

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

RPMF - Recurso Preservação da Memória Ferroviária

**RESTAURO DA COBERTURA DA GARE DA ESTAÇÃO BARÃO DE MAUÁ
(LEOPOLDINA)**

**Tema: CONSERVAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESTAURO DE IMÓVEIS
PÚBLICOS, RELACIONADOS A MEMÓRIA FERROVIÁRIA, TOMBADOS
OU VALORADOS PELO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E
ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN**

MRS LOGÍSTICA S.A.

17/09/2025

SUMÁRIO

1	DESCRIÇÃO DO PROJETO	3
1.1	Título do Projeto	3
1.1.1	Linha preservação da memória ferroviária	3
1.1.2	Temas	3
1.2	Objetivos	3
1.2.1	Objetivo Geral	3
1.2.2	Objetivos Específicos	3
2	JUSTIFICATIVA.....	4
3	DESENVOLVIMENTO DO PROJETO	12
3.1	Métodos e técnicas utilizadas	12
3.2	Etapas	13
4	PREVISÃO DE INÍCIO, TEMPO DE EXECUÇÃO e CUSTO TOTAL	16
5	LOCAL DE EXECUÇÃO	17
6	ENTIDADE E EQUIPE EXECUTORA.....	17
6.1	Identificação da entidade	17
6.2	Identificação da equipe executora.....	19
7	PRODUTOS.....	20
8	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / NORMATIVOS APLICÁVEIS	21
9	ANEXOS DO PLANO DE TRABALHO	21

1 DESCRIÇÃO DO PROJETO

1.1 Título do Projeto: Restauro da Cobertura da Gare da Estação Barão de Mauá

1.1.1 Linha preservação da memória ferroviária

O presente projeto se enquadra, no art. 5º, Inciso II, da Lei 6.021/23, que dispõe:

Art. 5º - Os RPMF serão destinados a projetos que possuam como objetivo a preservação da memória e do patrimônio das ferrovias, por meio de ações, instrumentos e práticas de identificação, documentação, investigação, proteção, promoção, valorização, transmissão e revitalização, tais como:

II - conservação, restauração e requalificação de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços da ferrovia, bem como de locomotivas, carros de passageiros, vagões e demais veículos e equipamentos especiais ferroviários.

1.1.2 Temas

Tema 2 da Deliberação 169/2024 - Conservação, manutenção e restauro de imóveis públicos, relacionados a memória ferroviária, tombados ou valorados pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

Este projeto tem como objetivo executar a restauração da cobertura da Gare da Estação Barão de Mauá (Leopoldina), tendo em vista que a Gare era o grande ponto central antes de se embarcar nas composições que percorriam a ferrovia. A Gare é um grande espaço coberto por estrutura metálica treliçada demarcada por uma claraboia central.



Figura 1: vista interna da gare da estação ferroviária Barão de Mauá, Leopoldina, cobertura atual, tesouras metálicas e claraboia central.

1.2.2 Objetivos Específicos

O trabalho proposto visa

- Promover a recuperação da estrutura metálica treliçada da Gare, assim como sua cobertura e a grande claraboia central que compõem a leitura do forro do ambiente.
- Instalar esquadria fixa de ferro e vidro na fachada sul (Fig2).

2 JUSTIFICATIVA

A história econômica, urbana e social do Rio de Janeiro, ou melhor, do Brasil passa pela Estação Barão de Mauá, terminal ferroviário mais conhecido como Estação Leopoldina. Localizada na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, foi inaugurada em 6 de novembro de 1926 pela Estrada de Ferro Leopoldina.

A estação ferroviária carrega consigo décadas de história que refletem a evolução do transporte urbano, do comércio no país, na logística para a importação e exportação de bens de consumo, assim como na transformação social da região e dos seus destinos.

Preservar o marco ferroviário que é a Estação Leopoldina é preservar a memória de uma era em que o transporte ferroviário foi motor do progresso nacional, a partir do crescimento econômico. É garantir que as gerações atuais e futuras compreendam a importância dessa infraestrutura no desenvolvimento do país. Sua conservação é essencial como patrimônio histórico, cultural e simbólico, e constitui um compromisso com a valorização da identidade e da memória coletiva dos cariocas e dos brasileiros.

2.2 História

A Estação Barão de Mauá, cujo nome homenageou o empresário, banqueiro, industrial brasileiro e pioneiro da ferrovia no Brasil, foi inaugurada 17 anos depois do início das discussões e pedidos de autorização para a sua construção. Foi finalizada como parte da Estrada de Ferro Leopoldina Railway.

Ponto fundamental de conexão entre o centro da cidade e os subúrbios em expansão, durante o seu período áureo foi testemunha do crescimento populacional dos bairros da Zona Norte, facilitando o deslocamento de milhares de trabalhadores que dependiam do transporte ferroviário para as suas atividades cotidianas.

Desde sua inauguração até a primeira metade da década de 1980, a estação foi um dos principais terminais fluminenses de trens de longo percurso, sobretudo os que ligavam a capital ao norte fluminense e aos estados de Minas Gerais e do Espírito Santo.

A instalação foi fechada para passageiros em fevereiro de 2001, durante um acidente ocorrido em sua garagem e após o remanejamento destes para o terminal D. Pedro II (Estação Central do Brasil), quando tinha seu direito de uso cedido à SuperVia.

2.3 Arquitetura

A Estação Leopoldina foi desenhada pelo arquiteto escocês Robert Russell Prentice (Burntisland, 1883 – Eastbourne, 1960), um dos representantes da art déco no Rio, que projetou também o Palácio da Cidade (sede da Prefeitura), o edifício Labourdette na Av. Atlântica, o edifício Sulacap na Rua da Alfândega, os edifícios Castelo, Raldia e Nilomex na Av. Nilo Peçanha, e o projeto da Estação Central do Brasil, junto com Roberto Magno de Carvalho, Geza Heller e Adalberto Szilard.

A arquitetura da estação, típica do período republicano, representa um exemplo valioso do patrimônio ferroviário brasileiro. Segundo o engenheiro Hélio Suevo, autor do livro “A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro”, a Estação Leopoldina é um exemplar da arquitetura eduardiana no Brasil, inspirada em construções palacianas inglesas. “De estilo eclético, o prédio, no entanto, é assimétrico, já que não foram seguidos à risca os traços do escocês. Sua parte central só tem continuidade para o lado direito. Ficou faltando o lado esquerdo, previsto no projeto original”.

Alterações projetuais

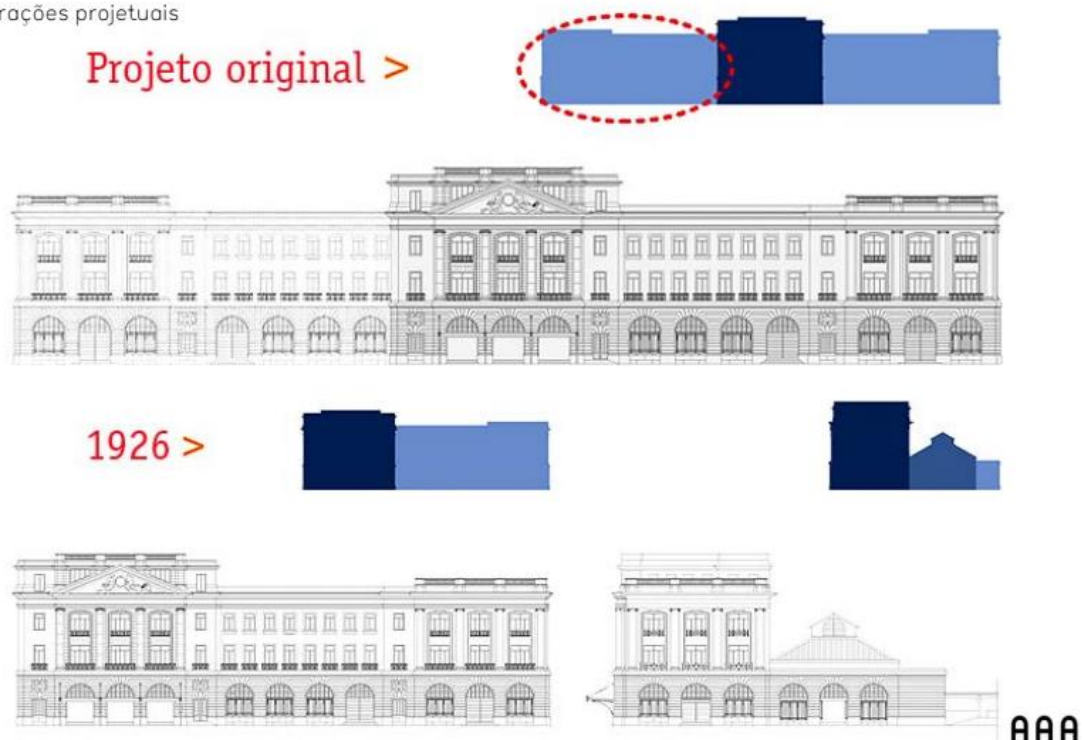


Figura 2: projeto original de Robert Prentice previa a duplicação do corpo do prédio para o lado esquerdo, obra que nunca foi realizada, ficando a fachada lateral sul inacabada.

Suas estruturas metálicas, muitas delas importadas da Europa, e o projeto arquitetônico refletem a influência técnica e estética da época de ouro das ferrovias no país. Estes elementos construtivos não apenas serviam a propósitos funcionais, mas também simbolizavam o progresso e a modernidade que as ferrovias representavam para a sociedade brasileira.

2.4 Relevância histórica

Além de sua importância arquitetônica e econômica, a Estação Leopoldina guarda a memória social de diversas gerações de cariocas. Para muitos moradores da região, a estação foi o cenário da rotina diária que marcou suas vidas. As histórias pessoais que se entrelaçam com a histórica da estação formam um rico tecido de memórias coletivas que precisam ser preservadas e transmitidas às futuras gerações.

A preservação da Estação Leopoldina também é crucial para a compreensão da evolução urbana do Rio de Janeiro, à época capital do país. O desenvolvimento dos bairros ao longo das linhas férreas ilustra como o transporte ferroviário moldou o crescimento da cidade,

influenciando padrões de ocupação, desenvolvimento econômico e dinâmicas sociais. A estação serve como um documento físico dessa transformação urbana.

Atualmente, iniciativas de preservação e revitalização da estação representam oportunidades únicas de reconectar a comunidade com sua história ferroviária. Projetos culturais, artísticos, educativos e turísticos podem transformar este espaço em um centro de memória viva, onde a história ferroviária não apenas seja preservada, mas também celebrada e compartilhada.

A manutenção e valorização da Estação Leopoldina transcende a simples conservação de um edifício histórico. Ela representa o compromisso com a preservação da identidade cultural brasileira, garantindo que as futuras gerações possam compreender e valorizar o papel fundamental que as ferrovias desempenharam na formação do país. Neste sentido, a estação se configura como um patrimônio cultural inestimável que merece cuidado, atenção e investimento contínuo para sua preservação e valorização.

2.5 Valoração pelo IPHAN

A Estação Leopoldina é de propriedade da União, registrada sob o NBP nº 7200452-0 e incluída na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do Instituto de Patrimônio Histórico Nacional – IPHAN, portanto devidamente valorada, nos termos da lei nº 11.483/07 e Portaria 407/2010 e Portaria 17/2022, ambas do Iphan, como se vê da imagem abaixo:

Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (04/2025) - 648 Bens Valorados						
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010 e Portaria IPHAN nº 17/2022.						
U	Município	Nº NBP	Identificação do Bem	Código SICG IPHAN	TIPOLOGIA	Publicação da Homologação
RJ	Rio de Janeiro	7990000001-00	Terreno - Museu do Trem	RJ33045578IED00105	Terreno	13/04/2007
RJ	Rio de Janeiro	7992000001-00	Museu do Trem	RJ33045578IED00106	Armazen/Galpão/Oficina	13/04/2007
67	RJ	7200452-0	Estação Ferroviária Barão de Mauá	RJ33045578IED00104	Estação	27/08/2008

Figura 3: Estação Ferroviária Barão de Mauá na lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Dessa forma, o projeto se enquadra na Resolução nº 6.021/2023, uma vez que propõe a contribuição para a restauração e conservação de parte de prédio ligado à memória ferroviária, nos termos do art. 5º, II da Lei 6.021/2023, de um bem valorado pelo IPHAN, respeitando também os temas propostos para o presente período, qual seja:

2.1.1 Conservação, manutenção e restauro de imóveis públicos, relacionados a memória ferroviária, tombados ou valorados pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

Ressalta-se que o projeto não contempla nenhuma obrigação da concessionária, uma vez que o bem que receberá o projeto não faz parte dos bens cedidos à essa concessionária, não sendo obrigação da MRS o seu reparo, conservação ou manutenção.

2.6 Acordo de Cooperação entre União e Prefeitura do Rio de Janeiro

Em fevereiro de 2024, o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou acordo de cooperação com o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, por meio do qual a União - a quem pertence a Estação Leopoldina - cedeu à Prefeitura do Rio o espaço por 20 anos tendo como contrapartida o mesmo para ser restaurado, conforme os Termos e Condições do Contrato de Cessão de Uso Gratuita 0102.RJ.000003/2024.

A prefeitura através do Acordo de Cooperação Técnica celebrado entre as partes no processo administrativo no 19739.009759/2024-37 se comprometeu a fazer o restauro da Leopoldina (cláusula 4 – parágrafo único).

A Prefeitura do Rio de Janeiro, a partir de sua responsabilidade de restaurar a Estação Leopoldina, fez uma licitação em que a Concrejato foi selecionada para realizar a obra Assim, foi firmado o contrato nº 025/2024, celebrado entre a Companhia Carioca de Parceria e Investimentos - CCPar e a Concrejato Serviços Técnicos e de Engenharia S.A, em decorrência da licitação LI CO - CCPar no. 01/2024 por meio do processo adm no. CCP-PRO- 2024/00077 para a Elaboração de Projetos Executivos e Execução das obras de Restauro, Reforma e Adequação da Estação Barão de Mauá e seu entorno, conforme especificações constantes no projeto Básico a partir da fls. 122 do processo no. CCP-PRO-2024/00077. A Estação Leopoldina é de propriedade da União, registrada sob o NBP nº 7200452-0 e incluída na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do Instituto de Patrimônio Histórico Nacional – IPHAN, portanto devidamente valorada, nos termos da lei nº 11.483/07 e Portaria 407/2010 e Portaria 17/2022, ambas do Iphan.

O presente projeto “Restauro da Cobertura da Gare da Estação Barão de Mauá” também será executado em parceria com a Concrejato, objetivando manter o mesmo padrão e

técnicas de restauro, tendo como objeto atividades não contempladas pelo município em sua obra, resultando em uma revitalização mais completa da Estação de Leopoldina.

2.7 Ações de restauro

O projeto contemplará o restauro do telhado da gare e faz-se necessário analisar a importância deste elemento dentro do conjunto arquitetônico da Estação Barão de Mauá.

O todo da cobertura da gare, compreendido pela estrutura metálica, o lanternim, o forro e as telhas, é o elemento principal que caracteriza a edificação como uma estação ferroviária.

Situada no meio da edificação, a cobertura faz a ligação entre a edificação que abrigava a parte administrativa e o bloco de embarque. Atualmente, o lanternim apresenta vidros trincados, telhas de amianto (em desacordo com as normas vigentes) rachadas, os brises metálicos estão danificados e oxidados, necessitando recuperação.

Além disso, durante a elaboração do Projeto Executivo, parte integrante do contrato nº 025/2024, celebrado a CCPar e a Concrejato, foi verificado no forro de argamassa armada que existem diversos pontos de infiltração, trechos com mofo e bolor e deslocamento da camada de tinta. Constatou-se, também, que estas infiltrações estão resultando na oxidação dos perfis metálicos da treliça que sustentam a subcobertura (figuras 4, 5 e 6).

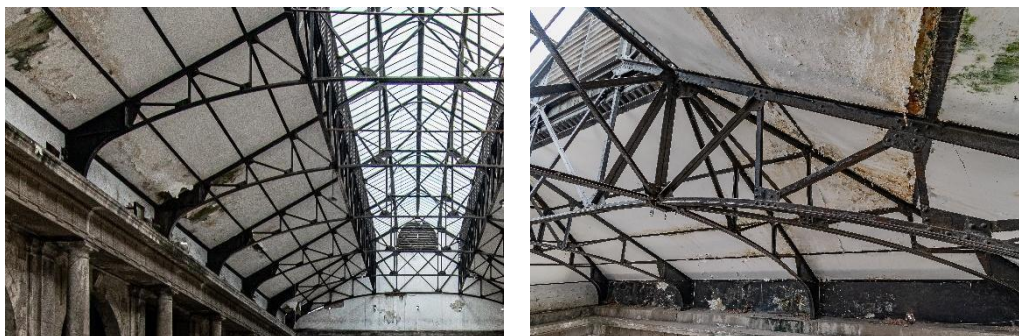


Figura 4: foto comprobatória do estado de conservação atual do forro da gare que apresenta mofo, bolor, umidade e deslocamento de tinta



Figura 5: detalhes do forro da gare com deslocamento de pintura, mofo e bolor.

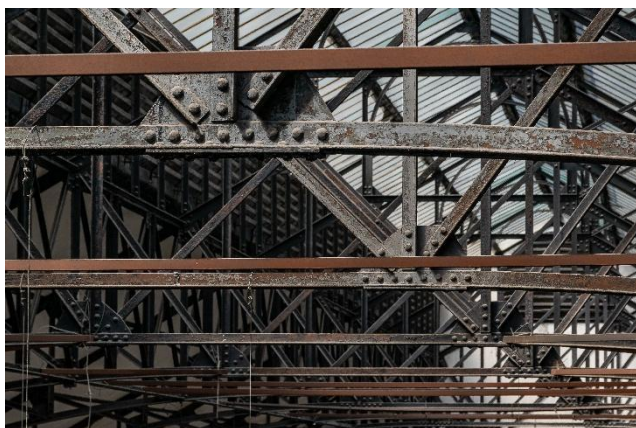


Figura 6: foto comprobatória do estado da estrutura metálica da gare bastante oxidada e com trechos com perda de secção.

Após análise minuciosa do estado de conservação do forro da gare, através realização do cadastramento fotográfico que consta no documento Relatório Forro Lepoldina_Gare_Rev00 e análise dos órgãos fiscalizadores do patrimônio, Iphan e Inepac, constatou-se que, devido ao seu estado de conservação, instabilidade e insegurança, não seria viável sua restauração do conjunto existente e que o mesmo deveria ser totalmente removido.

2.8 A Materialidade da Restauração da Cobertura

O sistema original que compõe o forro é formado por uma camada de argamassa armada, seguido por uma camada de 5cm de cortiça (Corckbird, importado da Bélgica) funcionando como isolamento térmico e acústico, e ripa de madeira que auxilia na fixação de todos os elementos (figura 7).

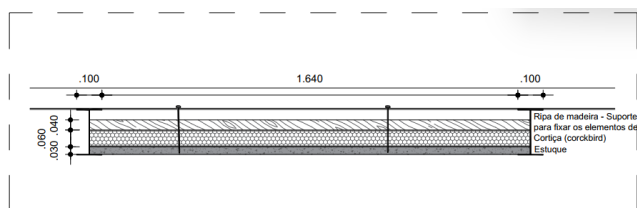


Figura 7: esquema descritivo do sistema original que compõe o forro da gare .

A fim de preservar a função dos elementos encontrados na estruturação termoacústica do forro original sem perder totalmente suas características estéticas, no novo projeto executivo sugere o uso de telha termoacústica trapezoidal em aço galvanizado, com preenchimento em poliuretano expandido. Foi escolhida a telha termoacústica Pir com face superior ondulada cru e face inferior lisa pintada na cor branca de 30mm de espessura, pois o material Pir além das propriedades termoacústicas destaca-se pela excelente resistência a chama, resistência térmica superior (até 100°C), e sua

retardância ao fogo está em conformidade com as normas NBR 7358 e DIN 4102.(conforme Relatório Forro Leopoldina_Gare_Rev00 completo)

Já para a recuperação da estrutura metálica, será executada primeiramente a decapagem dos elementos metálicos da Gare. Após a decapagem, será realizada a recuperação volumétrica necessária para as áreas que apresentarem perda de secção nos perfis, item este que não estava contemplado na planilha contratual. Para a claraboia estamos prevendo a remoção, limpeza e instalação dos vidros aramados existentes e onde preciso, a substituição das peças quebradas por novas. Tais serviços serão suprimidos do contrato principal com a Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPAR).

2.1.2 A Esquadria em Ferro e Vidro

O projeto executivo propõe a instalação de uma esquadria fixa de ferro e vidro na fachada sul (figura 9). Segundo o projeto original da Leopoldina a fachada sul não existiria e foi executada provisoriamente uma vez que o prédio deveria ser simétrico e seria complementado posteriormente (figura 8). Uma vez que o projeto original não foi finalizado, a proposta resgata através da instalação da “pele de vidro” a ideia de continuação da Gare conforme a concepção do projeto original.

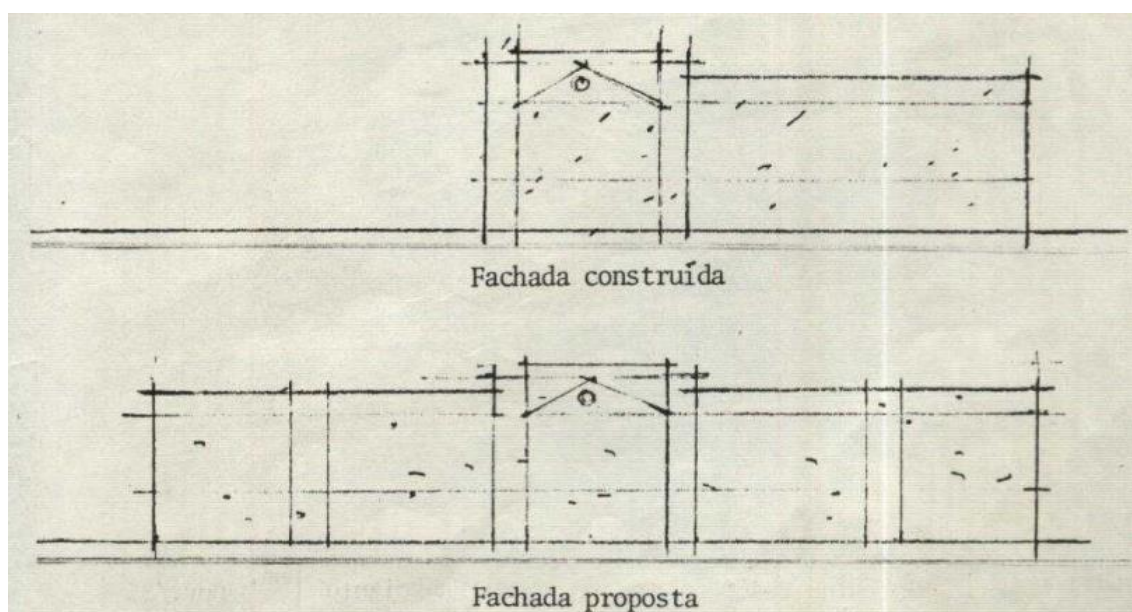


Figura 8: Croqui fachada proposta e fachada construída.

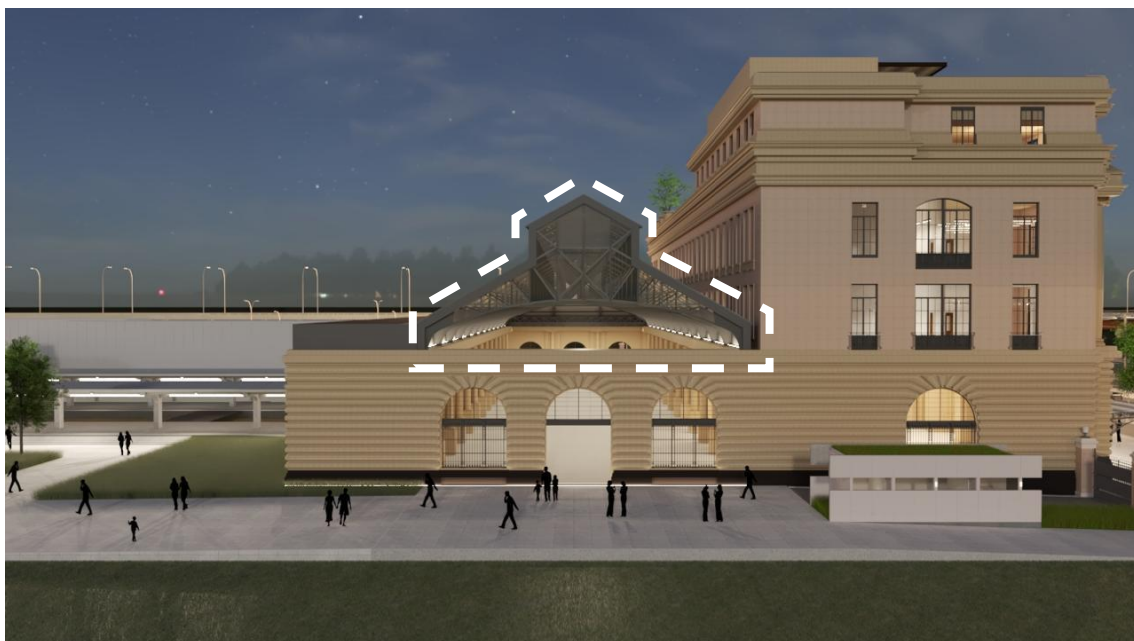


Figura 9: Esquadria em ferro e vidro proposta pelo projeto para finalizar a fachada sul do edifício.

3 DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

3.1 Métodos e técnicas utilizadas

O presente projeto detalha o plano de trabalho e orçamento para a restauração da cobertura da gare da Estação Leopoldina, um marco histórico e arquitetônico do Rio de Janeiro, cuja preservação é essencial para a manutenção de seu valor cultural e funcional.

Com uma extensão aproximada de 80 metros lineares, a cobertura será restaurada em cinco fases de 16 metros cada, seguindo um cronograma estruturado em quatro etapas por fase: proteção, sinalização e acessos; demolição; restauração; e cobertura. Este plano foi elaborado em conformidade com as normas de preservação patrimonial do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), garantindo a preservação do bem tombado e o cumprimento das exigências técnicas e legais.

O objetivo é revitalizar a estrutura metálica, o telhamento e a claraboia central da gare, corrigindo patologias como corrosão, infiltrações e deterioração de materiais, ao mesmo tempo em que se promove a segurança, a durabilidade e a sustentabilidade da edificação. O projeto incorpora técnicas avançadas de restauração, materiais de alta qualidade e práticas sustentáveis, alinhadas às normas ABNT NBR 15239, ABNT NBR 1800 e às recomendações da Associação Brasileira de Corrosão (ABRACO).

A restauração será executada com rigor técnico, utilizando equipamentos especializados e mão de obra capacitada, previamente treinada com base no procedimento de execução elaborado pela equipe técnica. O processo será acompanhado por profissionais qualificados, incluindo técnicos de segurança do trabalho e especialistas em patrimônio, para assegurar a conformidade com as diretrizes dos órgãos reguladores e a segurança de todos os envolvidos.

3.2 Etapas

A cobertura da gare será restaurada seguindo as 5 etapas descritas a seguir:

Etapas 1 – Essa etapa corresponde à demolição do forro e será conduzida com precisão para preservar a integridade da estrutura metálica histórica. Com o auxílio de marteletes elétricos, será removido o estuque cimentício, a cortiça e a camada de estruturação do trecho correspondente, além das telhas onduladas existentes. O material demolido será ensacado e transportado (vertical e horizontalmente) para destinação ambientalmente adequada, em conformidade com as normas de gestão de resíduos.

Etapas 2 – Essa é a etapa correspondente à restauração da estrutura metálica, uma das etapas mais críticas, dada a exposição da gare a intempéries e à maresia, que aceleram a corrosão. Inicialmente, será realizada a decapagem manual da estrutura com removedor pastoso, removendo camadas antigas de tinta e resíduos de oxidação, que através de testes pontuais funcionou adequadamente, desta maneira não será necessário nenhum processo mecânico que desgastaria o material a ser preservado. Este processo será seguido pela aplicação de uma demão de primer epóxi à base de óxido de ferro, que protege contra corrosão e melhora a aderência da tinta de acabamento.

Posteriormente, serão aplicadas duas demãos de tinta epóxi de alta performance, conforme especificado nas normas ABNT NBR 15239 e ABNT NBR 1800. Estas normas destacam a importância de proteger superfícies metálicas expostas a ambientes agressivos, como a zona costeira

do Rio de Janeiro, garantindo a durabilidade da estrutura. A pintura epóxi foi escolhida por sua resistência superior a intempéries, abrasão e corrosão, alinhada às recomendações da ABRACO para a preservação de estruturas metálicas em condições adversas.

- Importância da Pintura Epóxi na restauração da estrutura metálica:

Seguindo as boas práticas da engenharia e as recomendações da ABRACO, onde entende-se que a estrutura metálica in natura estaria exposta a agressões mais significativas de intempéries, principalmente tratando-se de uma zona exposta à maresia. E, além disso, considerando as normas **ABNT NBR 15239** e **ABNT NBR 1800**, onde é descrito:

“4.1.7 A superfície tratada deve receber aplicação da tinta especificada enquanto a superfície estiver atendendo o grau de preparação de superfície especificado.” (**ABNT NBR 15239**)

“10.3.2 A proteção contra corrosão nos aços não resistentes à corrosão atmosférica pode ser obtida por camadas de proteção ou outros meios eficazes, seja isoladamente ou em combinação. Aços resistentes à corrosão também devem ser protegidos, quando não for assegurada a formação da película protetora ou quando a perda de espessura prevista durante a vida útil não for tolerável. Alternativamente, pode ser usada uma sobresspessura de corrosão adequada para a vida útil prevista para a edificação e a agressividade do ambiente.

10.4.4 Para assegurar que a estrutura mantenha suas características durante o período de vida útil de projeto, os elementos de aço, inclusive os integrantes das estruturas mistas, devem ser devidamente protegidos contra corrosão (ver 10.3), e quaisquer outros fatores de agressividade, quando isto for necessário, sendo que essa proteção deve sofrer um processo de inspeção periódica. As partes de concreto e sua armadura, integrantes das estruturas mistas, devem atender aos requisitos relacionados à durabilidade da **ABNT NBR 6118**, no caso de concreto de densidade normal e, na ausência de Norma Brasileira aplicável, da **EN 1992-1-1**, no caso de concreto de baixa densidade.” (**ABNT NBR 1800**).

Etapa 3 – Na etapa 3 será instalado como em projeto, telhas termoacústicas tipo sanduíche (face superior ondulada e face inferior lisa branca), que oferecem isolamento térmico e acústico, além de durabilidade e baixa manutenção. Os vidros aramados da claraboia serão reinstalados, com a substituição das peças danificadas por novas de idêntica especificação, preservando a estética original da gare.

Etapa 4 – a etapa prevê a montagem da estrutura metálica e a preparação de elementos como vigas e pilares. Uma vez que a estrutura está no local, são instalados os chumbadores CBA e, em seguida, é aplicado o grout para fixação das bases. Após a montagem, o foco se volta para o acabamento e proteção. As superfícies metálicas recebem a pintura de proteção (fundo óxido de ferro) seguida pela pintura epóxi de acabamento. Por fim, são instalados os caixilhos de ferro fixos e os vidros laminados incolor, finalizando a estrutura do edifício. O selante elastômero é usado para vedação das juntas de dilatação.

Etapa 5 - elaboração de um manual de conservação (data book), detalhando os materiais utilizados, os procedimentos executados e as recomendações para manutenção futura. Este documento servirá como guia para o usuário final (cessionário), garantindo a preservação de longo prazo.

Materiais e Equipamentos

Os materiais selecionados priorizam qualidade, durabilidade e compatibilidade com o caráter histórico da edificação. Serão utilizados:

- **Estrutura e acesso:** Andaimas tubulares sobre sapatas fixas, redes de proteção e sinalização.
- **Demolição:** Marteleiros elétricos, esmerilhadeiras de 4 polegadas, furadeiras de impacto e parafusadeiras.
- **Restauração:** Removedor pastoso, primer epóxi à base de óxido de ferro, tinta epóxi de acabamento, máquinas de solda e eletrodos.

- **Cobertura:** Telhas termoacústicas tipo sanduíche, vidros aramados, perfis de alumínio e treliças metálicas.
- **Gestão técnica:** Computadores com software AutoCAD para cadastramento e documentação.

Capacitação e Supervisão

Antes do início das atividades, todos os colaboradores passarão por uma capacitação específica, baseada no procedimento de execução elaborado pela equipe técnica. Durante a obra, um técnico de segurança do trabalho acompanhará as atividades, garantindo a conformidade com as normas de segurança. A equipe técnica será responsável pela liberação dos serviços, aquisição de materiais e supervisão contínua, assegurando a qualidade e o cumprimento do cronograma.

Documentação e Entregáveis

Ao final da restauração será elaborado um manual de conservação (data book), detalhando os materiais utilizados, os procedimentos executados e as recomendações para manutenção futura. Este documento servirá como guia para o usuário final, garantindo a preservação de longo prazo da cobertura da gare. Além disso, todos os processos serão documentados em relatórios técnicos, incluindo registros fotográficos e cadastros no AutoCAD, para apresentação à ANTT.

4 PREVISÃO DE INÍCIO, TEMPO DE EXECUÇÃO E CUSTO TOTAL

A data de previsão de início do projeto é 10/01/2026, o prazo de execução será de 6 meses e será executado integralmente dentro do ano 4 da concessão.

O valor total do projeto é de R\$4.494.800,00 (quatro milhões quatrocentos e noventa e quatro mil e oitocentos reais), os recursos serão provenientes do ano 4 e 1 da concessão conforme tabela abaixo:

Cronograma Execução	Ano Concessão	Recurso Ano	Ano Recurso	Valor
jan/Jul - 26	4	1	4	R\$ 4.038.800,00
jan/Jul - 26	4	2	1	R\$ 456.000,00

5 LOCAL DE EXECUÇÃO

O projeto será executado na Estação Barão de Mauá (Leopoldina), na avenida Francisco Bicalho, 1.015 – Praça da Bandeira, Rio de Janeiro/RJ.



Figura 10: Localização Estação Barão de Mauá, Leopoldina

Fonte: Google Maps

6 ENTIDADE E EQUIPE EXECUTORA

6.1 Identificação da entidade

A entidade desenvolvedora e executora do projeto é a CONCREJATO SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA S.A. (“CONCREJATO”), empresa inscrita no CNPJ/MF sob o nº 29.994.423/0001-56, com sede à Rua da Assembleia, n.º 66, Sala 1.301, Centro, Rio de Janeiro/RJ.

Com 46 anos no mercado, a Concrejato é especializada no restauro de patrimônio histórico e cultural, retrofit e modernização de edifícios, obras de infraestrutura e industriais, manutenção de redes de distribuição de gás natural, obras e serviços de saneamento, e muito mais.

A empresa conta com uma equipe multidisciplinar de profissionais altamente qualificados, que atuam com o apoio de inovações tecnológicas e operacionais para atender às demandas de cada contrato. Todos os nossos serviços obedecem rigorosos protocolos de acordo com certificações que atendem aos mais altos níveis de exigência em Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde (QSMS) e ESG.

Cumprir informar que foi firmado o contrato nº 025/2024, celebrado entre a Companhia Carioca de Parceria e Investimentos - CCPar e a Concrejato Servicos Tecnicos e de Engenharia S.A celebrado em julho de 2024, em decorrência da licitação LI CO - CCPar no. 01/2024 por meio do processo adm no. CCP-PRO- 2024/00077.

Entre os inúmeros projetos de restauro de patrimônio executamos pela Concrejato destacam-se:

Catedral de Brasília

Ano: 2009-2012

Localização: Brasília/DF

Descrição: Restauração da edificação com ênfase para o refazimento dos vitrais e proteções em vidro especiais, restauração dos revestimentos internos incluindo elementos escultóricos, modernização das instalações prediais, impermeabilizações, tratamento do espelho d'água com construção de uma nova capela e ampliação da sacristia.

Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR)

Ano: 2010-2013

Localização: Rio de Janeiro/RJ

Descrição: Execução da estrutura e implantação da cobertura fluida em concreto, retrofit e recuperação com reforço estrutural e instalação de passarela que interliga as duas edificações, sendo um marco na paisagem urbana do Rio de Janeiro.

Museu da Língua Portuguesa

Ano: 2016-2019

Localização: São Paulo/SP

Descrição: Atuação no desmonte técnico controlado após incêndio e execução completa para implantação do novo Museu da Língua Portuguesa, com trabalhos de recuperação de suas fachadas argamassadas e elementos decorativos, recomposição e refazimento das esquadrias de madeira, execução de nova estrutura do telhado mantendo sua volumetria e revestida em zinco, implementação de novas áreas de apoio com a criação de um mezanino, execução das instalações prediais especiais para implantação do museu, execução de novo sistema de ar condicionado e automação, restauração da área remanescente não atingida pelo incêndio.

Todo madeiramento utilizado teve selo FSC ou foi reaproveitamento da guarda do rescaldo. O Museu conseguiu se qualificar e tem o Selo Leed Silver com o trabalho qualificado pela empresa juntamente com a FRM (Fundação Roberto Marinho).

Biblioteca Nacional

Ano: 2016-2018

Localização: Rio de Janeiro/RJ

Descrição: Restauração das fachadas, cobertura do frontão e cúpula de cobre; balaustradas de mármore dos torreões, das balaustradas de gnaiss e da escadaria da fachada frontal; Gradis externos das janelas do pavimento térreo; Restauração dos postes metálicos da fachada frontal.

Museu do Ipiranga

Ano: 2019-2022

Localização: São Paulo/SP

Descrição: Execução do projeto premiado da H+F arquitetos associados, com restauração total e adaptação do edifício monumento com acréscimo de salas expositivas, interligação

das alas, implantação de mirante e modernização das instalações prediais com acessibilidade total; construção de um edifício sob a área da esplanada em concreto aparente colorido, contemplando área técnica administrativa, auditório, salas de aula e área de exposição temporária. O museu conta hoje com 16000m2 de área, com acessibilidade total, implantação de sistema de combate a incêndio, automação e instalação de sistema de ar-condicionado.

Museu Nacional

Ano: 2017-2023

Localização: Rio de Janeiro/RJ

Descrição: Desmonte técnico de parte das estruturas, limpeza criteriosa dos escombros pós incêndio, salvamento de peças com apoio ao trabalho arqueológico e proteção da edificação com a construção de sobre cobertura metálica no remanescente do Museu.

Restauração das fachadas e seus elementos escultóricos, esquadrias, novas coberturas, captação de águas pluviais, drenagens superficiais e tratamentos estruturais do Bloco 1 – Paço de São Cristóvão.

Palácio Gustavo Capanema

Ano: 2018-2025

Localização: Rio de Janeiro/RJ

Descrição: Obras de restauração e retrofit da edificação para modernização e adequação às normas técnicas atuais, garantindo a preservação e restauração do patrimônio moderno.

6.2 Identificação da equipe executora

A equipe executora da **CONCREJATO SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA S.A.**, terá como membros os seguintes funcionários:

RESPONSÁVEIS TÉCNICOS

Fabício Rocha Souza
engenheiro civil, inscrito sob o
CPF: 030.604.267-32.

Ubirajara Avelino de Mello:
arquiteto, inscrito sob o CPF:
877.576.217-04.

Maria Aparecida Soukef Nasser
engenheira civil, inscrito sob o
CPF: 020.074.908-03

Luciano Carlos dos Santos,
engenheiro civil, inscrito sob o
CPF: 279.313.578-09.

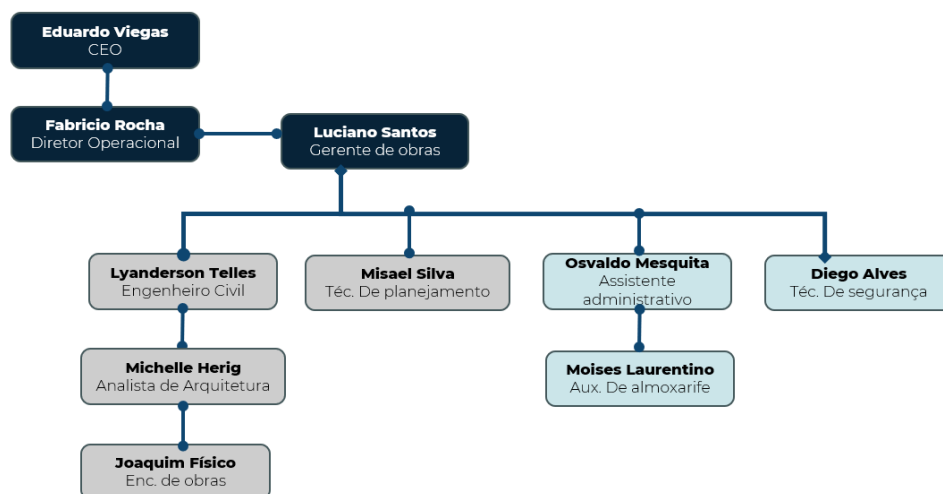


Figura 11: Organograma da Equipe Executora.
Fonte: Concrejato Engenharia.

- **Gerente de Obras:** Luciano Carlos dos Santos, engenheiro civil, inscrito sob o CPF: 279.313.578-09.
- **Engenheiro Civil:** Lyanderson Cesar Telles da Silva, engenheiro civil, inscrito sob o CPF: 109.679.357-17.
- **Analista de Arquitetura Jr:** Michelle Herig Ribeiro, arquiteta e urbanista, inscrita sob o CPF: 160.789.247-29.
- **Encarregado de Restauro:** Joaquim do Céu Raimundo Físico, encarregado de restauro, inscrito sob o CPF: 054.932.977-36.
- **Técnico de Planejamento:** Misael de Oliveira Silva, técnico de planejamento, inscrito sob o CPF: 058.524.267-41.
- **Técnico de segurança do trabalho:** Diego Alves de Lima, técnico de segurança do trabalho, inscrito sob o CPF: 054.814.677-20.

Além disso, também integram a equipe os colaboradores de mão de obra direta, estimados em cerca de 35 funcionários.

7 PRODUTOS

O projeto terá como produtos finais:

- Entrega da cobertura da Gare da Estação Barão de Mauá (Leopoldina) restaurada, com projeto AsBuilt e garantia de obra.
- Manual de conservação (data book).

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / NORMATIVOS APLICÁVEIS

ANTTlegis - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. anttlegis. Disponível em: https://anttlegis.antt.gov.br/action/TematicaAction.php?acao=abrirVinculos&cotematica=18142125&cod_menu=8721&cod_modulo=618. Acesso em: 17 jun. 2025.

ABNT NBR 15239

ABNT NBR 1800

Guia de Solicitação de Patrocínio memória Ferroviária (RPMF/ANTT). Disponível em: <https://www.mrs.com.br/>. Acesso em: 16 jun. 2025.

Processo de Tombamento E-18/000.277/87 – 1987 – INEPAC

Processo de Tombamento N° 1643-T-12 – 2011 - IPHAN

9 ANEXOS DO PLANO DE TRABALHO

Deverão ser apensados os anexos listados a seguir, e outros que se fizerem necessários:

- I - Resumo do Plano de Trabalho;
- II - Cronograma físico-financeiro do projeto;
- III - Propostas técnicas e comerciais dos terceirizados que irão participar do projeto;
- IV - Cotações comerciais;
- V - Currículos dos Coordenadores em formato .pdf;
- VI - Orçamento analítico previsto;
- VII - Lista de bens, produtos e estudos com previsão de transferência; e
- VIII - Declaração de observância ao disposto na Resolução nº 6.021, de 2023, e na Portaria nº 17, de 2023.