

Patrimônio cultural ferroviário deve ser preservado



Em 30 de abril de 1854, com a presença do imperador D. Pedro II, foi

inaugurada a primeira ferrovia do Brasil, ligando o Porto de Mauá (Estação de Pacobaíba) a Fragoso (Magé), no Rio de Janeiro, com extensão de 14,5 km. Fundada por Irineu Evangelista de Souza, o empreendedor Barão de Mauá, a Estrada de Ferro Petrópolis, como era conhecida, constituiu o marco pioneiro do transporte ferroviário no país.

Em 30 de abril de 1954, no ano de seu centenário, a Estrada de Ferro foi considerada Monumento Histórico Nacional pelo Decreto 35.447-A, do então presidente da República Getúlio Vargas, e tombada pela Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Processo 0506-T-54).

Apesar de tamanha importância histórica, a ponto de ser considerada um Monumento Nacional, nos dias de hoje a primeira ferrovia do Brasil está completamente abandonada, tomada pelo mato, com trechos cobertos pelo asfalto, sendo ainda alvo de invasores e vândalos.

Infelizmente, esse é o retrato da situação da maior parte do patrimônio cultural ferroviário brasileiro, que se encontra relegado ao abandono, sem uma política eficiente de gestão e preservação dos remanescentes das antigas linhas férreas, que durante cerca de um século (do ciclo do café ao surto rodoviário, quando houve a estagnação do modal ferroviário), foram as grandes responsáveis pela comunicação e transporte do povo brasileiro, marcando profundamente a nossa sociedade, com fortes reflexos na expansão geográfica, na arquitetura, no traçado urbano de diversas cidades, no comércio e nas relações humanas em geral.

O cenário desalentador tem feito com que sejam buscadas formas para assegurar maior proteção e preservação do que se convencionou chamar Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro, que pode ser conceituado como o conjunto de bens móveis e imóveis, e as manifestações imateriais associadas, portadores de referência à memória da ferrovia em nosso país.

Em tal conceito podem ser inseridos as antigas estações ferroviárias, paradas, rotundas, casas de turma, casas de agentes, vilas ferroviárias, oficinas, carpintarias, rampas de embarque, locomotivas, trilhos, dormentes, vagões de passageiros, vagões de carga, caixas d'água, pontes, pontilhões, túneis, sinos, telégrafos, relógios, mobiliário, postes, placas de sinalização, ferramentas, documentos relacionados às antigas ferrovias (bilhetes, livros de empregados, correspondências, mapas, fotografias), acervos bibliográficos etc.

A proteção de tal patrimônio pode se dar de forma individual (ex: o tombamento da “Locomotiva Baronesa”, a primeira a circular no Brasil, construída em 1852 pela Willian Fair Bairns & Sons, em Manchester, Inglaterra) ou em conjunto (bens integrantes do complexo ferroviário que liga São João del-Rei a Tiradentes). Também é possível se aventar a possibilidade da proteção de aspectos imateriais do patrimônio cultural ferroviário, a exemplo do registro do ofício de maquinista de Maria Fumaça.

Outra forma de proteção diz respeito à criação de Museus Ferroviários voltados para a pesquisa, exposição e contextualização de peças integrantes do patrimônio ferroviário brasileiro, como os existentes em São João del-Rei-MG, Sorocaba-SP e Vila Velha-ES.

No que diz respeito à responsabilidade pela proteção e preservação dos bens ferroviários, ela é comum a todos os entes federativos (Municípios, Estados e União), estando prevista no art. 23, III e IV, da Constituição Federal de 1988, bem como aos proprietários, possuidores e concessionários dos trechos onde os bens se encontram, tratando-se de responsabilidade solidária, como já teve a oportunidade de decidir o TJMG acerca do dever de preservação da Estação Ferroviária Silva Xavier, situada em Sete Lagoas:

APELAÇÃO CÍVEL – AÇÃO CIVIL PÚBLICA – BEM INVENTARIADO PELO MUNICÍPIO – EXTINÇÃO DO PROCESSO SEM JULGAMENTO DE MÉRITO – PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO-CULTURAL – RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DOS ENTES DA FEDERAÇÃO – DEVER DO MUNICÍPIO DE CONSERVAÇÃO DOS BENS DE INTERESSE LOCAL – CONCESSIONÁRIA – DETENTORA DA POSSE E DO DOMÍNIO ÚTIL – EVENTUAL RESPONSABILIZAÇÃO DO CAUSADOR DO DANO – RECONHECIMENTO DA LEGITIMIDADE PASSIVA DOS REQUERIDOS.1. O art. 23, I, II e IV, da CR enumera como competência comum dos entes da federação a preservação e conservação do patrimônio histórico-cultural brasileiro. Configurada a responsabilidade solidária da União, Estados e Municípios. 2. O art. 30, IX, por sua vez, dispõe que compete aos Municípios promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local.3. “É, pois, de responsabilidade do Município, no âmbito de sua competência a proteção de logradouros, sítios, prédios, monumentos e outros desse jaez, de relevante valor histórico-artístico-cultural, competindo-lhe as providências que devam ser administradas para que não sejam destruídos ou comprometidos” (STF, Rel. Min. Maurício Correa, RE 121140/RJ). 4. Sendo a Ferrovia Centro Atlântica S/A a responsável pela manutenção dos bens que detém a posse ou o domínio útil em razão da concessão, possível lhe ser imputada a responsabilidade pelos danos causados ao imóvel objeto da ação. (TJMG – Apelação Cível 1.0672.09.410438-3/001,

Relator(a): Des.(a) Áurea Brasil , 5ª CÂMARA CÍVEL, julgamento em 10/11/2011, publicação da súmula em 12/01/2012)

No mesmo sentido já se posicionou o TRF da 4ª Região:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. IMÓVEL TOMBADO. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAXIAS DO SUL/RS. Embora o prédio em que se encontra a antiga Estação Ferroviária de Caxias do Sul, tenha sido tombado pelo IPAHE – Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Estadual, é de competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios a proteção dos bens de valor histórico, nos termos do que determina o [artigo 23, III, da CF](#). Assim, presente o interesse da União no feito, fica definida a legitimidade ativa do Ministério Público Federal, bem como a competência da Justiça Federal para conhecer e julgar a causa. Não merece reparos a sentença que condenou o proprietário do bem tombado (RFFSA) à implementação das obras de conservação e manutenção da Estação Ferroviária de Caxias do Sul, e a União, o Estado do Rio Grande do Sul e o Município de Caxias à efetivação das providências, de forma subsidiária. (TRF 4ª R.; APL-RN 1999.71.07.000532-1; RS; Terceira Turma; Relª Desª Fed. Maria Lúcia Luz Leiria; Julg. 16/06/2009; DEJF 02/07/2009; Pág. 349)

Em âmbito federal, desde 2001, por força da Lei 10.233, toca à Agência Nacional de Transporte Terrestre a obrigação específica de “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” (art. 25, VII).

Quanto aos bens que pertenciam à extinta Rede Ferroviária S/A, a Lei 11.483/2007 cometeu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN o dever de receber e gerir os bens de valor cultural, dispondo o seguinte:

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.

§ 3º. As atividades previstas no § 2º. deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura – PRONAC, instituído pela [Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991](#).

Em complemento, foi editada a Portaria IPHAN nº 407/2010, que dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

Atualmente, a lista nacional do patrimônio cultural ferroviário compreende 639 bens distribuídos por 18 Estados.[\[1\]](#) O número, infelizmente, é irrisório se comparado com o acervo ferroviário existente no país [\[2\]](#), o que realça a necessidade de ações compartilhadas entre os diversos entes da federação.

Em Minas Gerais, que conta com uma das maiores malhas ferroviárias do Brasil e um riquíssimo patrimônio associado às antigas ferrovias, a Lei Estadual 11.726/94 previu:

Art. 5º – O Estado zelar pela preservação dos bens, tomados isoladamente ou em conjunto, que se relacionem com a história, a arquitetura e a arte em Minas Gerais e que sejam representativos da cultura mineira em suas diversas manifestações, contextos e épocas.

Art. 6º – As ações do Estado relativas aos bens de valor histórico, artístico, arquitetônico e paisagístico levarão em conta a diversidade das formas de manejo do patrimônio e serão dirigidas para:

...

VI – a salvaguarda do patrimônio cultural associado ao transporte ferroviário.

A preservação do patrimônio cultural ferroviário não pressupõe, necessariamente, o tombamento ou a existência prévia de outro tipo de proteção administrativa dos bens (como a inscrição na lista de patrimônio ferroviário), podendo ser buscada mediante o acionamento direto do Poder Judiciário, seja por meio de ação civil pública, seja por meio de ação popular, pois os instrumentos administrativos de proteção não constituem o valor cultural da coisa, mas apenas o declaram, declaração esta que também pode se dar no bojo de uma ação judicial[\[3\]](#).

A tutela judicial pode dizer respeito a obrigações de fazer (ex: restauração de uma estação ferroviária), não fazer (ex: abstenção de destruição de materiais ferroviários rodantes, como vagões) ou condenação em pecúnia por danos materiais irreversíveis ou danos morais coletivos.

Abaixo, citamos alguns julgados a respeito da busca pela preservação do patrimônio ferroviário junto ao Poder Judiciário Brasileiro, que, ante a omissão sistêmica dos órgãos administrativos, tem se transformado em uma das últimas esperanças para a efetiva preservação de nossas riquezas culturais:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO. DECLARAÇÃO DE VALOR CULTURAL E HISTÓRICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CONCHAL. Sentença condenou solidariamente as rés na obrigação de conservar o imóvel objeto da ação. Manutenção da sentença. Recurso improvido. (TJSP; APL 3001713-61.2013.8.26.0144; Ac. 11027377; Conchal; Terceira Câmara de Direito Público; Rel. Des. José Luiz Gavião de Almeida; Julg. 28/11/2017; DJESP 19/12/2017; Pág. 3682)

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. Ação Civil Pública. Estação Ferroviária de Pelotas/RS. Patrimônio Histórico. Legitimidade Passiva da União. Imóvel Tombado. 1. A união é parte legítima para figurar no polo passivo de ação civil pública que pretende garantir a adoção de medidas para a conservação de imóvel tombado de sua propriedade (Estação Ferroviária de Pelotas/RS). 2. Conforme jurisprudência desta corte, "nos termos do art. 19 do Decreto-Lei n. 25/37, cabe ao proprietário a responsabilidade pela conservação e manutenção de bem tombado. Na espécie, sendo a união proprietária do imóvel tombado, objeto da ação civil pública, cabe a ela promover as obras e os reparos necessários à conservação do bem. Tal função não se confunde com a atribuição do IPHAN em fiscalizar e proteger o patrimônio histórico e cultural no uso regular do seu poder de polícia. (REsp 666.842/RJ, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, segunda turma, julgado em 15/10/2009, dje 28/10/2009). 3. Agravo interno a que se nega provimento. (STJ; AgInt-REsp 1.333.463; Proc. 2012/0143671-2; RS; Primeira Turma; Rel. Min. Sérgio Kukina; DJE 28/08/2017)

PLATAFORMA LOCALIZADA NA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA – EVIDENTE MARCO HISTÓRICO DA CIDADE – POSTERIOR TOMBAMENTO – RECONSTRUÇÃO DA PLATAFORMA – INVIABILIDADE NÃO DEMONSTRADA – SENTENÇA CONFIRMADA NA REMESSA NECESSÁRIA – RECURSO NÃO PROVIDO. Afigurando-se incontroversa a relevância histórico-patrimonial, tanto no âmbito social quanto cultural, da plataforma da estação ferroviária, e evidenciada pelo laudo pericial a viabilidade da sua reconstrução, impõe-se o desprovimento do recurso do município. Sentença mantida na remessa necessária. Recurso voluntário não provido. (TJMG – Apelação Cível 1.0056.99.000538-3/002, Relator(a): Des.(a) Corrêa Junior, 6ª CÂMARA CÍVEL, julgamento em 04/10/2016, publicação da súmula em 14/10/2016)

AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO MUNICÍPIO DE BAMBUÍ. Preservação do patrimônio histórico- cultural. Concessionária. Responsabilidade pela manutenção dos bens vinculados. Recurso não provido. (TJMG; AI 1.0051.13.003001-1/001; Rel. Des. Audebert Delage; Julg. 16/02/2016; DJEMG 29/02/2016)

AÇÃO POPULAR. PROTEÇÃO DE ESTAÇÃO FERROVIÁRIA. PATRIMÔNIO HISTÓRICO-CULTURAL MUNICIPAL. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA ESTADUAL. É da Justiça Estadual a competência para processar e julgar ação popular que visa à proteção de estação ferroviária, já que se trata de bem integrante do patrimônio histórico-cultural municipal. (TJMG; AGIN 0005383-85.1999.8.13.0056; Barbacena; Sexta Câmara Cível; Rel. Des. Maurício Barros; Julg. 01/06/2010; DJEMG 03/09/2010).

O historiador Luiz Cruz, após discorrer sobre os parcos esforços voltados para a preservação de nosso patrimônio ferroviário, afirma que ele constitui um dos traços fortes da identidade brasileira e sustenta com otimismo:

Trens circulam subindo e descendo montanhas infinitas, atravessam rios de larguras imensuráveis, colorecem céus azuis de fumaças negras. Apitos ecoam por horizontes longínquos. Sinos repicam anunciando chegadas e partidas. Os trens circulam na memória do povo brasileiro, cruzam por todos os lados deste país de gigantes proporções, em trilhos desenhados nas lembranças do que um dia vivenciamos^[4].

Se é fato que a história ferroviária está latente na história de nosso país e na memória de nosso povo, fato é, também, que esforços hercúleos são necessários para que a preservação dos bens materiais e imateriais que compõem o patrimônio ferroviário brasileiro sejam efetivamente preservados, o que realça o papel do Direito do Patrimônio Cultural enquanto disciplina autônoma, capaz de subsidiar a tomada de decisões a fim de que nossas riquezas culturais possam ser fruídas, de forma hígida, pelas gerações que ainda estão por vir.

[1]

http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrovi%C3%A1rio_dez_2017.pdf

– Acesso em 14/02/2018.

[2] Em 2007 a Inventariança da RFFSA havia catalogado 52.000 bens imóveis, sendo 15.000 bens classificados pela RFFSA como históricos; 31.400 metros lineares de acervo documental; 118.000 desenhos técnicos; 74.000 itens bibliográficos; e um incalculável número de bens móveis espalhados nos escritórios regionais da RFFSA, em almoxarifados, depósitos e pátios. CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, 2011. Disponível em:

http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf – Acesso em

14/02/2018.

[3] Sobre o tema veja: MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. Tutela do Patrimônio Cultural Brasileiro. Belo Horizonte: Del Rey, 2016.

[4] Memória Ferroviária. Tiradentes: Mandala Produção. 2016.

Date Created

17/02/2018