

**INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL****PORTARIA Nº 231, DE 13 DE JULHO DE 2007**

Define os critérios para controle de intervenções sobre o conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico do Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, na Cidade de Porto Velho/RO, tombado pelo IPHAN nos termos do Decreto-Lei nº 25/37, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN, no uso das atribuições que lhe confere o inciso V do art. 21 do Decreto nº 5.040, de 07 de abril de 2004, e considerando:

Que o Conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Madeira- Mamoré (EFMM), formado pelo Pátio Ferroviário, os oito quilômetros de estrada de ferro que vai da Estação Central até a Estação de Santo Antônio, as três Caixas d'água e o Cemitério da Candelária, na Cidade de Porto Velho-RO, em razão de possuírem um excepcional valor cultural, são monumentos integrantes do Patrimônio Cultural Brasileiro, na forma e para os fins do Decreto-Lei 25/37 e do Processo IPHAN nº . 1220-T-87;

Que é dever do Poder Público Federal zelar pela integridade do referido bem, assim como de sua vizinhança;

Que os estudos realizados pelo IPHAN qualificam e definem as áreas sob proteção do Decreto-Lei nº . 25/37, em Porto Velho-RO, e explicitam os procedimentos para o controle dessas áreas, resolve:

ARTIGO 1º - Para efeito da preservação dos bens referidos no caput desta Portaria, tombados nos termos da decisão do Conselho Consultivo do IPHAN, de 11 de novembro de 2005, homologada pelo Ministro de Estado da Cultura através da Portaria 108, de 28 de dezembro de 2006, ficam definidos os critérios e procedimentos para controle de intervenções sobre o patrimônio cultural abrangido pelo conjunto tombado.

Parágrafo 1º - A realidade físico-territorial correspondente ao Patrimônio Cultural sob proteção federal, a que se refere esta Portaria, compreende o meio ambiente natural e construído, representativo do percurso histórico e dos remanescentes, em Porto Velho, da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. A área total sob proteção abrange as áreas de tombamento e de vizinhança, que é também designada entorno, com características complementares à área tombada, por sua proximidade, compatibilidade ou como componente da leitura espacial e ambiental ou, ainda, como referência do contexto cultural de Porto Velho.

Parágrafo 2º - As áreas do tombamento e do entorno estão definidas pelos polígonos descritos nos Anexos I e II da presente Portaria, como base nos assentamentos do processo número 1.220-T-87 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

ARTIGO 2º - A preservação do Conjunto do Pátio Ferroviário da EFMM, das Caixas d'água e do Cemitério da Candelária e do seu entorno, será assegurada pela proteção, conservação, manutenção e revitalização das suas características morfológicas, presentes nos constitutivos, tais como a implantação no terreno, o sistema de circulação em trilhos, as edificações anteriores à desativação em 1972, os materiais e sistemas construtivos, entre outros próprios da ferrovia e da paisagem circundante, deste o início da implantação no século XIX até a atualidade. A constituição desse conjunto associou elementos incidentais geo-morfológicos, da natureza pré-existente, aos elementos intencionais da implantação e consolidação, formando, assim, o conjunto ferroviário e urbano - o pátio ferroviário, o trecho da linha até a Vila de Santo Antonio, o Cemitério da Candelária e as três Caixas d'água.

Parágrafo 1º - A área total sob proteção - tombamento e entorno - é aquela pela qual podem ser identificadas as relações funcionais urbanas que permitem compreender e visualizar a formação do espaço desde o final do século XIX e consolidado até meados do século XX, que guarda o conjunto de bens imóveis identificados com a estrutura inicial do núcleo urbano. Tais bens asseguram uma qualidade de vida própria e característica tanto à população de Porto Velho, quanto aos visitantes, entre outros que se referenciam e se apropriam do conjunto urbano ora sob proteção do Poder Público Federal.

ARTIGO 3º - A proteção, conservação, manutenção e revitalização do conjunto tombado terão como instrumento complementar de ação a legislação urbana municipal de zoneamento, uso do solo e código de edificações, nos limites das respectivas competências e atribuições.

ARTIGO 4º - Para toda a área sob proteção do Decreto-Lei nº . 25, de 30/11/37, serão observados os seguintes critérios gerais:

Parágrafo 1º - As áreas de tombamento e de entorno serão objetos de estudos especiais, para cadastramento e planejamento que visem à conservação de características e revitalização de usos, considerando seus elementos naturais-incidentais (o Rio Madeira e suas margens, os barrancos, as coberturas vegetais, etc.) e os elementos constitutivos-intencionais (sistema de circulação ferroviária, pavimentação das ruas e calçadas, jardins públicos e privados, morfologia dos edifícios, etc.).

Parágrafo 2º - A tipologia dos conjuntos formados por logradouros, arquiteturas e cobertura vegetal, será fator determinante na análise das intervenções propostas, isoladas ou em conjunto, pois constituem o universo imediatamente maior a ser preservado em suas características de volumetria e utilização consagradas.

Parágrafo 3º - Equipamentos de uso público (pontos de ônibus, sanitários públicos, coretos, etc.) serão objetos de estudos específicos com vistas a não comprometer a leitura dos bens tombados e ao mesmo tempo, permitir uma melhor fruição destes. Equipamentos móveis de estacionamento prolongado (trailers, comércio de

alimentos, etc.), serão permitidos em locais previamente estabelecidos, inclusive logradouros, sempre por concessão de prazo curto e determinado.

ARTIGO 5º - Para os efeitos do Decreto-Lei nº . 25/37 e da presente Portaria, serão preservados, dentro do Pátio Ferroviário, conforme os §1º, §2º, §3º e §4º, admitidas as intervenções de acordo com os §5º a §9º :

Parágrafo 1º - A paisagem natural, em suas escalas monumental e bucólica, com os espaços abertos e públicos, admissíveis apenas adaptações necessárias a novos usos. Deverá ser mantida a característica de esplanada, com poucos bloqueios visuais, assegurando a visibilidade da orla fluvial e do próprio Pátio Ferroviário, e a valorização dos componentes construídos remanescentes.

Parágrafo 2º - As perspectivas do Pátio Ferroviário a partir da confluência da Rua Dom Pedro II com a Avenida Farquhar, continuando ao longo desta até a confluência com a Rua João Alfredo, bem como as perspectivas do Pátio Ferroviário, vislumbradas a partir da margem esquerda do Rio Madeira.

Parágrafo 3º - O traçado das linhas férreas tal como se encontravam no ano da desativação - 1972 - compreendendo a linha principal, ramais, triângulos, ramais de acesso às oficinas e variantes.

Parágrafo 4º - Todas as edificações remanescentes e anteriores a 1972 deverão permanecer de uso público controlado, admitidas destinações específicas de apoio administrativo e de atenção ao usuário.

Parágrafo 5º - As construções novas ou acréscimos deverão manter as relações de escala, de volume, de cor e textura do conjunto tombado.

Parágrafo 6º - As construções novas somente serão admitidas mediante estudos especiais de inserção no conjunto tombado e não poderão reduzir ou impedir a visibilidade original da área tombada.

Parágrafo 7º - Novas edificações e equipamentos serão admissíveis somente para adaptações paisagísticas e edículas tais como instalações e equipamentos sanitários e de segurança, não podendo exceder a altura máxima de 4,50m (quatro metros e meio) em relação ao terreno natural com exceção de caixas d'água, torres e antenas.

Parágrafo 8º - As intervenções em edificações ou logradouros da área de tombamento, previstas no Parágrafo 1º deste Artigo, serão consideradas restaurações parciais do Conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico do Pátio Ferroviário de Porto Velho, devendo recuperar as qualidades e características arquitetônico-espaciais do Conjunto.

Parágrafo 9º - As margens do Rio Madeira serão objeto de Plano Diretor Setorial com vistas à requalificação urbana, mantendo-se as características configurativas fundamentais dos componentes de suas margens.

ARTIGO 6º - Para os efeitos do Decreto-Lei nº . 25/37 e da presente Portaria, serão preservados, com relação às Caixas d'água, o observado no §1º, com relação aos oito quilômetros de estrada de ferro, o observado no § 2º e com relação ao Cemitério da Candelária, o observado no § 3º :

Parágrafo 1º - as Caixas d'Água deverão ser preservadas em suas características originais de volumetria, material, cor e textura. Deverá ser evitada a aposição de elementos estranhos à sua função original ou que possam descaracterizá-las.

Parágrafo 2º - Os oito quilômetros de estrada de ferro deverão ser preservados em suas características originais de material e técnicas construtivas.

Parágrafo 3º - O Cemitério da Candelária deverá ser preservado em suas dimensões originais assim como deverão ser preservados os remanescentes de túmulos encontrados.

ARTIGO 7º - Para os efeitos desta Portaria, dentro da área do entorno serão observados os seguintes critérios gerais de preservação:

Parágrafo 1º - A área do entorno deve ser preservada em suas características urbanísticas, ou seja, o desenho dos logradouros, a volumetria edificada, os espaços livres internos às quadras e áreas non aedificandi da margem do Rio Madeira e igarapés adjacentes.

Parágrafo 2º - Ficam vedados elementos arquitetônicos que se projetem sobre os logradouros ou áreas públicas, excetuando-se marquises de pequeno porte, toldos e elementos de proteção ou decoração, desde que não sejam destinados ao uso ou a atividades privadas, observadas complementarmente as normas Municipais sobre a matéria.

ARTIGO 8º - A área do entorno fica dividida em sub-áreas, com seus perímetros correspondentes definidos na Planta Cadastral - Anexo III - e com sua caracterização e normas específicas definidas nos artigos 9º ao 17º, adiante.

ARTIGO 9º - As sub-áreas do entorno ficam assim caracterizadas:

Parágrafo 1º - SA-1/Sub-Área Caiari:

Caiari - Ocupação de baixa densidade, predominantemente habitacional, formada por conjuntos de casas da década de 1940, destinadas ao uso dos ferroviários e de militares. Os Edifícios apresentam tipologia térrea com cobertura em telha francesa, alpendre avarandado delimitado por arco e afastamento frontal, assinalando-se a presença de jardins. Além do uso habitacional, a área possui ainda grandes construções institucionais e de serviços tais como escola e ginásio de esportes. Apresenta configuração bastante homogênea conferindo à cidade uma identidade com relação ao tecido urbano residencial.

Parágrafo 2º - SA-2/Sub-Área Centro - Compreende parte da antiga área central de Porto Velho, com predomínio de atividades comerciais e de serviços. É a área mais dinâmica da cidade antiga com alta densidade populacional. Apresenta alguns edifícios remanescentes do início do século XX de inspiração eclética ou déco. No entanto, a maior parte das fachadas destes encontram-se encobertas por painéis de publicidade. A partir da Rua Renato Medeiros, o terreno apresenta declividade acentuada que possibilita uma ocupação mais vertical.

Parágrafo 3º - SA-3/Sub-Área Estação - Entorno imediato da EFMM, é ocupada por construções grandes e horizontais sendo que, a partir do prédio da Embratel, o terreno apresenta um declive acentuado, oferecendo várias seqüências visuais da paisagem formada pelo Pátio ferroviário e pelo Rio Madeira.

Parágrafo 4º - SA-4/Sub-Área Institucional - Área residual, não tratada urbanisticamente, localiza-se ao longo dos trilhos da ferrovia e próxima às margens do Rio Madeira. A configuração urbana heterogênea revela ausência de um traçado prévio, resultado de uma ocupação espontânea. Nesta área o tecido urbano apresenta baixa densidade e ocupação rarefeita em algumas parte e densa em outras. Observa-se a presença de edifícios públicos institucionais que demonstram uma preocupação do poder público em revitalizar a área.

Parágrafo 5º - SA-5/Sub-Área Baixa União - Triângulo - Área não urbanizada ocupada por habitações precárias, algumas construídas em madeira sobre palafitas. O traçado urbano, em vez do ortogonal presente núcleo histórico, é irregular, indicando uma ocupação espontânea. Neste local, o terreno é bastante íngreme e verifica-se a presença de igarapés, hoje transformados em receptores de esgotos. É uma região de convergência das drenagens existente na área central, Mocambo e Baixa União. Presença de mata nativa em situação de degradação.

Parágrafo 6º - SA-6/Sub-Área Linha Férrea/Candelária - Entorno de parte dos oito quilômetros de linha férrea tombada que vai da Estação Central em Porto Velho à Estação de Santo Antonio, representativa dos trezentos e sessenta e seis quilômetros originais da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e pelo Cemitério da Candelária e seu entorno. Neste último, encontram-se remanescentes de túmulos da época da construção da ferrovia, sendo que esta área, de caráter simbólico, está quase que inteiramente tomada por vegetação nativa regenerada.

ARTIGO 10º - Para a SA-1/Caiari, ficam definidos os seguintes critérios:

Parágrafo 1º - O traçado urbano devera ser preservado em suas características originais.

Parágrafo 2º - Nos terrenos legalmente constituídos até a data do Tombamento, só serão permitidas novas construções, ampliações e anexos, até a cota máxima de coroamento de 7,5m (sete metros e meio) em relação ao terreno natural. A taxa máxima de ocupação dos terrenos é de 40%.

Parágrafo 3º - As edificações comerciais ou de uso misto poderão ser mantidas no alinhamento frontal dos lotes com os logradouros. As edificações residenciais deverão seguir o afastamento frontal existente nas residências tradicionais da área. Os afastamentos laterais somente serão exigíveis a partir de 6,00 (seis) metros da testada dos lotes.

Parágrafo 4º - Nos logradouros públicos tais como vias, praças, calçadas e demais áreas livres, fica vedado o uso de elementos de publicidade montados sobre postes, totens e outras estruturas portantes.

Parágrafo 5º - Nos edifícios, os painéis de publicidade deverão ser afixados sobre os vãos, não devendo ultrapassar a linha inferior do coroamento dos telhados (platibandas ou beirais).

ARTIGO 11º - Para a SA-2 (Centro), ficam definidos os seguintes critérios:

Parágrafo 1º - O traçado urbano deverá ser preservado em suas características originais.

Parágrafo 2º - As novas construções ou acréscimos não poderão exceder a altura de 10,5m (dez metros e meio) de cota de coroamento em relação ao terreno natural.

Parágrafo 3º - A taxa máxima de ocupação é de 70% tanto para novas construções como para a soma dos acréscimos as edificações existentes.

Parágrafo 4º - As edificações comerciais ou de uso misto poderão ser mantidas no alinhamento frontal dos lotes com os logradouros. Os afastamentos laterais somente serão exigíveis a partir de 6,00 (seis) metros da testa dos lotes.

Parágrafo 5º - Nos logradouros públicos, tais como vias, praças, calçadas e demais áreas livres públicas, fica vedado o uso de elementos de publicidade montados sobre postes, totens e outras estruturas portantes.

Parágrafo 6º - Nos edifícios, os painéis de publicidade deverão ser afixados sobre os vãos, não devendo ultrapassar a linha inferior do coroamento dos telhados (platibandas ou beirais).

ARTIGO 12º - Para a SA-3 (Estação) ficam definidos os seguintes critérios:

Parágrafo 1º - O traçado urbano deverá ser preservado em suas características originais.

Parágrafo 2º - As novas construções ou acréscimos não poderão exceder a altura de 5,5m (cinco metros e meio) de cota de coroamento em relação ao terreno natural.

Parágrafo 3º - A taxa máxima de ocupação é de 70% tanto para novas construções como para a soma dos acréscimos às edificações existentes.

Parágrafo 4º - Nos logradouros públicos tais como vias, praças, calçadas e demais áreas livres públicas, fica vedado o uso de elementos de publicidade montados sobre postes, totens e outras estruturas portantes.

Parágrafo 5º - Nos edifícios, os painéis de publicidade deverão ser afixados sobre os vãos, não devendo ultrapassar a linha inferior do coroamento dos telhados (platibandas ou beiras).

ARTIGO 13º - Para a SA-4 (Institucional), ficam definidos os seguintes critérios:

Parágrafo 1º - As novas construções ou acréscimos não poderão exceder a altura de 10,5m (dez metros e meio) de cota de coroamento em relação ao terreno natural.

Parágrafo 2º - A taxa máxima de ocupação é de 70% tanto para novas construções como para a soma dos acréscimos às edificações existentes.





Parágrafo 3º - As edificações comerciais ou de uso misto poderão ser mantidas no alinhamento frontal dos lotes com os logradouros. Os afastamentos laterais somente serão exigíveis a partir de 6,00 (seis) metros da testada dos lotes.

Parágrafo 4º - Nas áreas inundáveis, o uso do solo deverá ser compatibilizado com usos que preservem as margens das drenagens locais contra assoreamento .

Parágrafo 5º - Nos logradouros públicos, tais como vias, praças, calçadas e demais áreas livres públicas, fica vedada o uso de elementos de publicidade montados sobre postes, totens e outras estruturas portantes.

Parágrafo 6º - Nos edifícios, os painéis de publicidade deverão ser afixados sobre os vãos, não devendo ultrapassar a linha inferior do coroamento dos telhados (platibandas ou beiras).

ARTIGO 14º - Para a SA-5 (Baixa União Triângulo), ficam definidos os seguintes critérios:

Parágrafo 1º - As novas construções ou acréscimos não poderão exceder a altura de 5,5m de cota de coroamento em relação ao terreno natural.

Parágrafo 2º - A área é de ocupação restrita devido às condições geomorfológicas, sendo que a taxa máxima de ocupação não poderá exceder 40%, tanto para novas construções como para a soma dos acréscimos às edificações existentes.

Parágrafo 3º - Nas áreas inundáveis, o uso do solo deverá ser compatibilizado com usos que preservem as margens das drenagens locais contra assoreamento.

ARTIGO 15º - Para a SA-6 (Linha férrea/Candelária) ficam definidos os seguintes critérios:

Parágrafo 1º - Trata-se de área non aedificandi, admitindo-se equipamentos relacionados à infra-estrutura de preservação ambiental e de lazer.

Parágrafo 2º - Deve-se manter a cobertura vegetal existente e propiciar a regeneração da vegetação nativa. A importância de sua preservação está no fato de representar o desafio que foi a construção da ferrovia, contextualizando a paisagem em que esta se inseria.

ARTIGO 16º - A 16ª Superintendência Regional do IPHAN poderá estabelecer, em casos especiais, outros critérios específicos para o exame e aprovação de projetos e obras, desde que necessários à preservação do Conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico de Porto Velho.

ARTIGO 17º - Os processos para aprovação de projetos pelo IPHAN, deverão atender às seguintes disposições:

Parágrafo 1º - Os projetos deverão ser apresentados pelo interessado à Prefeitura Municipal de Porto Velho, de conformidade com as normas municipais, que os remeterá ao IPHAN para análise.

Parágrafo 2º - A 16ª SR/IPHAN emitirá parecer, no prazo máximo de 15 dias úteis, autorizando ou colocando os projetos "em exigência" que será anexado ao processo e devolvido à Prefeitura Municipal de Porto Velho.

Parágrafo 3º - A autorização do IPHAN terá prazo máximo de validade de 02(dois) anos, a contar da data da aprovação do projeto, prorrogáveis por mais dois anos no transcurso da obra. A paralisação de obras por mais de 06(seis) meses implicará, automaticamente, na cassação da autorização. Nos casos de grandes obras, que exijam prazos maiores, a 16ª SR/IPHAN definirá os prazos específicos.

Parágrafo 4º - Da aprovação exclusiva pela 16ªSR/IPHAN não caberá a emissão da Licença para Construir ou quaisquer formas de licenças ou alvarás, como quaisquer formas de taxações ou ônus aos interessados. Não podem, em apartado, o IPHAN ou a Prefeitura Municipal, emitir tal licença, constituindo ato nulo por inconstitucionalidade e ilegalidade.

Parágrafo 5º - A 16ªSR/IPHAN acolherá solicitações de consulta prévia, emitindo parecer de orientação aos interessados. Esse parecer não terá caráter ou validade de autorização ou aprovação, devendo o projeto definitivo ser apresentado conforme estabelecido nesta Portaria, na Legislação Municipal e na Lei 5194, de 24/12/66.

Parágrafo 6º - O IPHAN exercerá a fiscalização da execução das obras e dos serviços autorizados e licenciados pela Prefeitura, de acordo com o Decreto-Lei nº . 25, de 30 de novembro de 1937, e com as demais normas sobre a matéria.

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA

ANEXO I

Processo nº . 1.220-T-87 - Estrada de Ferro Madeira-Ma-

moré

DESCRIÇÃO DO PERÍMETRO DA ÁREA DE TOMBA-

MENTO

A área de tombamento abrange o terreno do Pátio Ferroviário de EFMM, em Porto Velho/RO, acrescido da linha ferroviária até a Estação de Santo Antonio do Rio Madeira (km 8). Seu perímetro fica assim descrito:

Inicia na intersecção do limite do Pátio Ferroviário, fronteiro à Avenida Farquhar, com o limite do terreno da residência do Comandante do 5º BEC (Marco 1). Deste ponto prossegue em sentido anti-horário, pelos limites conjugados do Pátio e da Residência, até encontrar o limite do terreno do Hospital do 5º BEC (Marco 2), prosseguindo em linha perpendicular à Rua Rui Barbosa até a intersecção com a margem direita do Rio Madeira ou o LIMVO- Limite Médio das Vazantes Ordinárias (Marco 3). Prossegue pela margem direita do Rio Madeira, à montante, até a intersecção com o prolongamento do limite lateral sul do Pátio Ferroviário, na extensão da Rua 23 de maio (Marco 4), prosseguindo por esse limite até a intersecção com o limite sul da faixa de segurança da ferrovia, de 5 metros para cada lado,(Marco 5). Prossegue contornando a faixa de segurança de 5 metros, lado direito ou leste da ferrovia, até o marco de 8 km, na Estação de Santo Antonio do Rio Madeira (Marco 6). Deste ponto atravessa ortogonalmente a ferrovia pela distância de 10 metros, até o limite da faixa de segurança de 5 metros do lado esquerdo, ou oeste, da ferrovia (Marco 7). Desse ponto prossegue pelo lado oeste do limite da faixa de segurança, até encontrar o limite lateral sul do Pátio Ferroviário (Marco 8). Prossegue por esse limite lateral até encontrar o limite fronteiro do mesmo Pátio na Avenida Farquhar (Marco 9), e por esse limite na Avenida Farquhar retorna ao Marco 1 e fecha o perímetro.

Atenção:

Os limites aqui considerados definem os espaços de uso da EFMM, consolidados até a desativação da Ferrovia em 1972, constando em todos os registros de mapas e referencias urbanas de Porto Velho.

ANEXO II

Processo nº . 1.220-T-87 - Estrada de Ferro Madeira-Ma-

moré

PERÍMETRO DA ÁREA DE ENTORNO

O polígono de entorno abrange todos os quarteirões urbanos dentro do perímetro formado pela Avenida Presidente Dutra, Rua Alexandre Guimarães, Rua Pinheiro Machado e suas extensões, cruzando o Rio Madeira até 150m além da margem esquerda, entre as duas linhas de extensão, e uma faixa de 300m, 150m para cada lado do eixo da ferrovia, até a estação de Santo Antonio. O perímetro fica assim descrito:

PORTARIA Nº 479/GC1, DE 18 DE JULHO DE 2007

Fixa interstícios para os Quadros do Corpo de Oficiais da Ativa e do Corpo Feminino da Reserva da Aeronáutica.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, de acordo com o previsto no art. 23, inciso XIV, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 5.196, de 26 de agosto de 2004, e o dispo'sto no art. 54 do Decreto nº 1.319, de 29 de novembro de 1994, resolve:

Art. 1º Fixar, para fins de ingresso em Quadros de Acesso, nos diversos Postos, para os integrantes dos Quadros do Corpo de Oficiais da Ativa e do Corpo Feminino da Reserva da Aeronáutica, os seguintes interstícios:

POSTOS	QUADROS									
	Aviadores	Intendentes	Engenheiros	Médicos	Infantaria da Aeronáutica	Dentistas/Farmacêuticos	Capelães	Especialistas	Feminino de Oficiais	Especialistas da Aeronáutica
Ten Brig.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maj Brig	1 ano	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brig	1 ano	1 ano	1 ano	1 ano	-	-	-	-	-	-
Cel	3 anos	3 anos	2 anos	3 anos	3 anos	-	-	-	-	-
Ten Cel	4 anos	4 anos	4 anos	4 anos	4 anos	4 anos	1 ano	-	-	-
Maj	5 anos	5 anos	5 anos	5 anos	5 anos	5 anos	2 anos	5 anos	5 anos	-
Cap	5 anos	5 anos	7 anos	7 anos	5 anos	7 anos	3 anos	4 anos	6 anos	-
1ª Ten	6 anos	6 anos	8 anos	8 anos	6 anos	8 anos	6 anos	6 anos	6 anos	3 anos
2ª Ten	2 anos	2 anos	-	-	2 anos	-	2 anos	2 anos	4 anos	2 anos
Asp	6 meses	6 meses	-	-	6 meses	-	-	-	-	-

§ 1º A contagem de tempo nos Postos iniciais de cada Quadro, para fins do previsto neste artigo, será considerada a partir da data de conclusão do Curso de Formação ou do Estágio de Adaptação, a qual assegura o ingresso no respectivo Quadro.

§ 2º O interstício de Capitão dos Quadros de Oficiais Especialistas citado na tabela acima refere-se às Turmas formadas até 25/11/94. para as Turmas subseqüentes, o interstício deverá ser estabelecido em cinco anos, em janeiro de 2008, a fim de homogeneizar o tempo de serviço de oficial, até o momento da promoção ao posto de Major, para todos os integrantes desses Quadros.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 457/GC1, de 11 de julho de 2007, publicada no Diário Oficial da União nº 134, de 13 de julho de 2007.

Ten Brig Ar JUNITI SAITO