

**COMPANHIA ESTADUAL DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA - CENTRAL E SUPERVIA S/A - DETERMINA REALIZAÇÃO DE INVENTÁRIO DAS ÁREAS DO COMPLEXO DA ESTAÇÃO BARÃO DE MAUÁ, OFICINA DE ALFREDO MAIA E FRANCISCO SÁ - DECLARA OS BENS ESTAÇÃO BARÃO DE MAUÁ E OFICINA ALFREDO MAIA NÃO NECESSÁRIOS À OPERAÇÃO DO SISTEMA E DETERMINA AS SUAS DEVOLUÇÕES AO PODER CONCEDENTE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

O CONSELHO DIRETOR DA AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, FERROVIÁRIOS E METROVIÁRIOS E DE RODOVIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - AGETRANSP, no uso de suas atribuições legais e regimentais, tendo em vista o que consta no processo regulatório nº. E-10/300.790/2002 e do processo apenso nº E-10/258/03 da SETRANS, pela unanimidade dos Conselheiros votantes,

**DELIBERA:**

**Art. 1º - Determinar que a Câmara Técnica de Transportes - CATRA apresente, em um prazo de 60 (sessenta) dias, inventários físico e geográfico, documentado através de comprovações fotográficas e de filmagens, ambas com a data da verificação a ser feita pela CATRA, balizando-se, para isso, nos pormenorizados relatórios decorrentes das vistorias realizadas pela CENTRAL em agosto de 2002 e maio de 2004, este último a seguir transcrito:**

**• BARÃO DE MAUÁ E ALFREDO MAIA:**

a) **Rede Aérea** : No decorrer da vistoria técnica visual observamos que este foi o sistema mais afetado visto que foram retirados da Rede Aérea existente nos dois pátios, Cabos Mensageiros, Fios de Contato, Suspensórios, Garras, Luvas e Isoladores de suspensão e de puxamento, sendo que algumas linhas tinham o fio de contato duplo o que representa uma extensão de 6344 metros de Cabo Mensageiro e 4486 metros de Fio de Contato retirados na sua totalidade, e um percentual de 68% e 74%, respectivamente, desses cabos que existiam nos dois pátios. Foi observado também a retirada de 1 transformador de energia em Alfredo Maia e 1 em Barão de Mauá, 5 Chaves Seccionadoras em Barão de Mauá e 540 metros de cabos do circuito de 6.6 Kvca que alimentava a subestação abaixadora que distribuía a energia para a Oficina de Alfredo Maia, que também se encontrava sem seus quadros e chaves.

b) **Sinalização**: Verificamos no decorrer da vistoria visual que foram retirados 11 sinais (anões e instalados em postes tubulares) o que representa 78% do total dos sinais que se encontravam instalados nos pátios ferroviários de Barão de Mauá e Alfredo Maia, muitos dos quais foram retirados em sua totalidade inclusive junto com as suas bases de concreto, restando tão-somente os vestígios dos buracos nas entrevias. Foram também retiradas 6

máquinas de chave elétricas e também os componentes eletrônicos instalados nas caixas de controle e Houses de sinalização que comandam os sinais e máquinas de chaves dos AMV(s) dos pátios.

c) Via Permanente: Constatamos a retirada de quatro chaves em Barão de Mauá 1:8, sendo que três chaves foram retiradas sendo deixados os cruzamentos e uma chave foi retirada parcialmente, onde foi constatado a retirada de uma agulha e um paralelo.

d) Obras Cíveis: Observamos que as dependências da Oficina de Alfredo Maia encontravam-se totalmente degradadas devido ao abandono das mesmas, sendo retirados todos os equipamentos das seções de manutenção da Oficina.

- **FRANCISCO SÁ:**

a) Rede Aérea: No decorrer da vistoria técnica observamos que foi o sistema mais afetado, visto que foi retirado 100% da Rede Aérea (Cabos Mensageiros, Fios de Contato, Suspensórios, Garras, Luvas, Isoladores de Suspensão e de Puxamento) que corresponde uma extensão de 795 metros de Fio de Contato e de 795 metros de Cabo Mensageiro, além de constarmos a retirada de 1 transformador de energia, de 1 chave seccionadora, de 1080 metros do Circuito de 4.4 Kvca da linha 7 no trecho entre Barão de Mauá e Francisco Sá e de 900 metros do Circuito de 6.6 Kvca que fazia a derivação na torre próxima a House de sinalização para alimentação do pátio e demais dependências de Francisco Sá.

b) Sinalização: Verificamos no decorrer da vistoria visual que foram retirados 4 sinais o que representa 50% do total de sinais que se encontravam instalados no pátio ferroviário de Francisco Sá, alguns retirados em sua totalidade, inclusive junto com suas bases de concreto, restando tão-somente os vestígios dos buracos nas entrevias. Foram também retirados os componentes eletrônicos da caixa de controle e House de sinalização que comandam os sinais e máquinas de chaves (AMV(s)) do pátio, além de serem canibalizados os sinais (4EA e 4EB), (2EA e 2EB) instalados na parte inferior das plataformas H e G respectivamente de São Cristóvão.

c) Via Permanente: Constatamos a retirada de 3 chaves, sendo 2 chaves 1:10 e 1 chave 1:8 em Francisco Sá, o que corresponde a 75% das chaves instaladas nesse pátio, sendo constatado também a existência de muita vegetação cobrindo as linhas dos desvios das plataformas, caracterizando um total abandono daquela Estação.

d) Obras Cíveis: Observamos que as dependências do antigo Núcleo de Manutenção da Rede Aérea, as plataformas e a Estação de Francisco Sá encontravam-se totalmente degradadas devido ao abandono das mesmas, sendo registrado a existência de densa vegetação conforme relatado no item anterior.

**Art. 2º - Determinar que a Concessionária designe, em um prazo de até 05 (cinco) dias, dois funcionários de seus quadros que deverão acompanhar a realização dos inventários físico e geográfico a serem feitos pela CATRA na forma do item anterior;**

**Art. 3º - Determinar que os bens e equipamentos originalmente instalados nas áreas em debate, e que possam ter sido eventualmente transferidos para outros locais e sistemas**



operados pela Concessionária, e que estejam sendo efetivamente utilizados nos serviços por ela prestados, deverão permanecer sob sua responsabilidade nos respectivos locais de uso, continuando a integrar a relação de bens reversíveis;

**Art. 4º - Concluídos os trabalhos da CATRA, e eventualmente se constatado a ocorrência de danos ao patrimônio público em razão do abandono das áreas em debate, determinar a abertura de processo regulatório específico para apreciação e decisão final sobre a questão;**

**Art. 5º - Declarar os bens representados pela Estação de Barão de Mauá (Gare/Pátio) e pela oficina de Alfredo Maia não necessários para a operação do sistema de transporte ferroviário de passageiros operado pela SUPERVIA S/A, conforme Cláusula Décima Sétima do Contrato de Concessão, que trata dos Bens Reversíveis e dar, em devolução, ao Poder Concedente, a posse dos respectivos bens, para que este possa tomar as providências necessárias para a utilização que melhor lhe aprouver, disponibilizando os respectivos bens, tudo em acordo com o “Grupo de Trabalho” constituído no âmbito da Casa Civil, que tem por finalidade estudar soluções atinentes ao patrimônio do ESTADO, conforme informado às fls. 312 dos autos processuais E-10/300.790/2002 pela Secretaria de Transportes, através do Ofício ASJUR/SETRANS nº 36/2007.**

**Art. 6º - Esta Deliberação entrará em vigor na data de sua publicação.**

Rio de Janeiro, 29 de agosto de 2007.

**JOÃO CARLOS DA SILVEIRA LOUREIRO**  
Conselheiro Relator

**LUIZ ANTÔNIO LARANJEIRA BARBOSA**  
Conselheiro Revisor

**FRANCISCO JOSÉ REIS**  
Conselheiro