

CONHEÇA O SISTEMA DE CONTROLE DO INVENTÁRIO DA DOCUMENTAÇÃO DE IMÓVEIS - CIDI

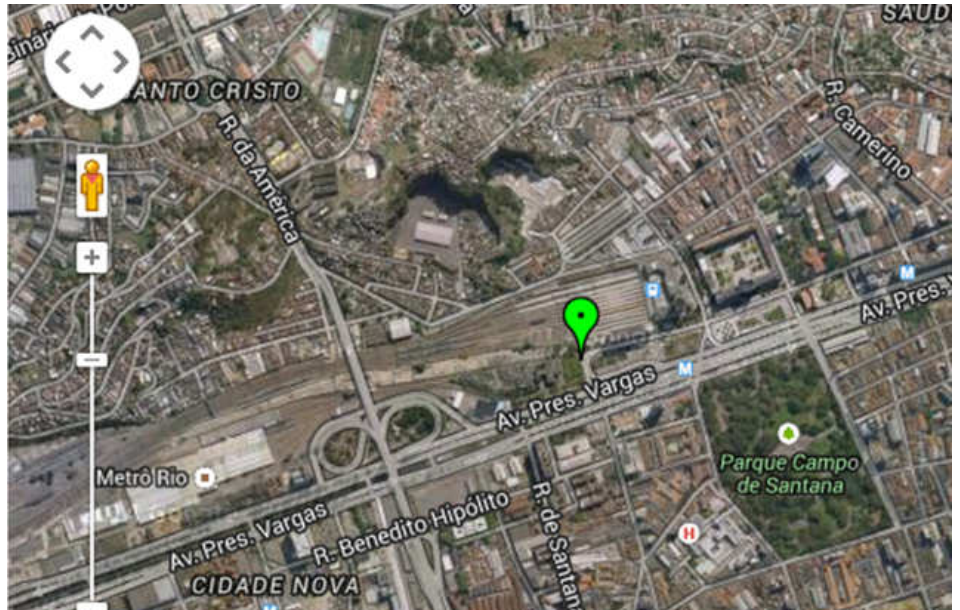
Com a extinção da RFFSA, coube à Inventariança transferir, para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, a documentação e as informações disponíveis referentes aos imóveis não-operacionais da extinta RFFSA, conforme disposto na Lei nº 11.483/2007 e Decreto nº 6.018/2007.

Com o objetivo de obter um eficiente controle no inventário da referida documentação, a Inventariança da extinta RFFSA, por meio de seus técnicos, desenvolveu o sistema denominado Controle do Inventário da Documentação de Imóveis (CIDI).

Instituído em outubro de 2007, foi totalmente desenvolvido e implantado por pessoal da Inventariança, oriundos da área de tecnologia da informação. O sistema CIDI é uma potente ferramenta de gestão, tanto para a Inventariança da extinta RFFSA, quanto para os seus órgãos sucessores.

Sua base cadastral corporativa foi constituída por meio da consolidação das bases de dados dos sistemas de controle da extinta RFFSA: sistema de ativo fixo (SISPRO) e sistema de arrecadação patrimonial (SARP), além das informações pertinentes oriundas da reavaliação de ativos realizados por empresas contratadas anteriormente à extinção da RFFSA.

Desenvolvido para ser utilizado no âmbito da Inventariança, por intermédio da rede interna de computadores (intranet), o sistema CIDI permite uma gestão centralizada dos trabalhos, por parte das comissões nacionais de inventário (Administração Geral) e, também, operacionalização do inventário desses bens, realizados pelas comissões regionais nas Unidades Administrativas da Inventariança.

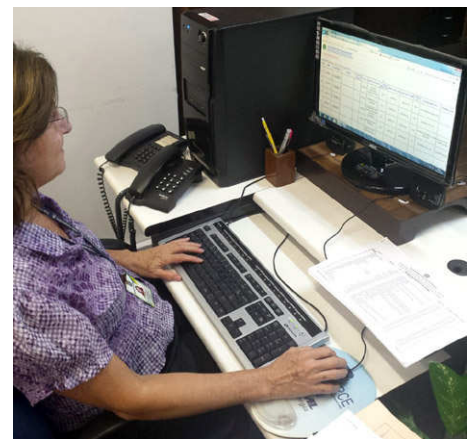


Localização georeferenciada de imóvel no sistema CIDI

A funcionalidade do Sistema despertou o interesse dos órgãos sucessores da extinta RFFSA, fato este que gerou adaptações e atualizações no sistema pelos técnicos da Inventariança, com o objetivo de disponibilizar o CIDI ao Ministério dos Transportes (MT), à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), à Superintendência do Patrimônio da União (SPU) e ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Destaca-se, dentre as funcionalidades do sistema, o desenvolvimento de rotina de visualização das localidades dos imóveis da base cadastral, através de *link*, associado ao endereço cadastrado de cada bem individualizado (NBP).

Em síntese, o CIDI tornou-se um importante instrumento de trabalho para execução do inventário dos bens imóveis não-operacionais da extinta RFFSA, estendido aos seus órgãos sucessores.



Servidora atualizando o sistema CIDI

“ O sistema CIDI é uma potente ferramenta de gestão, tanto para a Inventariança da extinta RFFSA, quanto para os Órgãos sucessores da extinta empresa. ”

Inventário dos Bens Históricos da extinta RFFSA

Com a edição da Lei nº 11.483, coube ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) receber e administrar os bens de valor artístico, histórico e cultural oriundos da RFFSA, cabendo à Inventariança, dada a magnitude da RFFSA, ou seja, presente em quase todas as regiões do país, instituir comissões regionais para realização do inventário, em campo, dos bens históricos em todas as suas Unidades. Tais comissões regionais são subordinadas e supervisionadas por uma Comissão Nacional, responsável pela coordenação desses inventários, bem como prestar suporte técnico às Comissões Regionais e, ainda, consolidar os dados dos inventários realizados, para posterior emissão dos respectivos Termos de

Transferência enviados ao IPHAN.

O inventário em questão tomou por base o último inventário de bens históricos realizado pela extinta RFFSA, em dezembro/2002, com cerca de 17 mil bens. Este inventário somente abrangia bens móveis históricos, não considerando, portanto, o acervo documental e os bens imóveis históricos. Até dezembro de 2014 foram inventariados cerca de 275 mil bens, incluídos móveis, imóveis e acervo documental. Considerando a malha da RFFSA, cerca de 28.000 km de linha, a execução do inventário depara-se com a quantidade significativa de bens, inventariados ao longo da via férrea e com a inexistência de catalogação dos mesmos,

tornando o trabalho das comissões ainda mais relevante.

Os bens históricos da extinta RFFSA representam, identificam e simbolizam a história da ferrovia, por suas próprias características; como exemplo: locomotivas a vapor, sinos, bancos de estação, bilheteria, cofres, amperímetros, manômetros, equipamentos de sinalização, telégrafos, telefones, relógios, teodolitos, placas de locomotivas, lanternas, lâmpões e bandeiras de sinalização. No mesmo contexto, estão o acervo documental e mapotecas, além de antigos prédios, dentre outros: estações, oficinas, rotundas que, devido às técnicas de construção, materiais e padrões de arquitetura, na maioria das vezes importados de outros países.

Imóveis históricos se destacam por sua bela arquitetura

ESTAÇÃO DE SÃO LEOPOLDO

Estação de pequeno porte, pré-fabricada na Inglaterra, toda em madeira, montada sem pregos e parafusos - somente por encaixe, revestida em zinco, pois se temia eventuais ataques dos indígenas com flechas incendiárias. A estação de São Leopoldo, desativada na década de 1980, passou a abrigar o Museu do Trem, em convênio com a Prefeitura Municipal de São Leopoldo. Transferida ao IPHAN pelo Termo de Transferência nº 065/2009.



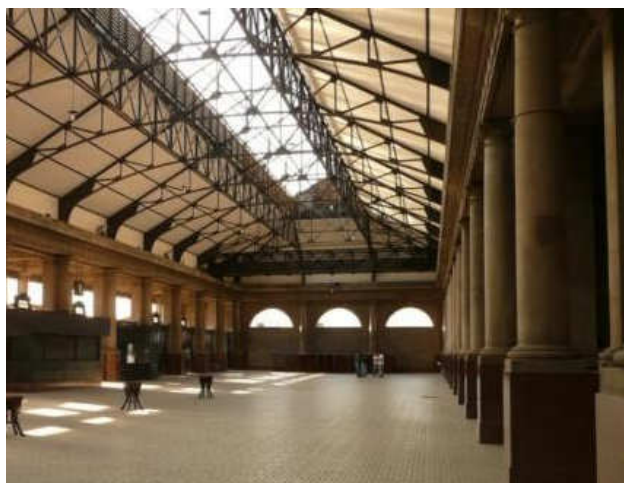
Museu do Trem de São Leopoldo - RS



Estação da Luz - SP

ESTAÇÃO DE BARÃO DE MAUÁ

Tombada pela Resolução SEC nº 31, de 07/02/1991, da Secretaria de Cultura/INEPAC. Construção inspirada na arquitetura palladiana inglesa, com projeto do arquiteto inglês Robert Prentice, inaugurada em 6 de novembro de 1926. Além do interesse arquitetônico, o tombamento se justifica também por sua importância histórica. O nome de Estação Barão de Mauá é uma justa homenagem ao pioneiro do transporte ferroviário no Brasil. Importante lembrar que a estação já viveu seus momentos de glória com o Trem de Prata, o qual operava a linha Rio de Janeiro – São Paulo, com vagões turísticos e luxuosos, transportando personalidades e autoridades. Transferida para SPU pelo Termo de Transferência nº 157/2009.



Gare da Estação Barão de Mauá - RJ

ESTAÇÃO DA LUZ

Tombada pelo CONDEPHAAT, construída em 1895 e inaugurada em 1º de março de 1901. Formada por 2 blocos interligados por estrutura metálica sendo o principal em estilo vitoriano, onde predomina a alvenaria de tijolo aparente, destacando-se a torre com relógio de 4 faces.

VILA FERROVIÁRIA DE PARANAPIACABA

Tombada pelo CONDEPHAAT em 30 de setembro de 1987. Localizada no topo da Serra do Mar (Município de Santo André – SP) e inaugurada em 1864. A centenária vila inglesa, projetada para abrigar engenheiros e operários da São Paulo Railway Company - SPR, foi a primeira linha férrea paulista (Santos – Jundiá).

COMPLEXO FERROVIÁRIO DE SÃO JOÃO DEL REY

Trecho ferroviário e Estação Ferroviária de Tiradentes, ambos tombados pelo CONDEPHAAT em agosto de 1969. O Complexo de São João Del Rey abrange uma área de 35.000m² e o trecho ferroviário com 12 km de extensão liga as estações de São João Del Rey e Tiradentes. Transferido ao IPHAN pelo Termo de Transferência nº 009/2009.

ROTUNDA

Construção circular destinada à manutenção de locomotivas, carros de passageiros e vagões. As rotundas são construções circulares, possuindo ao centro, uma peça denominada girador. Foram



Rotunda de São João Del Rey

construídas cerca de 24 rotundas pela RFFSA. Destaca-se a de São João del Rey, que foi recuperada para servir como módulo do Museu Ferroviário, abrigando locomotivas, carros, vagões da antiga Estrada de Ferro São João Del Rey.

MUSEUS FERROVIÁRIOS

Para resguardar a rica história da ferrovia a RFFSA, enquanto empresa, criou o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE) que preservou bens, implantou e administrou museus ferroviários por décadas.

Os museus ferroviários abrigam um valioso acervo que compreende, peças de mobiliário, locomotivas, material de sinalização, aparelhos de via permanente, relógios e sinos.

O Museu do Trem, situado no Rio de Janeiro, destaca-se dos demais museus pelo seu acervo, imóvel e material rodante. Localizado no bairro do Engenho de Dentro, está instalado em uma típica construção industrial da década de 20, no antigo galpão de pintura das Oficinas de Locomoção, conhecido por ser o maior complexo de reparação e manutenção ferroviário do país no princípio do século passado. Seu acervo possui bens de relevada importância, tais como:

***Locomotiva “Baroneza”** - construída na Inglaterra, foi a primeira a trafegar no Brasil, quando da inauguração da Estrada de Ferro de Petrópolis (30/04/1854). É a peça mais importante da história ferroviária brasileira,



Locomotiva Baroneza

composta com dois vagões de passageiros de 1º Classe. O curioso nome de Baroneza foi uma homenagem especial à esposa do Barão de Mauá.

***Carro Imperial** – assim denominado por ter servido ao imperador D. Pedro II. Requitado carro em madeira, poltronas estofadas em



Carro Imperial

veludo, cortina de seda brocadas e veludo adamascado, móveis em madeira com fino acabamento e curiosas escarradeiras. Construído na Bélgica em 1886.

***Carro do Rei Alberto** - nobre e requintado em estilo Art-Nouveau com cristais trabalhados nas janelas, divisórias em madeira entalhada, lavatórios de porcelana inglesa, estofados em couro, cama de metal trabalhado concebido para transportar reis. Esta composição foi adaptada para servir o soberano da Bélgica quando de sua visita ao Brasil em 1921.

***Carro Presidencial** - assim denominado por ter servido ao presidente Getúlio Vargas na década de 1930. Carro composto por sala, escritório, dois quartos, banheiro (com banheira) e varanda que servia como palanque nas manifestações políticas. Uma curiosidade deste carro é a decoração com diversos símbolos maçônicos.

*Transferido ao IPHAN pelo Termo de Transferência nº 300/2013.



Carro Getúlio Vargas



Carro do Rei Alberto

INATIVOS E PENSIONISTAS DA VFRGS

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA ENTRE UNIÃO E O ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

O Inventariante da extinta RFFSA, representando a União, formalizou, em 25/07/2014, ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA ENTRE UNIÃO E O ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, beneficiando os inativos e pensionistas da VFRGS.

Com a criação da RFFSA, através da Lei Federal nº 3.115/57, foram a ela incorporadas diversas ferrovias existentes no Brasil, inclusive a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. A incorporação se deu por meio do "Termo de Acordo sobre as Condições de Reversão à União Federal", firmado em 22/05/1959 e aprovado pela Lei Federal nº 3.887/1961.

Referido Termo de Reversão garantiu a condição de servidor público ferroviário do Estado do Rio Grande do Sul a todos os servidores do quadro da VFRGS, reconhecendo os direitos, vantagens e prerrogativas legalmente assegurados, a cessão dos servidores à União para exercício na RFFSA.

Para equiparar os salários dos ferroviários do Estado aos funcionários da RFFSA, os vencimentos dos servidores cedidos foram complementados sob a denominação de "Complemento Nível RFFSA".

Em decorrência do Termo de Reversão e Estatuto dos Servidores Públicos Ferroviários, foram definidas as responsabilidades e encargos dos entes envolvidos na incorporação. Para os casos de aposentadoria por invalidez, o pagamento da diferença entre o provento previdenciário e o salário da atividade era de responsabilidade da então RFFSA.

Ainda, deve-se esclarecer que, inicialmente,



Arquivos de dossiês dos inativos da VFRGS

te, a gestão das questões dos inativos da VFRGS, incluindo os cálculos das diferenças e partilha de responsabilidades, era feita pela Administração Estadual do Estado do Rio Grande do Sul (hoje denominada Secretaria da Fazenda do Estado do RS). Face dificuldades do Estado no cumprimento desta tarefa, foi criada, na Superintendência da extinta RFFSA, em Porto Alegre, a Seção de Inativos, assumindo a responsabilidade pela gestão dos inativos da VFRGS. Assim, desde 1965, passou a ser incumbência da extinta RFFSA, através de seu órgão no Estado do Rio

Grande do Sul, a gestão das questões vinculadas aos inativos oriundos da VFRGS.

Tal gestão envolve relações com a União, com INSS, com a Secretaria da Fazenda do Estado do RS - Divisão Pagamento de Pessoal (DPP) e com o Instituto de Previdência do Estado do RS (IPERGS). Frequentemente, são instruídos processos judiciais e ofícios oriundos do Estado, principalmente da Procuradoria Geral do Estado (PGE), em atendimento às solicitações feitas por Juizes, Peritos do Juízo ou Advogados, com vistas ao pagamento de benefícios, quer pelo Tesouro do Estado ou pelo IPERGS.

Desde a extinção da RFFSA, a Inventariança participou de reuniões para elaborar um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre a União e o Estado do Rio Grande do Sul, com o objetivo de transferir o acervo documental existente na Unidade Regional de Porto Alegre (URPOA), cumprindo o disposto na Lei nº 11.483/2007, bem como a gestão das complementações dos benefícios desse ferroviários.

O Acordo de Cooperação Técnica nº 001/2014 firmado entre a União, por intermédio da Inventariança da extinta RFFSA, o Departamento de Órgãos Extintos (DEPEX) do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão e o Estado do Rio Grande do Sul, com anuência do IPERGS, tem por objeto transferir, definitivamente, por intermédio de instrumentos próprios, da União para o Estado, o cadastro informatizado de complementados e dependentes; o sistema de cálculos que subsidiam o pagamento, tanto dos encargos de complementação de proventos dos servidores estaduais como da complementação de pensão aos seus dependentes previdenciários da VFRGS; os acervos documentais pertinentes aos servidores estaduais da VFRGS, aposentados, pensionistas e aposentados por invalidez; e o sistema informatizado de controle do mapeamento e registro da documentação constante nos arquivos, todos localizados no escritório da Unidade Regional de Porto Alegre.

Em reunião realizada em 04/12/2014, entre os órgãos partícipes e o Estado do RS, iniciou-se a definição do plano de trabalho em etapas, fases e metas a serem atingidas, em função do escopo do Acordo de Cooperação Técnica nº 001/2014.

Nesse contexto, a Inventariança da extinta RFFSA, bem como os demais entes participantes do citado Acordo, desenvolveram importante trabalho ao encontro dos interesses dos inativos e pensionistas da VFRGS.



Atendimento ao inativo da VFRGS na Unidade Regional de Porto Alegre

Conhecendo as Unidades Regionais

Neste espaço, o Informe da Inventariança passará a retratar suas Unidades Regionais

Unidade Regional de Curitiba - URCUB

A Unidade de Curitiba da Inventariança da extinta RFFSA (URCUB), originou-se da Superintendência Regional Curitiba da RFFSA (SR5), à época, abrangendo os Estados do Paraná, Santa Catarina e parte do Município de Ourinhos, no sul do Estado de São Paulo.

A URCUB ocupava o conhecido Edifício Teixeira Soares, ao lado do Shopping Estação, sendo que, no ano de 2012, após a cessão do prédio à Universidade Federal do Paraná (UFPR), suas instalações foram transferidas para a Rua Ubaldino do Amaral, 321, Alto da Glória, em instalações cedidas pela UFPR.

No ano de 2004, o então Escritório Regional de Curitiba da SR5, transferiu a gestão de imóveis não operacionais vinculados às malhas ferroviárias do Estado de Santa Catarina ao Escritório Regional de Tubarão. Tal decisão foi fundamentada em questões logísticas/geográficas, em razão de facilidades no acesso à parte da Malha Catarinense, por parte do Escritório de Tubarão. Com o término de inventário de ativos não-operacionais da Linha Mafra-São Francisco do Sul, a documentação pertinente, cujo inventário foi realizado pela Unidade de Curitiba, foi também definitivamente transferida à Unidade de Tubarão. Desta forma, a malha da SR5 da extinta RFFSA ficou restrita ao Estado do Paraná com 2.015 Km de linhas ativas e 575 Km de linhas erradicadas.

Toda a documentação de pessoal da SR5 continua na Unidade e é compartilhada pelos órgãos sucessores da RFFSA. Assim, as demandas da Unidade, após inventários e transferências, concentram-se no atendimento às solicitações de informações enviadas pelos órgãos públicos, como a Secretaria de Patrimônio da União (SPU), Departamento de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Advocacia Geral da União (AGU), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Arquivo Nacional (AN) e Departamento de Órgãos Extintos (DEPEX) do Ministério do Planejamento, que atua como gestor da complementação de aposentadoria e pensões de ferroviários.



Nova instalação da Unidade Regional Curitiba - URCUB. cedida pela UFPR

Além disto, a URCUB também é consultada, de forma rotineira, pela Concessionária América Latina Logística (ALL), pelo INSS, pelos órgãos do Judiciário e pelo público em geral, sobre a vida funcional de ex-funcionários, bem como sobre a titularidade de imóveis, confrontações e faixa de domínio de imóveis da extinta RFFSA. A Unidade possui um importante acervo documental, onde destacam-se mais de 7600 caixas de documentos contábeis e de Recursos Humanos, e significativo acervo técnico com mais de 57 mil plantas de terrenos, imóveis, pontes e linhas ferroviárias, algumas datadas de meados do século passado.

Foram transferidos para a AGU dos Estados do Paraná, Santa Catarina e São Paulo todos os dossiês e acervos documentais de processos judiciais ativos e inativos. Para a SPU foram encaminhados, a pedido, aproximadamente 4500 processos administrativos, relativos aos imóveis não-operacionais.

Também foram transferidos para o IPHAN cerca de 40 mil itens, entre eles vasto acervo bibliográfico, fotos, peças ferroviárias, sinos e móveis históricos. Este patrimônio

está exposto em museus, como o instalado no Shopping Estação, em Curitiba; Museu Padre Carlos Weiss, em Londrina; Estação da Memória, em Joinville; vagões na antiga Estação de União da Vitória, entre outros.



Expediente

Inventariante: Manoel Geraldo Costa

Comissão de Edição: Flávio Rabello, Carlos Van Junior, Marco Henrique de Araújo, Maria das Flores de Jesus Ferreira, Luís Miguel de Lima P. Pereira Gil, Marluce Prado Lima, Claudiney Oliveira da Silva, João Dias.