?**. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2005. p. 115-132.

CHAUÍ, M. **Convite à Filosofia.** 5. ed. São Paulo: Ática, 1996.

_____. **Cidadania cultural:** o direito à cultura. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2006.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio.** São Paulo: Unesp, 2006.

CLAVAL, P. O território na transição da pós-modernidade. **GEOgraphia.** Rio de Janeiro, ano 1, nº 2, pp. 7-26, 1999.

CONTRATO DE ARRENDAMENTO DE BENS, 1997. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/11516/America_Latina_Logistica_Malh_a_Sul_S_A_.html#lista> . Acesso em: 1 abr. 2013.

CONTRATO DE CONCESSÃO DA MALHA SUL, 1996. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/11516/America_Latina_Logistica_Malha_Sul_S_A_.html#lista>. Acesso em: 1 abr. 2013.

CORDOVA, D. Z.; IUBEL, A.; STOIEV, F.; SOUZA, L. **Pelos Trilhos: Paisagens ferroviárias de Curitiba**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 2010.

CORRÊA, R. L. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia: Conceitos e Temas**. 12. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **O que é filosofia?** Rio de Janeiro Ed. 34, 1992.

DENCKER, A. F. M. Valor patrimonial: memória social e poder. In: COSTA, E. B.; BRUSADIN, L. B.; PIRES, M. C. (orgs). **Valor patrimonial e turismo: limiar entre história, território e poder**. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

FACCIO, A. J. **Infraestrutura ferroviária e privatização: o caso do ramal Passo Fundo – Marcelino Ramos na Região do Alto Uruguai/RS**. 2012, 150 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012.

FELIX, L. O. **História e memória: a problemática da pesquisa**. Passo Fundo: Ediupf, 1998.

GALVÃO JÚNIOR, J. L. Patrimônio ferroviário na arquitetura e urbanismo. In: FORTES, J. A. A.; CARNEIRO FILHO, A. (orgs). **Seminário patrimônio histórico e cultural ferroviário**. Brasília: Finatec, 2007.

GIESBRECHT, R. M. **Estações ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em 12 de mar. 2013.

GONÇALVES, J.R.S. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

HABITZREUTER, R. **A conquista da Serra do Mar**. Curitiba: Pinha, 2000.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 2008.

HORKHEIMER, M; ADORNO, T. A indústria cultural: o iluminismo como mistificação de massas. In: ADORNO, T. et al. **Teoria da cultura de massa**. Trad. de Luiz Costa Lima. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

KROETZ, L. R.; As estradas de ferro do Paraná (1880-1940). São Paulo: USP, 1985. Tese (Doutorado em História Econômica), Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade de São Paulo, 1985.

MAGALDI, C. O público e o privado: propriedade e interesse cultural. In: **São Paulo. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico**. O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH, 1992.

MENESES, U. T. B. O patrimônio cultural entre o público e o privado. In: **São Paulo. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico**. O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH, 1992.

MONASTIRSKY, L. B. **Ferrovia: patrimônio cultural**. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 190f. Tese (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2006.

MORAES, A. C. R. **Ratzel**. São Paulo: Ática, 1990.

NEGRÃO, J. J. **Para conhecer o Neoliberalismo**. São Paulo: Publisher Brasil, 1998.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução de Yara Aun Khoury. **Revista Projeto História**. São Paulo, v. 10, p. 7-28, dez. 1993.

ORTIZ, R. **Mundialização e Cultura**. 1. ed. São Paulo: Brasiliense, 2000.

PAES-LUCHIARI, M. T. D. Patrimônio cultural: uso público e privatização do espaço urbano. **Geografia**. Rio Claro, v. 31, n.1, p. 47-60, jan./abr. 2006. Disponível em:

<<http://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/1339>>. Acesso: 1 nov. 2012.

PAIVA, S. M. C. A privatização no Brasil: breve avaliação e perspectivas. **Revista da Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser**; Porto Alegre, v. 22, nº 2, 1994.

PALHARES, G. L. **Transporte Turístico**. São Paulo: Aleph, 2002.

PALHETA DA SILVA, J. M. **Poder, governo e território na sociedade contemporânea**. Série Estudos e Ensaio, Ciências Sociais, FLACSO, Jun., 2009.

PASOLD, C. L. Concepção para o Estado contemporâneo: síntese de uma proposta. In: CADEMARTORI, L. H. U. (org.). **Temas de Política e Direito Constitucional Contemporâneos**. Florianópolis: Momento atual, 2004.

POULANTZAS, N. **O estado, o poder e o socialismo**. São Paulo: Ática, 2011.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 2011.

RATZEL, F. Geografia do homem. In: MORAES, A. C. R. **Ratzel**. São Paulo: Ática, 1990.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA. **Estrada de ferro Paranaguá-Curitiba**: uma viagem de 100 anos. Curitiba: Superintendência Regional de Curitiba, 1985.

RIBEIRO, O. As malhas ferroviárias Paraná-Santa Catarina: cem anos de história. In: REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA. **Estrada de ferro Paranaguá-Curitiba**: uma viagem de 100 anos. Curitiba: Superintendência Regional de Curitiba, 1985.

RODRIGUES, M. Preservar e consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: FUNARI, P.P.; PINSKY, J. (org.). **Turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Contexto, 2005.

RODRIGUES, A. R.; CAMARGO, M. J. O uso na preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo. *Revista CPC*, São Paulo, nº. 10, p.

140-165, maio/out, 2010. Disponível em:
<<http://www.revistasusp.sibi.usp.br/pdf/cpc/n10/07.pdf>>. Acesso em: 1 nov. 2012.

RUBIM, A. A. C. Políticas culturais no Brasil: tristes tradições, enormes desafios. In: _____; BARBALHO, A. (orgs.). **Políticas Culturais no Brasil**. Salvador, EDUFBA, 2007. P. 11-36.

SANTOS, M. **Testamento intelectual**. São Paulo: Editora da Unesp, 2004.

_____. **Por uma outra globalização** do pensamento único à consciência universal. 18. ed. Rio de Janeiro: Recod, 2009.

_____. **A natureza do espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2012.

SCHOPPA, R. F. **150 anos do trem no Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: Vianapole Design e Comunicação, 2004.

SILVA, L. Trajetória de um conceito: patrimônio entre a memória e a história. **Revista Multidisciplinar de Humanidades**, Vassouras, v.1, n.1, p. 36-42, jan/jun, 2010. Disponível em: < <http://www.uss.br/revistamosaico/artigos/5-SILVA-Lucia.pdf>>. Acesso em: 1 nov. 2012.

SILVA, C. L.; BASSI, N. S. S. Políticas públicas e desenvolvimento local. In: SILVA C. L. (org.). **Políticas públicas e desenvolvimento local**: instrumentos e proposições de análise para o Brasil. Petrópolis-RJ, Ed. Vozes, 2012.

SILVEIRA, M. R. A importância econômica das ferrovias para o Brasil. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, ano 24, p. 55-70, jul./dez. 2002. Disponível em:
<http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/C340F07B-3A87-4592-861D-4880B0300C99.pdf>. Acesso em: 22 set. 2013.

_____. Transporte e logística: as ferrovias no Brasil. **Geosul**, Florianópolis, v. 17, n. 34, p. 63-86, jul./dez. 2002. Disponível em
<<http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/viewFile/13658/12523>>. Acesso em: 10 jun. 2010.

_____. **A importância Geoeconômica da Estrada de Ferro no Brasil.** 2003, 454 f. Tese (Doutorado em Geografia). Curso de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, 2003.

SILVA, R. S.; GARBOSSA, R. A. Um estudo sobre a identidade e emancipação de Pinhais: resultados de um projeto de iniciação científica. In: Seminário Internacional de Educação de Educação, 3, Pinhais. **Anais do Seminário Internacional de Pinhais 2013.** Pinhais: Prefeitura Municipal, 2013.

SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão de literatura. **Revista Sociologia:** Porto Alegre, ano 8, nº 16, p. 20-45, jul/dez, 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16>>. Acesso em: 25 nov. 2012.

SIMIS, A. A política cultural como política pública. In: RUBIM, A. A. C.; BARBALHO, A. (orgs.). **Políticas Culturais no Brasil.** Salvador, EDUFBA, 2007. p. 133-156.

TENÓRIO, D. A. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil.** Curitiba: HD Livros, 1996.

THOMÉ, N. **Trem de ferro:** história da ferrovia no contestado. 2. ed. Florianópolis: Lunardelli, 2ª Ed., 1983.

TREVISAN, E. O primeiro trecho ferroviário do Paraná. In: BRANDÃO, E.; MARTIM, I.; SCHERNER, L.; FERRARINI, S. **Círculos do estudos bandeirantes.** Curitiba, 1991.

WARNIER, J. P. **A mundialização da cultura.** Bauru: EDUSC, 1999.

REFERÊNCIAS ONLINE

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA. **Histórico.** Disponível em < http://pt.all-logistica.com/all/web/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=27056> Acesso em: 10 jan. 2014.

GAZETA DO POVO. **52 mil bens da Rede Ferroviária estão sem utilidade.** Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1273577>>. Acesso em: 12 jan. 2013.

GAZETA DO POVO. **Novos espaços vão abrigar objetos da Rede Ferroviária.** Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1315707>>. Acesso em: 12 jan 2013b.

MINISTÉRIO DA CULTURA. **Institucional.** Disponível em: <<http://www.cultura.gov.br/institucional>>. Acesso em: 13 dez. 2012.

PARANÁ ONLINE. **Estação de Morretes é revitalizada.** Disponível em: <<http://www.parana-online.com.br/editoria/policia/news/21492/>>. Acesso em: 3 mai. 2013.

_____. **Estação Porto de Cima será toda restaurada.** Disponível em: <<http://www.paranaonline.com.br/editoria/cidades/news/18259/?noticia=ESTACAO+PORTO+DE+CIMA+SERA+TODA+RESTAURADA>>. Acesso em: 3 mai. 2013b.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA. **Histórico.** Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 12 dez. 2012.

REFERÊNCIAS DAS ENTREVISTAS

ARRUDA FILHO, A. A. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná).** [dez. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Curitiba: Sede da Serra Verde Express, 2013. 1 gravador de voz.

BRESCANSIN, S. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná).** [dez. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Piraquara: Centro de Informações Turísticas, 2013. 1 gravador de voz.

BROSKA, C. A. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná).** [nov. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Antonina: Teatro Municipal, 2013. 1 gravador de voz.

FARIA, P. T. B. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná).** [dez. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Curitiba: Superintendência Regional do IPHAN, 2013. 1 gravador de voz.

FEITOZA, D. P. O. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná)**. [nov. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Paranaguá: Fundação Municipal de Turismo, 2013. 1 gravador de voz.

FERNANDES, S. A. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná)**. [dez. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Curitiba: Escritório da ANTT, 2013. 1 gravador de voz.

FERRAZ, P. S. C. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná)**. [mar. 2014]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Curitiba: Instituto de Engenharia do Paraná, 2014. 1 gravador de voz.

MENDES, J. L. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná)**. [Nov. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Morretes: Casa Rocha Pombo, 2013. 1 gravador de voz.

PARCHEN, R. C. A. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná)**. [dez. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Curitiba: Coordenação do Patrimônio Cultural, 2013. 1 gravador de voz.

PIAZZETTA, M. M. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná)**. [dez. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Curitiba: Unidade regional da inventariança da extinta RFFSA, 2013. 1 gravador de voz.

RAMIRES, G. J. S. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná)**. [dez. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Curitiba: DNIT - Superintendência regional do Paraná, 2013. 1 gravador de voz.

SILVA, C. C. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná)**. [abril. 2014]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Curitiba: Superintendência do Patrimônio da União do Paraná, 2014. 1 gravador de voz.

SOARES, M. J. S. **O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná)**. [dez. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Curitiba: Superintendência Regional do IPHAN, 2013. 1 gravador de voz.

SOBRAL. L. O patrimônio Cultural Ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná). [dez. 2013]. Entrevistador: Willian Ricardo de Castro. Pinhais: Departamento de Cultura, 2013. 1 gravador de voz.

**APÊNDICE A – Ficha de inventário utilizado nas estações ferroviárias da Linha
Paranaguá-Curitiba**

FICHA DE INVENTÁRIO

(Nome do Patrimônio Ferroviário)

IDENTIFICAÇÃO DE ESTUDO

Recorte Territorial	Foto da Estação
Município - UF	
Recorte Temático	
Estrada de Ferro do Paraná	
Identificação do Bem	
(Nome da Estação)	Legenda

LOCALIZAÇÃO

Linha/Ramal	Km Linha / Ramal
Representação Esquemática da Linha	Acesso ao local
 (Estação) (Estação) (Estação) (Estação) (Estação)	

GEOREFERENCIAMENTO

Latitude	Longitude	Altitude

II INFORMAÇÕES SOBRE O BEM

Tipo de Bem	Ano de Construção	Uso Original	Uso Atual
Linha/Ramal em Operação?		O Imóvel faz parte de conjunto ferroviário?	
☐ Ativa ☐ Desativada ☐ Erradicada		☐ Sim ☐ Bem Isolado	

PROPRIEDADE			
Proprietário	Posse/Concessão	Existe Proteção Legal	
		☐ Sim	☐ Não
		Qual?	

CONSERVAÇÃO	
Estado de Conservação	Possui Vigilância
☐ Bom ☐ Regular ☐ Precário ☐ Em Ruínas	☐ Sim ☐ Não
Descrição do Estado de Conservação	

ANEXOS

INFORMAÇÕES ADICIONAIS
Autor do Inventário

Data

Organização: CASTRO, W. R. (2013)

**APÊNDICE B – Tabela com os principais resultados sobre as estações
ferroviárias da Linha Paranaguá-Curitiba**

TABELA 01 – SÍNTESE DO INVENTÁRIO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA ESTRADA FERRO PARANAGUÁ-CURITIBA

Nome	Município	Linha/Ramal	Inauguração	Uso	Linha - Ramal em Operação?	Conjunto Ferroviário	Proprietário	Posse / Concessão	Proteção Legal?	Qual?	Conservação
Estação de Paranaguá	Paranaguá	Paranaguá- Curitiba	1883	Sem uso	Desativada	sim	Prefeitura	Prefeitura	Sim	Estadual	Péssimo
Estação de Alexandra	Paranaguá	Paranaguá- Curitiba	1883	Com uso	Ativa	Não	Prefeitura	Prefeitura	Sim	Estadual	Bom
Estação de Morretes	Morretes	Paranaguá- Curitiba	1883	Com uso	Ativa	Sim	União	ALL / Serra Verde / Prefeitura	Não	-	Regular
Estação de Antonina	Antonina	Ramal Antonina	1892	Com uso	Desativada	Sim	Prefeitura	Prefeitura	Sim	Estadual	Regular
Estação Porto de Cima	Morretes	Paranaguá- Curitiba	1885	Com uso	Ativa	Sim	União	ALL	Não	-	Péssimo
Estação Engenheiro Lange	Morretes	Paranaguá- Curitiba	1885	Sem uso	Ativa	Sim	União	Serra Verde Express	Não	-	Bom
Estação Marumbi	Morretes	Paranaguá- Curitiba	1913	Com uso	Ativa	Sim	União	ALL	Não	-	Regular
Estação Veu de Noiva	Morretes	Paranaguá- Curitiba	1885	Sem uso	Ativa	Sim	União	União	Não	-	Péssimo
Estação de Banhado	Piraquara	Paranaguá- Curitiba	1885	Com uso	Ativa	Sim	União	ALL	Não	-	Bom
Estação de Roça Nova	Piraquara	Paranaguá- Curitiba	1885	Com uso	Ativa	Sim	Particular	Particular	Não	-	Excelente

Estação de Piraquara	Piraquara	Paranaguá-Curitiba	1885	Com uso	Ativa	Sim	Particular	Particular	Não	-	Regular
Estação de Pinhais	Pinhais	Paranaguá-Curitiba	1885	Com uso	Ativa	Sim	União	ALL	Não	-	Regular
Estação de Curitiba Nova	Curitiba	Paranaguá-Curitiba	1972	Com uso	Ativa	Sim	União	Serra Verde Express/ IPHAN	Sim	Federal	Bom
Estação de Curitiba	Curitiba	Paranaguá-Curitiba	1885	Com uso	Erradicada	Não	Particular	Particular	Sim	Estadual	Excelente

Fonte: Pesquisa de Campo (2013)
Organização: CASTRO, W. R. (2014)

APÊNDICE C – TÓPICOS GUIA UTILIZADO NAS ENTREVISTAS

INFORMAÇÕES BÁSICAS

Nome do entrevistado:

Cargo do entrevistado:

Lugar da entrevista:

Data da entrevista:

Duração da entrevista:

ENTREVISTAS 01, 02, 03, 04 e 05 REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL

1. A estação ferroviária é considerada um patrimônio cultural da cidade?
2. Como está a estação ferroviária? Por que está nessas condições?
3. Quais são as políticas públicas relacionadas a estação?
4. Existe alguma manifestação popular em prol da estação?
5. Existe alguma iniciativa por parte dos empresários sobre o estado da estação? Como é a relação com os empresários envolvidos na conservação e/ou uso da estação.
6. Como é a participação do Governo Estadual, Federal e IPHAN?
7. Como é a relação desse poder com as empresas que privatizaram as ferrovias?

ENTREVISTA 06 REPRESENTANTE DA INVENTARIANÇA DA EXTINTA RFFSA

1. As estações ferroviárias podem ser consideradas patrimônio cultural?
2. Existe hoje alguma relação da RFFSA com alguma das estações ferroviárias ou outras edificações da estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba? Como elas estão? Por que estão nessas condições?

3. Como foi o processo de inventário dos bens da ferrovia Paranaguá-Curitiba? Ainda está em andamento ou já foi concluído?
4. Qual a posição do Governo Federal em relação a incentivos, verbas, metas para o Patrimônio Ferroviário.
5. Como é a participação do IPHAN, DNIT, Governo Estadual e das Prefeituras na conservação e usos desse patrimônio? Existem ações conjuntas?
6. Como é a relação da RFFSA com as empresas que privatizaram as ferrovias? Existem ações conjuntas?

ENTREVISTA 07

REPRESENTANTE DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT)

1. As estações ferroviárias podem ser consideradas patrimônio cultural?
2. Qual a relação do DNIT com os patrimônios ferroviários da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba?
3. Qual o estado das estações presentes na ferrovia Paranaguá-Curitiba? Por que estão nessas condições?
4. Quais são as políticas públicas atuais em favor das estações ferroviárias?
5. Qual a posição do Governo Federal em relação a incentivos, verbas, metas para o Patrimônio Ferroviário.
6. Como é a participação do Governo Estadual e das Prefeituras na conservação e usos desse patrimônio? Existem ações conjuntas?
7. Como é a relação do DNIT com as empresas que privatizaram as ferrovias? Existem ações conjuntas?

ENTREVISTA 08
REPRESENTANTE DA EMPRESA SERRA VERDE EXPRESS

1. Na visão da empresa, as estações ferroviárias podem ser consideradas patrimônio cultural.
2. Qual o estado das estações presentes na ferrovia Paranaguá-Curitiba? Por que estão nessas condições?
3. Quais são as políticas da empresa em relação a conservação e usos das estações ferroviárias? Qual a contribuição do Turismo?
4. Como é a relação da Serra Verde com a empresa privada que detém a concessão da linha?
5. Como é a relação da Serra Verde com os órgãos estaduais e federais responsáveis pela preservação do patrimônio ferroviário?
6. Como é a relação da Serra Verde com as prefeituras em relação a conservação e os usos das estações ferroviárias?

ENTREVISTA 09
**REPRESENTANTE DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO
NACIONAL (IPHAN) - PARANÁ**

1. As estações ferroviárias podem ser consideradas patrimônio cultural?
2. Qual o estado das estações presentes na ferrovia Paranaguá-Curitiba? Por que estão nessas condições?
3. Quais são as políticas públicas atuais em favor das estações ferroviárias?
4. Existe alguma iniciativa por parte dos empresários sobre o estado da estação? Como é a relação com os empresários envolvidos na conservação e/ou uso da estação.
5. Qual a posição do Governo Federal em relação a incentivos, verbas, metas para o Patrimônio Ferroviário.

6. Como é a participação do Governo Estadual e das Prefeituras na conservação e usos desse patrimônio? Existem ações conjuntas?
7. Como é a relação do IPHAN com as empresas que privatizaram as ferrovias? Existem ações conjuntas?

ENTREVISTA 10

REPRESENTANTE DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

1. As estações ferroviárias podem ser consideradas patrimônio cultural?
2. Qual a relação da ANTT com os patrimônios ferroviários da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba?
3. Qual o estado das estações presentes na ferrovia Paranaguá-Curitiba? Por que estão nessas condições?
4. Como é a relação da ANTT com as empresas que privatizaram as ferrovias na Ferrovia Paranaguá-Curitiba? Existem ações conjuntas?

ENTREVISTA 11

REPRESENTANTE DA COORDENAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL (CPC) DO PARANÁ

1. As estações ferroviárias podem ser consideradas patrimônio cultural?
2. Qual o estado das estações presentes na ferrovia Paranaguá-Curitiba? Por que estão nessas condições?
3. Quais são as políticas públicas atuais em favor das estações ferroviárias?
4. Existe alguma iniciativa por parte dos empresários sobre o estado da estação? Como é a relação com os empresários envolvidos na conservação e/ou uso da estação.
5. Qual a posição do Governo Estadual em relação a incentivos, verbas, metas para o Patrimônio Ferroviário.

6. Como é a participação do IPHAN e das Prefeituras na conservação e usos desse patrimônio? Existem ações conjuntas?
7. Como é a relação da CPC-PR com as empresas que privatizaram as ferrovias? Existem ações conjuntas?

ENTREVISTA 12

PAULO DE TARSO BARRETO DE FARIA

1. As estações ferroviárias podem ser consideradas patrimônio cultural?
2. Qual o estado das estações presentes na ferrovia Paranaguá-Curitiba? Por que estão nessas condições?
3. Quais foram as políticas públicas implantadas durante a sua gestão em favor das estações ferroviárias?
4. Houve alguma iniciativa por parte dos empresários sobre o estado da estação? Como foi a relação com os empresários envolvidos na conservação e/ou uso da estação.
5. Como foi o posicionamento do Governo Federal em relação a incentivos, verbas, metas para o Patrimônio Ferroviário?
6. Como foi a participação do Governo Estadual e Prefeituras na conservação e usos desse patrimônio? Houve ações conjuntas?
7. Como foi a relação do IPHAN com as empresas que privatizaram as ferrovias? Houve ações conjuntas?

ENTREVISTA 13

REPRESENTANTE DA SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO (SPU) DO PARANÁ

1. As estações ferroviárias podem ser consideradas patrimônio cultural?
2. Existe hoje alguma relação da SPU com alguma das estações ferroviárias ou outras edificações da estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba? Como elas estão? Por que estão nessas condições?

3. Como foi o processo de recebimento e destinação dos bens da ferrovia Paranaguá-Curitiba? Ainda está em andamento ou já foi concluído?
4. Como é a participação do IPHAN, DNIT, Governo Estadual e das Prefeituras na conservação e usos desse patrimônio? Existem ações conjuntas?
5. Como é a relação da SPU com as empresas que privatizaram as ferrovias? Existem ações conjuntas?

ENTREVISTA 14

PAULO SIDNEI CARREIRO FERRAZ

1. Sobre o processo de privatização da ferrovia, como ocorreu esse processo na Malha Sul, especificamente na ferrovia Paranaguá-Curitiba?
2. Como foi feita a classificação da RFFSA dos bens considerados operacionais e não operacionais?
3. De acordo com o contrato de arrendamento dos bens da antiga RFFSA, a ALL poderia devolver os bens que ela considerasse não operacionais. Como ocorreu essa transferência?
4. Em relação às estações vendidas para o poder privado, como ocorreu esse processo? Por que elas não foram repassadas ao poder público municipal?
5. Qual a sua opinião sobre a privatização da ferrovia no Brasil? Em que sentido ela influencia a preservação e uso do patrimônio ferroviário hoje?

APÊNDICE D – Síntese das entrevistas

ENTREVISTA 01

Nome: Cesar Alexandre Broska

Cargo: Secretário Municipal de Turismo e Cultura

Lugar: Teatro Municipal – Antonina/PR

Data: 07/11/2013

Duração: 23 min.

O entrevistado salientou que a estação ferroviária é um patrimônio turístico e cultural. Comentou sobre os usos da estação e que hoje é utilizada mais culturalmente. A respeito do estado de conservação, a sua estrutura está um pouco abalada devido ao vendaval ocorrido meses atrás, mas está bem conservada sendo pequena a a reforma a ser feita.

Existe um projeto para restauração da estação que será contemplado pelo Programa de Aceleração do Crescimento das Cidades Históricas. Assim, que restaurada receberá novas funções. Não há cobranças da população quanto a estação, apenas o desejo da volta do trem. Além disso, existe uma boa relação com os empresários da cidade.

A respeito da relação com o IPHAN, ele fornece o suporte para o município como viabilizar as possibilidades de reforma dos bens, vistorias, aprovação de projetos, etc. Quanto a ALL e a Serra Verde Express, hoje, possui uma boa relação.

ENTREVISTA 02

Nome: José Leonardo Mendes

Cargo: Secretário Municipal de Turismo e Cultura

Lugar: Casa Rocha Pombo – Morretes/PR

Data: 07/11/2013

Duração: 27 min.

O entrevistado afirmou que não considera a estação um patrimônio cultural da cidade. Na Estação de Morretes, a Secretaria de Turismo tem apenas uma sala

que é da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). A qual foi passada para o Conselho Municipal de Turismo de Morretes sem formalização.

A Estação de Morretes foi reformada há muito tempo, pelo menos uns quinze a vinte anos e a última pintura realizada foi há mais de oito anos. Pois não é interessante financeiramente para a América Latina Logística (ALL), que alega nos processos que a estação ferroviária e outros bens pertenciam a RFFSA, e não estão no contrato de concessão. O que interessa para eles é a salinha, a linha de trem e as transições.

Algumas gestões já solicitaram diversas vezes a reforma do prédio, inclusive a atual. A atual gestão está elaborando uma solicitação de reforma do prédio público aqui de Morretes, principalmente a pintura. Porque a ALL alega que se alguém quiser fazer uma reforma pode fazer e entregar pronto para ela.

Em relação as manifestações populares existe muitas reclamações, mas formalizadas existem poucas. Os empresários também comentam sobre o estado de conservação da estação, até se propõem em ajudar, fazer uma reforma. Porém, quando esse assunto é discutido a fundo, eles acabam desistindo, pois a ALL é uma empresa grande, comparada com as empresa deles e possui mais condições para fazer a reforma.

Como a estação não é da Prefeitura, a instituição não tem interesse em tomar, pois a ALL está lá e com o tombamento ela permanecerá. O governo não faz nenhum investimento na estação. Todo o investimento é por conta da ALL e ABPF.

Quase não existe relacionamento com a ALL, pois ela é uma empresa fechada. Já a Serra Verde faz parceria com o município, faz propaganda para divulgá-lo. Além disso, levam muitos turistas, porém vários deles acabam indo para Antonina ou apenas almoçam e voltam de trem.

ENTREVISTA 03

Nome: Dayanny Pires de Oliveira Feitoza

Cargo: Diretora de Ação Turística

Lugar: Fundação Municipal de Turismo – Paranaguá/PR

Data: 08/11/2013

Duração: 29 min.

A entrevistada enfatiza que a estação é um patrimônio cultural e que a população através de suas manifestações de revolta com os estado de conservação demonstram considerá-la também.

Atualmente, a estação está fechada. Porém, todo o acervo e equipamentos originais da estação estão guardados na Fundação de Cultura. A estação foi passada para o Município em 2011, antes o IPHAN era responsável.

O projeto de reforma da estação ferroviária foi inserido no SICONV (Sistema de Convênios do Ministério de Turismo) em abril de 2013 e os arquitetos tem até o dia 30 de novembro para fazer os ajustes necessários. Este projeto teve início em 2011.

A população se manifesta através do *facebook* e muitos que se revoltam com as condições do bem picham na estação a sua revolta.

Em relação as iniciativas por parte dos empresários, o que existe são apenas especulações em reformar e fazer o que foi feito com a Estação Curitiba, um museu ferroviário. E outra situação seria a intenção do Pólo Shopping reformar e fazer um túnel do Pólo Shopping até a estação e na estação abrir bares e restaurantes. Mas nada disso é concreto.

A relação do poder público com a empresa que privatiza a ferrovia é bem conturbada. A prefeitura e o ex-presidente da Fundação de Turismo (FUNTUR) entraram com um processo no ministério público pedindo que o trem (litorina) viesse até Paranaguá. Ganharam o processo e aos domingos ele vinha, mas isso aconteceu apenas durante 3 meses. Porque depois foi descumprido o acordo. E, agora, o atual prefeito não entrou com processo devido a condição de conservação em que está a Estação. Mas assim que for realizado a reforma, a prefeitura fará novamente a solicitação do trem.

ENTREVISTA 04

Nome: Simone Brescansin

Cargo: Diretora de Turismo

Lugar: Centro de Informações Turísticas – Piraquara/PR

Data: 18/12/2013

Observação: A entrevistada não aceitou gravar a conversa.

ENTREVISTA 05

Nome: Laercio Sobral

Cargo: Diretor de Cultura

Lugar: Departamento de Cultura – Pinhais/PR

Data: 18/12/2013

Duração: 29 min.

O entrevistado afirma que a Estação de Pinhais não é um patrimônio cultural. Existe um projeto de tombamento da estação ferroviária, que é um complexo de três casas, onde duas delas são habitadas por famílias. Todo o processo já está concluído. Estão aguardando apenas a autorização do executivo do município para dar continuidade. O processo foi muito difícil de ser construído/elaborado devido as dificuldades em conseguir informações e contato com a América Latina Logística (ALL).

A estação está depredada e as famílias que ali estão já fizeram algumas modificações no espaço. Essas famílias moram há anos nessas casas e não têm nenhuma ligação com a ALL e não possuem interesse em deixar essas casas. Mesmo com a proposta de doação de casas em outro lugar.

O objetivo da prefeitura após o tombamento é a retirada das famílias e colocar servidores do departamento de cultura para trabalhar nas casas, fazendo do mesmo um ponto de visitação e de informações turísticas do município. A outra casa seria o museu municipal não tirando de forma alguma as características do espaço, pelo contrário, utilizando algumas ferramentas, algumas coisas que a própria ALL usou na época na construção da ferrovia ou do trilho. E a terceira casa seria as oficinas de artesanato e exposições.

Não existe manifestações da comunidade em relação as condições de conservação da estação. Existe apenas do Conselho Municipal da Cultura, desde 1998, que se manifesta através de pedido de tombamento.

A relação com o IPHAN é boa, são atenciosos e atendem bem, já receberam na sede duas ou três vezes e já estiveram no município umas três vezes. Na gestão passada do Governo Estadual, a recepção ocorreu muito bem por parte da Secretaria de Estado da Cultura que é o Departamento de Patrimônio. Eles

orientaram sobre como era o procedimento do tombamento, dando algumas aulas. O único problema encontrado é entrar em contato com a ALL.

ENTREVISTA 06

Nome: Mauro Mello Piazzetta

Cargo: Chefe da Unidade de Inventariança da extinta RFFSA em Curitiba

Lugar: Unidade regional da inventariança da extinta RFFSA – Curitiba/PR

Data: 09/12/2013.

Duração: 1h.

O entrevistado afirma que considera a Estação Ferroviária um patrimônio cultural.

A rede foi extinta a partir de 2007 com a promulgação da Lei 11.483 que extinguiu a rede, o patrimônio foi dividido, foi pulverizado. Estações operacionais foram para o DNIT, estações não operacionais foram para o patrimônio da união. Uma coisa que muitos não compreendem é que dizem que alguns bens imóveis foram para o IPHAN, na verdade eles vão via o patrimônio da União, porque a lei diz que os operacionais são do DNIT e os não operacionais são da União. Quer dizer que quando existe um interesse histórico é declarado pelo IPHAN e precisa ser acordado pelo patrimônio da União que faz esse repasse, como aconteceu na Estação Curitiba (nova) que envolve o imóvel não operacional. Ele foi entregue para a União e esse em uma negociação com o IPHAN fez a entrega.

A privatização do setor ferroviário foi muito rápida, ocorreram erros, se analisar e ver o que é a ferrovia hoje no Brasil e o que de fato ela foi esse processo é colocado em dúvida sobre o seu sucesso. Porque na verdade existem longos trechos abandonados. É obrigação da América Latina Logística (ALL) fazer a manutenção dos trilhos, mas o modo como ela opera é de manutenção corretiva e não preventiva.

ENTREVISTA 07

Nome: Geraldo José Sigwalt Ramires

Cargo: Analista de Infra-estrutura de Transportes

Lugar: DNIT - Superintendência regional do Paraná – Curitiba/PR

Data: 09/12/2013

Duração: 45 min.

O DNIT a princípio não se envolve com as estações ferroviárias, porque as estações ferroviárias são imóveis operacionais quando a ALL está usando. Então isso vai ser repassado para o DNIT, mas ainda não foi feita uma inventariança, por isso esses bens não estão no sistema do DNIT.

A ALL assinou um contrato de que tudo aquilo que ela está usando ela é responsável, ela vai ter que devolver igual, então se ela tá usando a ferrovia ela vai ter que devolver a ferrovia em condições funcionais, assim como as estações. Aquelas estações que foram entregues pela ALL que estavam abandonadas não caracterizou um bem imóvel operacional para o DNIT, então o órgão não tem responsabilidade sobre essas estações. O DNIT não tem nenhuma relação com os patrimônios ferroviários da estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba.

O transporte no Brasil já passou do limite há muito tempo. O Brasil, desde a sua formação, nunca foi um país preocupado em nível de estrutura, é um país cartorial, um país onde o que interessa é o selo, carimbo, assinatura, lei e decreto, é isso que leva o país, a parte de infra-estrutura foi deixada de lado.

A ALL pegou a ferrovia e quer investir o mínimo possível, ela quer dar passagem, ela não está interessada em fazer uma restauração na ferrovia, construir linhas novas pra isso existe a VALEC que tem essa missão de construir linhas novas, só que a ferrovia é um algo caríssimo, demorado e que causa um impacto ambiental monstruoso. Nesse país é muito difícil vencer as condicionantes ambientais não só a parte de ferrovia como também a parte de rodovia.

ENTREVISTA 08

Nome: Adonai Aires de Arruda Filho

Cargo: Diretor Comercial

Lugar: Sede da Serra Verde Express – Curitiba/PR

Data: 09/12/2013

Duração: 45 min.

O entrevistado considera a Estação Ferroviária um patrimônio Cultural, mas ao mesmo tempo ressalta não saber se a situação é sustentável. Hoje, da forma como foi feita a concessão se tem um grande problema: não é possível acessar essas estações, pois o trem não tem permissão de parar, não tendo outra forma de se chegar até elas. Várias delas possuem a mesma característica. O ideal seria tentar uma forma de manter aquelas que têm acesso, porque tem a sustentabilidade de viabilizar e mantê-la.

As estações que estão sob os cuidados da Serra Verde estão preservadas. As que estão sob os cuidados da ALL são chamadas operacionais, ou seja, são usadas e estão em boas condições. As problemáticas são as que ficaram com o Governo. É difícil saber com quais órgãos estão, existem algumas com o IPHAN e outras com o SPU.

As duas concessionárias do trecho possuem contrato com o Governo Federal. A ALL tem a concessão de carga e a Serra Verde tem a concessão de passageiros, então uma não pode invadir o espaço da outra. No contrato da Serra Verde, a ALL é a responsável pela manutenção da via, pela locomotiva e pelo maquinista. No passeio com a Litorina, o combustível e o maquinista são de responsabilidade da Serra Verde.

A relação da Serra Verde com o governo é muito boa, porém quando muda o governo as relações também mudam, às vezes melhoram e outras pioram.

ENTREVISTA 09

Nome: Moisés J. Stival Soares

Cargo: Arquiteto

Lugar: Superintendência Regional do IPHAN – Curitiba/PR

Data: 10/12/2013

Duração: 55 min.

O entrevistado afirma que as estações ferroviárias podem ser consideradas patrimônio cultural e o IPHAN tem a prerrogativa de declarar o valor cultural desses bens.

No entanto, os bens que o IPHAN não declara de forma cultural, que talvez não sejam tão importantes a serem preservados vão para o DNIT. E este avalia se quer ficar com o bem ou serão leiloados.

O IPHAN (PR) sempre trabalhou em conjunto com a Secretaria de Estado e da Cultura. No caso dos tombamentos e agora, no caso das estações ferroviárias. A relação com a ALL não é muito boa.

Existe um processo aberto, desde a década de 1980, de tombamento dessa estrada de ferro. Isso é um instrumento jurídico que dá força até para as penalidades. Na década de 1980, também foi sugerido pela RFFSA que esse processo fosse arquivado, que o IPHAN não continuasse porque poderia inviabilizar a operação da ferrovia, isso antes de privatizar. Hoje voltou esse processo pra gente verificar a viabilidade de continuar com ele.

ENTREVISTA 10

Nome: Sérgio Augusto Fernandes

Cargo: Especialista em regulação de serviços de transportes terrestres

Lugar: Escritório da ANTT – Curitiba/PR

Data: 10/12/2013

Duração: 55 min.

O entrevistado afirma que algumas estações ferroviárias podem ser consideradas patrimônio cultural, mas deixa essa definição para o IPHAN, pois as estações são vistas como todas as demais.

A atribuição da ANTT é fiscalizar os cumprimentos de contratos de concessão. A concessionária ALL só faz manutenção nos bens que usa, já as edificações sem usos, ela desvinculou, pois no contrato tem uma cláusula que declara que o dever da concessionária é desvincular os bens não utilizados na prestação de serviço, ela utilizou isso em 2002. Em 2004, ela fez uma lista dos imóveis que não interessava e mandou pra RFFSA.

A respeito da Estação de Paranaguá, o entrevistado afirma que não há demanda de passageiros de Morretes até Paranaguá, pois não possui uma vista como a da Serra do Mar. A ANTT cobra as concessionárias a manutenção dos imóveis que elas utilizam, porém o enfoque é nos trilhos porque envolve segurança.

Além disso, a Agência tem cobrado, através de ofícios, e aplicado multas na ALL. A ANTT espera receber uma lista atualizada da relação dos bens desvinculados pela empresa. O ideal era que estivesse tudo organizado sobre a responsabilidade dos bens.

ENTREVISTA 11

Nome: Rosina Coeli Alice Parchen

Cargo: Coordenadora do Patrimônio Cultural

Lugar: Coordenação do Patrimônio Cultural – Curitiba/PR

Data: 11/12/2013

Duração: 1h 20 min.

A entrevistada afirma que as estações ferroviárias podem ser consideradas um patrimônio Cultural porque elas fazem parte de uma estrutura viária do Brasil que foi um dos meios de desenvolvimento desse país. No estado do Paraná, a estrada de ferro Paranaguá-Curitiba é a responsável por todo o desenvolvimento econômico do estado, além do transporte de passageiros que foi fundamental enquanto a RFFSA existia. O transporte de passageiros era um transporte cotidiano, e você tinha mais essa opção de ir para o litoral, além de que apreciaria uma paisagem única. Isso é um grande patrimônio cultural dos paranaenses.

Quando houve a privatização as estações que não foram consideradas operacionais para a ALL, foram fechadas e deixaram de ter uso. Todos sabem que o edifício sem uso se deteriora.

O estado do Paraná, em 1986, iniciou o processo de tombamento da Serra do Mar e foi finalizado em 1987. Está identificado nesse tombamento os caminhos antigos, a Estrada da Graciosa e a estrada de ferro, além da paisagem e as obras de arte que são as pontes que compõem esses caminhos e essas estradas. No entanto, não se fala especificamente na preservação dos edifícios. Há uma proteção como área, mas não como um tombamento individualizado sobre o bem. O estado de deterioração desses edifícios que não são operacionais poderia acontecer de forma mais vagarosa se não houvesse a ação do homem e a destruição pelo vandalismo.

Em todas as áreas em que há proteção pelo Governo Federal e pelo Estadual, existem ações conjuntas. As parcerias com o município são fundamentais, porque quem faz a fiscalização imediata, quem tem que fazer a notificação sobre a irregularidade ou dar o alvará para uma construção é o município. Não são possíveis ações conjuntas com a ALL sem interferência do Ministério Público Federal.

ENTREVISTA 12

Nome: Paulo de Tarso Barreto de Faria

Cargo: Especialista em políticas públicas e gestão governamental (ex-gestor governamental).

Lugar: Superintendência Regional do IPHAN – Curitiba/PR

Data: 11/12/2013

Duração: 1h 23 min.

O entrevistado afirma que, desde que o IPHAN considere que determinado bem é de valor histórico e cultural, então há um processo. O IPHAN faz esse reconhecimento, há uma comissão em Brasília que convalida isso e esse bem passa a ser considerado na lista do patrimônio ferroviário, patrimônio cultural ferroviário do País.

Sobre declarar um bem ferroviário de valor cultural, a orientação dada pelo IPHAN – Brasília (DF) era que se não houvesse interessado não poderia declarar o bem. Para integrar a lista de bens ferroviários de valor cultural, o IPHAN solicitou a Estação de Curitiba (nova), a qual foi concedida.

O IPHAN não pode aplicar a lei de crimes ambientais, o que dificulta a exigência do órgão para quem depreda o patrimônio. Desta maneira, IPHAN não possui penalidades intermediárias, o que dificulta o trabalho. Em relação aos bens operacionais de valor cultural o IPHAN deve compartilhar o seu uso. As verbas destinadas ao IPHAN são pequenas, depois de cortes de recursos, as verbas para o patrimônio ferroviário desapareceram.

ENTREVISTA 13

Nome: Celso Cândido da Silva

Cargo: Chefe de Divisão

Lugar: Superintendência do Patrimônio da União do Paraná – Curitiba/PR

Data: 02/04/2014

Duração: 20 min.

O entrevistado considera a estação ferroviária um patrimônio cultural, porém depende da avaliação do IPHAN, porque a partir do momento em que a RFFSA foi extinta, todos esses imóveis recebidos solicitam uma manifestação do IPHAN.

A inventariança da RFFSA tem um banco de dados, assim, a situação dos bens que se encontra lá, também está na SPU. A única questão é a transferência, então, no momento que se recebe, é possível dar destinação para os imóveis.

Existem consultas realizadas para o IPHAN que não possuem respostas, assim, causa uma dependência, pois enquanto não houver um retorno do IPHAN não é possível dar destinação para os imóveis. A quantidade de patrimônios da RFFSA é muito grande, então para cada município tem uma série de trabalhos para fazer, por isso é um processo demorado.

ENTREVISTA 14

Nome: Paulo Sidnei Carreiro Ferraz

Cargo: Chefe do escritório regional do Paraná e Santa Catarina da extinta RFFSA⁵⁹

Lugar: Instituto de Engenharia do Paraná – Curitiba/PR

Data: 14/03/2014

Duração: 1h 26min.

O entrevistado afirmou que o plano escolhido pelo BNDES foi modificado durante o processo desestatização da RFFSA. Com isso, a decisão foi contratar uma empresa para levantar o patrimônio da Rede, porém esta não tinha capacidade

⁵⁹ O entrevistado salientou que no período que trabalhou na RFFSA ocupou vários cargos na empresa.

técnica. A escolha resultou na venda de parte dos bens e a outra foi arrendada para as concessionárias.

A classificação feita pela PLANSUL – empresa contratada para o trabalho técnico – deixou um mesmo bem dividido quanto a sua operacionalidade. Essa classificação dificultou a destinação dos imóveis. Assim que a ALL recebeu a concessão ela demitiu 40% do efetivo.

Antes da privatização, o Banco Mundial fez investimentos nas ferrovias. Na Ferrovia Paranaguá-Curitiba foram ampliados os pátios, trocados os trilhos, reforçadas as pontes, foram instaladas novas oficinas, aquisição de novos equipamentos, treinamento de pessoal, informatização, fibra ótica, foi feita automatização de pátios, enfim, uma série de investimentos.

Com a demissão dos funcionários e com o foco de só trabalhar com os fluxos mais rentáveis, a ALL começou a fechar as estações e fechar os trechos que não eram rentáveis, isso não estava previsto em nenhum momento na RFFSA. A ALL tinha a prerrogativa de desvincular os bens, porém, nesse período, os bens que não estavam sendo utilizados se deterioraram e a RFFSA não os aceitou. Assim, os bens poderiam ser reparados, substituídos ou indenizados, mas a concessionária não aceitou nenhuma dessas condições.

APÊNDICE E – Fotografias da estrada de ferro Paranaguá-Curitiba

FOTOGRAFIA 43 – CAIXA D'ÁGUA NO ENTORNO DA ESTAÇÃO DE BANHADO



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Agosto de 2013.

FOTOGRAFIA 44 – CAIXA D'ÁGUA NO ENTORNO DA ESTAÇÃO DE BANHADO



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

FOTOGRAFIA 45 – ENTULHOS ABANDONADOS PRÓXIMO A ESTAÇÃO DE MARUMBI



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

FOTOGRAFIA 46 – PLACA DE RECONHECIMENTO DA ESTRADA DE FERRO PARANAGUÁ-CURITIBA COMO MEMÓRIA DA ENGENHARIA BRASILEIRA



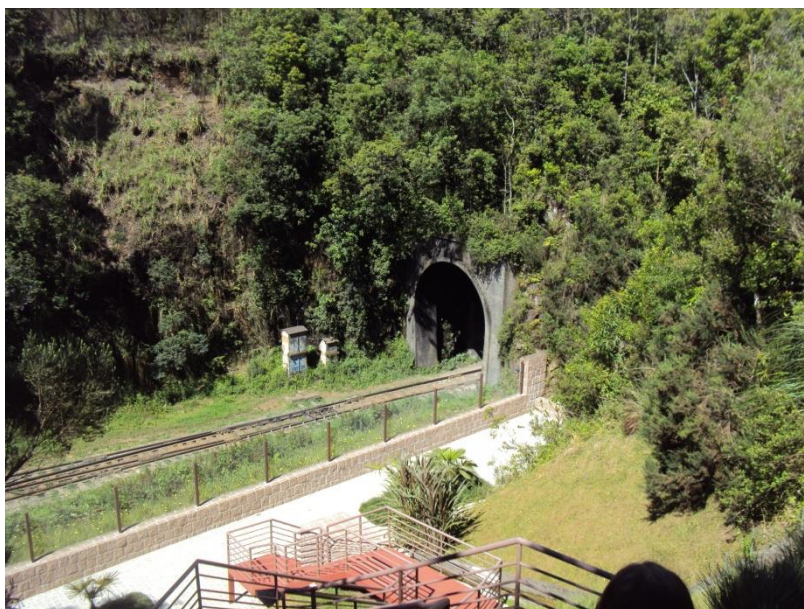
Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013.

FOTOGRAFIA 47 – MONUMENTO NO MIRANTE DO CADEADO



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Outubro de 2013

FOTOGRAFIA 48 – TÚNEL PRÓXIMO DA ESTAÇÃO DE ROÇA NOVA



Fonte: CASTRO, W. R.
Data: Novembro de 2013.

ANEXO A – Contrato de concessão da América Latina Logística ALL

CONTRATO DE CONCESSÃO QUE ENTRE SI CELEBRAM
A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DO MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES, E A EMPRESA FERROVIA SUL-
ATLÂNTICO S.A., PARA A EXPLORAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO DO SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA NA MALHA
SUL.

A UNIÃO, doravante denominada simplesmente CONCEDENTE, por intermédio do MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, inscrito no CGC/MF sob o nº 37.115.342/0001-67, sito na Esplanada dos Ministérios, bloco "R", neste ato representado por seu Ministro de Estado, Interino, Alcides José Saldanha, e do outro lado a empresa FERROVIA SUL-ATLÂNTICO S.A., inscrita no CGC/MF sob o nº 01.258.944/0001-26, com sede na cidade de São Paulo, Rua Jorge Coelho nº 16, 12º andar, no Estado de São Paulo, doravante denominada simplesmente CONCESSIONÁRIA, neste ato representada por seus diretores, os Srs. José Paulo de Oliveira Alves, brasileiro, casado, engenheiro, portador do RG nº 1.881.763 - IEP e do CPF nº 028.347.587-00, residente e domiciliado no Rio de Janeiro/RJ, e Paulo Cezar Castello Branco Chaves de Aragão, brasileiro, divorciado, advogado, portador do RG nº 103878-OAB/SP e do CPF nº 174.204.407-78, residente e domiciliado no Rio de Janeiro/RJ; cujos poderes decorrem do artigo 20 do seu Estatuto Social, e, na qualidade de titulares das ações representativas do controle acionário da CONCESSIONÁRIA, os Srs. Paulo Cezar Castello Branco Chaves de Aragão, já qualificado, procurador da VARBRA S.A.; Marcelo Beltrão da Fonseca, brasileiro, casado, advogado, portador do RG nº 62.974-OAB e do CPF nº 823.423.427-72, residente e domiciliado no Rio de Janeiro/RJ, procurador da RAILTEX INTERNATIONAL HOLDINGS, INC.; Alexandre Behring Costa, brasileiro, solteiro, engenheiro, portador do RG nº 06.731.028-4-IEP e do CPF nº 938.551.687-68, residente e domiciliado em São Paulo/SP, procurador da RALPH PARTINERS I; Riccardo Arduini, brasileiro, casado, engenheiro, portador do RG nº 3.812.723-SSP/SP e do CPF nº 066.751.668-91, residente e domiciliado em São Paulo/SP, sócio-gerente da JUDORI, ADMINISTRAÇÃO, EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA.; Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira, brasileiro, casado, economista, portador do RG nº 159.072-SSP/DF e do CPF nº 066.814.761-04, residente e domiciliado no Rio de Janeiro/RJ, diretor-presidente da INTERFÉRREA S.A.- SERVIÇOS FERROVIÁRIOS E INTERMODAIS, doravante denominados simplesmente INTERVENIENTES, celebram o presente contrato, em decorrência do resultado da licitação pública, sob a modalidade de Leilão, realizada através do Edital nº PND/A-08/96/RFFSA, em 21 DE OUTUBRO DE 1996, no âmbito do Programa Nacional de Desestatização, regido pela Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e suas alterações, dentro do processo de desestatização do referido serviço público prestado, até a presente data, pela Rede Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A.).

(Fls. 2 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

DO FUNDAMENTO JURÍDICO - O presente contrato decorre de licitação sob a modalidade de leilão, nos termos da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e reger-se-á pelas Leis ns. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 9.074, de 07 de julho de 1995, pelo Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996, pelas normas regulamentares pertinentes e pelo edital de licitação e seus anexos.

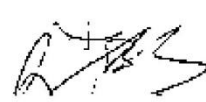
CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

O presente contrato tem por objeto a **CONCESSÃO** para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga da **MALHA SUL**, constituída pelas atuais Superintendências Regionais de Curitiba (SR-5) e Porto Alegre (SR-6), da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, à **CONCESSIONÁRIA**, outorgada pelo Decreto de 21 de fevereiro de 1997, conforme descrição constante do Anexo I deste contrato.

Parágrafo 1º- Para esse fim, serão transferidos à **CONCESSIONÁRIA**, por parte da RFFSA, os bens operacionais de sua propriedade afetos à atual prestação do serviço concedido, através de contrato de arrendamento que ficará vinculado a este instrumento, de tal forma que nele se refletirão todas as alterações que a **CONCESSÃO** vier a sofrer.

Parágrafo 2º- A **CONCESSIONÁRIA** terá como objeto social a exploração do transporte ferroviário de carga, sendo-lhe vedadas quaisquer outras atividades de natureza empresarial, inclusive operações financeiras com seus acionistas controladores, diretos ou indiretos, ou com empresas em que os mesmos tenham participação direta ou indireta, salvo aquelas atividades que estiverem associadas à prestação do serviço público, seu objeto social, ou projetos associados, desde que sejam contabilizadas em separado em contas específicas, sempre com prévia autorização da **CONCEDENTE**, tais como:

- a) utilização da faixa de domínio para instalação de linhas afetas a sistemas de transmissão de dados, voz, texto, imagem e similares;
- b) exploração comercial, inclusive para propaganda, de espaços disponíveis nos imóveis operacionais;
- c) prestação de serviços de consultoria técnica;
- d) instalação e exploração de terminais intermodais;
- e) exploração de projetos imobiliários com aproveitamento de imóveis operacionais.

(Fis. 3 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

Parágrafo 3º - A CONCEDENTE poderá, em cada caso, fixar um valor a ser pago pela CONCESSIONÁRIA, entre 3% (três por cento) e 10 % (dez por cento) da receita líquida de atividade autorizada, nos termos do Parágrafo Segundo desta Cláusula, distribuído da seguinte forma: 5% (cinco por cento) para a UNIÃO e 95% (noventa e cinco por cento) para a RFFSA. O valor a ser pago será fixado pela CONCEDENTE, em cada caso, em função da natureza e da rentabilidade da atividade.

Parágrafo 4º - Quando a solicitação para exploração das atividades ressalvadas no Parágrafo 2º desta cláusula envolver o uso de bem arrendado da RFFSA, esta participará das negociações entre a CONCESSIONÁRIA e a CONCEDENTE.

CLÁUSULA SEGUNDA - DA DURAÇÃO DA CONCESSÃO

A presente CONCESSÃO terá duração de 30 anos, contados a partir da publicação do presente contrato, nos termos da Cláusula Vigésima Primeira.

CLÁUSULA TERCEIRA - DA PRORROGAÇÃO DO CONTRATO

Em havendo interesse manifesto de ambas as partes, o presente contrato poderá ser prorrogado até o limite máximo total de 30 anos, a exclusivo critério da CONCEDENTE.

Parágrafo 1º - Até 60 meses antes do termo final do prazo contratual, a CONCESSIONÁRIA deverá manifestar seu interesse na prorrogação contratual, encaminhando pedido à CONCEDENTE que decidirá, impreterivelmente, sobre o pedido até 36 meses antes do término deste contrato.

Parágrafo 2º - A CONCESSIONÁRIA poderá pleitear a prorrogação da CONCESSÃO desde que não tenha sido reincidente em condenação administrativa ou judicial por abuso de poder econômico e tenha atingido e mantido a prestação de serviço adequado.

Parágrafo 3º - A partir da manifestação de interesse da CONCESSIONÁRIA, verificada sua conveniência e oportunidade pela CONCEDENTE, esta definirá as condições técnico-administrativas e econômico-financeiras necessárias à prorrogação do contrato.

CLÁUSULA QUARTA - DO PAGAMENTO

A CONCESSIONÁRIA pagará pela CONCESSÃO a importância de R\$ 10.330.000,00 (dez milhões e oitocentos e trinta mil reais), equivalente a 5% (cinco por cento) do lance vencedor

(Fls. 4 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

do leilão, conforme estabelecido no Edital nº PND/A-08/96/RFFSA, efetivando os respectivos pagamentos de acordo com as instruções recebidas da CONCEDENTE.

4.1 - DA PRIMEIRA PARCELA

A CONCEDENTE declara já ter recebido o valor de R\$ 4.510.000,00 (quatro milhões e quinhentos e dez mil reais), equivalente a 5% (cinco por cento) da primeira parcela do lance vencedor do leilão, pago à vista quando da liquidação financeira do Leilão, que conferiu e achou certo, do qual dá à CONCESSIONÁRIA plena e irrevogável quitação.

4.2 - DAS PARCELAS TRIMESTRAIS

O saldo não liquidado do lance vencedor do leilão será pago em 112 (cento e doze) parcelas trimestrais no valor de R\$ 232.500,00 (duzentos e trinta e dois mil e quinhentos reais) cada uma.

As parcelas sofrerão reajuste, de acordo com a legislação aplicável, pela variação do IGP-DI da Fundação Getúlio Vargas, e, no caso de sua extinção, pelo índice que a CONCEDENTE indicar para o reajuste das tarifas, tomada como data base a do vencimento da primeira parcela.

O vencimento da segunda parcela será no dia 15 (quinze) do mês seguinte ao encerramento do período de carência de 2 (dois) anos, contados da data do vencimento da primeira parcela, e o de cada uma das 111 (cento e onze) parcelas restantes, sucessivamente, no dia 15 (quinze) do primeiro mês de cada trimestre contado da data do vencimento da segunda parcela.

CLÁUSULA QUENTA - DA QUALIDADE DO SERVIÇO

5.1. DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

A CONCESSIONÁRIA deverá atingir, nos cinco primeiros anos, os níveis mínimos de produção anual abaixo discriminados, devendo prover os investimentos necessários ao atingimento de tais metas:

- 8,0 bilhões de toneladas.kilômetro úteis no primeiro ano;
- 8,8 bilhões de toneladas.kilômetro úteis no 2º ano;
- 9,7 bilhões de toneladas.kilômetro úteis no 3º ano;
- 10,7 bilhões de toneladas.kilômetro úteis no 4º ano; e
- 11,7 bilhões de toneladas.kilômetro úteis no 5º ano.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

(Fls. 5 do Contrato de Concessão da Malha Sul),

Parágrafo Único - A CONCEDENTE estabelecerá novas metas anuais de produção de transporte que deverão ser pactuadas com a CONCESSIONÁRIA para cada quinquênio subsequente. Para servir de subsídio ao estabelecimento de tais metas, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à CONCEDENTE as projeções de demanda de transporte ferroviário, devidamente consubstanciadas por estudos específicos de mercado.

5.2 - DA SEGURANÇA DO SERVIÇO

A CONCESSIONÁRIA obedecerá às normas de segurança vigentes para a prestação do serviço objeto da CONCESSÃO e para a operação e a manutenção dos ativos a ela vinculados.

A segurança do serviço oferecido será avaliada precipuamente pela frequência da ocorrência de acidentes, medida pelo seguinte índice: número de acidentes/milhão de trens.quilômetro.

Parágrafo 1º - Para apuração do índice de segurança, serão considerados:

- número total anual de acidentes apurado de acordo com as normas NDSE 004 e NDSE 005, da RFFSA, conceituados e classificados de acordo com a norma NDSE 001, também da RFFSA; e
- o total de trens.quilômetro, por ano, de todos os tipos (carga, mistos, serviço e passageiros).

Parágrafo 2º - A CONCESSIONÁRIA deverá atingir as seguintes metas mínimas de redução do número de acidentes, tendo como referência o índice de 80 acidentes/milhão de trens.quilômetro registrado na MALHA SUL em 1995, de acordo com o critério estabelecido no parágrafo primeiro desta cláusula, devendo prover os investimentos necessários ao atingimento de tais metas:

- 5% até ao final do 2º ano;
- 15% no 3º ano;
- 30% no 4º ano; e
- 40% no 5º ano.

Parágrafo 3º- A CONCEDENTE estabelecerá novas metas anuais, pactuadas com a CONCESSIONÁRIA, relativas à segurança do serviço por ela oferecido, para cada quinquênio subsequente.

01

02

(Fls. 6 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

CLÁUSULA SEXTA - DO ACOMPANHAMENTO DO SERVIÇO CONCEDIDO

A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer regularmente à CONCEDENTE as informações de caráter estatístico relativas ao seu desempenho. As informações e as respectivas periodicidades estão definidas no Anexo II deste contrato.

CLÁUSULA SÉTIMA - DAS TARIFAS

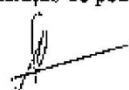
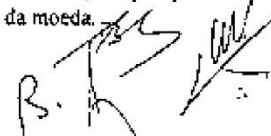
A tarifa é o valor cobrado pelo transporte ferroviário de uma unidade de carga da estação de origem à estação de destino.

- Parágrafo 1º - A CONCESSIONÁRIA poderá cobrar, pela prestação do serviço, as tarifas de seu interesse comercial, respeitados os limites máximos das tarifas de referência homologadas pela CONCEDENTE, conforme tabela constante do Anexo III deste contrato. O limite mínimo das tarifas não poderá ser inferior aos custos variáveis de longo prazo.
- Parágrafo 2º - As operações acessórias necessárias à prestação do serviço, tais como carga, descarga, transbordo, guarda de produto e outras, serão remuneradas pela cobrança ao usuário de taxas adicionais, estabelecidas pela CONCESSIONÁRIA, que não constituirão fonte de receita alternativa.
- Parágrafo 3º - Os valores das tarifas de referência constantes do anexo citado são reconhecidos pela CONCESSIONÁRIA como suficientes para a adequada prestação do serviço concedido e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro deste contrato.
- Parágrafo 4º - A tarifa para o usuário com elevado grau de dependência do transporte ferroviário será estabelecida através de contrato voluntário; caso não haja acordo, o usuário poderá solicitar à CONCEDENTE a fixação de tarifa específica, que leve em consideração os custos operacionais envolvidos.

CLÁUSULA OITAVA - DO REAJUSTE E REVISÃO DAS TARIFAS

8.1 - DO REAJUSTE

A CONCEDENTE reajustará o valor das tarifas de referência, considerada a data base de 09 de outubro de 1996, na forma da lei, pela variação do IGP-DI, da Fundação Getúlio Vargas e, no caso de sua extinção, pelo índice que a CONCEDENTE indicar para o reajuste das tarifas, com a finalidade de restaurar o equilíbrio econômico-financeiro deste contrato, sempre que o mesmo venha a ser quebrado em razão da alteração do poder aquisitivo da moeda.

(Fls. 7 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

8.2 - DA REVISÃO

“Sem prejuízo do reajuste referido em 8.1, as tarifas de referência poderão ser revistas, para mais ou para menos, caso ocorra alteração justificada de mercado e/ou de custos, de caráter permanente, que modifique o equilíbrio econômico-financeiro deste contrato, por solicitação da CONCESSIONÁRIA, a qualquer tempo, ou por determinação da CONCEDENTE, a cada cinco anos.

CLÁUSULA NONA - DAS OBRIGAÇÕES DAS PARTES

São obrigações das partes:

9.1 - DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA:

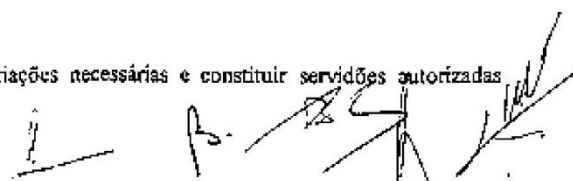
- I) Manter em dia o inventário e registro dos bens vinculados à CONCESSÃO;
- II) Prestar contas da gestão do serviço à CONCEDENTE e aos usuários, nos termos do item XV desta Cláusula e da Cláusula Décima Segunda;
- III) Manter programas de treinamento de pessoal e de busca permanente de qualidade na prestação do serviço adequado;
- IV) Manter pessoal técnico e administrativo, próprio ou de terceiros, legalmente habilitado e em número suficiente para a prestação do serviço adequado;
- V) Adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente causados pelo empreendimento, observada a legislação aplicável e as recomendações da CONCEDENTE específicas para o setor de transporte ferroviário;
- VI) Recolher aos cofres públicos todos os tributos e contribuições incidentes sobre suas atividades e sobre os bens a elas vinculados;
- VII) Usar o Sistema de Gerenciamento Operacional (SIGO), desenvolvido e utilizado pela RFFSA, por um prazo mínimo de 3 (três) anos, mediante condições operacionais a serem avençadas entre as partes, visando assegurar a integração do Sistema Ferroviário Nacional;
- VIII) Prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas;





(Fls. 3 do Contrato de Concessão da Malha Snd).

- IX) Cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis à ferrovia;
- X) Promover a reposição de bens e equipamentos vinculados à CONCESSÃO, bem como a aquisição de novos bens, de forma a assegurar prestação de serviço adequado;
- XI) Pagar as indenizações decorrentes da execução de obras, serviços e atividades necessárias à exploração da CONCESSÃO;
- XII) Participar, quando solicitada, do planejamento setorial visando à elaboração dos planos de expansão do Sistema Nacional de Viação;
- XIII) Manter os seguros de responsabilidade civil e de acidentes pessoais, compatíveis com suas responsabilidades para com a CONCEDENTE, os usuários e para com terceiros;
- XIV) Zelar pela integridade dos bens vinculados à CONCESSÃO, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à CONCEDENTE ou a nova CONCESSIONÁRIA;
- XV) Apresentar relatório anual, com as demonstrações financeiras, prestando contas do serviço concedido, bem como fornecer informações aos órgãos governamentais competentes nos prazos estabelecidos;
- XVI) Dar, anualmente, conhecimento prévio à CONCEDENTE de plano trienal de investimentos para atingimento dos parâmetros de segurança da operação da ferrovia e das demais metas de desempenho estabelecidas na Cláusula Quinta, a contar da data de assinatura deste contrato. Esses planos deverão indicar os projetos, seus custos e o cronograma de implantação, demonstrando os investimentos realizados no ano anterior. O primeiro plano deverá ser apresentado no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados a partir da assinatura deste contrato;
- XVII) Averbar no Livro de Registro de Ações Nominativas, à margem dos registros das ações vinculadas à composição do controle acionário da CONCESSIONÁRIA de propriedade dos INTERVENIENTES e dos seus sucessores, o seguinte termo: "Estas ações não podem ser oneradas, cedidas ou transferidas, a qualquer título, sem a prévia concordância por escrito da CONCEDENTE";
- XVIII) Promover as desapropriações necessárias e constituir servidões autorizadas pela CONCEDENTE;

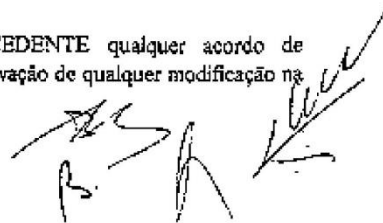


(Fls. 9 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

- XIX) Prestar todo o apoio necessário aos encarregados da fiscalização da CONCEDENTE, garantindo-lhes livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações vinculadas à CONCESSÃO, bem assim o exame de todos os assentamentos gráficos, registros e documentos contábeis, demais documentos e sistemas de informações, concernentes à prestação dos serviços concedidos;
- XX) Assegurar, a qualquer operador ferroviário, durante a vigência do presente contrato, a passagem de até 2 (dois) pares de trens de passageiros, por dia, em trechos com densidade anual de tráfego mínima de 1.500.000 TKU/km;
- XXI) Cumprir e fazer cumprir os tratados, acordos e demais atos internacionais vigentes, no tocante ao transporte ferroviário;
- XXII) Garantir tráfego mútuo ou, no caso de sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores de transporte ferroviário, mediante a celebração de contrato, dando conhecimento de tais acordos à CONCEDENTE no prazo de 30 (trinta) dias. Serão definitivas as exigências que a CONCEDENTE venha a fazer com relação às cláusulas de tais contratos referentes ao controle do abuso de poder econômico e à segurança do tráfego ferroviário;
- XXIII) Manter as condições de segurança operacional da ferrovia de acordo com as normas em vigor;
- XXIV) Manter a continuidade do serviço concedido, salvo interrupção emergencial causada por caso fortuito ou força maior, comunicando imediatamente a ocorrência de tais fatos à CONCEDENTE;
- X XV) Submeter previamente à CONCEDENTE as propostas de emissão de títulos e valores mobiliários, bem como os contratos concernentes à aquisição e incorporação de empresas, que possam influir na composição do controle acionário;
- XXVI) Sub-rogar-se nos direitos e obrigações, aí incluídos os certificados de crédito de fretes futuros, decorrentes dos contratos relacionados no Anexo IV deste contrato e dos contratos referidos no parágrafo quarto da Cláusula Primeira do Contrato Regulador da Transição;
- XXVII) Submeter à aprovação prévia da CONCEDENTE qualquer acordo de acionistas e suas alterações, bem como a efetivação de qualquer modificação na composição de seu controle acionário;







(Fls. 10 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

XXVIII) Abster-se de efetuar em seus livros sociais quaisquer registros que importem na oneração, na cessão ou transferência, a qualquer título, das ações vinculadas à composição do controle acionário da CONCESSIONÁRIA, de propriedade dos INTERVENIENTES e seus sucessores, sem a prévia concordância por escrito da CONCEDENTE, enquanto não for extinta a CONCESSÃO;

XXIX) Cumprir todas as obrigações estabelecidas no contrato de Arrendamento;

XXX) Prover todos os recursos necessários à exploração da CONCESSÃO por sua conta e risco exclusivos;

XXXI) Cumprir e fazer cumprir o Regulamento dos Transportes Ferroviários - RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996;

9.2 - DAS OBRIGAÇÕES DA CONCEDENTE

I) Regularizar os serviços concedidos e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

II) Aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;

III) Intervir para garantir a prestação do serviço adequado;

IV) Extinguir a CONCESSÃO nos casos previstos neste contrato;

V) Homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas;

VI) Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas do presente contrato;

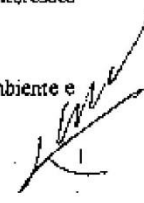
VII) Zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar as queixas e reclamações dos usuários;

VIII) Declarar de utilidade pública, para fins de desapropriação, os bens que venham a ser necessários à CONCESSÃO;

IX) Estimular a formação de associações de usuários para a defesa de interesses relativos aos serviços; e

X) Estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio ambiente e conservação.



(Fls. 11 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

9.3 - DAS OBRIGAÇÕES DOS INTERVENIENTES

- I) Os INTERVENIENTES declaram que estão de acordo com as cláusulas e condições estabelecidas neste contrato, que se obrigam a cumprir e fazer cumprir, bem como as normas legais e regulamentares pertinentes à prestação do serviço público de transporte ferroviário concedido, obrigando-se também a prover todos os recursos financeiros indispensáveis para que a empresa realize os investimentos necessários à manutenção e ao aperfeiçoamento deste serviço, sempre visando o atendimento adequado aos usuários.
- II) Os INTERVENIENTES se obrigam a celebrar acordo de acionistas, nos termos da lei, vedando a transferência, a cessão ou a alienação por qualquer forma ou título, direta ou indireta, gratuita ou onerosa, total ou parcial, das suas ações vinculadas à composição do controle acionário da CONCESSIONÁRIA e/ou direitos de subscrição e/ou bonificação distribuída a qualquer título, sem a prévia e expressa concordância da CONCEDENTE.
- III) Na hipótese de transferência de ação integrante do controle acionário da CONCESSIONÁRIA, o novo titular da ação firmará, no ato de assinatura do Termo de Transferência, declaração, em duas vias, de que conhece e se obriga a cumprir e fazer cumprir todas as cláusulas e condições deste contrato, ficando uma via com a CONCEDENTE e a outra com a CONCESSIONÁRIA, que a averbará no Livro de Registro de Ações Nominativas, à margem do respectivo registro.

CLÁUSULA DÉCIMA - DOS DIREITOS DA CONCESSIONÁRIA

São direitos da CONCESSIONÁRIA:

- I) Construir ramais, variantes, pátios, estações, oficinas e demais instalações, bem como proceder a retificações de traçados para a melhoria e/ou expansão dos serviços da malha objeto deste contrato, sempre com prévia autorização da CONCEDENTE, que se manifestará a respeito no prazo de 90 (noventa) dias;
- II) Ampliar a prestação do serviço concedido mediante a participação em projetos públicos ou privados que visem promover o desenvolvimento sócio-econômico da área onde se situa a malha objeto desta CONCESSÃO;
- III) Dar, em garantia de eventuais contratos de financiamento destinados a prover a recuperação, a conservação, a ampliação ou a modernização da ferrovia, bens de sua propriedade vinculados ao transporte ferroviário, bem como os direitos emergentes da CONCESSÃO até o limite que não comprometa a continuidade da prestação do serviço, com autorização prévia da CONCEDENTE;

(Fls. 12 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

- IV) Receber dos usuários, inclusive das administrações públicas federal, estadual ou municipal, direta e indireta, o pagamento de todos os serviços que lhe forem requisitados, obedecidas as tarifas de referência homologadas, com exceção, tão somente, do transporte gratuito dos prepostos da CONCEDENTE, quando em fiscalização do serviço concedido ou na realização de pericia em qualquer item do conjunto ferroviário e demais casos previstos em lei;
- V) Ter preservado o equilíbrio econômico-financeiro deste contrato de CONCESSÃO;
- VI) Sem prejuízo de sua responsabilidade, a CONCESSIONÁRIA poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido;
- VII) Desenvolver sistema próprio de gerenciamento operacional que permita a integração do Sistema Ferroviário Nacional, a ser aprovado pela CONCEDENTE, hipótese em que poderá ser revisto o prazo previsto no inciso VII, do item 9.1, da Cláusula Nona. Os softwares implantados durante o período de CONCESSÃO serão de propriedade intelectual da CONCEDENTE; e
- VIII) Ser indenizada pela CONCEDENTE, quando da extinção da CONCESSÃO, nos termos da Cláusula Décima Sexta deste contrato.

CLÁUSULA DÉCIMA-PRIMEIRA - DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

São direitos e obrigações dos usuários:

- I) Receber serviço adequado;
- II) Receber da CONCEDENTE e da CONCESSIONÁRIA informações para defesa de interesses individuais e coletivos;
- III) Obter e utilizar o serviço, observadas as normas da CONCEDENTE;
- IV) Levar ao conhecimento da CONCEDENTE e da CONCESSIONÁRIA as irregularidades de que tenham ciência, referentes ao serviço prestado;
- V) Comunicar à CONCEDENTE os atos ilícitos praticados pela CONCESSIONÁRIA na prestação dos serviços; e
- VI) Zelar pelo serviço público que lhe é prestado.

(Fls. 13 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

CLÁUSULA DÉCIMA-SEGUNDA - DA FISCALIZAÇÃO

A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico da CONCEDENTE ou por entidade com ela conveniada. Periodicamente, de acordo com norma regulamentar a ser estabelecida, será efetuada fiscalização por comissão composta de representantes da CONCEDENTE, da CONCESSIONÁRIA e dos usuários.

Parágrafo 1º - A ação de fiscalização da CONCEDENTE abrangerá também os contratos e acordos firmados pela CONCESSIONÁRIA.

Parágrafo 2º - Para efeito do disposto nesta cláusula, a CONCESSIONÁRIA se obriga a:

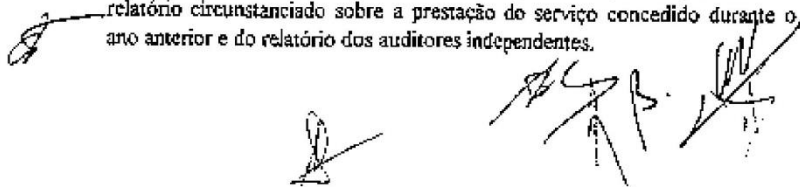
- I) Remeter, até 28 de fevereiro de cada ano, os dados estatísticos correspondentes ao ano anterior relativos à exploração do transporte ferroviário;
- II) Fornecer dentro dos prazos que lhe forem assimilados, quaisquer informações requisitadas; e
- III) Atender aos regulamentos e instruções relacionados à fiscalização técnica, comercial, contábil e econômico-financeira.

Parágrafo 3º - Sem prejuízo das sanções previstas, a CONCEDENTE poderá determinar reparações, melhoramentos, substituições e modificações, bem como a execução de medidas de emergência ou providências necessárias à normalização do serviço, estabelecendo prazos para sua realização.

Parágrafo 4º - A CONCESSIONÁRIA adotará, por um período mínimo de três exercícios, o Plano de Contas em vigor na RFFSA, devendo registrar e apurar, separadamente, os investimentos, os custos e os resultados decorrentes da exploração do serviço concedido.

Parágrafo 5º - A CONCESSIONÁRIA deverá manter regularmente escriturados, em moeda nacional, os seus registros e arquivos, de maneira a possibilitar a inspeção permanente da CONCEDENTE.

Parágrafo 6º - A CONCESSIONÁRIA encaminhará à CONCEDENTE, até 30 de abril de cada ano, suas demonstrações financeiras publicadas, acompanhadas de relatório circunstanciado sobre a prestação do serviço concedido durante o ano anterior e do relatório dos auditores independentes.



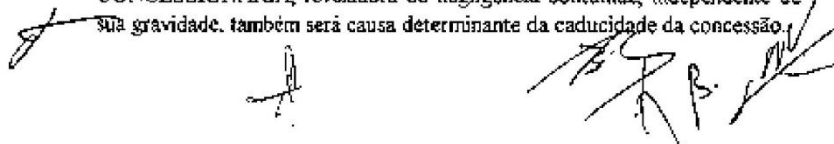
(Fls. 14 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

Parágrafo 7º - Anualmente, até 30 de junho, a CONCEDENTE comunicará à CONCESSIONÁRIA o resultado de sua análise da prestação do serviço no ano anterior.

CLÁUSULA DÉCIMA-TERCEIRA - DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

A CONCESSIONÁRIA se obriga a atender às determinações da CONCEDENTE ou dos prepostos conveniados quanto ao fornecimento de meios para que os usuários efetuem suas reclamações. Esses meios, representados por documentos e procedimentos, serão aprovados pela CONCEDENTE.

- Parágrafo 1º - Quando verificada pela fiscalização qualquer infração cometida pela CONCESSIONÁRIA às cláusulas deste contrato, será lavrado auto de infração em duas vias, conforme modelo a ser estipulado pela CONCEDENTE, no qual será tipificada a falta cometida. A primeira via será retida pela CONCEDENTE e a segunda via entregue à CONCESSIONÁRIA ou remetida por via postal, na modalidade de aviso de recebimento, endereçando-a ao seu representante legalmente constituído.
- Parágrafo 2º - A CONCEDENTE, com base no auto de infração, advertirá ou multará a CONCESSIONÁRIA, de acordo com a natureza da infração, fazendo-o diretamente ou remetendo o documento por via postal na modalidade de aviso de recebimento.
- Parágrafo 3º - A CONCESSIONÁRIA terá 15 (quinze) dias úteis para pagar as multas, excluído o dia do recebimento da autuação e incluído o último dia.
- Parágrafo 4º - O não pagamento de multas no prazo implicará o adicional de 10% (dez por cento) do seu valor acrescido de juros de mora de 1% ao mês.
- Parágrafo 5º - A reiteração da infração dentro de um período de 120 dias implicará a duplicação do valor da multa.
- Parágrafo 6º - O pagamento de multa não desobriga a CONCESSIONÁRIA de corrigir as faltas que lhes deram origem.
- Parágrafo 7º - A aplicação das penalidades previstas neste contrato dar-se-á sem prejuízo da responsabilidade civil ou penal.
- Parágrafo 8º - A inadimplência reiterada das obrigações contratuais por parte da CONCESSIONÁRIA, reveladora de negligência contumaz, independente de sua gravidade, também será causa determinante da caducidade da concessão.

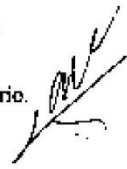


(Fls. 15 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

- Parágrafo 9º - A CONCEDENTE baixará normas complementares dos procedimentos necessários à efetivação do pagamento das multas.
- Parágrafo 10º - Contra as multas aplicadas, a CONCESSIONÁRIA terá direito a pedido de reconsideração, após o pagamento da respectiva multa, observado um prazo máximo de até 30 dias a contar do recebimento da autuação.
- Parágrafo 11º - Caso a CONCEDENTE não se manifeste no prazo de 60 dias, o valor da multa será devolvido à CONCESSIONÁRIA.
- Parágrafo 12º - Caberá, ainda, recurso à instância superior.
- Parágrafo 13º - A CONCESSIONÁRIA sofrerá advertência quando infringir qualquer das obrigações do Grupo I, descrito a seguir:
- Incisos I, II e III do Item 9.1 da Cláusula Nona.
- Parágrafo 14º - A CONCESSIONÁRIA sofrerá advertência ou será multada quando infringir qualquer das obrigações do Grupo II, descrito a seguir:
- Incisos IV a VII e IX a XVIII do Item 9.1 da Cláusula Nona.
- Parágrafo 15º - A CONCESSIONÁRIA será multada quando infringir qualquer das obrigações do Grupo III, descrito a seguir:
- Incisos XIX a XXI, XXIV a XXVI do Item 9.1 da Cláusula Nona.
- Parágrafo 16º - No caso de reincidência ou não solução de infração cometida, classificada no Grupo I, a CONCESSIONÁRIA ficará sujeita à multa estabelecida para o Grupo II.
- Parágrafo 17º - No caso de reincidência ou não solução de infração cometida, classificada nos Grupos II e III, a CONCESSIONÁRIA ficará sujeita à multa estabelecida para o Grupo III, aplicada em dobro.
- Parágrafo 18º - O valor básico unitário da multa será equivalente ao da maior parcela fixa dentre as tarifas de referência homologadas para a malha, expressa em reais por tonelada. Ficam estabelecidos os seguintes valores de multas:

 - Grupo II: 10.000 (dez mil) vezes o valor básico unitário

- Grupo III: 30.000 (trinta mil) vezes o valor básico unitário.

 B.  

(Fls. 16 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

Parágrafo 19º- Por infringência do inciso XXXI do item 9.1 da Cláusula Nona deste contrato serão aplicadas as penalidades prescritas no capítulo V do RTF.

CLÁUSULA DÉCIMA-QUARTA - DA INTERVENÇÃO

A CONCEDENTE poderá intervir na CONCESSÃO para assegurar a prestação do serviço concedido, bem assim para fazer cumprir as cláusulas contratuais, normas regulamentares e legais.

Parágrafo 1º - A intervenção far-se-á por decreto da CONCEDENTE, que designará um interventor, o prazo da intervenção, os objetivos e limites da medida.

Parágrafo 2º - A intervenção deverá ser concluída no prazo de até 180 dias.

Cessada a intervenção, se não for extinta a CONCESSÃO, a administração do serviço deverá ser devolvida à CONCESSIONÁRIA, precedida de prestação de contas pelo interventor.

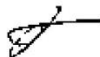
CLÁUSULA DÉCIMA-QUINTA - DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

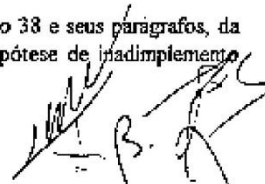
A CONCESSÃO se extinguirá com a concretização de um dos seguintes fatos:

- A) TÉRMINO DO PRAZO CONTRATUAL
- B) ENCAMPAÇÃO
- C) CADUCIDADE
- D) RESCISÃO
- E) ANULAÇÃO
- F) FALÊNCIA OU EXTINÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

Parágrafo 1º- Dar-se-á a encampação sempre que, durante o prazo da CONCESSÃO, o interesse público determinar a retomada da prestação do serviço pela CONCEDENTE, mediante determinação legal específica e com o pagamento prévio da indenização que for devida.

Parágrafo 2º - A caducidade ocorrerá nos casos previstos no Artigo 38 e seus parágrafos, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na hipótese de inadimplemento financeiro do contrato de arrendamento.





(Fls. 17 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

Parágrafo 3º - A rescisão ocorrerá por decisão condenatória irreversível proferida em processo judicial de iniciativa da CONCESSIONÁRIA, com fundamento em descumprimento das normas contratuais pela CONCEDENTE.

Parágrafo 4º - A anulação da licitação, decidida em processo administrativo ou judicial, será determinante da extinção da CONCESSÃO, com apuração dos débitos e indenizações recíprocas que forem devidas, sua compensação e liquidação do saldo.

Parágrafo 5º - Em qualquer dos casos de extinção da CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA manterá a continuidade da prestação dos serviços nas condições estipuladas neste contrato até a assunção dos mesmos pela CONCEDENTE.

Parágrafo 6º - Em quaisquer das hipóteses de extinção da CONCESSÃO de que trata esta cláusula, a CONCEDENTE estipulará os procedimentos e os meios para a assunção da prestação do serviço sem quebra de sua continuidade.

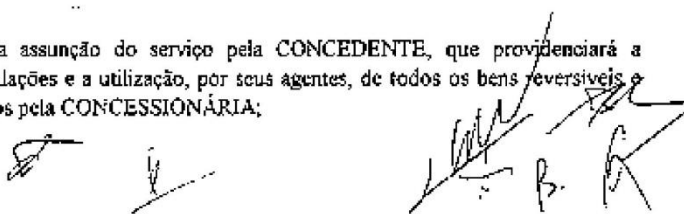
Parágrafo 7º - O ato que extinguir a CONCESSÃO será determinante do encerramento da relação jurídica nascida do presente contrato, mas os bens operacionais continuarão vinculados à prestação do serviço concedido, sem prejuízo dos direitos da RFFSA, a qual agirá de comum acordo com a CONCEDENTE visando a continuidade da prestação do serviço.

Parágrafo 8º - Na hipótese de que trata o parágrafo anterior, no mesmo procedimento para licitação de nova CONCESSÃO, será feita a licitação do arrendamento dos bens operacionais vinculados à prestação do serviço e que não sejam de propriedade da CONCEDENTE.

CLÁUSULA DÉCIMA-SEXTA - DA REVERSÃO E DA INDENIZAÇÃO

Com a extinção da CONCESSÃO, qualquer que seja a sua causa:

- I) Retornarão à CONCEDENTE todos os direitos e privilégios transferidos à CONCESSIONÁRIA, junto com os bens de propriedade da CONCESSIONÁRIA e aqueles resultantes de investimentos por esta efetivados em bens arrendados, declarados reversíveis pela CONCEDENTE por serem necessários à continuidade da prestação do serviço concedido;
- II) Haverá a imediata assunção do serviço pela CONCEDENTE, que providenciará a ocupação das instalações e a utilização, por seus agentes, de todos os bens reversíveis e dos bens arrendados pela CONCESSIONÁRIA;



(Fls. 18 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

- III) Os bens declarados reversíveis serão indenizados pela CONCEDENTE pelo valor residual do seu custo, apurado pelos registros contábeis da CONCESSIONÁRIA, depois de deduzidas as depreciações e quaisquer acréscimos decorrentes de reavaliação. Tal custo estará sujeito a avaliação técnica e financeira por parte da CONCEDENTE. Toda e qualquer melhoria efetivada na superestrutura da via permanente, descrita no Anexo V, não será considerada investimento para os fins deste contrato;
- IV) A CONCEDENTE procederá aos levantamentos e apurações dos valores residuais indenizáveis dos bens declarados reversíveis, fará as retenções e compensações cabíveis e as liquidações devidas, tudo nos termos da lei e do estabelecido neste contrato;
- V) Do valor da indenização que for devida à CONCESSIONÁRIA, a CONCEDENTE reterá todos os valores devidos pela CONCESSIONÁRIA à União, Estados, Distrito Federal, Municípios e RFFSA, a qualquer título, inclusive os débitos referentes a penalidades por infrações contratuais, legais e regulamentares, tributos e contribuições, para liquidação de tais débitos de acordo com os processos em andamento ou a serem instaurados;
- VI) A CONCEDENTE, a seu critério, poderá assumir contratos da CONCESSIONÁRIA que julgar convenientes à continuidade da prestação do serviço adequado, fazendo as compensações que forem cabíveis;
- VII) A CONCEDENTE, nos levantamentos de que trata o inciso IV acima, incluirá os inventários físicos dos bens reversíveis e dos bens arrendados da RFFSA, registrando seu estado de conservação, e reterá os valores necessários para a recuperação da degradação apresentada pelos referidos bens em decorrência de negligência da CONCESSIONÁRIA na sua manutenção.

CLÁUSULA DÉCIMA-SÉTIMA - DA ADMINISTRAÇÃO DO CONTRATO

As partes deverão avençar, por escrito, as rotinas e procedimentos necessários para a administração da execução do presente contrato.

As partes declaram que todos os assuntos pertinentes à execução do presente contrato serão conduzidos pelos executores a seguir nomeados, os quais poderão designar executores auxiliares, com especificações das tarefas da competência estrita de cada um, fazendo as necessárias comunicações prévias, por escrito:

- a) pela CONCEDENTE - o titular do órgão competente da União para assuntos de transporte ferroviário;
- b) pela CONCESSIONÁRIA - os seus diretores ;

(Fls. 19 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

c) pelos INTERVENIENTES - os procuradores da VARBRA S.A., da RAILTEX INTERNATIONAL HOLDINGS, INC e da RALPH PARTNERS I, o Diretor-Presidente da INTERFERREA S.A.- SERVIÇOS FERROVIÁRIOS E INTERMODAIS; e o sócio-gerente da JUDORI, ADMINISTRAÇÃO, EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA.

CLÁUSULA DÉCIMA-OITAVA - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

- I) A CONCESSÃO tem caráter de exclusividade da exploração e do desenvolvimento do transporte ferroviário de carga pela CONCESSIONÁRIA na faixa de domínio da MALHA SUL. A exclusividade não impedirá a travessia da faixa de domínio por outras vias, respeitadas as normas legais e as condições de operação da CONCESSIONÁRIA.
- II) A CONCEDENTE dará conhecimento à RFFSA, em tempo hábil, das alterações deste contrato, bem como de todos os fatos relevantes ligados ao seu andamento e execução que sejam de interesse da RFFSA, para a correspondente administração e execução do contrato de arrendamento.
- III) A CONCESSIONÁRIA somente poderá apresentar qualquer pleito se estiver em dia com todas as suas obrigações contratuais.
- IV) Compõem este contrato os seguintes anexos:
 - ANEXO I - Descrição da MALHA SUL
 - ANEXO II - Informações para o acompanhamento do serviço concedido
 - ANEXO III - Tarifas de referência homologadas
 - ANEXO IV - Relação de Contratos
 - ANEXO V - Descrição dos bens que integram a superestrutura da via permanente.

CLÁUSULA DÉCIMA-NONA - DO MODO AMIGÁVEL PARA SOLUÇÃO DE DIVERGÊNCIAS

Na hipótese de divergência na interpretação de qualquer disposição do presente contrato, a CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA formarão, em cada caso, uma comissão de três membros, com a missão de solucionar o conflito de modo amigável, no prazo que lhe for assinado, obrigando-se, desde logo, a acatar a solução. Para esse fim, a CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA indicarão, cada uma, um membro e, de comum acordo, um terceiro membro.

(Fls. 20 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

CLÁUSULA VIGÉSIMA - DA ALTERAÇÃO CONTRATUAL

Este contrato poderá sofrer alterações nos termos previstos nos artigos 57, 58 e 65 da Lei 8.666/93.

CLÁUSULA VIGÉSIMA-PRIMEIRA - DA VIGÊNCIA

O presente contrato entrará em vigor a partir do dia primeiro de março de 1997, ou da publicação de seu extrato no Diário Oficial da União, prevalecendo entre esses dois eventos o que por último ocorrer, com as despesas às expensas da CONCESSIONÁRIA.

CLÁUSULA VIGÉSIMA-SEGUNDA - DO FORO

As partes elegem de comum acordo, com exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, o foro da cidade de Brasília, Distrito Federal, para conhecer e dirimir as controvérsias que possam surgir da execução do presente contrato.

E, por assim estarem de acordo, as partes assinam o presente contrato em 4 vias, de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo indicadas.

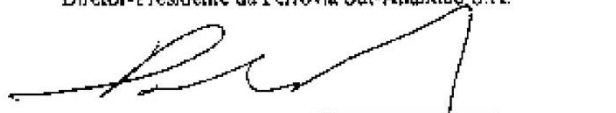
Brasília, 27 de fevereiro de 1997.

CONCEDENTE


ALCYDES JOSÉ SALDANHA
Ministro dos Transportes,
Interino

CONCESSIONÁRIA


JOSÉ PAULO DE OLIVEIRA ALVES
Diretor-Presidente da Ferrovia Sul-Atlântico S.A.


PAULO CEZAR CASTELLO BRANCO C. ARAGÃO
Diretor da Ferrovia Sul-Atlântico S.A.

(Figs. 21 do Contrato de Concessão da Malha Sul).

INTERVENIENTES


PAULO CEZAR CASTELLO BRANCO C. ARAGÃO
 Procurador da VARBRA S.A.

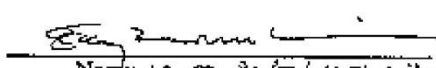

MARCELO BELTRÃO DA FONSECA
 Procurador da RAILTEX


ALEXANDRE BEHRING COSTA
 Procurador da RALPH PARTNERS I


RICCARDO ARDUINI
 Sócio-gerente da JUDORI


BERNARDO JOSÉ F. G. DE OLIVEIRA
 Diretor-Presidente da INTERFÉRREA S.A.

TESTEMUNHAS:


 Nome: CARLA RAISSE MONTE SILVA
 CIC: 005.991.667-20


 Nome: RAMONDA ALVES DE SOUSA
 CIC: 024.415.195-49

ANEXO B – Contrato de arrendamento dos bens para a América Latina
Logística ALL



CONTRATO Nº 005/97

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A

e

FERROVIA SUL ATLÂNTICO S/A

Contrato de Arrendamento



CONTRATO DE ARRENDAMENTO DE BENS VINCULADOS À PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO OBJETO DA CONCESSÃO OUTORGADA PELA UNIÃO FEDERAL ATRAVÉS DO DECRETO DE 21 DE FEVEREIRO DE 1997, PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO DO DIA 24 DE FEVEREIRO DE 1997, QUE ENTRE SI CELEBRAM A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A (RFFSA) e a FERROVIA SUL ATLÂNTICO S.A.

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A - RFFSA, a seguir designada **RFFSA**, ou **ARRENDADORA** inscrita no CGC/MF sob o nº 33.613.332/0001-09, com sede na cidade do Rio de Janeiro - RJ, na Praça Procópio Ferreira 86, neste ato representada por seu Presidente **ISAAC POPOUTCHI**, carteira de identidade nº 4.134.199, expedida pela SSP/SP, CPF nº 243.397.688-04 e por seu Diretor de Reestruturação e Negócios **JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE**, carteira de identidade nº 440.684, expedida pela SSP/MG, CPF nº 694.826.917-68 e a empresa **FERROVIA SUL ATLÂNTICO S.A.**, a seguir designada **ARRENDATÁRIA**, inscrita no CGC/MF sob o nº 01.258.944/0001-26, com sede na cidade de São Paulo - SP, na Rua Jorge Coelho nº 16 - 12º andar (parte), neste ato representada por seu Diretor Presidente **JOSÉ PAULO DE OLIVEIRA ALVES**, carteira de identidade nº 1.881.761, expedida pela IFP/RJ, CPF nº 028.347.587-00 e por seu Diretor **PAULO CEZAR CASTELLO BRANCO CHAVES DE ARAGÃO**, carteira de identidade nº 103.878, expedida pela OAB/SP, CPF nº 174.204.407-78, celebram o presente **CONTRATO DE ARRENDAMENTO DE BENS VINCULADOS À PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO**, em decorrência do resultado da licitação pública, sob a modalidade de Leilão, realizada em 13 de dezembro de 1996, nos termos das Leis nº 8666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 9.074, de 07 de julho de 1995, bem como do Edital nº PND/A-08/96/RFFSA, no âmbito do Programa Nacional de Desestatização, regido pela Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990 e suas alterações, mediante as cláusulas seguintes:

Os vocábulos e as expressões a seguir relacionados são usados, neste instrumento, com o significado a seguir exposto, para efeito de interpretação de suas cláusulas:

CONCESSÃO:

é a concessão do direito de exploração do **TRANSPORTE FERROVIÁRIO na MALHA SUL**,



nos termos do contrato celebrado nesta mesma data entre a **CONCEDENTE** e a **CONCESSIONÁRIA**.

CONCEDENTE: é a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes.

CONCESSIONÁRIA: é a empresa vencedora da licitação para exploração do **TRANSPORTE FERROVIÁRIO** na **MALHA SUL**.

EDITAL: é o Edital nº PND/A-08/96/RFFSA.

FAIXA DE DOMÍNIO: é a faixa de terreno de pequena largura em relação ao comprimento, em que se localizam as vias férreas e demais instalações da ferrovia, inclusive os acréscimos necessários à sua expansão.

MALHA SUL: é a malha ferroviária abrangida pela **CONCESSÃO**, descrita no Anexo I do Contrato de Concessão.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO: é o serviço público de transporte ferroviário de carga objeto da **CONCESSÃO**.

VIA PERMANENTE: é o conjunto de instalações e equipamentos que compõem a infra e a superestrutura da ferrovia.

CLÁUSULA PRIMEIRA DO OBJETO

O objeto do presente contrato é o arrendamento pela **RFFSA**, à **ARRENDATÁRIA**, dos bens operacionais descritos nos Anexos I e II que integram este instrumento, para serem usados na prestação do **TRANSPORTE FERROVIÁRIO** na **FAIXA DE DOMÍNIO** da **MALHA SUL**, objeto da **CONCESSÃO**.



Parágrafo Primeiro - Os anexos I e II integram este contrato para todos os fins de direito, representando o seu conteúdo a declaração expressa da existência e da conferência dos bens neles relacionados, do seu estado de conservação, recebimento e assunção da responsabilidade pela sua guarda, segurança, conservação e manutenção pela **ARRENDATÁRIA**.

Parágrafo Segundo - O arrendamento é feito com vinculação expressa e direta ao Contrato de Concessão, celebrado nesta data entre a **CONCEDENTE** e a **CONCESSIONÁRIA**, de tal forma que nele se refletirão todas as alterações que a **CONCESSÃO** vier a sofrer e sua eficácia cessará no mesmo momento em que cessar a **CONCESSÃO**, sob a regência do **EDITAL**.

Parágrafo Terceiro - O presente contrato é feito *intuitu personae*, sendo proibida sua cessão, total ou parcial, a qualquer título, sem prévia autorização da **RFFSA**, ressalvadas as autorizações já previstas neste instrumento.

Parágrafo Quarto - O presente contrato reger-se-á pela Lei nº 8.666/93 e pelo **EDITAL**.

Parágrafo Quinto - A **ARRENDATÁRIA** poderá efetuar, às suas custas, transformações, remodelações, reconstruções e modernizações do material rodante arrendado. Quaisquer alterações que impliquem modificações do projeto original e características de seus conjuntos principais, limitando seu desempenho, deverão ser previamente autorizadas pela **RFFSA**.

CLÁUSULA SEGUNDA DO PRAZO

O presente arrendamento é feito pelo prazo de 30 (trinta) anos contado da data de sua vigência, nos termos da Cláusula Sexta, assegurado à **ARRENDATÁRIA** o direito à prorrogação desde que seja prorrogada a **CONCESSÃO** e pelo mesmo prazo desta.

Parágrafo Único - O início das negociações visando a prorrogação deste contrato dar-se-á nos mesmos prazos e condições



estipulados para as negociações da prorrogação da **CONCESSÃO**, devendo a prorrogação ser assinada na mesma data da assinatura da prorrogação da **CONCESSÃO**.

CLÁUSULA TERCEIRA DO VALOR

A **ARRENDATÁRIA** pagará pelo arrendamento a importância de R\$ 202.111.626,00 (duzentos e dois milhões, cento e onze mil, seiscentos e vinte e seis reais), equivalente a 93,311% (noventa e três inteiros, trezentos e onze milésimos por cento) do total do lance vencedor do leilão, conforme estabelecido no Edital nº PND/A-08/96/RFFSA, efetivando os pagamentos de acordo com as instruções recebidas da **ARRENDADORA**.

Parágrafo Primeiro - A **ARRENDADORA** declara já ter recebido o valor de R\$ 82.031.626,00 (oitenta e dois milhões, trinta e um mil, seiscentos e vinte e seis reais), correspondente à primeira parcela, pago à vista quando da liquidação financeira do leilão, que conferiu e achou certo, do que dá à **ARRENDATÁRIA** plena e irrevogável quitação.

Parágrafo Segundo - O saldo não liquidado do lance vencedor do leilão será pago em 112 (cento e doze) parcelas trimestrais no valor de R\$ 4.417.500,00 (quatro milhões, quatrocentos e dezessete mil e quinhentos reais) cada uma.

Parágrafo Terceiro - As parcelas sofrerão reajuste, de acordo com a legislação aplicável, pela variação do IGP-DI da Fundação Getúlio Vargas, e, no caso de sua extinção, pelo mesmo índice que a **CONCEDENTE** indicar para o reajuste das tarifas, tomada como data-base a do vencimento da primeira parcela.

Parágrafo Quarto - O vencimento da segunda parcela será no dia 15 (quinze) do mês seguinte ao encerramento do período de carência e o de cada uma das 111 (cento e onze) parcelas restantes, sucessivamente, no dia 15 (quinze) do primeiro mês de cada trimestre contado da data do vencimento da segunda parcela.

Parágrafo Quinto - O valor a ser pago pelo arrendamento tem como referência o valor do negócio decorrente da **CONCESSÃO**, razão por que não sofrerá redução na hipótese de devolução de qualquer bem que venha a ser



desvinculado da prestação do **TRANSPORTE FERROVIÁRIO**.

Parágrafo Sexto - O não pagamento da renda estipulada nesta cláusula, até a data acima estabelecida, caracterizará o descumprimento do contrato e implicará a incidência de multa não compensatória igual a 10% (dez por cento) do valor do débito e de juros de mora, estes calculados na base de 1% (um por cento) ao mês, **pro rata dies**, sobre o valor do débito, acrescido de multa.

CLÁUSULA QUARTA DAS OBRIGAÇÕES DA ARRENDATÁRIA

A **ARRENDATÁRIA** assume perante a **RFFSA** as obrigações a seguir relacionadas:

- I) não se exonerar das responsabilidades decorrentes deste contrato, transferindo-as a terceiro(s);
- II) facilitar e prestar todo o apoio necessário aos encarregados da fiscalização da **RFFSA**, destinada à verificação das condições de uso, conservação e manutenção dos bens arrendados, garantindo-lhes o livre acesso, a qualquer tempo, às instalações e equipamentos e o transporte gratuito em sua malha, quando em serviço;
- III) manter as condições de segurança operacional e responsabilizar-se pela conservação e manutenção adequadas dos bens objeto deste contrato, de acordo com as normas técnicas específicas e os manuais e instruções fornecidos pelos fabricantes;
- IV) responder por todo e qualquer dano ou prejuízo causado à própria **RFFSA** ou a terceiros, decorrente do uso dos bens objeto do presente contrato;
- V) devolver à **RFFSA** qualquer bem arrendado que venha a ser desvinculado da prestação do serviço concedido ao longo do prazo da **CONCESSÃO**, sucateado ou não, excetuada a sucata da superestrutura da **VIA PERMANENTE** das linhas em operação;
- VI) arcar com o pagamento de todos os tributos incidentes sobre os bens arrendados;



VII) manter atualizados os inventários dos bens operacionais arrendados que integram o Anexo II do presente contrato;

VIII) colocar à disposição da **RFFSA** área adequada e necessária para o depósito do material rodante arrendado que venha a ser desvinculado, bem como para os materiais sucateados, com exceção daqueles pertencentes à superestrutura da **VIA PERMANENTE** que venham a ser substituídos pela **ARRENDATÁRIA**, os quais serão de sua propriedade, até que a **RFFSA** providencie sua retirada, no prazo máximo de 12 (doze) meses, a partir da comunicação da desvinculação do bem. Após o encerramento do referido prazo, cessará toda a responsabilidade da **ARRENDATÁRIA** pela guarda dos referidos materiais;

IX) abster-se de descaracterizar os imóveis arrendados e de invocar quaisquer privilégios sobre os mesmos;

X) promover as medidas necessárias, inclusive judiciais, à proteção dos bens arrendados contra ameaça ou ato de turbacão ou esbulho que vier a sofrer, dando conhecimento à **RFFSA**;

XI) responder pelo pagamento das despesas incorridas pela **RFFSA** para obter o cumprimento das obrigações constantes deste contrato ou ressarcimento das perdas e danos que forem acarretadas, inclusive custas judiciais, honorários advocatícios e demais encargos;

XII) substituir, no caso de destruição de algum dos bens arrendados, por outro nas mesmas condições de conservação, mantida sua condição de bem arrendado, ou ressarcir a **ARRENDADORA**, no valor do bem antes da destruição. Entende-se por destruição a perda, em virtude de acidente ou negligência na conservação, que torne a recuperação do bem economicamente injustificável;

CLÁUSULA QUINTA DOS DIREITOS DA ARRENDATÁRIA

São direitos da **ARRENDATÁRIA**:

A) utilizar todos os bens objeto do arrendamento na exploração do serviço público de **TRANSPORTE FERROVIÁRIO** a que se refere a **CONCESSÃO**;

B) realizar ampliações e modernizações das instalações ferroviárias recebidas da **RFFSA**, relacionadas no Anexo II, nos termos do Contrato de Concessão;

C) contratar, sob sua exclusiva responsabilidade, serviços de terceiros, com utilização de bens ora arrendados, desde que o faça nos exatos termos permitidos no Contrato de Concessão, enviando à **RFFSA**, obrigatoriamente, uma cópia do respectivo contrato, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua assinatura;



D) transferir o material rodante arrendado entre **CONCESSIONÁRIAS**, em caráter provisório ou permanente, desde que previamente autorizada pela **RFFSA**, promovendo-se, no segundo caso, as alterações devidas nos respectivos inventários;

CLÁUSULA SEXTA DA VIGÊNCIA

O presente contrato é assinado juntamente com o Contrato de Concessão e entra em vigor a partir (i) do dia 1º de março de 1997, ou (ii) da publicação de seu extrato no Diário Oficial da União, prevalecendo entre esses dois eventos o que por último ocorrer, correndo as despesas referentes à publicação por conta da **ARRENDATÁRIA**.

CLÁUSULA SÉTIMA DO TÉRMINO DO ARRENDAMENTO

O arrendamento encerrar-se-á com o ato que extinguir a **CONCESSÃO**, passando, de imediato, todos os bens arrendados à posse da operadora de **TRANSPORTE FERROVIÁRIO** designada naquele mesmo ato, a qual ficará, automaticamente, sub-rogada em todos os termos deste contrato até a formalização de novo instrumento contratual que regulará as relações entre a **RFFSA** e a nova **ARRENDATÁRIA**, observada a Cláusula Décima-Sexta do Contrato de Concessão.

CLÁUSULA OITAVA DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

O descumprimento de quaisquer das obrigações assumidas neste contrato, ressalvado o disposto na Cláusula Terceira, sujeitará a **ARRENDATÁRIA**, assegurado o seu direito a prévia defesa, à pena convencional equivalente a 10% (dez por cento) do valor da renda mensal do arrendamento ou do valor do prejuízo causado à **RFFSA**, o que for maior, a título de multa não compensatória, além de responder pelas perdas e danos.

**Parágrafo Único -**

A mora da **ARRENDATÁRIA** no pagamento do valor devido em razão do disposto nesta cláusula implicará a incidência de juros de 1% (um por cento) ao mês calculados sobre o total devido.

**CLÁUSULA NONA
DA ADMINISTRAÇÃO E EXECUÇÃO DO CONTRATO**

As partes deverão avençar, por escrito, no prazo de 180 (cento e oitenta dias), a contar da assinatura deste instrumento, as condições, rotinas e procedimentos necessários para sua administração e execução, as quais passarão a integrá-lo para todos os fins e efeitos.

Parágrafo Único:

As partes declaram que todos os assuntos pertinentes à execução do presente contrato serão conduzidos pelos executores a seguir nomeados, os quais poderão designar executores auxiliares, com especificação das tarefas da competência estrita de cada um fazendo as necessárias comunicações prévias e recíprocas, por escrito:

I) Pela RFFSA: ISAAC POPOUTCHI - Presidente

Endereço: Praça Procópio Ferreira nº 86, 11º andar - Rio de Janeiro
FAX: (021) - 233 - 7446
Telefone: (021) - 291-2185

**II) Pela FERROVIA SUL ATLÂNTICO S.A. JOSÉ PAULO DE OLIVEIRA ALVES -
- Diretor - Presidente**

Endereço: Rua Jorge Coelho, nº 16 12º andar (parte) - São Paulo
FAX: (011) - 821-6766
TEL: (011) - 821-6777



CLÁUSULA DÉCIMA DO FORO

O Foro do presente contrato é o da cidade do Rio de Janeiro, capital do Estado do Rio de Janeiro, que as partes elegem como competente para processar e julgar qualquer demanda fundada neste instrumento.

Assim acordadas e contratadas, as partes assinam o presente instrumento em duas vias de igual teor e forma, juntamente com as testemunhas ao fim identificadas.

Rio de Janeiro, 27 de fevereiro de 1997.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A

JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA DE RESENDE
Diretor de Reestruturação e Negócios

ISAAC POPOUTCH
Presidente

FERROVIA SUL ATLÂNTICO S.A.

JOSÉ PAULO DE OLIVEIRA ALVES
Diretor - Presidente

PAULO CEZAR CASTELLO BRANCO CHAVES DE ARAGÃO
Diretor

TESTEMUNHAS:

1ª) Naimunde Albuquerque 2ª) Osvaldo

Arq.: MS-ARRE
Disco: MAR

024415195-49

007.991.667-20



**ANEXO C – Compromisso de Ajustamento de Conduta referente aos
Processos nº 2006.70.13.001025-3 e 2008.70.13.000131-5**



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Paraná
Procuradoria da República no Município de Jacarezinho

COMPROMISSO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

Ref.: Processos nº 2006.70.13.001025-3 e 2008.70.13.000131-5

Pelo presente instrumento, celebrado nos termos do artigo 5º, § 6º, da Lei nº 7.347/1985, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, doravante denominado **MPF**, pelo Procurador da República *in fine* assinado; o **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL**, doravante denominado **IPHAN**, por seu Superintendente Estadual-PR e por seu Procurador Federal; o **ESTADO DO PARANÁ**, representado pela **SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA**, doravante denominada **SEEC/PR**, por seu Secretário de Estado de Cultura, neste ato representado, mediante procuração específica, pelo Sr. Eduardo Bazan Quezada, e pelo Procurador Regional do Estado; e a **AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A.**, doravante denominada **ALL**, por seu Representante e por seus Procuradores Jurídicos, firmam Compromisso de Ajustamento de Conduta nos seguintes termos:

CONSIDERANDO que os autos da Execução Provisória nº 2008.70.13.000131-5 originaram-se da sentença de procedência nos autos da Ação Civil Pública nº 2006.70.13.001025-3, cujo recurso de apelação foi recebido somente em seu efeito devolutivo, decisão que foi recorrida por meio do Agravo de Instrumento nº 2008.04.00.02495-7, bem como da Ação Declaratória nº 2006.70.13.002744-7;

CONSIDERANDO que em 13/03/2009 iniciou-se contato entre a **ALL** e o **MPF** com a finalidade de ser analisado um acordo que envolvesse os municípios em que se situam as estações envolvidas, para que fizessem projetos de restauração desses imóveis, aprovados pelo **IPHAN** e pela **SEEC/PR**, cuja execução seria financiada pela **ALL**,



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Paraná
Procuradoria da República no Município de Jacarezinho

razão pela qual foram realizadas quatro audiências judiciais (03/06/2009, 16/09/2009, 25/02/2010 e 19/08/2010);

CONSIDERANDO a impossibilidade de os municípios arcarem com as despesas de realização dos projetos nos moldes exigidos pelo **IPHAN** e pela **SEEC/PR**, ao final da última audiência judicial foi proposto o valor de R\$ 4.500.000,00, de acordo com parâmetros estabelecidos pelo **IPHAN**, para que a **ALL** depositasse nos autos para que fossem elaborados os projetos e, após, executados;

CONSIDERANDO a necessidade da presença do **IPHAN**, em virtude do disposto no art. 9º da Lei nº 11.483/2007 e do art. 5º, IV, *a*, do Decreto nº 6.018/2007, bem como da **SEEC/PR**, em virtude dos bens tombados na esfera estadual, ainda que não tenham feito parte da Ação Civil Pública originária, haja vista que as obrigações de fazer estabelecidas devem, necessariamente, passar por seu crivo;

fica ajustado:

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Cláusula 1ª. O presente documento não afasta a adoção de qualquer medida judicial ou extrajudicial por parte do **MPF** para a proteção dos bens envolvidos.

Cláusula 2ª. Do mesmo modo, não afasta o dever do **IPHAN** e da **SEEC/PR** de desenvolver suas atribuições legais, realizando as fiscalizações que entender necessárias à efetiva proteção do patrimônio cultural ferroviário.

§ 1º. Como resultado das fiscalizações que vierem a ser realizadas, o **IPHAN** e a **SEEC/PR** poderão fazer as exigências que entender cabíveis aos profissionais e/ou empresas responsáveis pela idealização e execução do projeto.



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Paraná
Procuradoria da República no Município de Jacarezinho

§ 2º. Para o cumprimento das disposições contidas nesta cláusula, sob nenhuma hipótese a ALL criará embaraços para qualquer visita de campo ou impedirão o acesso dos técnicos às dependências da obra.

Cláusula 3ª. A assinatura do presente compromisso não exime as responsabilidades administrativas, civis e penais de quaisquer agentes, particulares ou públicos, pelos fatos praticados.

TÍTULO II
EXECUÇÃO DO SERVIÇO

Cláusula 4ª. A ALL apresentará, no prazo de 70 (setenta) dias, a contar da assinatura do presente termo, o projeto de restauração das estações ferroviárias dos Municípios de:

- I – Jacarezinho – Estação Central;
- II – Jacarezinho – Estação Marques dos Reis;
- III – Santo Antônio da Platina;
- IV – Joaquim Távora;
- V – Andirá;
- VI – Bandeirantes.

§ 1º. O projeto de que trata o *caput* será composto de:

- I – levantamento arquitetônico com mapeamento de danos;
- II – projeto de restauro;
- III – projetos complementares e memorial descritivo.

§ 2º. No termo restauração estão englobadas as atividades técnicas na acepção em que e o termo é utilizado nas ações de preservação do patrimônio cultural brasileiro.

§ 3º. As estações ferroviárias dos Municípios de Jacarezinho, Marques dos Reis, Santo Antônio da Platina e Joaquim Távora são aquelas objeto da Ação Civil Pública nº 2006.70.13.001025-3 e da Ação Declaratória nº



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Paraná
Procuradoria da República no Município de Jacarezinho

2006.70.13.002744-7, ao passo que as dos Municípios de Andirá e Bandeirantes serão incluídas como medida compensatória em substituição à indenização por dano moral coletivo em virtude da lesão ao patrimônio cultural.

§ 4º. Os projetos de restauração deverão ter responsabilidade técnica de arquiteto legalmente habilitado, conforme o art. 4º da Decisão Normativa nº 83 do CONFEA e Deliberação Normativa nº 22-2000 da Câmara Especializada de Arquitetura do CREA-PR, com experiência anterior em projetos e/ou obras de restauração de imóveis protegidos por legislação municipal, estadual ou federal, comprovada por meio de Certidão de Acervo Técnico (CAT), com respectivo atestado emitido pelo CREA/CONFEA.

§ 5º. Os referidos projetos não poderão deixar de contemplar as normas de acessibilidade que devem estar presentes em todos os projetos arquitetônicos, ainda que se trate de restauração de bem que anteriormente não o possuía.

§ 6º. O projeto referido no *caput* será encaminhado ao **IPHAN** e à **SEEC/PR**, remetidos os comprovantes de recebimento ao **MPF**, no prazo de 10 (dez) dias.

Cláusula 5ª. Após o recebimento dos projetos de que trata a cláusula anterior, o **IPHAN** e a **SEEC/PR** terão o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para emitir parecer acerca deles, o que será feito, preferencialmente, de forma conjunta.

§ 1º. Os referidos órgãos de proteção ao patrimônio cultural enviarão à **ALL** o parecer, com a aprovação expressa ou a indicação pontual dos aspectos que deverão ser modificados, incluídas as alterações de pequena monta sugeridas pelos Municípios para a melhor utilização prevista do bem, encaminhando ao **MPF** o comprovante de recebimento e cópia do parecer no prazo de 10 (dez) dias.

§ 2º. Havendo alguma modificação a ser realizada, a **ALL** terá o prazo de 60 (sessenta) dias para a adaptação de todos os projetos envolvidos, devendo novamente encaminhá-los ao **IPHAN** e à **SEEC/PR**, enviando o comprovante de recebimento ao Ministério Público Federal no prazo de 10 (dez) dias após seu recebimento.



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Paraná
Procuradoria da República no Município de Jacarezinho

§ 3º. Recebidos os projetos adaptados de que trata o parágrafo anterior, o **IPHAN** e a **SEEC/PR** terão o prazo de 30 (trinta) dias para emitir parecer acerca deles, o que será feito, preferencialmente, de forma conjunta, enviando ao **MPF** o comprovante de recebimento e a cópia do parecer no prazo de 10 (dez) dias.

§ 4º. Havendo novos aspectos a serem dirimidos, será notificado o **MPF** para o agendamento de reunião técnica com o fim de dirimir a questão.

§ 5º. Os projetos adaptados serão aprovados e arquivados no **IPHAN** e na **SEEC/PR** no decorrer da execução da obra.

Cláusula 6ª. Desde que encontrados vestígios arqueológicos históricos ou pré-históricos durante a execução da obra, o **IPHAN** será imediatamente comunicado e estes serão incorporados ao projeto.

Parágrafo único. A depender do achado arqueológico encontrado, de acordo com o que for verificado pelo **IPHAN**, a obra poderá ser paralisada naquele local até que as medidas de salvamento e/ou estudo necessários sejam realizados por arqueólogo aprovado pelo **IPHAN**.

Cláusula 7ª. Somente após o **IPHAN** e a **SEEC/PR** atestarem a regularização dos projetos é que a **ALL** poderá dar início à execução das obras.

§ 1º. As estações com projetos aprovados ou cuja adaptação não impeçam o início das atividades, de acordo com expresso consentimento dos órgãos mencionados no *caput*, poderão entrar na etapa de execução, caso em que o **MPF** deverá ser notificado para a contagem de que trata o § 4º desta cláusula.

§ 2º. As obras de restauração deverão estar sob responsabilidade técnica de arquiteto legalmente habilitado, de acordo com o disposto na Cláusula 4ª, § 3º.

§ 3º. A execução das obras terá por diretrizes o presente Compromisso, autorizando-se expressamente o **IPHAN** e a **SEEC/PR** a paralisá-las integralmente se houver descumprimento de quaisquer das cláusulas do presente acordo.

§ 4º. A execução das obras ocorrerá no prazo de 32 (trinta e duas) semanas, a contar da aprovação dos projetos pelo **IPHAN** e pela **SEEC/PR** ou da



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Paraná
Procuradoria da República no Município de Jacarezinho

data do consentimento desses órgãos nos casos de aprovação parcial, na hipótese de trata o § 1º, segunda parte, desta cláusula.

§ 5º. Para a execução das obras, a empresa contratada pela ALL deverá se utilizar, prioritariamente, mão-de-obra da região, objetivando contribuir com a economia local, enviando ao MPF a cópia dos contratos de trabalho ou anotação em CTPS, bem como comprovante de endereço, para a comprovação

Cláusula 8ª. A ALL não poderá fazer publicidade acerca das obras das estações ferroviárias Municípios de Jacarezinho, Marques dos Reis, Santo Antônio da Platina, Joaquim Távora, Andirá e Bandeirantes sem mencionar o presente compromisso com o Ministério Público Federal, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), a Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, bem como os Municípios envolvidos, no âmbito da Ação Civil Pública nº 2006.70.13.001025-3, em trâmite na Vara Federal de Jacarezinho.

TÍTULO III

RESPONSABILIDADES

Cláusula 9ª. Fica expressamente estabelecido que todas as despesas necessárias para correção dos serviços (Título II) e medidas compensatórias (Título III) serão assumidas com exclusividade pela ALL.

Cláusula 10. O inadimplemento de quaisquer das cláusulas do presente Compromisso por parte do ALL implicará em multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), do primeiro ao trigésimo dia, e de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), a partir do trigésimo primeiro dia, em desfavor da referida empresa, mantendo-se paralelismo com a sentença proferida na Ação Civil Pública, mas limitado ao montante de R\$ 9.000.000,00 (nove milhões de reais).

§ 1º. A multa referida no *caput*, que terá incidência por dia e por cláusula, será recolhida, no prazo de 10 (dez) dias, a uma conta vinculada à Execução



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Paraná
Procuradoria da República no Município de Jacarezinho

Provisória nº 2008.70.13.000131-5, até a satisfação total das obrigações assumidas, sem prejuízo dos demais consectários legais, exceto nos casos de comprovada impossibilidade, devidamente justificada e aceita pelo MPF.

§ 2º. O não recolhimento da multa estipulada no prazo do parágrafo anterior constitui descumprimento do presente Compromisso e a certidão de tal situação, emitida pelo MPF, vale como título executivo judicial, nos termos dos artigos 269, III, 475-N, V, do Código de Processo Civil.

§ 3º. Os valores arrecadados serão revertidos de forma equitativa por estação em obras que contemplem os bens envolvidos no presente Compromisso.

Cláusula 11. O inadimplemento da cláusula 8ª do presente Compromisso, por parte da ALL, implicará em multa de R\$ 200.000,00 por ato de publicidade veiculado, ainda que idêntico, considerando-se publicação autônoma quando for realizada em veículos autônomos ou, quando no mesmo veículo, em dias ou horários diferentes.

Parágrafo único. O recolhimento seguirá a mesma regulamentação dos parágrafos da cláusula anterior.

Cláusula 12. No caso de descumprimento total ou parcial do presente ajuste, a execução ocorrerá nos autos Execução Provisória nº 2008.70.13.000131-5, bem como da propositura de ação penal, se for o caso.

Cláusula 13. Havendo atraso na execução dos prazos tratados neste Compromisso em virtude de alterações necessárias, fatores fortuitos ou dificuldades devidamente justificadas junto ao MPF, as multas ou penalidades poderão ser suspensas, a critério do MPF, até o reinício dos novos prazos concedidos.

Parágrafo único. Somente será admitida a justificativa se apresentada no curso do prazo estipulado, juntamente com a quantificação do novo prazo necessário ao cumprimento.



Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Paraná
Procuradoria da República no Município de Jacarezinho

Cláusula 14. Após a conclusão de cada obra, atestado em comum acordo pelo **IPHAN** e pela **SEEC/PR** e verificado pelo **MPF**, os Municípios serão responsáveis por sua guarda e conservação, até que sejam cumpridos os trâmites necessários à cessão do bem.

TÍTULO V
DISPOSIÇÕES FINAIS

Cláusula 15. A fiscalização do cumprimento das obrigações estabelecidas no presente Compromisso será realizada pelo **IPHAN** e pela **SEEC/PR**, pela análise dos documentos a serem enviados pela **ALL** e por meio de inspeções *in loco*.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não impede que o **MPF** proceda à fiscalização requisitando documentos e informações necessárias, nem que proceda a vistorias *in loco*.

Cláusula 16. Após o cumprimento integral do presente Compromisso, atestado em comum acordo pelo **IPHAN** e pela **SEEC/PR** e verificado pelo **MPF**, será requerida a extinção da Execução Provisória nº 2008.70.13.000131-5, com o consequente levantamento da Carta de Fiança Bancária no valor de R\$ 6.086.214,03 (seis milhões, oitenta e seis mil, duzentos e quatorze reais e três centavos).

Jacarezinho/PR, 12 de maio de 2011.

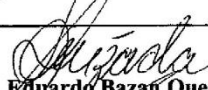
Gustavo de Carvalho Guadanhin
Procurador da República

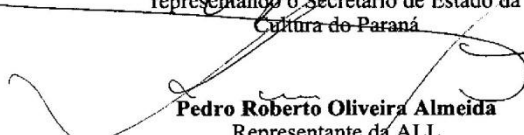
José La Pastina Filho
Superintendente Estadual do IPHAN

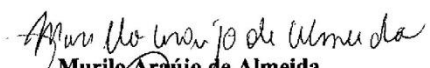
Sérgio Luiz Rodrigues da Silva
Procurador Federal

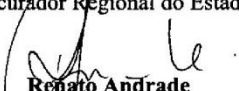


Ministério Público Federal
Procuradoria da República no Paraná
Procuradoria da República no Município de Jacarezinho


Eduardo Bazan Quezada
representando o Secretário de Estado da
Cultura do Paraná


Pedro Roberto Oliveira Almeida
Representante da ALL
Diretor Jurídico de Relações Corporativas


Murilo Araújo de Almeida
Procurador Regional do Estado


Renato Andrade
OAB/PR nº 10.517
Procurador Jurídico da ALL

ANEXO D – Documentos referentes a cessão da Estação de Paranaguá para o município



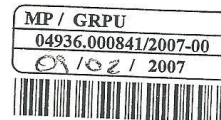
PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANAGUÁ

GABINETE DO PREFEITO



Paranaguá, 05 de fevereiro de 2007.

Ofício n.º 031/2007 – GAB.



Senhor Gerente,

Paranaguá, cidade centenária, conhecida por seus casarios antigos, e como cidade histórica tem vários atrativos turísticos, dentre eles a Estação Ferroviária, inaugurada em 1885 e tombada pelo Patrimônio Histórico Nacional em 14 de dezembro de 1990, inscrição no Livro Tombo n.º 108-11, através do Processo n.º 11/90.

Sabedores que somos da responsabilidade que temos, e em visita ao Prédio da Estação Ferroviária, após a paralisação das vindas de trens a nossa cidade, juntamente com nossa equipe técnica, de engenheiros e arquitetos, constatamos a necessidade de uma reforma geral, tanto no prédio quanto em seus adornos, visando a recuperação de tão grandioso monumento de nossa história.

Assim sendo, solicitamos que sejam tomadas as devidas providências quanto à revitalização deste prédio, para tanto colocamos nosso Setor Técnico de Arquitetura à disposição.

Atenciosamente,

José Baka Filho
José Baka Filho
Prefeito Municipal

Do GAB/REC
Arquivar
RESP. dt. 18/1/07
14/02/07

Dinarte Antônio Vaz
Dinarte Antônio Vaz
Gerente - GRPU/PR

Do GAB/GR
Desarquivado em
13/04/07

Ilustríssimo Senhor

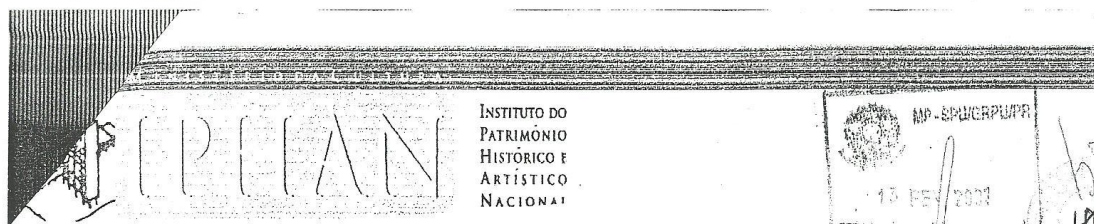
Gerente Geral Dinarte Antônio Vaz

Gerência Regional do Patrimônio da União – GRPU/PR.

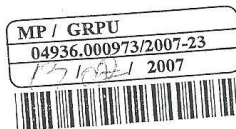
Em cópia: Empresa Serra Verde Express; Ministério Público de Paranaguá; Empresa América Latina Logística - ALL; Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Nesta.

rcs



OF. nº 030/07



Curitiba, 13 de fevereiro de 2007.

Da : 10ª Superintendência Regional - IPHAN/PR
Para: Sr. José Baka Filho
 Prefeito Municipal de Paranaguá

Assunto: Resposta ao Ofício nº 031/2007-GAB

Senhor Prefeito,

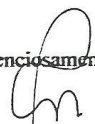
Em atenção ao Ofício nº 031/2007-GAB, de 05 de fevereiro de 2007, informo a V.Sª que o prédio da Estação Ferroviária de Paranaguá não é tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Na verdade, a inscrição no Livro Tombo 108-11 do Processo nº 11/90, citada no ofício enviado, refere-se ao **tombamento estadual** do imóvel efetuado em 14 de dezembro de 1990. ←

Informo, outrossim, que o IPHAN coloca-se à disposição da Prefeitura Municipal de Paranaguá para auxiliar nos esforços de restauração deste importante bem cultural, assim como vem fazendo, por exemplo, ao obter recursos federais para as obras de recuperação do piso do anfiteatro e implantação do acesso ao prédio Antigo Colégio dos Jesuítas de Paranaguá, as quais permitirão a reabertura do Museu de Arqueologia e Etnologia da UFPR ainda neste ano.

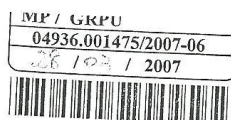
Esta Superintendência louva a preocupação e os esforços que a Prefeitura Municipal de Paranaguá vem tendo com a preservação do seu patrimônio cultural.

Atenciosamente,


José La Pastina Filho
 Superintendente Regional
 10ª. SR/IPHAN/PR

Com cópia para: Ministério Público Federal - Procuradoria da República em Paranaguá; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Gerência Regional do Patrimônio da União; Coordenadoria do Patrimônio Cultural da SEEC; América Latina Logística do Brasil S/A; Serra Verde Express.

IPHAN 70 ANOS 1937 2007



Carta nº 170/GRCP/07

Curitiba, 22 de março de 2007.

À
GERÊNCIA REGIONAL DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO NO ESTADO DO PARANÁ
 At. Sr. Dinarte Antônio Vaz
 M.D. Gerente Regional no Estado do Paraná
 Av. Munhoz da Rocha, nº 1247
CEP: 80.035.-000 - CURITIBA/PR

*AO SEPRE
 Para o trâmite estabe-
 lido para o imóvel/RFF.*

Assunto: Estação Ferroviária de Paranaguá
Ref.: Ofício n.º 047/2007 - GAB

Dinarte Antonio Vaz
 GERENTE REGIONAL

Prezado Senhor,

Em atenção ao contido no ofício em epígrafe, da Prefeitura Municipal de Paranaguá/PR, informamos que apoiamos toda iniciativa que vise ao resgate da memória histórica ferroviária. Entretanto, há de se esclarecer que a Estação Ferroviária de Paranaguá constitui bem "não-operacional", ou seja, não está dentre os bens arrendados e, em consequência, não se encontra sob responsabilidade tampouco uso e posse desta Concessionária, pois sequer foi incluído no Contrato de Arrendamento firmado com a RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A, vinculado ao Contrato de Concessão.

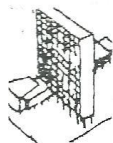
Sendo o que nos cumpria para o momento, nos colocando à disposição para demais informações porventura necessárias, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

[Assinatura]
 Simone Cristina Bissoto
 Gerente de Relações Corporativas e Patrimônio
ALL – América Latina Logística do Brasil S/A

C/c: Prefeitura Municipal de Paranaguá; Ministério Público de Paranaguá; Serra Verde Express; Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - Paraná - Brasil
 Telefone: (41) 2141-7509 - Fax: (41) 2141-7366



IPHAN

INSTITUTO DO
PATRIMÔNIO
HISTÓRICO E
ARTÍSTICO
NACIONAL

OF. n° 215/07

Curitiba, 24 de setembro de 2007

Da: 10ª. Superintendência Regional do IPHAN

Para : Dinarte Antônio Vaz
Gerente Regional do Paraná
Secretaria do Patrimônio da União

Assunto: Ofício n° 1.318/2007/SEP/GRPU/PR

Senhor Gerente,

Em atenção ao assunto em epígrafe, sirvo-me do presente para informar que o prédio da Estação Ferroviária de Paranaguá não é tombado em nível federal.

O referido bem imóvel encontra-se sob proteção de tombamento municipal e estadual, sendo que o projeto de restauração deverá ser aprovado pela Prefeitura de Paranaguá e pela Coordenadoria do Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura respectivamente.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, por força da aprovação da Medida Provisória n° 353, de 22/01/07, e da promulgação da Lei Federal n° 11.483, de 31/05/07, vem louvar a iniciativa do poder público municipal em preservar o imóvel e se dispõe a fornecer assessoria técnica à Prefeitura de Paranaguá na elaboração do projeto de restauração.

Atenciosamente,

José La Pastina Filho
Superintendente Regional
10ª SR/IPHAN

Ao SEP/PR

25/09/07

Luciano Sabatke Diz
GERENTE SUBSTITUTO

IPHAN 70 ANOS 1937 2007



PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANAGUÁ

Gabinete do Prefeito

Ofício nº 053/2009-GAB.-

MP / GRPU
04936.001057/2009-72
2009

Paranaguá, 30 de janeiro de 2009.

Ilustríssimo Senhor
Gerente Geral Dinarte Antônio Vaz
Gerência Regional do Patrimônio da União no Paraná - GRPU/PR
Av. Munhoz da Rocha, 1247 - Cabral
CEP 80.035-000 - Curitiba - PR



Em cópia: Ministério Público do Estado do Paraná; Empresa Serra Verde Express, Curadoria do Patrimônio Cultural; Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN; América Latina Logística do Brasil S/A; Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão e, Rede Ferroviária Federal S.A.

Assunto: Estação Ferroviária de Paranaguá

Senhor Gerente,

*As Direções
Para a instalação
precoce -
em 09/02/09*
Dinarte Antonio Vaz
GERENTE REGIONAL

A Estação Ferroviária de Paranaguá, inaugurada em 1922, representa para o Município importante marco para o seu desenvolvimento, além de ser um belíssimo exemplar de arquitetura eclética tardia.

Atualmente, este monumento tombado isoladamente, está necessitando obras emergenciais de restauração, por apresentar graves danos na cobertura e telhado.

Esta Municipalidade, vem solicitando a posse do imóvel desde 1999, quando foi proposta a permuta do valor das ruas projetadas desativadas para a criação do Pátio Ferroviário do Km 05 em Paranaguá, e sequencialmente temos reiterado do interesse do Município na posse do Prédio da Estação, tendo sido encaminhada a solicitação para vários órgãos, e sem nenhuma solução.

Não temos tido êxito nem mesmo solicitando obras de manutenção junto a Empresa Serra Verde, atual concessionária do imóvel.

Considerando que Paranaguá tem grande vocação turística, é mais que fundamental que este monumento esteja restaurado e revitalizado, integrado a dinâmica sócio-econômica de nosso Município.

Para tal já foram propostas várias utilizações ligadas ao lazer, a cultura e o turismo, integradas ao funcionamento da Estação e do prédio dos antigos armazéns, já adquiridos por esta Prefeitura.

Vimos, portanto, mais uma vez reiterar o pedido de posse do referido monumento, para que possamos tomar as medidas necessárias para a sua total revitalização.

wpsj

Palácio São José - Rua Júlia da Costa, 322 - Centro - Caixa Postal 21 - Paranaguá - Cep.83203-030 - PR
Fones: (41) 3420-2701 / 3420-2702 - Fax (41) 3420-2714 - prefeitura@pmpgua.com.br - www.pmpgua.com.br



PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANAGUÁ

Gabinete do Prefeito

Continuação do Ofício nº 053/2009-GAB.-

Em visita técnica realizada no dia 21 de janeiro de 2009, foram constatados:

- a) Graves danos em algumas peças das tesouras da cobertura, causado por xilófagos e fungos apodrecedores;
- b) Uma das tesouras principais está se deslocando por comprometimento de peças;
- c) Instalações elétricas em condições precárias;
- d) Total arruinamento do pavimento superior, lado esquerdo;
- e) Telhado muito danificado por vendaval e chuva de granizo;
- f) Muitas infiltrações nas paredes com condenação de unidade;
- g) Apodrecimento de várias esquadrias (janelas);
- h) Lesões passantes causadas por deformação das estruturas.

Dada a gravidade da situação e o fato de nenhum dos órgãos tutelares ou das empresas que estão utilizando o imóvel terem tomado alguma providência, se faz urgente alguma resposta a nossa solicitação, para assim evitarmos uma degradação ainda maior do imóvel.

Segue anexo, CD com fotos atuais do prédio e cópias de inúmeros ofícios já encaminhados aos Órgãos do Patrimônio Histórico e Empresas sobre o estado atual da edificação.

Atenciosamente,


José Baka Filho
Prefeito Municipal



MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO
SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO
Gerência Regional do Patrimônio da União no Estado do Paraná
Av. Munhoz da Rocha, n.º 1247 - Bairro Cabral - Curitiba/Paraná -
CEP 80035-000-F: 041 3254-6365-Fax 3352-1546

Ofício nº 144/2009 - SERAF/GRPU/PR
Dossiê Estação Paranaguá

Curitiba, 2 de fevereiro de 2009.

Exmo. Senhor
José Baka filho
MD. Prefeito Municipal de Paranaguá
Rua Júlia da Costa, 322 - Centro Histórico.
CEP. 83.203-060 - Paranaguá/PR

Assunto: Documentos da Estação de Paranaguá

Senhor Prefeito,

1. Servimo-nos do presente para solicitar os préstimos de V. Ex^a, no sentido de encaminhar à esta Gerência, as cópias das Cartas de Datas nº 322 de 17/04/1880 e 824 de 01/03/1921, incluindo os respectivos croqui das áreas, bem como o cadastro imobiliário, referentes ao Pátio da Estação ferroviária de Paranaguá.

Aproveitamos o ensejo para renovar nossos protestos de consideração e respeito.


Celso Cândido da Silva
SERAF/GRPU/PR


José Luiz C. do Amaral
Chefe do SERAF


Dinarte Antonio Vaz
Gerente Regional



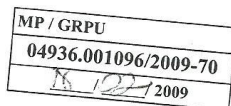
PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANAGUÁ

Gabinete do Prefeito

18 FEV. 2009

CLEUNICE L.
SECRE
CÓDIGO PROT

Ofício nº 081/2009-GAB.-



Paranaguá, 12 de fevereiro de 2009

Ilustríssimo Senhor

Gerente Geral Dinarte Antônio Vaz

Gerência Regional do Patrimônio da União no Paraná - GRPU/PR

Av. Munhoz da Rocha, 1247 - Cabral

CEP 80.035-000 - Curitiba - PR

Ao SERAF

Em 18/02/09

Dinarte Antônio Vaz
Gerente Regional

Assunto: Documentos da Estação Ferroviária de Paranaguá

Senhor Gerente,

Em atenção ao Ofício nº 144/2009-SERAF/GRPU/PR, protocolado nesta Prefeitura sob nº 2966/2009, encaminhamos em anexo a documentação solicitada.

Apresentamos a Vossa Senhoria, nossas considerações.

Atenciosamente,

José Baka Filho
Prefeito Municipal

wpsj



MP / GRPU
04936.001026/2009-11
12/02/2009



INSTITUTO DO
PATRIMÔNIO
HISTÓRICO E
ARTÍSTICO
NACIONAL

MP - SP/IGRPU/PR
12 FEV. 2009
CLEUNICE L. A. ALBRECHT
SECRETARIA

Ofício nº 28/09

Curitiba, 09 de fevereiro de 2009.

Da: 10.ª Superintendência Regional - IPHAN/PR
Para: Eng.º Mauro Mello Piazzetta
 Chefe da Unidade de Inventariança da extinta RFFSA em Curitiba
Assunto: Estação Ferroviária de Paranaguá

DO SERAF

Para informar
Em 13/02/09

Prezado Senhor,

Dinarte Antonio Vaz
GERENTE REGIONAL

A Prefeitura de Paranaguá enviou-nos ofício datado de 30 de janeiro de 2009 em que expõe o problema da degradação da Estação Ferroviária de Paranaguá, *"o fato de nenhum dos órgãos tutelares ou empresas que estão utilizando o imóvel terem tomado alguma providência"* e solicita a *"posse do referido monumento, para que possamos tomar as medidas necessárias para sua total revitalização"*.

A Lei nº 11.483/07 de fato conferiu responsabilidades ao Iphan no que diz respeito aos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, cabendo-nos, neste caso, recebê-los e administrá-los e ainda zelar pela sua guarda e manutenção. No entanto, até a presente data, a Estação Ferroviária de Paranaguá não foi recebida pelo Iphan e tampouco declarada formalmente de valor artístico, histórico ou cultural pelo presidente desta autarquia, para que pudéssemos dela dispor nos termos da Lei.

De toda forma, no intuito de subsidiar a municipalidade parnanguara e de colher informações para apoiar a solução do problema em tela, solicito-lhe a gentileza de encaminhar-nos documentos e informações que esclareçam as responsabilidades dos concessionários da ferrovia e de órgãos públicos sobre a Estação Ferroviária de Paranaguá, além de qualquer outra informação ou documento que Vossa Senhoria considerar relevantes.

Atenciosamente,

José La Pastina Filho
Superintendente Regional

C/C: Ministério Público do Estado do Paraná; Empresa Serra Verde Express; Curadoria do Patrimônio Cultural; América Latina Logística do Brasil S/A; Gerência Regional do Patrimônio da União-PR.

TP / GRPU
04936.000822/2009-37
13.02.2009



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA DA UNIÃO NO ESTADO DO PARANÁ
 Avenida Munhoz da Rocha, nº 1247 - Cabral - Curitiba - Paraná

MP - SPUI/GRPU/PR
13 FEV. 2009
ELIANE ROSA GALVÃO
SECRETÁRIA
CODIGO PROTOCOLO 04936

Ofício nº 539/2008 – AGU/PU/PR(21)

Curitiba, 13 de fevereiro de 2009

Ilmo. Senhor
DINARTE ANTÔNIO VAZ
 Gerente Regional do Patrimônio da União
 Av. Munhoz da Rocha, nº 1247
 Cabral – Curitiba/PR – Cep. 80.035-000

Ao SERAF
Para informação.
Em 13/02/09
Dinarte Antonio Vaz
 GERENTE REGIONAL

Senhor Gerente;

Pelo presente, venho comunicar a V. Sa. que no último dia 09 de fevereiro foi realizada, nas dependências da Procuradoria da República em Paranaguá, reunião para tratar da antiga estação ferroviária daquele Município, consoante demonstra cópia da ata em anexo.

Nova reunião foi marcada para o próximo dia 27 de fevereiro às 14 horas, e é nossa missão prestar ao MPF uma informação mais sólida da situação da estação e quanto ao destino que lhe será dado. Assim, solicito a V. Sa. as seguintes informações:

- a) se a referida estação já se encontra incorporada ao patrimônio público da União;
- b) se há possibilidade de se proceder à cessão da estação ao Município de Paranaguá;
- c) em caso positivo, se é possível estimar o tempo que se levará para concluir o processo de cessão da estação ao Município de Paranaguá;

Respeitosamente,

Vitor Pierantoni Campos
 Procurador Chefe da União - Substituto
 Mat. 1311927



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO PARANÁ

ATA DE REUNIÃO

Vitor Pierantoni Campos
Procurador-Chefe da União no Paraná
Substituto

Aos 9 de fevereiro de 2009, presentes nesta Procuradoria da República no Município de Paranaguá Sra. Giana, Coordenadora de Patrimônio da América Latina Logística, acompanhada de advogado da mesma empresa; Senhor Adonai Arruda Filho, Presidente da Serra Verde Express; Secretário de Infraestrutura de Paranaguá, Secretário de Turismo de Paranaguá; assessor parlamentar, Vereador Rafael Gutierrez; Dr. Vitor Pierantoni Campos, Advogado da União e o Procurador da República Dr. Alessandro José Fernandes de Oliveira, passaram a discutir:

Pelo Advogado da União Dr. Vitor, foi dito que a Rede Ferroviária Federal encontra-se em fase de inventariança; que o trecho em discussão é operado pela Serra Verde, quanto ao transporte de passageiros e pela ALL, quanto ao transporte de cargas. Há duas concessões, sendo que nestes contratos há um sistema de compensação entre as empresas Serra Verde, ALL e a extinta RFFSA, para o caso de eventuais prejuízos. Afirma, ainda, ter conhecimento de que não existe interesse comercial na realização do trecho de Morretes a Paranaguá. Afirma que a estação é patrimônio da União, sendo que uma pequena parte dela está sob direção da Serra Verde. Em 2007, iniciado o processo de inventariança da REDE, as estações operacionais passarão ao patrimônio do DNIT, enquanto a parte não operacional – não afetada pela concessão – é diretamente incorporada ao patrimônio da União. Há uma espécie de condomínio entre o DNIT e a União, quando o mesmo bem é afetado pela concessão, e não. Enquanto o bem não é entregue à gerência do patrimônio da União, a União nada pode fazer, constando ainda como proprietário do bem uma empresa que foi extinta, inviabilizando a gestão patrimonial. Informa que a estação de Paranaguá foi entregue ao patrimônio da União na semana passada e que, provavelmente, no futuro, haverá uma cooperação entre a União e o município de Paranaguá, para que este faça a manutenção, por meio de institutos como doação, cessão de uso, etc.

Pelo Presidente da Serra Verde Express foi dito que a ALL é a concessionária da ferrovia em si. No trecho Curitiba-Paranaguá, realizou-se uma licitação à parte, chamada agenciamento, para o transporte de passageiros. Pelo agenciamento, a ALL fornece a locomotiva e o maquinista, fornece a manutenção da via e cuida do centro de operações de satélite. A responsabilidade da SVE é da manutenção dos vagões e das litorinas. A SVE paga 170.000,00 mensais à União e 30,2% das suas tarifas para a ALL. A SVE tem apenas uma área de 22m² em Paranaguá para a venda de passagens. A SVE investiu cerca de R\$ 130.000,00 na manutenção da estação. Após o Prefeito José Baka Filho assumir, houve renovação deste convênio, do qual trouxe cópia. Contratualmente, o trecho Morretes-Paranaguá deveria ser feito aos sábados e domingos, em 45 minutos. Passou a demorar cerca de 2h. Após reunião, a ANTT definiu que o tempo de viagem Morretes-Paranaguá seria de 2h. Entendeu-se que o passeio seria muito longo, não existindo interesse comercial, suspendendo-se o passeio aos sábados. Com a renovação do contrato da SVE em março de 2007, a SVE expediu ao DNIT um aviso devolvendo a estação e manifestando seu interesse somente na área de bilhetagem. Agora, houve uma

Rua Marechal Deodoro 933, Centro - Curitiba/PR - CEP 80060-010
Fone (0xx41) 3219-8700



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO PARANÁ

2

nova suspensão do passeio, em razão de destelhamento da estação na última tempestade, tornando inseguro o passeio dos passageiros até a estação. Declarou que a duração de 2h do passeio causa, inclusive, problemas trabalhistas para a empresa, impossibilitando o almoço e prolongando a jornada dos funcionários. Entregou ofício acompanhado de documentação. Pelo Advogado da União, questionado se há embarque e desembarque de passageiros na Estação, superando a área de 22m² de bilhetagem, com o que concordou o Presidente da SVE, afirmando que, aos domingos, há embarque e desembarque de passageiros, com utilização de área superior a 22m².

O Secretário do Município trouxe documentação, na qual constam as condições do Município quanto à manutenção da estação. Afirma que o imóvel é de interesse da União, por ser tombado e que o Município sempre manifestou interesse na restauração da Estação, porém, em razão do processo de liquidação da REDE, não obteve êxito.

Pela Sra. Giana, da ALL, explicita que, quando foi feito o contrato de concessão e arrendamento com a ALL, os bens considerados imprescindíveis para a operação tornaram-se operacionais. Assim, nem todos os bens passaram para a ALL, alguns permaneceram como patrimônio da União. A Estação ferroviária jamais ficou sob a posse da ALL, nunca tendo integrado o arrendamento da ALL. Quanto à infraestrutura e o tempo do trecho Morretes - Paranaguá, há hoje um trecho com diversas intervenções, passagens de nível, tendo restado acordado que, por tais motivos, o passeio seria feito somente aos domingos. Que a ALL repassa um valor considerável à União, sendo esta a responsável pelas obras de infraestrutura. Afirma que o contrato firmado com a ALL não prevê obrigações de restauração para a ALL.

Pelo Secretário do Município, ressalta que, em vistoria, verificou que não há condições de uso da estrutura. Afirma que o pessoal da Prefeitura não tem condições de realizar a manutenção, fazendo-se necessária a contratação de uma empresa especializada. Que há um conflito na linha quanto ao transporte de passageiros e de carga. Afirmou que, nas passagens de nível de Paranaguá, sempre há preferência para o trem, entendendo que não há razão para indicar as passagens de nível ou a estrutura da cidade como motivo para a delonga do trem. Que não houve qualquer intervenção física que justificasse a demora do trem.

Sra. Giana, da ALL, afirma que a demora é decorrente do aumento de veículos. Afirma que, ainda que o trem tenha preferência, ainda há problemas com acidentes. Que há vários acidentes, uma vez que os motoristas não respeitam a sinalização e passam em frente ao trem. Que o aumento de fluxo e os acidentes obrigam o trem a circular em uma velocidade bem menor na cidade de Paranaguá.

Pelo Secretário da Prefeitura, Curitiba tem maior número de passagens de nível em relação a Paranaguá, não constituindo justificativa para o atraso.

Pelo Advogado da União, foi dito que há muitas falhas em toda a infraestrutura e que, apesar da inexistência de cláusula, há uma responsabilidade da ALL

Rua XV de Novembro, 608, Centro - Curitiba/PR - CEP 80026-310
Fone (0xx41) 3219-8700 - Fax (0xx41) 3219-8781



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO PARANÁ

3

pela manutenção, uma vez que ela é usuária e lucra com o trecho. Afirma que o Município e a ALL, conjuntamente, devem criar uma estrutura para viabilizar a passagem do trem. Afirma, ainda, que há um valor variável no contrato, existindo uma compensação, em razão da quantidade de uso da via e do aumento dos trens de carga da ALL.

O Secretário do Município declarou que não há interferência do Município em boa parte do trecho, mas, apenas, nos 5km finais.

Sra. Giana afirma que, pelo contrato da concessão, a ALL não tem que investir na infraestrutura e que, para as obras de infraestrutura, repassa valores à União; que o Município deve pleitear obras de infraestrutura junto ao DNIT e que o motivo da demora do trem é o crescimento das cidades.

O Advogado da União afirma que os valores pagos pela ALL à União correspondem à contraprestação pela concessão e, não, a pagamento para que a União realize obras de infraestrutura.

O Secretário do Município afirma que há, em andamento, uma obra do DNIT, eliminando um dos cruzamentos no caminho do trem. Que o crescimento da cidade e o número de acidentes também cresceu em Curitiba, sem aumento do tempo de passagem do trem, afirmando que tais fatores não influenciam na demora do trem entre Morretes e Paranaguá. Afirma que, na realidade, o aumento na demora do trem é devido em razão de um conflito entre os trens de passageiros e os trens de carga, sendo que há maior interesse comercial nestes últimos.

O Procurador da República Dr. Alessandro definiu que, se há um contrato de concessão, a Serra Verde Express está desempenhando um serviço público que, por diversas razões, foi repassado pela União a um agente particular. Este agente particular participa de um procedimento licitatório, em que há necessidade de verificar todos os incidentes que podem ocorrer durante todo o período da concessão. Não lhe parece razoável que, sob a alegação de manutenção de um equilíbrio econômico financeiro, a SVE e a ALL não pudessem prever o aumento do número de veículos e o crescimento das cidades. O transporte de passageiros tem muitos fatores, mas, em especial, a demanda política de Paranaguá. É possível apurar a razão de o turismo de Paranaguá ter sido afetado e o responsável por essa afetação. Mas enquanto essa apuração não é realizada, não se identificando o responsável, a população local é que sofre com a ausência dos benefícios decorrentes do turismo. Afirma que os dados técnicos, como a velocidade mínima, são fixados pela ANTT. Ressalta que não é razoável aceitar, diante de um contrato de longo prazo, como imprevisível o aumento da população, do número de veículos nos cruzamentos e outros fatores. Entende que a ALL, a Serra Verde Express e a União são responsáveis pelo crescimento desorganizado de uma determinada região que deveria estar estruturada. Propõe um consenso com o objetivo de firmar um Termo de Acordo acerca da responsabilidade para a restauração, até porque a própria União está acenando para a possibilidade de transferir a manutenção da Estação, bem histórico, para o Município. Trata, também, da questão da fixação do limite de velocidade. Propõe a fixação de um Termo de Ajuste para que haja o retorno da prestação de serviço público de modo

Rua XV de Novembro, 608, Centro - Curitiba/PR - CEP 80020-310
Fone (0xx41) 3219-8700 - Fax (0xx41) 3219-8781



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO PARANÁ

4

adequado e seguro, inclusive com o retorno da realização do transporte de passageiros no trecho Morretes – Paranaguá. Relembra o caso de apedrejamentos aos trens, ocasião em que a Serra Verde Express pediu auxílio ao Estado, tendo o Estado zerado os incidentes de apedrejamentos. O Estado desempenhou a sua tarefa de segurança pública, viabilizando a prestação da atividade econômica da Serra Verde Express. Assim, mostra-se necessária a união de esforços entre o Estado e os agentes particulares, frisando que um Termo de Ajuste pode solucionar a questão, através da colaboração de todos, dentro de suas atribuições, favorecendo o interesse público da população nos benefícios do turismo.

O Advogado da União se manifestou de forma favorável quanto à assinatura de Termo de Ajuste, ressaltando que, na qualidade de advogado, precisa, primeiramente, ouvir o seu representado. Antecipa que há uma diretriz do poder central da União no sentido de entregar aos Municípios a manutenção do patrimônio de valor histórico, respeitada a questão do tombamento. Pensa que o encaminhamento que a União quer dar à solução da questão é entregar a reforma pelo Município de Paranaguá. Sinaliza que trabalhará para uma solução amigável, tentando convencer o seu cliente de que a melhor saída para ele é a cessão de uso para a Prefeitura.

O vereador frisou que, após a extinção da RFFSA, criou-se um problema econômico no Município, tanto para os empreendimentos gastronômicos, hoteleiros e embarcações, quanto para os empresários da Ilha do Mel, pois os passageiros desembarcam em Morretes e não tem como vir a Paranaguá. Frisa que o Município tem muito interesse no imóvel da Estação e regularização do horário.

Relembrou o Secretário que o Município tem mantido frequentes contatos com o IPHAN e ratificado, por diversas vezes, o interesse turístico e histórico envolvido na restauração do imóvel da Estação, que é o marco zero da ferrovia Paranaguá – Curitiba.

Questionada pelo Procurador da República, Sra. Giana respondeu que a ALL promoverá todos os estudos para, com segurança, retornar a realização do transporte de passageiros até Paranaguá, com a visando a diminuição do tempo de viagem.

Quanto ao Presidente da Serra Verde, explanou que a sua licença para viagem é concedida pela ALL, propondo que a ANTT, juntamente com a ALL, forneça um laudo técnico explicitando o tempo mínimo de viagem necessário.

O Procurador da República propõe uma nova reunião para assinatura de Termo de Ajuste, com fixação de metas para a solução do problema. Até tal reunião, a AGU verificaria o órgão responsável e a real possibilidade de fixação da cessão de uso ao Município, enquanto o Município analisaria a possibilidade das licitações para realização dos serviços de manutenção. Cobrou, ainda, o compromisso da ALL e da Serra Verde Express em analisar a possibilidade e tomar medidas para voltar a realizar o transporte de passageiros até Paranaguá, com a redução, ao mínimo possível, do tempo de viagem.

Rua XV de Novembro, 608, Centro – Curitiba/PR – CEP 80020-310
Fone (0xx41) 3219-8700 – Fax (0xx41) 3219-8781



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO PARANÁ

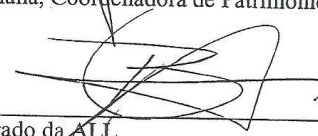


O Advogado da União sugere que seria interessante fazer um mapeamento dos cruzamentos, invasões, histórico de acidentes e outros fatores responsáveis pelo aumento do tempo de viagem.

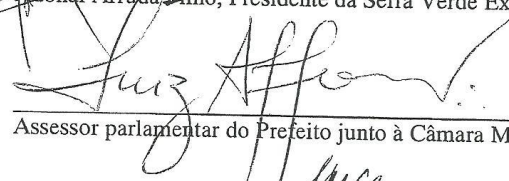
O Secretário do Município, na qualidade de engenheiro, afirma que as condições da cidade não justificam o aumento na demora da viagem, pleiteando a sua participação no processo de fixação do tempo da viagem, frisando que a infraestrutura da cidade não causou qualquer interferência na rede.

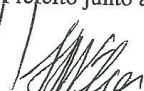
Marcada a próxima reunião para a sexta-feira posterior ao Carnaval, dia 27 de fevereiro de 2009, às 14:00h, para firmar o Termo de Ajuste. O Procurador da República requer aos participantes que enviem sugestões para o acordo, com as medidas que se dispõem a cumprir, indicando o prazo para a conclusão, por meio de correio eletrônico.

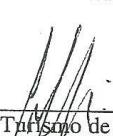

Sra. Giana, Coordenadora de Patrimônio da ALL


Advogado da ALL


Adonai Arruda Filho, Presidente da Serra Verde Express

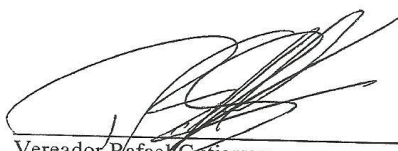

Assessor parlamentar do Prefeito junto à Câmara Municipal

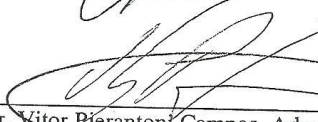

Secretário de Infraestrutura de Paranaguá

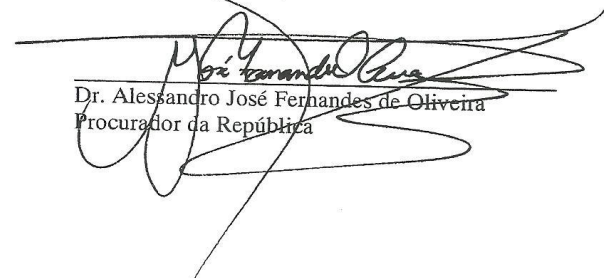

Secretário de Turismo de Paranaguá;



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO PARANÁ


Vereador Rafael Gutierrez


Dr. Vitor Pierantoni Campos, Advogado da União


Dr. Alessandro José Fernandes de Oliveira
Procurador da República

ANEXO E – Solicitação e autorização da venda da Estação de Antonina



Prefeitura Municipal de Antonina

Estado do Paraná

Ofício Nº 190\Gabinete

Antonina, 25 de abril de 2001.



Ilmo. Sr.
Paulo Sidney Carreiro Ferraz
DD Gerente Administrativo da
RFFSA



Prezado Senhor:

Conforme conversas preliminares estamos formalizando o interesse deste município na compra do prédio da antiga Estação Ferroviária localizado na Praça Carlos Cavalcanti.

Pela sua importância histórica para nossa cidade, para o Paraná e para a memória ferroviária do país é que desejamos a completa restauração do prédio e o seu futuro aproveitamento como um complexo cultural e turístico, que trará benefícios sociais e econômicos, para que isto ocorra é necessário que ele seja uma propriedade da Prefeitura Municipal de Antonina.

Esperamos que seja realizada uma avaliação compatível com as possibilidades desta municipalidade e com o pagamento sendo feito com 5% de entrada do valor e o restante pagos em 48 meses.

Na certeza de que haverá sensibilidade da RFFSA para esta questão reiteramos as nossas

Cordiais Saudações


Maria Peluso
Prefeita Municipal



Memo n.º 058/ COISU / 2001



Rio de Janeiro, 22 de junho de 2001.

DE: COISU

PARA: LIQUIDANTE (A/C: Manoel José da Silva)

Assunto: Autorização para delegação
e alienação de imóvel.

Por força do processo de liquidação da RFFSA, autorizado pelo Decreto 3277 de 07/12/99, o patrimônio não operacional da empresa deverá ser destinado a alienação, gerando receitas que servirão para eliminar o seu endividamento.

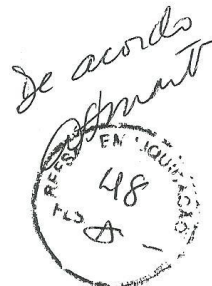
Através do Ofício nº 190/Gabinete de 25 de abril de 2001, enviada ao Sr. ERCUB, a Prefeitura Municipal de Antonina, manifestou interesse na aquisição da Estação Ferroviária de Antonina pertencente a RFFSA, localizada na Praça Carlos Cavalcante no Município de Antonina/PR, constituído pela área de terreno com 1.933,10 m² NBP nº 5002303 e estação com edificada de 620,90 m² e NPB nº 5200860, imóveis não operacionais, pelo preço de R\$110.700,00 (cento e dez mil, setecentos reais), com base no Laudo de Avaliação N.º 010/ERCUB/2000 de setembro de 2000, e adendo ao laudo, respectivamente, elaborados pelo Escritório Regional Curitiba - ERCUB, objeto do Processo n.º 05/115.142.

Informamos também, que o imóvel encontra-se em processo de tombamento histórico pelo Governo do Estado do Paraná e que pelas suas características arquitetônicas, a sua vocação, está voltada ao desenvolvimento de projetos culturais e turísticos, o que restringe ainda mais o interesse por parte do mercado imobiliário local.

Pelo exposto, e considerando lícito a dispensa do prévio procedimento licitatório, calcada no Inciso I, Alínea "e" do Artigo 17 da Lei n.º 8.666 de 21/06/93, vimos propor que seja delegada ao Escritório Regional Curitiba - ERCUB, a proceder a alienação do imóvel em questão ao Município de Antonina/PR, pelo valor de R\$110.700,00 (cento e dez mil, setecentos reais) com uma entrada de 5% (cinco por cento) e o saldo em 60(sessenta) parcelas mensais, iguais e consecutivas com juros de 12% (doze por cento) ao ano - Tabela Price, corrigidas anualmente pelo IPCA-IBGE ou outro índice oficial que vier a substituí-lo, tendo como garantia o próprio imóvel.

Atenciosamente,

LBS
LILIAN BORGES SCUETT DE MATTOS
COORDENADORA DE ALIENAÇÃO
DE IMÓVEIS DA REGIÃO SUL





REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. - em liquidação



ERCUB - ESCRITÓRIO REGIONAL DE CURITIBA

Carta nº636/ERCUB/01

Curitiba, 12 de julho de 2001

À
PREFEITURA MUNICIPAL DE ANTONINA
Att. Sra. Pref. Munira Peluso
Rua: XV de Novembro, 150
83.370-000 Antonina/PR



Assunto: Estação Ferroviária de Antonina

Pela presente vimos informa-la que, por decisão da Sra. Liquidante da RFFSA, foi autorizada a venda, a esse Município, da antiga estação ferroviária de Antonina, constituída por um terreno com 1.933,10 m² e 982,90 m² de área edificada, observadas as seguintes condições:

Valor total: R\$ 110.700,00;

Pagamento: 5% de entrada e o saldo em até 60 parcelas mensais e consecutivas, calculadas pela Tabela Price, com juros de 12% ao ano, e atualizadas anualmente pelo IPCA/IBGE;

Despesas: regularizações cartoriais, desmembramentos e outras, por conta da Prefeitura;

A Prefeitura deverá apresentar Lei autorizativa para a formalização do negócio, e como garantia de pagamento, vincular recursos provenientes da receita de arrecadação do ICMS, ISS, IPTU e FPM, com fiel observância da Lei Complementar nº 101, de 04/05/2000.

Ficamos, assim, no aguardo de suas providências para a lavratura da respectiva Escritura.

Sem mais para o momento, firmamo-nos mui cordial e

Atenciosamente

Eng. Paulo Sidnei Carreiro Ferraz
Chefe do Escritório

PROCESSO Nº 05/114.142

SECH/CT636_ANTONINA

AV. SETE DE SETEMBRO, 2645 CURITIBA/PR CEP: 80.230-010 TEL. (41) 323-2413 FAX: (41) 222-1032
E-MAIL: ercub@rffsa.gov.br

ANEXO F – Edital de leilão da RFFSA contendo a Estação de Roça Nova



REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A - EM LIQUIDAÇÃO



ERCUB - ESCRITÓRIO REGIONAL CURITIBA

EDITAL DE LEILÃO Nº 017/ERCUB/01**PREÂMBULO**

A **REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A – em liquidação**, adiante denominada simplesmente RFFSA, torna público que no dia 13 de novembro de 2001, às 14:00 horas, na Rua Emílio Bertolini, 68, Vila Oficinas, em Curitiba-PR, realizará licitação, sob a modalidade de **LEILÃO**, do tipo **MAIOR OFERTA**, para alienação de imóveis situados nos Municípios de Piraquara/PR, na localidade denominada Roça Nova, e Wenceslau Braz/PR, individualizados e descritos no Anexo 1 deste Edital, nos termos da Lei 9.491/97 e 8.666/93 em sua atual redação. O Leilão será conduzido pelo Leiloeiro Oficial CLÁUDIO CESAR KUSS, inscrito na Junta Comercial do Estado do Paraná sob o nº 507 e escritório na Rua Arthur Martins Franco, nº 780, Bairro CIC, Cidade de Curitiba – PR, telefone/fax (0xx41) 346-1525.

Todos os elementos, esclarecimentos e informações serão fornecidos pelo leiloeiro, no endereço e telefone acima mencionados, ou na Av. Sete de Setembro, nº 2645, bairro Rebouças, telefone (0xx41) 321-7470, Curitiba/PR, ou Praça Procópio Ferreira, 86, sala 812, Centro, telefone (0xx21) 2291-2185 ramal 2344, Rio de Janeiro/RJ, de segunda a sexta-feira, no horário comercial.

1. DO OBJETO

- 1.1- O objeto do presente leilão é a venda "ad corpus", a quem oferecer maior lance, respeitado os valores mínimos, de uma área com 32.500,00 m2, situada na localidade denominada Roça Nova, junto ao pátio ferroviário da RFFSA, no Município de Piraquara, Estado do Paraná, e de 3 (três) terrenos no Município de Wenceslau Braz, também no Estado do Paraná, imóveis esses individualizados, descritos e com os respectivos valores mínimos no ANEXO 1 deste Edital.

2. DA PARTICIPAÇÃO

- 2.1- Poderão participar do leilão pessoas físicas ou jurídicas que atendam às condições definidas no presente Edital, sendo o Leiloeiro responsável pela observância de todas as disposições legais pertinentes à realização do leilão.
- 2.2- A participação no leilão implica na aceitação integral e irrevogável dos termos do presente Edital e seus anexos, bem como das disposições estabelecidas em decorrência da vigência das Leis 9.491/97 e 8.666/93, em sua versão atualizada.



3. DA CONDIÇÃO DE PARTICIPAÇÃO

- 3.1- Os interessados em participar do leilão, ou o procurador devidamente habilitado, na data, local e horário indicados no preâmbulo do presente, darão seus lances para os imóveis objeto da licitação, podendo a RFFSA, por intermédio do Leiloeiro, previamente à realização do leilão, retirar, desdobrar ou reunir os imóveis em lotes, de acordo com seu critério ou necessidade.
- 3.2- Os trabalhos serão conduzidos pelo Leiloeiro Oficial Cláudio César Kuss, homologado pela Junta Comercial do Estado do Paraná, sendo que no ato da arrematação o licitante vencedor pagará a importância correspondente a 5% (cinco por cento) do valor do lance, a título de comissão ao leiloeiro, em cheque nominal ao mesmo, ficando a RFFSA isenta de qualquer pagamento.
- 3.3- Os imóveis serão vendidos a quem oferecer os maiores lances à vista, de valores iguais ou superiores aos preços mínimos para venda, observado, no que couber, o disposto no item 5.
- 3.3.1- Realizado o leilão e não havendo lances para pagamento à vista, o leiloeiro, observando obrigatoriamente os preços mínimos para venda, apregoará novamente esses imóveis, em nova rodada de lances, para pagamento parcelado, respeitado os prazos máximos de parcelamento e as correspondentes condições definidas no item 3º do Anexo 1 e no item 5 do Edital, no que couber.
- 3.3.2- Reserva-se à RFFSA, dentro do prazo de 15 (quinze) dias da data de recebimento da ata do leilão, o direito de aceitar ou não condições de pagamento ofertadas fora dos termos do item 3.3.1, que se caracterizarão como lances condicionais, desde que respeitados os preços mínimos e os prazos máximos indicados no Anexo 1.
- 3.3.3- Nos lances condicionais, o maior lance, o maior valor a título de entrada e o menor prazo para pagamento ofertados, serão considerados, nesta ordem, como critérios de desempate pelo Leiloeiro.
- 3.4- Os imóveis serão vendidos "ad corpus", modalidade de venda em que se ajusta o preço do todo, sem vinculação à medida da área. Sendo assim, quaisquer diferenças, para mais ou para menos, nas dimensões descritas, não poderão ser invocadas como motivos para compensações, rescisão de contrato, abatimento ou modificação do preço.
- 3.5- Os imóveis serão alienados nas condições físicas e documentais, de conservação, ocupação e de titulação em que se encontram, devendo o comprador se cientificar, previamente, das restrições impostas pelas legislações municipal, estadual ou federal, aplicáveis aos imóveis no tocante a restrição de uso do solo ou zoneamento, e ainda, das obrigações e dos direitos decorrentes das convenções e especificações de condomínio.
- 3.6- O fato de os licitantes não conhecerem devidamente os imóveis e as condições em que se encontram, não será considerado como argumento ou razão válida

para qualquer pleito ou reclamação.



- 3.7- A iniciativa e o ônus da desocupação dos imóveis, quando ocupados e das providências eventualmente necessárias à imissão na posse, serão de inteira responsabilidade do arrematante, assim como as despesas porventura decorrentes de indenizações por acessões e benfeitorias não discriminadas pela RFFSA no presente Edital.
- 3.8- Correrão por conta do adquirente todas as despesas e providências necessárias à lavratura da escritura, e todas as demais que recaiam sobre a venda, como certidões, impostos, taxas, emolumentos, registros, laudêmos e foro, e ainda se for o caso, a regularização judicial da posse, desocupações, averbações de construção ou demolição, remembramentos, desmembramentos, e tudo mais necessário à legalização do imóvel, devendo, para tanto, a RFFSA fornecer procuração ao adquirente, com poderes específicos para tal fim.
De igual sorte, correrão por conta do adquirente quaisquer outras providências ou despesas que porventura sejam pertinentes, inclusive a regularização junto à Secretaria Municipal de Fazenda e o pagamento do IPTU/ITR e de quaisquer tributos relativos aos imóveis, mesmo de anos anteriores e/ou em atraso.
- 3.9- A RFFSA não responde por débitos apurados junto ao INSS dos imóveis com construção em andamento, concluída ou reformada, não averbada no Registro de Imóveis competente, bem como por quaisquer ônus, providências ou encargos, quando tais fatos não forem apontados no Edital.

4. DO SEGURO OBRIGATÓRIO

4.1- Seguro de Vida do Adquirente:

Nos casos de aquisições à prazo por pessoa física, a RFFSA contratará, em seu benefício nominal, com ônus para o adquirente, através de pagamento mensal, juntamente com a prestação do mês, Seguro de Vida por Morte Acidental ou Morte Natural e Invalidez Permanente por Acidente (MIP), relativo a pessoa do adquirente, no valor do saldo devedor até o limite máximo de R\$ 70.000,00 (setenta mil reais). Caberá à RFFSA, em caso de sinistro, dar a quitação correspondente ao valor recebido da Seguradora, devendo o restante do saldo, caso exista, ser pago nas condições originais.

4.1.1- As pessoas físicas que adquirirem os imóveis da RFFSA à prazo, deverão preencher, obrigatoriamente, Cartão-Proposta do referido Seguro, pois somente estarão segurados os contratantes cujos Cartões-Proposta forem devidamente preenchidos e aprovados pela Seguradora.

- 4.2- Os seguros somente serão efetivados após o pagamento do prêmio pelo mesmo pelo adquirente. Portanto, somente após a quitação da primeira parcela é que o adquirente ou o imóvel estarão segurados.
- 4.3- É de responsabilidade do adquirente ou de seus beneficiários, após ocorrido o sinistro, notificar a RFFSA, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, para prestar



todos as informações necessárias para a regulação do sinistro, podendo a RFFSA, a critério da Seguradora, exigir atestados e/ou certidões de autoridades competentes, bem como resultado de inquéritos.



4.3.1- O não cumprimento do prazo poderá obrigar o adquirente ou seus beneficiários a honrar com o saldo devedor, caso a Seguradora venha a indeferir o pleito indenizatório.

5. DO PAGAMENTO E CONTRATAÇÃO

- 5.1- O comprador pagará no ato da arrematação, para compra à vista, em cheques separados, os seguintes valores:
- 5.1.1 - a importância correspondente a 20% (vinte por cento) do valor proposto, a título de sinal
- 5.1.2 - a importância de 5% (cinco por cento) do valor proposto, referente à comissão do leiloeiro (esta comissão não está incluída no valor do lance).
- 5.2 - A integralização do preço, ou seja os 80% (oitenta por cento) restantes do valor da arrematação, será feita diretamente à RFFSA, em até 15 dias a contar da data do leilão, impreterivelmente, através de cheque nominal à Rede Ferroviária Federal S.A, no seguinte endereço: Avenida Sete de Setembro, nº 2645 – Rebouças – Curitiba/PR, das 9:00 às 11:00 horas e das 14:00 às 17:00 horas, de segunda a sexta-feira.
- 5.3- Qualquer parcelamento do preço ficará subordinado a todas as condições e requisitos estabelecidos pela RFFSA neste Edital. Neste caso, o comprador pagará no ato da arrematação, a título de entrada, o percentual indicado no item 3º do Anexo1, mais 5% (cinco por cento) de comissão do leiloeiro, em cheques separados, calculados sobre o valor do lance ofertado.
- 5.4- Optando o arrematante pelo pagamento parcelado, o valor da prestação mensal será calculado pela Tabela Price, com a taxa de juros determinada no item 3º do Anexo 1 em função do prazo de pagamento escolhido. Essa prestação será devidamente atualizada pelo IPCA/IBGE (Índice de Preços ao Consumidor Ampliado, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), ou por outro índice oficial que por ventura venha a substituí-lo, sempre na menor periodicidade que a legislação vigente permitir.
- 5.5- Não incidirão juros nem correção monetária sobre o valor do sinal.
- 5.6- Todos os pagamentos referidos no presente Edital deverão ser efetuados, obrigatoriamente, em moeda corrente nacional.
- 5.6.1- No ato da arrematação, excepcionalmente, poderão ser aceitas Cartas de Crédito emitidas por instituições financeiras, desde que seja para compra à vista do imóvel, devendo o adquirente verificar se a situação dominial do imóvel está de acordo com as exigências dessas instituições financeiras.



5.6.2- Não serão aceitos títulos ou quaisquer outros bens como forma de pagamento.



- 5.7- O adquirente deverá entrar em contato com a RFFSA para as providências relativas a celebração do instrumento de venda, no endereço assinalado no preâmbulo do presente Edital, no prazo de 30 (trinta) dias corridos, a contar da data do leilão.
- 5.8- Quando do pagamento à vista, a posse plena do imóvel só será transmitida após a quitação total do saldo devedor, devendo os arrematantes procurarem o Cartório de Notas sugerido pela RFFSA, para a lavratura da escritura de compra e venda ou de cessão de direitos.
- 5.9- Em caso de desistência do arrematante, em qualquer fase da Licitação, ou da não apresentação dos documentos indicados neste Edital, ou solicitados pelo Leiloeiro ou exigidos pelos Cartórios, este perderá as importâncias recolhidas.
- 5.10- No caso de venda parcelada, e estando todos os pagamentos em dia, a RFFSA poderá aceitar a transferência dos direitos e obrigações do arrematante para um terceiro.
- 5.11- Limitado na posse o adquirente poderá realizar no imóvel as benfeitorias e obras que entender convenientes, desde que beneficiem o imóvel. Rescindido o negócio por descumprimento de cláusula contratual não terá direito o adquirente a qualquer indenização, nem direito de retenção, seja a que título for.
- 5.12- O arrematante que descumprir os prazos estabelecidos no presente Edital, perderá em favor da RFFSA os valores depositados.
- 5.13- No caso de pagamento parcelado, o não pagamento de qualquer das prestações mensais no seu respectivo vencimento, dará à RFFSA o direito de cobrar, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês ou fração, além da multa correspondente a 2% (dois por cento) sobre o total do débito em atraso, sem prejuízo da rescisão.
- 5.14- Caso o arrematante, depois de devidamente notificado, judicial ou extrajudicialmente, pela RFFSA, não venha a efetuar o pagamento das parcelas em atraso, com os acréscimos previstos, no prazo de 15 (quinze) dias, caberá à RFFSA o direito de dar por rescindido o negócio, perdendo o arrematante todos os valores até então pagos, entendido o seu recebimento pela RFFSA como indenização pelo uso do imóvel.

6. DO RESULTADO

- 6.1- O resultado do leilão estará à disposição dos interessados no Escritório Regional de Curitiba da RFFSA, localizada na Avenida Sete de Setembro, nº 2645 – Rebouças – Curitiba/PR, a partir da sua homologação.



7. DISPOSIÇÕES GERAIS



7.1- O presente edital não é exaustivo, sendo complementado pela Lei 8.066/93 e legislação pertinente ao assunto.

7.2- Todos os elementos fornecidos pela RFFSA e os que integram o presente Edital e seus anexos, são complementares entre si. Qualquer detalhe que se mencione em um e se omita em outro, será considerado como especificado e válido.

Curitiba, 19 de outubro de 2001.


PAULO SIDNEI CARREIRO. FERRAZ
CHEFE DO ESCRITÓRIO REGIONAL CURITIBA

proc.115029/115070



ANEXO 1**1º RELAÇÃO DOS IMÓVEIS**

ITEM 1: Área de terreno situada na localidade denominada Roça Nova, Município de Piraquara/PR, junto ao pátio da estação ferroviária de Roça Nova, com 32.500,00 m², contendo 4 (quatro) edificações em alvenaria – escritório, oficina, casa de bomba e controle do britador - que totalizam 158,46 m². O imóvel constitui propriedade da RFFSA, conforme Escritura pública de compra e venda datada de 17 de agosto de 1927 e Transcrição nº16.822 do Livro 3-P, do Registro de Imóveis da 6ª Circunscrição da Comarca de Curitiba. No imóvel existe uma jazida mineral (pedreira), que está sendo explorada por terceiros, detentores do direito de lavra, sem instrumento contratual com a RFFSA.

O valor mínimo de venda deste imóvel é de **R\$ 62.500,00 (sessenta e dois mil e quinhentos reais)**.

ITEM 2: Terreno urbano de forma irregular, medindo 49,70 m de frente para a rua de acesso da Av. Presidente Vargas, no pátio da estação ferroviária de Wenceslau Bráz, com área total de 581,14 m², identificado como imóvel Nº 1 no croquis anexo. O imóvel constitui parte de área maior, objeto da Matrícula Nº 4.992 do Registro de Imóveis da Comarca de Wenceslau Bráz. O imóvel encontra-se invadido, em parte, por edificação efetuada pelo confrontante, Sr. Luiz Marceli.

O valor mínimo de venda deste imóvel é de **R\$ 12.800,00 (doze mil e oitocentos reais)**

ITEM 3: Terreno urbano na forma de um quadrilátero irregular, medindo 22,80 m de frente para a Rua Abílio Dabul, no pátio da estação ferroviária de Wenceslau Bráz, com área total de 934,85 m², identificado como imóvel Nº 47 no croquis anexo. Sobre esse terreno está edificada uma casa de madeira com 40,00 m² (**BP 5205162**). O imóvel é objeto de posse mansa, pacífica, inconteste e ininterrupta da RFFSA a mais de 70 anos. O imóvel encontra-se ocupado.

O valor mínimo de venda deste imóvel é de **R\$ 13.850,00 (treze mil, oitocentos e cinquenta reais)**

ITEM 4 Terreno urbano na forma de um pentágono irregular, medindo 10,25 m de frente para a Rua Abílio Dabul, no pátio da estação ferroviária de Wenceslau Bráz, com área total de 880,75 m², identificado como imóvel Nº 48 no croquis anexo. O imóvel objeto de posse mansa, pacífica, inconteste e ininterrupta da RFFSA a mais de 70 anos.

O valor mínimo de venda deste imóvel é de **R\$ 12.650,00 (doze mil, seiscentos e cinquenta reais)**



2º LANCES CONDICIONAIS

Não havendo lances para pagamento à vista, ou nas condições de parcelamento conforme item 3º, abaixo, poderão ser aceitos lances condicionais para os imóveis acima relacionados, desde que observado os preços mínimos e os prazos máximos indicados no item 3º, abaixo.

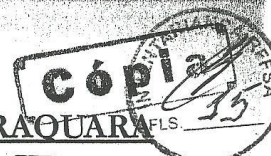
3º CONDIÇÕES PARA EFEITO DE PAGAMENTO À PRAZO

ITEM	PRAZO(meses)	ENTRADA MÍNIMA	JUROS (Tabela Price)
ITEM 1	12 (doze)	20% (vinte por cento)	6 % (seis por cento) ao ano
ITEM 2	12 (doze)	10 % (dez por cento)	02 % (dois por cento) ao ano
	36 (trinta e seis)	10 % (dez por cento)	03 % (três por cento) ao ano
	60 (sessenta)	10 % (dez por cento)	04 % (quatro por cento) ao ano
	84 (oitenta e quatro)	10 % (dez por cento)	06 % (seis por cento) ao ano
ITEM 3	12 (doze)	10 % (dez por cento)	02 % (dois por cento) ao ano
	36 (trinta e seis)	10 % (dez por cento)	03 % (três por cento) ao ano
	60 (sessenta)	10 % (dez por cento)	04 % (quatro por cento) ao ano
	84 (oitenta e quatro)	10 % (dez por cento)	06 % (seis por cento) ao ano
ITEM 4	12 (doze)	10 % (dez por cento)	02 % (dois por cento) ao ano
	36 (trinta e seis)	10 % (dez por cento)	03 % (três por cento) ao ano
	60 (sessenta)	10 % (dez por cento)	04 % (quatro por cento) ao ano
	84 (oitenta e quatro)	10 % (dez por cento)	06 % (seis por cento) ao ano

**ANEXO G – Ofício da Prefeitura de Piraquara solicitando a relação de imóveis
da antiga RFFSA em seu município**



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRAQUARA
ESTADO DO PARANÁ



RFFSA - EM LIQUIDACÃO	
FLS.	RUBRICA
38	

OF.nº. 079/01

Piraquara, 19 de fevereiro de 2001.

Prezado Senhor:

Solicitamos a Vossa Senhoria a gentileza de nos fornecer a relação de imóveis que essa empresa possui no Município de Piraquara, bem como da possibilidade de agendarmos uma reunião para tratar de futuras negociações.

Sem mais para o momento, aproveitamos para renovar protestos de estima e consideração.

João Maria Petruy Biss
João Maria Petruy Biss
Secretário de Administração

Ilustríssimo Senhor
Engº. PAULO SIDNEI CARREIRO FERRAZ
Chefe do Escritório Regional da RFFSA
Curitiba - PR

RFFSA/LACUB	
RECEBIDO	
FOR	<i>Hellton da Graça</i>
DATA	19/02/01 15:54Hs
Ass:	<i>Hellton</i>

**ANEXO H – Ofício da Prefeitura de Pinhais solicitando a guarda Estação de
Pinhais**



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINHAIS
ESTADO DO PARANÁ

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Ofício n.º 189/2010 - SEMDE

Pinhais, 18 de novembro de 2010.

Prezado Senhor

MP / SPU
04936.005942/2010-64
18/11/2010

Em virtude da relevante importância histórica e cultural da Estação Ferroviária Pinhais e dos imóveis no seu entorno, vimos através deste, requerer a guarda provisória dos bens do local.

A Prefeitura de Pinhais tem trabalhado para realizar o tombamento municipal de toda a área e, posteriormente, transformar o local no primeiro Centro Turístico da cidade. A utilização dos imóveis será a seguinte:

- Museu Ferroviário e da História de Pinhais;
- Oficina de Artes e de Artesanato;
- Centro de Informações Turísticas;
- Estacionamento para visitantes e usuários.

Em anexo a este, enviamos uma foto aérea para melhor visualização.

Estamos à disposição no que se fizer necessário!

Cordiais saudações,


José Zeitel
Secretário Municipal de
Desenvolvimento Econômico


Luizão Goulart
Prefeito Municipal


Luciano Sabatke Diz
Superintendente Substituto

Ao Senhor
DINART ANTONIO VAZ
Superintendente do Patrimônio da União no Estado do Paraná
Av. Marechal Deodoro, 630. 7º andar. Curitiba – PR.

	MP - SPU/GRPU/P
18 NOV 2010	
 MISAEL DE ALELUIA	
CÓDIGO PROTOCOLO 04936	