



CÂMARA MUNICIPAL DE ARARAQUARA

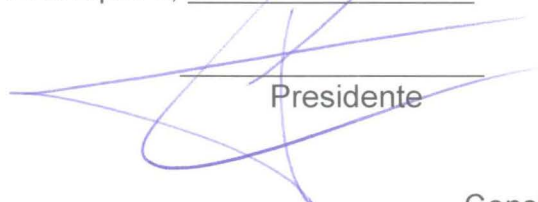
REQUERIMENTO NÚMERO 1232 /2018.

AUTOR: **VEREADOR ELIAS CHEDIEK**

DESPACHO:

APROVADO.

Araraquara, 21 AGO. 2018


Presidente

Considerando que o Ofício nº 2590/2018/COPAF/CGPF/DIF/DNIT SEDE-DNIT, do Coordenador Geral de Patrimônio Ferroviário, Senhor Luciano Sacramento, endereçado ao Prefeito Municipal de Araraquara, comunica o cancelamento do Termo de Compromisso nº 13/2017 (0126529), em razão da Prefeitura não ter retirado os veículos ferroviários, Locomotiva Elétrica GE tipo V-8 (NBP 9706377) e carro 1ª Classe de Aço Carbono (NBP 9603034), localizados no Município de Araraquara;

Considerando que esses bens móveis fazem parte do Projeto "Memória Ferroviária de Araraquara", que propõe o restauro estético de quatro veículos ferroviários, o qual ocorrerá em quatro fases;

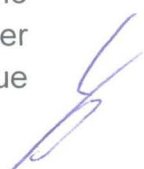
Considerando que a primeira fase contempla a Locomotiva Diesel GM, tipo GP-9, nº 7005, cujo projeto já foi protocolado no PROAC-SP, para obtenção de recursos oriundos de renúncia fiscal para realização de restauro;

Considerando que a 2ª fase contempla o carro de 1ª classe nº FC 3034, a 3ª fase contempla o carro dormitório nº QC 3620 e a 4ª fase a Locomotiva Elétrica GE-tipo V-8, nº 6377;

Considerando que a Locomotiva Diesel GM tipo GP-9, nº 7005 e o Carro de 1ª classe nº FC 3034, já foram tombados pelo COMPPHARA, por meio do Decreto nº 11.693 de 14 de maio de 2018 e que a Locomotiva Elétrica GE nº 6377, bem como o Carro dormitório nº QC 3620, estão em processo de tombamento;

Considerando que a não retirada dos veículos, objeto do Termo de Compromisso nº 13/2017, não depende exclusivamente da Prefeitura Municipal de Araraquara e sim de entendimentos junto a Rumo Logística S/A, uma vez que o reposicionamento desses veículos deve envolver operação conjunta e em locais que foram retiradas as linhas de acesso, sendo que

14153 21/08/2018 08:46:08 PROTOCOLO-CMMA3 MUNICIPAL ARARAQUARA





CÂMARA MUNICIPAL DE ARARAQUARA

as duas composições, uma da Estradas de Ferro de Araraquara (Loc. 7005 e Carro FC 3034) e a outra da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Loc. 6377 e Carro QC 3620), ficarão na área do Museu Ferroviário "Francisco Aureliano de Araújo" (Estação Ferroviária);

Considerando que no dia 22 de agosto a cidade de Araraquara completa 201 anos de fundação e que o seu desenvolvimento deu-se graças às duas ferrovias que estão há mais de 130 anos trazendo progresso e formando ferroviários, razão pela qual não pode perder a oportunidade de preservar esses quatro veículos, pois representam a memória viva de uma época que deve ser preservada e jamais esquecida pelas futuras gerações;

Requeiro à Mesa, satisfeitas as formalidades regimentais, seja oficiado o Senhor Luciano Sacramento, COODENADOR GERAL DE PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DO DNIT para que torne sem efeito o Ofício de cancelamento do Termo de Compromisso, bem como elabore um novo termo contemplando a Locomotiva Diesel GM, tipo GP-18, nº 7005 da extinta Estrada de Ferro Araraquara, e o Carro Dormitório de Aço e Carbono, nº QC 3620, da extinta Companhia Paulista de Estradas de Ferro;

Seja oficiado também o PREFEITO MUNICIPAL, Edinho Silva, o CONSULTOR TÉCNICO DA ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, Senhor Geraldo Godoy, o COMPPHARA - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Paleontológico, Etnográfico, Arquivístico, Bibliográfico, Artístico, Paisagístico, Cultural e Ambiental do Município de Araraquara, na pessoa da PRESIDENTE Arquiteta Beatriz Aied, a Rumo Logística S/A, na pessoa do Senhor Samuel Rudek, GERENTE REGULATÓRIO e do Senhor Rodrigo Verardino De Stefani, GERENTE DE OPERAÇÕES SP NORTE para que envidam esforços no sentido de colaborar para que a cidade de Araraquara, no bicentenário de sua fundação, consiga preservar a memória ferroviária de duas composições que fizeram parte importante de sua história;

Em anexo segue documentação a respeito do teor deste requerimento.

Sala de sessões Plínio de Carvalho, 20 de agosto de 2018.

ELIAS CHEDIEK
Vereador (MDB)



CÂMARA MUNICIPAL DE ARARAQUARA

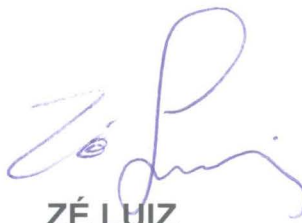
PALACETE "VEREADOR CARLOS ALBERTO MANÇO"

GABINETE DA PRESIDÊNCIA

Continuação do Requerimento nº 1232/2018

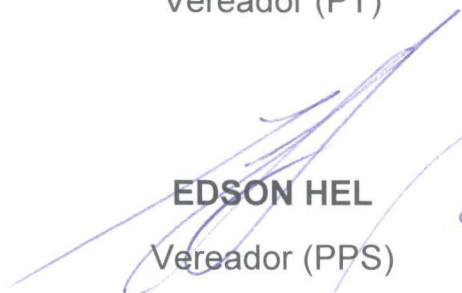
Subscrito pelos Edis:

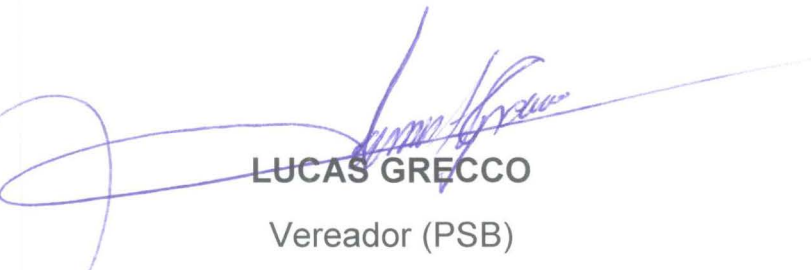

TONINHO DO MEL
Vereador (PT)

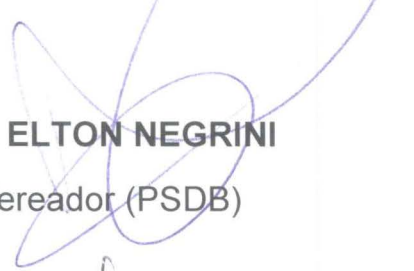

ZÉ LUIZ
Vereador (PPS)

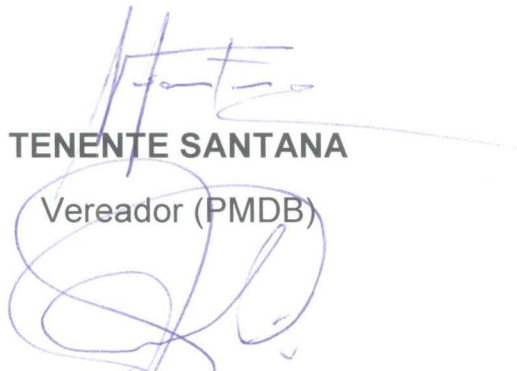

EDIO LOPES
Vereador (PT)


JULIANA DAMUS
Vereadora (PP)

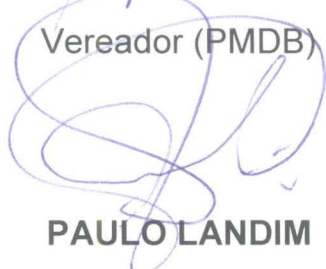

EDSON HEL
Vereador (PPS)


LUCAS GRECCO
Vereador (PSB)

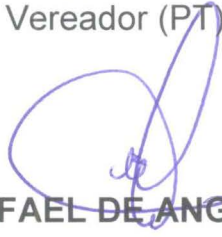

DR. ELTON NEGRINI
Vereador (PSDB)


TENENTE SANTANA
Vereador (PMDB)


CABO MAGAL VERRI
Vereador (PMDB)


PAULO LANDIM
Vereador (PT)


GERSON DA FARMÁCIA
Vereador (PMDB)


RAFAEL DE ANGELI
Vereador (PSDB)



CÂMARA MUNICIPAL DE ARARAQUARA

PALACETE "VEREADOR CARLOS ALBERTO MANCO"

GABINETE DA PRESIDÊNCIA

Continuação do Requerimento nº 1232/2018



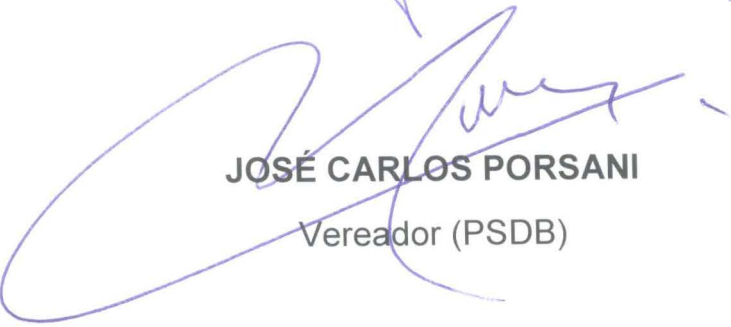
JÉFERSON YASHUDA
FARMACÊUTICO

Vereador (PSDB)



PASTOR RAIMUNDO BEZERRA

Vereador (PRB)



JOSÉ CARLOS PORSANI

Vereador (PSDB)



ROGER MENDES

Vereador (PP)



THAINARA FARIA

Vereadora (PT)

**Dados do Proponente**

Número CGP/Protocolo	Nome do Responsável Legal	CPF	RG
4380740219	GERALDO VIRGILIO GODOY	332.543.038-49	30608156
Razão Social		Nome Fantasia	
GERALDO VIRGILIO GODOY ME		GERALDO VIRGILIO GODOY ME	
CNPJ		Inscrição Estadual	
08867213000127			

Dados da Proposta do Projeto

Código do Projeto	Nome do Projeto	Data Início	Data Fim
26815	Projeto Memoria Ferroviária de Araraquara – fase I	01/11/2018	30/05/2019

Segmento Cultural

Restauração e conservação de bens protegidos por órgão oficial de preservação

Resumo do Projeto

O projeto “Memória Ferroviária de Araraquara – Fase I” propõe o restauro estético de parte do material ferroviário de valor histórico cedido à prefeitura municipal de Araraquara em 16 de agosto de 2017 pela Rumo Logística S. A. e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. É objeto deste projeto uma locomotiva de relevante valor histórico, recentemente tombada pelo Município, oriunda da antiga Estrada de Ferro Araraquara – EFA. Trata-se de uma unidade do modelo GP-9L com tração diesel-elétrica, o primeiro com esta tecnologia a ser adquirido pela EFA e que será integrado ao acervo do Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araújo”, instalado na estação ferroviária de Araraquara, e destinado à exposição com acesso gratuito. Em uma segunda etapa, pretende-se dar o mesmo tratamento ao carro de passageiros nº FC 3034, também oriundo da EFA. Para tal, um novo projeto será apresentado assim que este tiver sua execução iniciada.

A presente proposta de projeto leva em conta a importância em se preservar um exemplar da locomotiva modelo GP-9L da Estrada de Ferro Araraquara – EFA. Este modelo foi fabricado nos Estados Unidos em 1957, adquirido dentro de um extenso programa de modernização da ferrovia que incluía o alargamento de sua bitola e a substituição da tração a vapor pela diesel-elétrica, encetado em 1951 e concluído em 1960. I. Entre os cinco exemplares que a EFA adquiriu deste modelo, é objeto deste a de número 7005, ex – nº 1005 daquela ferrovia. Trata-se da primeira locomotiva movida a diesel a fazer uma viagem oficial na EFA, fato ocorrido no início de fevereiro de 1958. Adquiridas em um processo bastante tumultuado, as locomotivas GP-9L, bem como as doze do tipo GP-18 entregues em 1960, foram um marco na história da EFA e se tornaram um símbolo do processo de modernização da ferrovia. Foram usadas na tração de trens de passageiros e de cargas em toda sua extensão, desde Araraquara até o Porto Presidente Vargas, a beira do Rio Paraná, submerso desde 1973 devido a construção da barragem de Ilha Solteira. Depois da formação da Fepasa – Ferrovias Paulistas S.A, foram mantidas nos mesmos serviços e no atendimento da Replan depois de sua inauguração em 1972. A partir de meados da década de 1990 gradativamente foram retiradas de serviço, substituídas por locomotivas mais modernas. Atualmente das 17 unidades entre os dois modelos, apenas duas estão em serviço comercial, ambas do tipo GP-18. Paralisada desde julho de 1998, a locomotiva nº 7005 atualmente se encontra no pátio ferroviário de Araraquara, consideravelmente depredada, não apenas pela ação do tempo ou de um possível vandalismo, mas pelas inúmeras remoções de equipamentos e peças para aproveitamento em outras locomotivas do mesmo modelo que ainda funcionavam nas duas últimas décadas. Contudo, salvo a ausência de alguns de seus componentes, sua estrutura está íntegra, apesar de não mais dispor do motor diesel e dos equipamentos auxiliares. Desta forma será restaurada para exposição estática, externamente por completo e internamente apenas ao que compete à cabine de comando. Os trabalhos serão iniciados pela conclusão da pesquisa documental e iconográfica e pela execução da prospecção cromática e pictórica que permitirão obter os dados faltantes, necessários para nortear a recuperação da locomotiva e subsidiar o conteúdo da exposição temporária que se propõe montar. Finalizada a primeira etapa, a locomotiva será removida para o local onde se dará o restauro, situado a cerca de 300m de onde se encontra atualmente. Este serviço será executado pela prefeitura municipal em parceria com a concessionária Rumo Logística S. A. Executado o transporte, o local será adequado para a execução dos trabalhos com a montagem de uma oficina temporária e cercamento da área envoltória para proteção dos diversos equipamentos e materiais. O trabalho será executado por uma empresa capacitada e se dividirá em duas etapas: •Recuperação estrutural conforme o padrão original: tratamento da chaparia; confecção e recolocação de peças faltantes; e pintura externa; •Recuperação interna (cabine de comando): substituição do revestimento do piso e das paredes; confecção e instalação dos itens faltantes no painel de comando; e pintura interna. A intervenção proposta terá o caráter de restauro estético, que resgate e apresente ao espectador a aparência mais próxima possível da original, caracterizando-a a partir dos elementos existentes e dos dados já obtidos e ainda por obter, adequando-a ao uso expositivo dentro de contexto museológico. Não obstante, serão rigorosamente observados os critérios éticos de restauro de bens culturais adotados em nível internacional. Após a conclusão do restauro será integrada ao acervo do

Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araújo” e exposta ao público na gare da estação de Araraquara por tempo indeterminado. Como ação correlata para divulgação do trabalho que se propõe, será montada uma exposição temporária denominada “Memória Ferroviária de Araraquara” que abordará o histórico da EFA, da locomotiva nº 7005 e do processo de seu restauro, com duração de dois meses.

Objetivos

Geral: O objetivo geral desta proposta é promover a preservação e a divulgação de bens ferroviários de relevante valor histórico, representantes do processo de modernização das ferrovias paulistas. **Específicos:** • Favorecer a preservação por meio de práticas de conservação e restauro, tendo em vista a condição degradada que se encontra atualmente; • Garantir a salvaguarda de um patrimônio histórico que representa o saber de uma época, traduzido nas técnicas aplicadas em sua fabricação; • Difundir a importância da Estrada de Ferro Araraquara no contexto da ligação ferroviária entre a capital e a região noroeste do Estado, seja como bem material ferroviário, seja como bem cultural capaz de remeter a centenas de histórias de pessoas e famílias que dele se utilizaram; • Difundir a importância da Estrada de Ferro Araraquara para o desenvolvimento de sua zona, especialmente para a cidade de Araraquara, sede da ferrovia e de suas oficinas; • Oferecer ao cidadão bens históricos visitáveis, por intermédio da sua exposição permanente no Museu Ferroviário Francisco Aureliano de Araújo, em Araraquara.

Justificativa do Projeto

O projeto justifica-se pelo benefício que oferece à preservação da memória ferroviária paulista e brasileira, ao tornar presente um símbolo do serviço ferroviário da Estrada de Ferro Araraquara, fundamental para o estabelecimento e desenvolvimento das relações socioeconômicas da região noroeste do estado de São Paulo, entre o final do século XIX e meados do XX, que está ameaçado de desaparecer. Não obstante, o bem objeto deste projeto representa o saber de uma época, traduzido na técnica empregada em sua construção. Desta forma, se faz como elemento difusor da tecnologia e da cultura, especialmente para os estudiosos no assunto e demais interessados, da atual e das futuras gerações. Vale ressaltar que, uma vez restaurado, esse exemplar será o único remanescente preservado do gênero da memória ferroviária da Estrada de Ferro Araraquara o que, sem dúvida atrairá visitantes aficionados por ferrovias de todo o Brasil e de muitos países, movimentando a economia da cidade. A importância do bem envolvido neste projeto e a necessidade de restauração dos mesmos justifica o uso de recursos incentivados pelo PROAC-ICMS, para qual solicitamos enquadramento no item XX – “Restauração e Conservação de bens protegidos por órgãos oficiais de preservação” (RESOLUÇÃO SC Nº 14, de 10 de março de 2015; Artigo 1º).

Contrapartida do Projeto

Exposição gratuita da locomotiva, após restauro, na gare da estação ferroviária de Araraquara, sendo possível visitar inclusive sua cabine de comando por tempo indeterminado. É esta a contrapartida mais importante, em razão de sua abrangência; As instituições de ensino públicas e privadas do município, há anos, já realizam visitas monitoradas ao Museu Ferroviário. Essas visitas serão bastante incrementadas já na fase da restauração do material rodante – que será feita na própria gare da estação – com explanações sobre o trabalho que está sendo realizado. Neste sentido, será realizada uma ação de educação patrimonial junto a alunos de escolas do ensino fundamental e médio (público e privado) com visita programada para 800 participantes. No decorrer da realização da exposição temporária que se pretende fazer serão recebidas em datas alternadas, conforme a disponibilidade das escolas, quatro turmas de 20 a 30 alunos por dia. O trabalho a ser executado por empresa especializada com apoio do responsável técnico do projeto desdobrará os temas referentes ao Patrimônio Cultural Brasileiro, mais especificamente o Patrimônio Ferroviário associado à EFA, tendo como fonte primária de conhecimento a locomotiva nº 7005 e a exposição temporária. Nesse sentido, a metodologia da educação patrimonial – tal como preconizada por Horta et. al 1999 e reavaliada no âmbito das políticas preservacionistas do IPHAN – associada à abordagem triangular será ferramenta principal utilizada para sensibilizar o público. A proposta irá englobar no processo de ensino / aprendizagem a leitura do bem cultural, contextualização e prática artística (“o fazer”). Durante sua concepção e execução a prioridade será mediar a leitura e contextualização da Locomotiva, conferindo especial ênfase para as características que a tornam singular desde sua confecção até os dias atuais, possibilitando o acesso à sua singularidade do ponto de vista técnico, sociológico histórico, como também aos procedimentos necessários à sua preservação, manutenção e restauro. Todas as atividades desenvolvidas terão como pressuposto potencializar as ações educativas já desenvolvidas no âmbito das instituições escolares do município de Araraquara, não estando apartadas dos serviços educativos ali existentes. Visto que atualmente a locomotiva nº 7005 encontra-se sensivelmente deteriorada, desprovida de muitos dos seus componentes e vandalizada, a abordagem educativa irá conferir especial importância para os debates em torno das discussões sobre a destruição dos bens culturais e a importância de sua apropriação pela população local. Desta forma, será oportuno discutir o próprio processo de restauro. Para o material de apoio será elaborado um livreto de 8 páginas, formato A5 (duas folhas A4 vincadas e prendidas com grampo), impressão frente e verso em quadricromia, com texto e ilustrações pertinentes à locomotiva e seu histórico, ao processo de restauro e à educação patrimonial. Anualmente, por força de Lei Municipal, são realizados no dia 30 de abril, na Estação de Araraquara e em seu Museu, a comemoração do “Dia do Ferroviário” e do “Encontro de Ferreomodelismo”, ocasião em que a cidade recebe público de outras localidades que convergem ao evento, que terá seu valor agregado com o exemplar da Estrada de Ferro Araraquara. Publicação de página na internet e divulgação pelas Redes Sociais (Facebook e Instagram) sobre o “Projeto Memória Ferroviária de Araraquara”, desde o início dos trabalhos até a conclusão das restaurações, divulgando tudo o que estará sendo feito e as visitas recebidas.

Outras Informações

1 – Levantamento documental e iconográfico e execução das prospecções (1º e 2º mês): Os trabalhos de pesquisa necessários para obtenção de dados técnicos encontram-se bastante adiantados, entretanto, necessitam ser concluídos para reunir o maior contingente possível de referências que subsidiarão o restauro. A continuidade da pesquisa permitirá, também, a obtenção de novos dados históricos úteis para as exposições, palestras e outras atividades que se pretendem realizar. Esta pesquisa utiliza como fontes os acervos de entidades correlacionadas ao tema e de particulares, que possuem relatórios, desenhos técnicos, fotografias, jornais e revistas da época, peças históricas, etc. Para tal foi previsto uma verba para digitalização de desenhos técnicos e documentos, caso haja necessidade de fazê-lo. Quanto às prospecções, o trabalho se dará em campo com objetivo de colher amostras das cores originais da locomotiva e definir com a maior precisão possível as medidas das faixas e das identificações (letras e números) anteriormente existentes. Em gabinete, será confeccionado um relatório contendo todo o material colhido em campo que será utilizado para nortear o processo de restauro;

2 – Remoção da locomotiva (2º mês): A Locomotiva, que já se encontra no pátio ferroviário de Araraquara, será içada e colocada na linha desativada e deslocada até o local onde será realizado o trabalho de restauração estética. Essa movimentação do material contará com o apoio da concessionária Rumo Logística S.A., que executará todo o trabalho;

3 – Restauração (3º e 4º mês): Esta etapa é composta pelos seguintes serviços, divididos entre restauro externo e restauro da cabine de comando:

3.1 – Recuperação externa:

3.1.1 - Lixamento das partes enferrujadas, limpeza mecânica e pintura dos truques;

3.1.2 - Lixamento das partes enferrujadas e limpeza mecânica da estrutura externa da locomotiva e na parte interna (cofre de acomodação dos motores e equipamentos auxiliares);

3.1.3 - Substituição e funilaria de partes apodrecidas e amaçadas;

3.1.4 - Desmontagem das peças a serem substituídas;

3.1.5 - Fabricação de duas buzinas (uma com uma corneta e outra com corneta dupla);

3.1.6 - Montagem das peças a serem repostas;

3.1.7 - Pintura Epox da parte externa segundo o padrão adotado pela EFA;

3.2 - Recuperação interna da cabine de comando:

3.2.1 - Desmontagem dos componentes existentes;

3.2.2 - Reforma do teto e soalho;

3.2.3 - Instalação das janelas e demais componentes a serem substituídos;

3.2.4 - Instalação das luminárias;

3.2.5 - Lixamento das partes enferrujadas, limpeza mecânica e pintura com esmalte sintético;

3.2.6 - Reposição dos vidros e fabricação dos suportes;

4 – Lançamento do produto (divulgação e contrapartida – 2º ao 7º mês):

4.1 – Divulgação virtual: A partir do 2º mês de trabalho se dará as tratativas para a montagem do site “Memória Ferroviária de Araraquara” e de páginas em redes sociais para divulgação dos trabalhos, que serão colocadas no ar a partir do 3º mês, havendo atualizações periódicas, através de boletins;

4.2 – Confeção de arte e impressão de 1.500 livretos de 8 páginas, formato A5 (duas folhas A4 vincadas e prendidas com grampo), impressão frente e verso em quadricromia, papel couchê, contendo o resumo do histórico da EFA e da locomotiva, bem como da execução do restauro. (item destinado à distribuição durante o evento de lançamento e ao trabalho de Educação Patrimonial);

4.3 – Contratação de ferramentas de divulgação: assessoria de imprensa;

4.4 – Montagem da exposição permanente: disponibilização da locomotiva para visitação do público, inclusive no interior da cabine;

4.5 – Montagem da exposição temporária: a exposição temporária “Memória Ferroviária de Araraquara” abordará o histórico da EFA da locomotiva nº 7005 e do processo de restauro. Será apresentada em 14

painéis de PVC adesivados contendo diversas fotos, mapas, desenhos técnicos, tabelas de horários, reproduções de jornais da época e textos, além de material audiovisual para exibição de depoimentos a serem colhidos entre ferroviários e antigos usuários do transporte. Findada, os painéis serão integrados ao acervo do Museu Ferroviário "Francisco Aureliano de Araújo"; 4.6 – Evento de lançamento: abertura ao público da exposição permanente da locomotiva restaurada na gare da estação e da exposição temporária; 4.7 – Ação de educação patrimonial: será realizada durante o período de duração da exposição temporária e as visitas serão agendadas conforme a disponibilidade das instituições envolvidas; 5 – Finalização do projeto (7º mês): 5.1 - Desmontagem da exposição temporária e doação dos painéis de PVC para o acervo do Museu Ferroviário "Francisco Aureliano de Araújo"; 5.2 - Elaboração da prestação de contas; 5.3 - Prestação de contas.

Locais de Realização do Projeto

Local:	Estação ferroviária		
Qtde Prevista de Apresentações:	0	Lotação:	0
Endereço:	R. Antônio Prado, S/N	Cidade:	Araraquara
???			

Dados do Responsável Técnico / Artístico

Nome	Rafael Prudente Corrêa Tassi	CPF	289.652.098-89
Endereço	r. joão velosa do amaral	Complemento	177
Telefone Celular	16997126127	Telefone Fixo	1633353024
CEP	14804-120		

Dados da Ficha Técnica do Projeto

Nome	CPF ou CNPJ	Função
Denis W. Esteves	301.676.568-30	Arquiteto/Engenheiro
Geraldo Virgílio Godoy	332.543.038-49	Coordenação Geral

Dados de Direitos Autorais

Detentor

Prefeitura Municipal de Araraquara

Acervo/Imóvel/Bem Envolvido

Locomotiva modelo GP-9L, nº 7005, (NBP 9707005)

Resumo das Fontes de Financiamento

Fontes de Financiamento Externas

Valor

Outras Fontes - Outros Recursos Orçamentários

6100,00

Fontes de Financiamento do Programa de Ação Cultural

Valor

Incentivo Fiscal (Lei 12.268/06) - Recurso Orçamentários da Secretaria de Estado da Cultura

575400,00

Valor Total: R\$ 581500,00

Resumo da Planilha Orçamentária

Grupo Orçamento	Rubrica/Despesa	Valor Total
Grupo de Despesas de Pré-Produção/ Preparação	Outros	5000,00
Grupo de Despesas de Pré-Produção/ Preparação	Outros	4000,00
Grupo de Despesas de Pré-Produção/ Preparação	Outros	1500,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	47200,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	33040,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	35400,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	29500,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	9440,00

Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	29500,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	53100,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	17700,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	35400,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	1770,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	7080,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	17700,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	29500,00
Grupo de Despesas de Produção e Execução	Outros	47200,00
Grupo de Despesas com Assessoria de Imprensa/Divulgação e Mídia	Assessoria de Imprensa	5000,00
Grupo de Despesas com Assessoria de Imprensa/Divulgação e Mídia	Outros	3500,00
Grupo de Despesas com Assessoria de Imprensa/Divulgação e Mídia	Outros	3360,00
Grupo de Despesas com Assessoria de Imprensa/Divulgação e Mídia	Outros	2000,00
Grupo de Despesas com Assessoria de Imprensa/Divulgação e Mídia	Outros	1400,00
Grupo de Despesas com Assessoria de Imprensa/Divulgação e Mídia	Outros	6750,00
Grupo de Despesas com Assessoria de Imprensa/Divulgação e Mídia	Outros	2500,00
Grupo de Despesas com Assessoria de Imprensa/Divulgação e Mídia	Outros	2000,00
Grupo de Despesas com Assessoria de Imprensa/Divulgação e Mídia	Outros	30000,00
Grupo de Despesas de Custos Administrativos	Contador	2000,00
Grupo de Despesas de Custos Administrativos	Outros	31500,00
Grupo de Despesas de Custos Administrativos	Outros	28000,00

Grupo de Despesas de Custos Administrativos	Outros	4000,00
Grupo de Despesas de Custos Administrativos	Outros	1500,00
Grupo de Despesas de Custos Administrativos	Outros	1000,00
Grupo de Despesas de Custos Administrativos	Outros	6860,00
Elaboração e Agenciamento (Limite de até 10% do subtotal do projeto)	Elaboração	40000,00

Avisos

Atenção!

Ao clicar no botão "Enviar projeto para análise", não será mais possível alterar os dados do projeto pelo Sistema ProAC. Qualquer alteração posterior deverá ser solicitada formalmente à Comissão de Análise de Projetos (CAP) ou à Diretoria Técnica do ProAC.

Documentos Necessários

Os documentos necessários para a inscrição e avaliação do projeto deverão ser submetidos na plataforma digital do ProAC ICMS após a finalização do cadastro da Proposta Completa. É necessária a verificação dos documentos necessários na lista disponível na Home Page do Programa, nos termos dos artigos 2º e 4º da Resolução nº 96 de 22 de novembro de 2011.

Termo de Ciência e Responsabilidade

- Declaro que são de minha inteira responsabilidade as informações contidas no presente formulário do projeto cultural, inclusive no que tange à sua manutenção/atualização, e que podem, a qualquer momento, ser comprovadas.
- Declaro a ciência de que ao apresentar o projeto este deve ser acompanhado dos documentos básicos e específicos de cada segmento cultural, que serão submetidos na plataforma digital do programa, sem os quais a análise do projeto ficará prejudicada por minha exclusiva responsabilidade.
- Comprometo-me a cumprir as formalidades necessárias para realização do projeto de acordo com as informações inscritas e as aprovadas pela Comissão de Avaliação de Projetos.
- Estou ciente da obrigatoriedade de fazer constar o crédito à Lei Estadual de Incentivo à Cultura, nas peças promocionais, no produto final ou serviço, conforme modelo definido no plano de divulgação e nos termos do art. 18º da Lei 12.269 de 20/02/2006.
- Li o Manual de Prestação de Contas do ProAC ICMS ([link Manual](#)) e declaro a devida ciência a respeito da forma de realização das despesas, prestação de contas e demais responsabilidades contidas no referido manual.

São Paulo, ____ de _____ de ____.

Assinatura do Proponente

Home / Projetos / Detalhes



Posta Cadastrada com Sucesso!

Id do Projeto

5

Nome do Projeto

Projeto Memoria Ferroviária de Araraquara – fase I

Segmento Cultural

Restauração e conservação de bens protegidos por órgão oficial de preservação

Como saber se o projeto foi aprovado?

Resultados das reuniões da Comissão de Análise de Projetos (CAP) são publicados semanalmente no caderno Poder Executivo, Seção I, do Diário Oficial do Estado, geralmente aos domingos. É possível fazer consultas utilizando o mecanismo de busca disponível no [site da Imprensa Oficial](#). O proponente também pode acompanhar o resultado das Reuniões no [site da Secretaria de Estado da Cultura](#).



Acesse a nossa seção de dúvidas frequentes e tire todas as suas dúvidas!



PROJETO

EFA

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	2
2 – BREVE HISTÓRICO	3
3 - OBJETIVOS	Erro! Indicador não definido.
4 - JUSTIFICATIVA.....	Erro! Indicador não definido.
5 - DEMOCRATIZAÇÃO DE ACESSO	Erro! Indicador não definido.
6 - DESCRIÇÃO DOS TRABALHOS	Erro! Indicador não definido.
7 – ETAPAS DE TRABALHO	Erro! Indicador não definido.
7.1 – Levantamento documental e iconográfico (1º ao 3º mês).....	Erro! Indicador não definido.
7.2 – Resgate (4º mês).....	Erro! Indicador não definido.
7.3 – Restauração (4º ao 9º mês).....	Erro! Indicador não definido.
7.3.1 – Recuperação mecânica parcial	Erro! Indicador não definido.
7.3.2 – Recuperação estrutural	Erro! Indicador não definido.
7.3.3 – Recuperação interna.....	Erro! Indicador não definido.
7.3.4 – Transporte até o Centro de Memória Ferroviária	Erro! Indicador não definido.
7.4 – Lançamento do produto (divulgação e contrapartida – 10º ao 12º mês).....	Erro! Indicador não definido.
7.4.1 – Montagem do site.....	Erro! Indicador não definido.
7.4.2 – Confecção de material promocional e instrutivo	Erro! Indicador não definido.
7.4.3 – Contratação de ferramentas de divulgação	Erro! Indicador não definido.
7.4.4 – Montagem da exposição permanente	Erro! Indicador não definido.
7.4.5 – Montagem da exposição temporária	Erro! Indicador não definido.
7.4.6 – Evento de lançamento.....	Erro! Indicador não definido.
7.4.7 – Ação de educação patrimonial	Erro! Indicador não definido.
7.5 – Finalização do projeto (12º mês).....	Erro! Indicador não definido.
8 – ORÇAMENTO DO PROJETO	Erro! Indicador não definido.
9 – REFERENCIAS	Erro! Indicador não definido.
Anexo – I (currículo do MPF-Sorocabana).....	Erro! Indicador não definido.
Anexo – II (termo de cessão do carro QC 4429 (NBP 9804429)).....	Erro! Indicador não definido.

APRESENTAÇÃO

O projeto “**Memória Ferroviária de Araraquara – Fase I**” propõe o restauro estético de parte do material ferroviário de valor histórico cedido à prefeitura municipal de Araraquara em 16 de agosto de 2017 pela Rumo Logística S. A. e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

São objetos deste projeto dois veículos de relevante valor histórico pertencentes à antiga Estrada de Ferro Araraquara – EFA: um carro de passageiros de primeira classe que integrou a composição noturna que fazia a ligação São Paulo – Porto Presidente Vargas construído pela própria ferrovia em 1970 nas dependências de suas oficinas situadas em Araraquara, o último a ser construído por aquela Estrada; e a primeira locomotiva movida a diesel a fazer uma viagem oficial na EFA, fabricada nos Estados Unidos em 1957/58, adquirida dentro do programa de alargamento de sua bitola, encetado em 1951 e concluído em 1960, e de modernização dos equipamentos de tração em substituição às locomotivas a vapor.

Estes veículos serão integrados ao acervo do Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araújo”, instalado na estação ferroviária de Araraquara, e destinados à exposição.

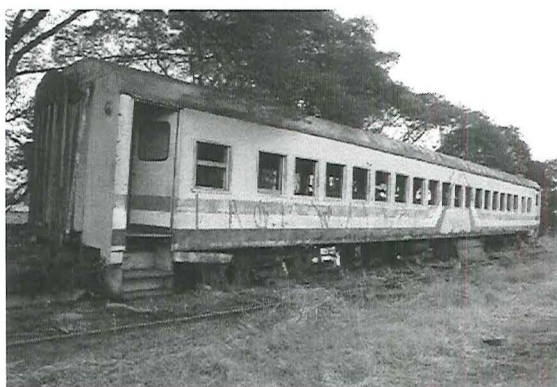


Figura 1 – Aspecto atual do carro de primeira classe nº FC 3034, antigo S-1006 da EFA. (Foto: Geraldo V. Godoy)



Figura 2 – Aspecto atual da locomotiva modelo GP-9L, nº 7005, antiga 1005 da EFA. (Foto: Rafael Prudente Corrêa)

2 – HISTÓRICO

A Estrada de Ferro Araraquara

Acompanhando a evolução da lavoura cafeeira que já se estendia timidamente a noroeste de Araraquara e buscando levar àquela zona um meio catalizador de desenvolvimento, foi solicitada em meados de 1895 junto ao Governo do Estado pela firma Guilherme Lebeis e Lara, Magalhães & Fox, representando fazendeiros da região, concessão para a construção de uma estrada de ferro em bitola de 1,00m que, partindo da estação da CPEF em Araraquara fosse até a vila de Ribeirãozinho, atual Taquaritinga, percorrendo cerca de 82 km.

Obtida a concessão, firmada através de contrato assinado a 19 de setembro do mesmo ano, foi constituída a Companhia de Estrada de Ferro Araraquara (CEFA, 1900, p. 10), que a 09 de novembro de 1896 deu início as obras para a construção dos primeiros 42 km, até a Capelinha do Mattão, atual Matão (C.M.B.E.U., 1953, vol.6, p. 466).

O início das obras coincidiu com a primeira crise do café, ocorrida entre 1897 e 1899, motivando a queda da cotação da arroba no mercado internacional e, conseqüentemente, a interrupção dos aportes contratados junto a seus acionistas. Tendo em vista esta situação, em 1898 foram realizadas apenas duas chamadas de 10% do capital subscrito, correspondentes a 400 contos de Réis, valor este insuficiente para o termino da construção do primeiro trecho.

Em situação adversa empreendeu a diretoria duas ações a fim de dirimir o problema. A primeira tratou da abertura ao tráfego do trecho já assentado, objetivando reverter o quanto antes, dividendos sobre o investimento já realizado e a segunda, foi a contração de um empréstimo no início de 1899 para financiar a consolidação da linha até Matão (CEFA, 1899, p. 5 e 6). A 1ª de outubro de 1898 foi inaugurado o primeiro trecho da CEFA, sendo disponibilizada ao tráfego a linha entre Araraquara e a estação de Itaquerê. (CEFA, 1899, p. 24). No ano seguinte, deu-se a conclusão do primeiro trecho com a chegada dos trilhos a Matão, em 25 de março, e

somente a 07 de dezembro de 1901 deu-se por concluído o projeto inicial com a abertura ao tráfego do trecho até Ribeirãozinho (CEFA, 1902, p. 4).

“C.E.F.de Araraquara – Em 1901, era de 356:000\$000 de Réis a importância da subvenção paga a esta outra empresa, compreendida a verba de 260:000\$000 de Réis para seu prolongamento até Ribeirãozinho” (Adolpho Augusto Pinto, em História da Viação Pública de São Paulo, p. 186).

Concomitantemente à construção da linha até Ribeirãozinho, sua diretoria deu andamento à futuros projetos, objetivando principalmente o prolongamento à Cuiabá. Em meados de 1900 encaminhou à Assembleia Legislativa do Estado pedido de concessão para o prolongamento da linha até S. J. do Rio Preto e ao Congresso Federal concessão para o prolongamento de Rio Preto à capital mato-grossense, a qual foi obtida através da Lei nº 748 aprovada a 29 de dezembro do mesmo ano. (CEFA, 1901, p. 5). Esse projeto consistia na construção e exploração de uma linha de São José do Rio Preto até Jataí, em Goiás, passando por São Francisco de Salles, em Minas Gerais. De Jataí a Araraquarense pretendia chegar a Cuiabá. (Celio Debes, em História da Viação Pública de São Paulo, p. 13). Somente em fins de 1905, finalmente foi outorgado o direito e a subvenção necessária para o prolongamento até S. J. do Rio Preto pela Lei nº 1.061, aprovada pela Assembleia Legislativa do Estado a 28 de dezembro de 1906 (CEFA, 1907, p. 6). Paulatinamente o prolongamento foi inaugurado até chegar a S. J. do Rio Preto a 09 de junho de 1912.

A demora na construção do prolongamento da linha tronco, foi motivada por profundas mudanças ocorridas na administração da Companhia em 1909, ano em que um grupo de engenheiros adquiriu cerca de 7.600 ações¹, obtendo assim o controle da empresa. A nova administração foi catastrófica para a CEFA, que foi a falência em meados de 1914, devido a diversas fraudes. Este curto período de má administração, de longe, não seria pior que aquele iniciado a 07 de fevereiro de 1916 quando seus ativos foram entregues a São Paulo Northern Railroad Company, presidida pelo francês, Paul Deleuse. Nos três anos em que esteve sob esta administração nada se fez na ferrovia em termos de manutenção, prolongamento e aquisição de novos materiais. Ali, apenas eram retirados os lucros da operação, os quais seguiam para Niterói, onde a empresa norte-americana estabeleceu sua sede no Brasil. A curta administração de

¹ Na época a Companhia era constituída de 15.000 ações.

Deleuse arruinou a ferrovia, não só do ponto de vista financeiro, mas, igualmente, do operacional, forçando o Governo do Estado a desapropriá-la (Celio Debes, em História da Viação Pública de São Paulo, p. 13).

Em situação calamitosa, foi por intermédio do Governo do Estado, nomeado um interventor, o engenheiro Gabriel Penteado, a 31 de outubro de 1919. Ainda que observado o estado deplorável em que se encontravam seus diversos setores, principalmente a via permanente, poucos dias após sua posse, Gabriel Penteado ordenou a retomada do tráfego, que há 30 dias estava paralisado, e gradativamente as funções da ferrovia foram reestabelecidas (OESP, 16/11/1919). Sob administração do Estado, definitivamente denominada como Estrada de Ferro Araraquara, recebeu vultosos investimentos para renovação do parque de tração, do material rebocado (vagões e carros de passageiros), da via permanente e das estruturas destinadas a manutenção e estações, buscando unicamente atender ao crescente fluxo do transporte de mercadorias e passageiros que usufruíam das linhas já existentes. Sanados os problemas que se debruçaram sobre a Estrada e retomada a escala crescente de suas operações e faturamento, pode sua administração voltar a tratar do prolongamento da linha tronco a partir de 1927 (S.V.O.P., 1927, p. 142). Com intuito de estendê-la até o porto do Tabuado, depois denominado porto Getúlio Vargas, foi estabelecido que este objetivo fosse alcançado em etapas, sendo a primeira o prolongamento até *“a florescente povoação de Tanaby, a cerca de 35 kilometros de Rio Preto”* (S.V.O.P., 1927, p. 143). A 4 de março de 1933 foi oficialmente inaugurado o trecho até Mirassol (S.V.O.P., 1933, p. 355) e finalmente a 18 de outubro de 1952 foi aberto ao tráfego a ultima etapa com a chegada dos trilhos ao porto Presidente Vargas (EFS, circular nº 162.52) (Fig. 3).

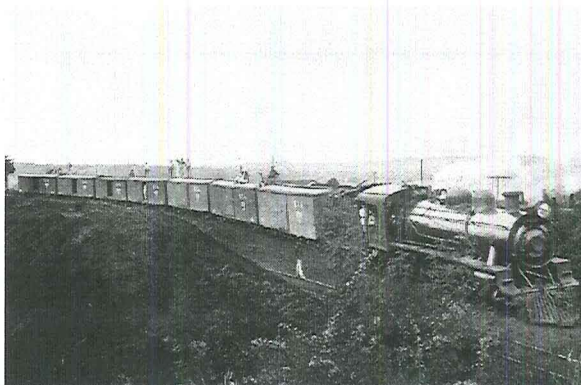


Figura 4 – Aspecto dos trens de carga de bitola estreita da EFA. (Coleção Paulo Modé)



Figura 5 – Aspecto de uma das variantes e de um trem de passageiro da bitola larga. (Foto: Paulo Modé, Araraquara, 1972)

Em 1962 deu-se início ao processo de unificação das estradas de ferro administradas pelo governo do Estado. “Pelo decreto nº 48.028, de 29 de maio de 1967, a administração da Estrada de Ferro Araraquara foi transferida para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF (DOSP, 30/05/1967, p. 1 e 2) que, a 10 de novembro de 1971 teve sua razão social alterada, sendo a ela incorporadas a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Estrada de Ferro São Paulo e Minas, para a formação da Fepasa - Ferrovia Paulista S. A.

Com os planos de desestatização das estradas de ferro a FEPASA, entregue ao governo federal em 1997 (FEPASA, 1997, p. 6), foi privatizada passando a denominar-se Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes S.A. a partir de 1º de janeiro de 1999. No mesmo ano era inaugurado o primeiro trecho da Ferronorte ligando Santa Fé do Sul – SP com o Mato Grosso, passando pelo norte do Mato Grosso do Sul. Este prolongamento natural da antiga EFA transformou sua linha tronco em um dos principais corredores de exportação da produção agrícola brasileira.

Atualmente, depois de diversas mudanças administrativas e fusões, a antiga Fepasa, bem como a Ferronorte, são operadas pela Rumo Logística S. A..

Carro de passageiro FC 3034 (ex S-1006 da EFA):

A construção deste veículo foi o desfecho de um processo iniciado em meados da década de 1950, motivado pelos percalços que se deram na importação de carros de passageiros fabricados em aço, os quais tiveram sua aquisição planejada em 1952, mas somente concretizada dez anos depois.

Para melhor compreender sua importância e contextualizar seu significado histórico faz-se mister abordar todo o processo de fabricação própria dos carros de aço carbono da Estrada de Ferro Araraquara - EFA.

Em paralelo ao plano emergencial empregado para a construção de carros de madeira, decidiu a diretoria da Estrada em fins de 1955 pela construção de carros em aço carbono em suas próprias oficinas, com base no projeto dos carros fornecidos à Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF em 1952 pela Pullman Standard Co.: *“Estão sendo desenhados e orçados para execução própria, nas oficinas da estrada, os carros para passageiros, comparáveis aos melhores da Companhia Paulista.”* (DOSP, 15/03/1956, p. 82).

Enquanto a seção técnica trabalhava nos referidos projetos e orçamentos, foi encetada no início de 1958 a construção de um carro dormitório, um “protótipo”, aproveitando-se um carro usado, adquirido da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí² sem condições de uso, com objetivo de capacitar as oficinas e seus funcionários para construir caixas metálicas para enfim suprir o serviço de transporte de passageiros que já reclamava por mais um carro deste tipo, em melhores condições que os de madeira em uso (Fig. 6). Em fins do mesmo ano foi entregue ao tráfego o primeiro carro de aço construído pela EFA.

² Foram aproveitados os truques, engates, sistema de freio e estrado.

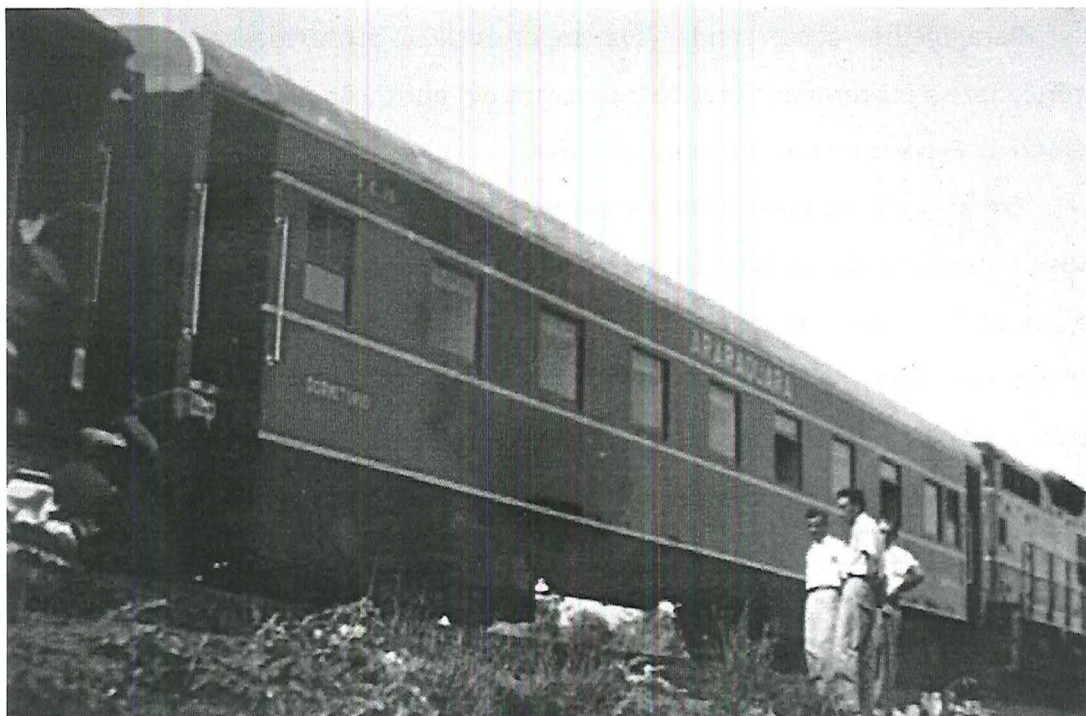


Figura 6 – O carro SE-10 foi o único a ter na composição de sua pintura o mesmo cinza azulado, utilizado nos vagões, sendo acrescida a cor prata no teto e nos três filetes feitos nas laterais. (Foto: Coleção Rafael Prudente Corrêa)

Já concluídos os desenhos e orçamento para a construção dos carros semelhantes aos da CPEF foi iniciada na mesma época a construção completa, inclusive dos estrados, de seis unidades (EFA, 1958, p. 13), com prazo de entrega para fins do ano seguinte.

Inaugurada parcialmente as novas oficinas no início de 1959 e já estimado o prazo de entrega dos carros de aço inox, cuja data não atenderia as necessidades da Estrada, deu-se início à construção de mais três carros em aço carbono, a fim de reunir em sua frota o mínimo de veículos necessários para atender a demanda entre S. J. do Rio Preto e Araraquara (EFA, 1959). Contudo, ressentida de diversos equipamentos primordiais para a execução desta tarefa a contento não houve meios para que os prazos fossem cumpridos e os primeiros cinco carros só foram entregues em dezembro de 1960, seguidos de outros dois no início de 1961.

“Os novos carros, entre os quais três de primeira classe e dois de segunda, todos na bitola de 1,60 m, medem 25,90 m de engate a engate e em sua construção somente os eixos e as rodas são de procedência estrangeira.”

“Os carros de primeira classe têm capacidade para 66 passageiros, com poltronas (estofadas de látex) reclináveis e

giratórias, além de luz individual para cada usuário. Possuem reservados para homens e mulheres, este inclusive com dependência para "toilette". O seu interior é revestido inteiramente de formica, sendo ainda dotado de exaustores e água refrigerada. Os carros de segunda classe, com capacidade para 72 lugares, possuem as mesmas características do de primeira, a exceção dos bancos. O carro restaurante que entrou em tráfego provisoriamente, tem capacidade para 32 lugares (8 mesas), sendo que o definitivo, além de capacidade para 10 mesas (40 passageiros), terá janelas panorâmicas e ar condicionado. A cozinha e copa desse carro é inteiramente de aço inoxidável, possuindo geladeira, exaustores, aquecedor central e gás engarrafado. O carro bagagem é dotado de uma cabina para o chefe de trem, amplo salão para bagagem, escaninhos para correio e chuveiro para os funcionários." (GOMES, 03-1961, p. 29).

A entrada a tráfego dos novos carros trouxe não somente um aspecto moderno à Estrada, mas também um novo layout de pintura, destinado exclusivamente aos carros de aço carbono. Para o teto, manteve-se a cor prata já utilizada nos outros carros. Nas cabeceiras e laterais, onde se estendiam longas faixas brancas entre as portas e até a altura das janelas, foi utilizado um tom de vinho claro, sendo estas cores empregadas alternadamente, dependendo da cor do fundo, para as inscrições (Fig. 7 a 11). Também foi empregada uma nova identificação alfanumérica, dispensando a segunda letra para os carros especiais, os quais foram identificados com a mudança do segundo numero, padrão este também aplicado aos carros convencionais. Desta forma, enquadrados na série 1000, assim podem ser identificados: 1ª classe – 1000; 2ª classe – 1100; bagagem-correio – 1200; refeitório – 1300; e dormitório – 1400.



Figura 7 – Composição completa, formada com os novos carros de aço carbono, que ficaram conhecidos como “Sandu”. (Foto: Autor desconhecido, Araraquara, 1961)

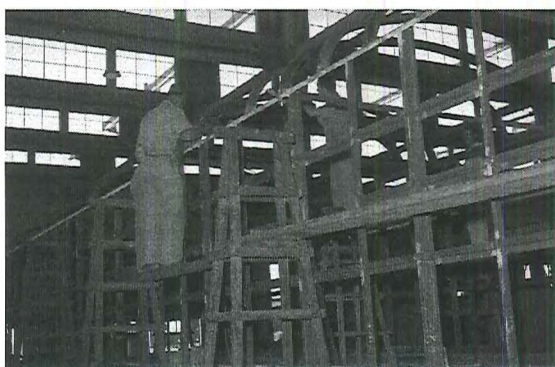


Figura 8 – Montagem da estrutura de sustentação da caixa utilizada nos carros de aço carbono, executada nas novas oficinas (c. 1959). (Foto: Coleção Rafael Prudente Corrêa)

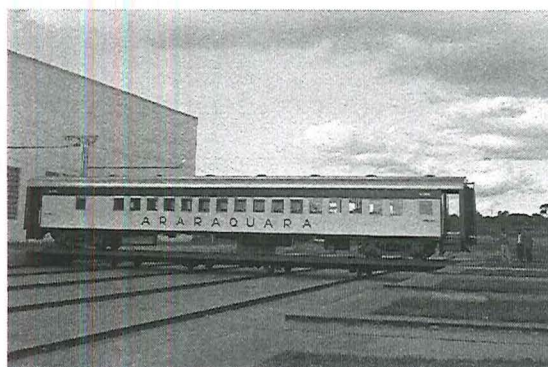


Figura 9 – O carro de 1ª classe nº S-1002 fotografado sobre o carretão das oficinas de Araraquara em Fins de 1960 (Foto: Coleção Rafael Prudente Corrêa)

As locomotivas V-8 da Cia. Paulista



Foto de fábrica da locomotiva V-8 nº 382. (Foto: Acervo Museu da Cia. Paulista).

O forte crescimento da demanda de passageiros verificado no final da década de 1930 e o prolongamento das linhas eletrificadas através do ramal de Jau, definido em 1937, exigiram a aquisição de novas unidades de tração.

No mesmo ano uma pequena comitiva da Companhia Paulista seguiu para os Estados Unidos, rumo à fábrica da GE em Eire, PA. para tomar conhecimento das ultimas novidades daquele fabricante, que na época tratava da fabricação de locomotivas tipo 2-C+C-2 para a New York – New Haven (NYNH), as “EP-4”, as quais causaram certa euforia entre os integrantes da comitiva, sobretudo por seu design moderno.

As “EP-4” traziam admirável inovação estética e construtiva, destacada por sua concordância aerodinâmica, com um imponente “nariz” de linha arredondada a frente das cabines de comando, alocadas em posição elevada, e a carenagem constituída de chapas soldadas ao invés de rebitadas, tornando mais “limpa” a superfície da cabina.

Objetivando trazer o que havia de mais moderno na época, deu-se início as tratativas junto à GE para a fabricação do mesmo modelo fornecido à NYNH com as devidas adequações às necessidades da Companhia.

Concluídos os estudos necessários para as devidas adaptações foram encomendadas em 1938 quatro unidades a um custo aproximado de US\$ 150.000 cada.

Construídas pela GE na unidade fabril localizada em Schenectady, PA., na época as mais possantes locomotivas elétricas para corrente contínua do mundo, foram equipadas com seis possantes motores de tração que lhe permitiam alcançar até 145 km/h e tracionar trens pesados em boa velocidade.

Desembarcadas no porto de Santos entre dezembro de 1939 e janeiro de 1940 foram disponibilizadas para testes com trens de carga no final de fevereiro e disponibilizadas para o serviço de passageiros em abril, após ligeiras modificações executadas nas cabinas.



Na imagem, a V-8 nº 380 jaz a frente de um trem de passageiros especial, composto em sua primeira parte por 4 carros de aço fabricados nas oficinas de Rio Claro, visto no trecho entre Rio Claro e São Carlos em 1940 (Foto: Coleção Tony Belviso).

Embora alcançassem excelentes resultados operacionais a quantidade adquirida, somada às locomotivas já existentes, se mostrou insuficiente para atender a crescente demanda do tráfego de passageiros e de cargas. Desta forma, averiguado no período de testes o bom desempenho das V-8 optou-se pela compra de novas unidades, idênticas as já existentes.

Pouco antes do termino da II Guerra Mundial através da portaria nº 940, expedida a 22 de setembro de 1944 pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, a Cia. Paulista foi autorizada a proceder com a compra de mais 12 unidades, as quais foram encomendadas inicialmente sob os números 384 a 395.

Em 1945, após decisão pela eletrificação dos ramais de Piracicaba e Descalvado, este ultimo até Pirassununga, assim exigindo a obtenção de novas locomotivas foi acrescido em meados de 1946 mais 6 unidades ao pedido feito anteriormente, somando um total de 16 novas 2-C+C-2, as quais não seriam utilizadas naqueles trechos devido as restrições de peso por eixo, mas substituiriam nos serviços da linha tronco, com maior potência e velocidade, as duas locomotivas da série 300 e as quatro da série 400 que seriam deslocadas para atender ao tráfego dos ramais.

Este acréscimo implicaria em numerar as ultimas encomendadas de 384 a 401, invadindo a faixa numérica já utilizada pelas “Quadradinhas” tipo B+B (série 400). Para evitar esta situação decidiu-se trazer as 2-C+C-2 para a faixa 370. Logo que elevada a encomenda, as unidades já existentes foram renumeradas para 370 a 373 e as doze encomendadas em fins de 1944 ainda em processo de fabricação para 374 a 385, sendo as ultimas numeradas de 386 a 391, somando um total de 22 unidades.

Entre outubro de 1946 e junho de 1947 as primeiras 12 encomendadas foram recebidas e disponibilizadas para o tráfego enquanto as ultimas 6 foram entregues no início de 1948, estando todas as unidades em plena operação a partir de abril do mesmo ano.

Com o passar dos anos ficaram conhecidas dentre os funcionários da Companhia por “V-8”. A origem do apelido não é bem definida, sendo atribuída a analogias feitas

junto a elementos bem distintos. Uns dizem que a frente das 2-C+C-2 se pareciam com um decote feminino em voga na década de 1940, chamado “V-8”. Outros, que veio das semelhanças com o carro Ford V-8 lançado no Brasil no final da década de 1930, cujo designer também se abasteceu de linhas aerodinâmicas, adornadas por frisos cromados nas laterais, com os para-brisas angulados e partidos ao meio.

Com todas as unidades em atividade, bastou pouco tempo para que se tornassem um símbolo de modernidade e rapidez, insígnia da mais organizada e avançada ferrovia brasileira. As emblemáticas “V-8” fizeram história no cenário ferroviário paulista e nacional, com sua linha aerodinâmica inovadora e seus fortes motores, a frente dos mais confortáveis, pontuais e rápidos trens de passageiro do país. São poucos aqueles do meio ferroviário que não as conhecem.

Não seria outra senão a mais possante locomotiva elétrica a primeira a receber importantes melhorias técnicas e um novo padrão visual para as locomotivas da Cia. Paulista. Em 1949 cerca de 10 unidades foram equipadas com engate central automático retrátil a fim de se melhorar os serviços com carros de passageiros de aço, equipados com este tipo de engate desde sua fabricação, e tracionar trens de carga especiais, montados apenas com vagões da Companhia e da E. F. Santos a Jundiaí que já dispunham deste tipo de engate. A partir de 1952 foram paulatinamente pintadas nas cores azul Pullman e cinza platina dando uniformidade à composição formada pelos recém adquiridos carros Pullman Standart Car Co. O casamento das “V-8” com os confortáveis carros Pullman, que agregou um padrão visual mais moderno à Companhia, constituiu o símbolo do auge de sua história recente. Desta união nasceu o trem rápido, cujo prefixo era designado pela letra “R”, popularmente conhecido por “Trem R” ou “Trem Azul”, sinônimo de excelência em transporte ferroviário.



O “Trem R” tracionado pela “V-8” nº 380 em viagem no sentido interior, fotografado no trecho entre Jundiaí e Campinas.

(Foto: Sergio Martire, 1970)



Chegada do trem prefixo P-5 a Araraquara, formado com carros de aço inox da Estrada de Ferro Araraquara. Na tração a V-8 nº 370.
(Foto: Paulo Modé, 1968)

A manutenção rigorosa aplicada às “V-8” as manteve em bom estado de conservação aferindo-lhes boa qualificação sob este aspecto quando da formação da Fepasa, sendo mantidas nos mesmos serviços até então prestados, a frente dos trens de carga e de passageiros no eixo Bauru – São Paulo – Rincão.



Rumo à Rincão a locomotiva nº 6371 vence a forte rampa que existe na saída da estação de Araraquara a frente de um trem de carga a 30 de abril de 1981.
(Foto: José Pacon Rocha).



A partir de 1978 cenas como esta se tornaram menos frequentes. Na imagem a “V-8” nº 6375 a frente de um trem de passageiros passa próximo à estação de Currupira em agosto de 1978.

(Foto: Ivanir Barbosa)

Em fins da década de 1980, o projeto do “Trem Expresso” reascendeu o interesse em se obter maior velocidade. Através do contrato firmado no início de 1989 entre a Fepasa e o IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo foi iniciado um projeto com objetivo de desenvolver conhecimento sobre a operação de trens rápidos de passageiros, utilizando as linhas e material rodante já existente. Durante uma semana foram efetuadas de 3 a 4 viagens diárias entre as estações de Camaquã-nova e Itirapina, trecho cuja retificação fora inaugurada definitivamente em outubro de 1980, com as locomotivas nº 6386 e 6382, sendo a primeira equipada com câmeras, sensores e outros equipamentos de medição e a segunda como apoio em caso de alguma eventualidade, engatada no final de uma composição formada por três carros de classe e um bagageiro adaptado para carro-laboratório, todos feitos em aço inox.

Já equipadas com mancais de rolamento, as “V-8” iniciaram os testes a velocidade de 100 km/h com aumento gradativo a cada viagem. Sob comando do experiente maquinista, Januário Souza Viana, a nº 6386 alcançou a marca de 164 km/h no dia 16 de maio de 1989 estabelecendo o atual recorde brasileiro de velocidade sob trilhos.

Os primeiros anos da década de 1990 já demonstravam o fim próximo que teriam. Os planos de manutenção já não eram devidamente cumpridos, sua capacidade já se evidenciava a quem das necessidades do transporte de cargas e gradativamente dispensáveis para o decadente transporte de passageiros.

Com o objetivo da Fepasa em priorizar o transporte de grandes volumes, verificado nos Planos de Transportes elaborados a partir de 1977, somada a elevação da demanda, o peso médio dos trens de carga puxados por locomotivas elétricas saltou de 642 toneladas em 1976 para 958 toneladas em 1989, estando acima da capacidade das “V-8” em determinados trechos e perto do limite para outros. Além disso, em 1992 a circulação de trens de passageiros já estava reduzida para 14 composições diárias, não existindo na época grandes expectativas para o aumento deste número.

A primeira paralização das “V-8” ocorreu a partir de julho de 1995 dando início a um processo de extinção gradativa da tração elétrica na bitola de 1,60m. Contudo, a falta de organização da Fepasa, lhes dera uma pequena sobrevida por não haver unidades diesel-elétricas suficientes para supri-las.

A tentativa de recuperação do transporte de passageiros encetada em 1996 parecia ser um alento para as “V-8”. Quatro unidades reformadas e pintadas com o terceiro e ultimo padrão adotado pela empresa. Entretanto, a eminente privatização e o grande corte no orçamento da estatal, inviabilizaram o bom andamento deste projeto e qualquer tentativa de mantê-las em boas condições de operação. Em comunicado emitido pela gerencia operacional a 1º de novembro de 1996, consta que apenas 12 unidades estavam aptas ao trafego, estando as demais impossibilitadas, atribuindo às locomotivas de nº 6371, 6373, 6377, 6378, 6380 a 6384 e 6386 a 6388 a exclusividade na tração dos trens de passageiro.

Com a falta de investimento aos poucos foram paralisadas. Em janeiro de 1999 a tração elétrica na bitola de 1,60m foi erradicada e as ultimas “V-8” em atividade foram definitivamente tiradas de serviço.



A “V-8” nº 6371, recém pintada com o novo padrão, partindo da estação de Jundiaí Paulista, rumo à São Paulo, em viagem inaugural da composição que seria usada para fazer o “Expresso Azul” (trecho São Paulo – São José do Rio Preto), realizada a 27 de abril de 1996.
.(Foto: Rafael Prudente Corrêa)

A linha tronco da Cia. Paulista era eletrificada de Jundiaí até Rincão e por Araraquara passavam diariamente 11 trens de passageiros em cada sentido, além dos vários trens cargueiros, todos tracionados pelas locomotivas elétricas GE, tipo V-8.



Estado atual da locomotiva 6377, no pátio de Araraquara.

O dormitório de aço carbono da Companhia Paulista número QC 3620 – NBP 0803620

Durante o ano de 1928, a Cia. Paulista de Estradas de Ferro (CP) adquiriu da empresa norte-americana American Car and Foundry (ACF), ligada à Alco, 22 carros de passageiros inteiramente construídos em aço, tornando-se a empresa pioneira a operar esse tipo de equipamento na América do Sul. Todos foram construídos no sistema de chapas duplas, oferecendo, assim, menor índice de ruído aos passageiros, e em seu interior, de aspecto sóbrio, foram usadas madeiras nacionais para a decoração, como a imbuia e o jacarandá, a fim de torná-los familiares aos dos outros carros empregados.

Optou-se pela importação dos carros inteiramente montados, devido à inovação do equipamento, o que possibilitou a rápida entrada em serviço, logo após a chegada do primeiro lote de 11 carros, em 9 de abril, em Santos. A 1º de maio, fizeram a viagem inaugural de São Paulo a Campinas.

Dos 32 carros adquiridos, 7 eram de primeira classe, 6 de segunda e 3 de luxo ("pullman"). Ainda vieram 2 restaurantes, 2 bagageiros e 2 correios, estes iguais aos usados nos EUA. As características eram as seguintes:

- 1ª classe - truques de 3 eixos
nº 151 a 157, lotação 80 lugares

- 2ª classe - truques de 2 eixos
nº 251 a 256, lotação 98 lugares

Obs.: O carro 256, 2ª classe, foi convertido para bagageiro nº 456 em 1931; e convertido em 2ª classe nº 256 em 1941 quando foi entregue ao tráfego o primeiro bagageiro construído pela CP, nº 453.

- Pullman - truques de 3 eixos
nº 51 a 53, lotação 18 lugares, com um reservado e uma sala para os fumantes

- Restaurante - truques de 3 eixos
nº 851 a 852, lotação 36 lugares, alterada mais tarde para 48 lugares

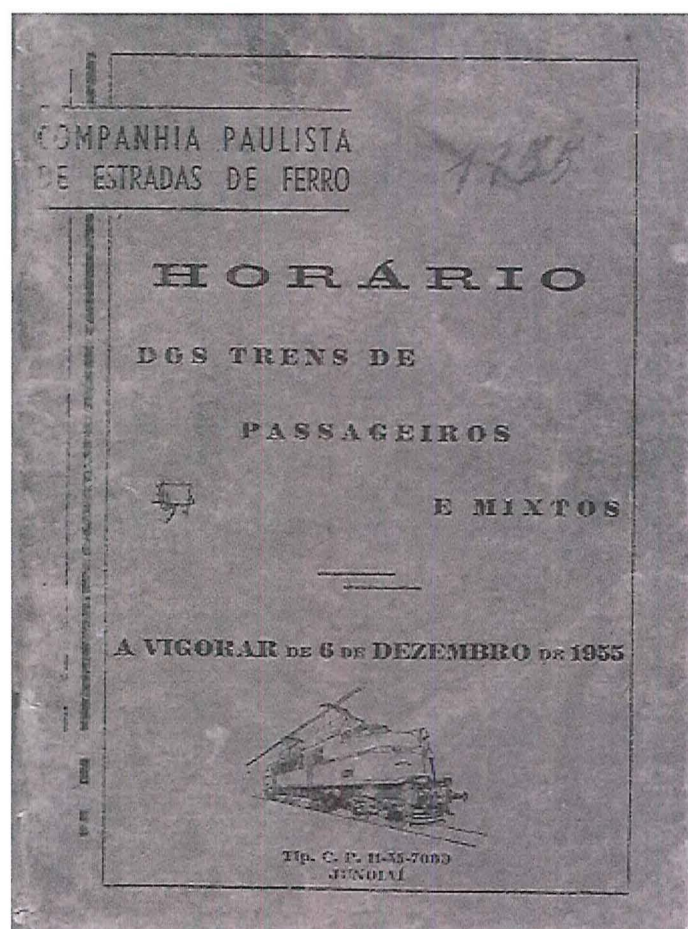
- Bagagem - truques de 2 eixos
nº 451 a 452, lotação 20.000 kg

- Correio - truques de 2 eixos
nº 551 a 552, lotação 20.000 kg

Obs.: A partir de 1955, os carros de bagagem receberam um compartimento para correio, e os carros correio igualmente receberam compartimento para bagagem, tornando ambas as séries em carros de bagagem-correio. Os postais 551 e 552 passaram para 451 e 452. Bagagem 451 recebeu também compartimento para buffet, passando para 453; e 452 passou a 454.

Devido ao aumento dos passageiros nos trens noturnos, a Paulista adquiriu em 1929 mais 8 carros de aço carbono, todos dormitórios, com as seguintes características:

- nº 751 a 758 - Lotação: 10 cabines com 2 leitos cada (20 leitos), sendo que os dois primeiros (751 e 752) foram encomendados à Middletown Car Company e os 6 restantes à ACF, todos com o mesmo desenho e truques de 3 eixos.

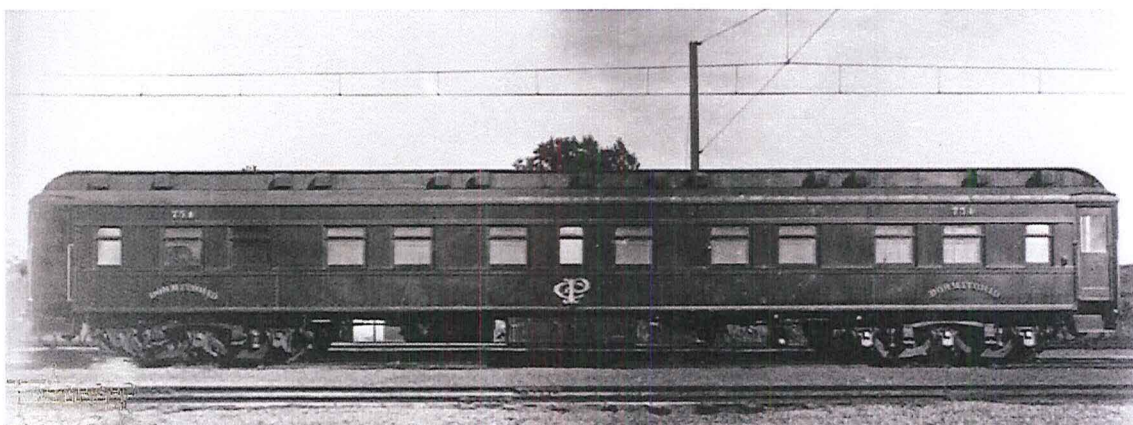


O caderno de Horários da Cia. Paulista de 1955 registrava a chegada a Araraquara de 2 trens noturnos, com destino a Colômbia e a Rincão, respectivamente às 5:05 h e às 6:26 h.

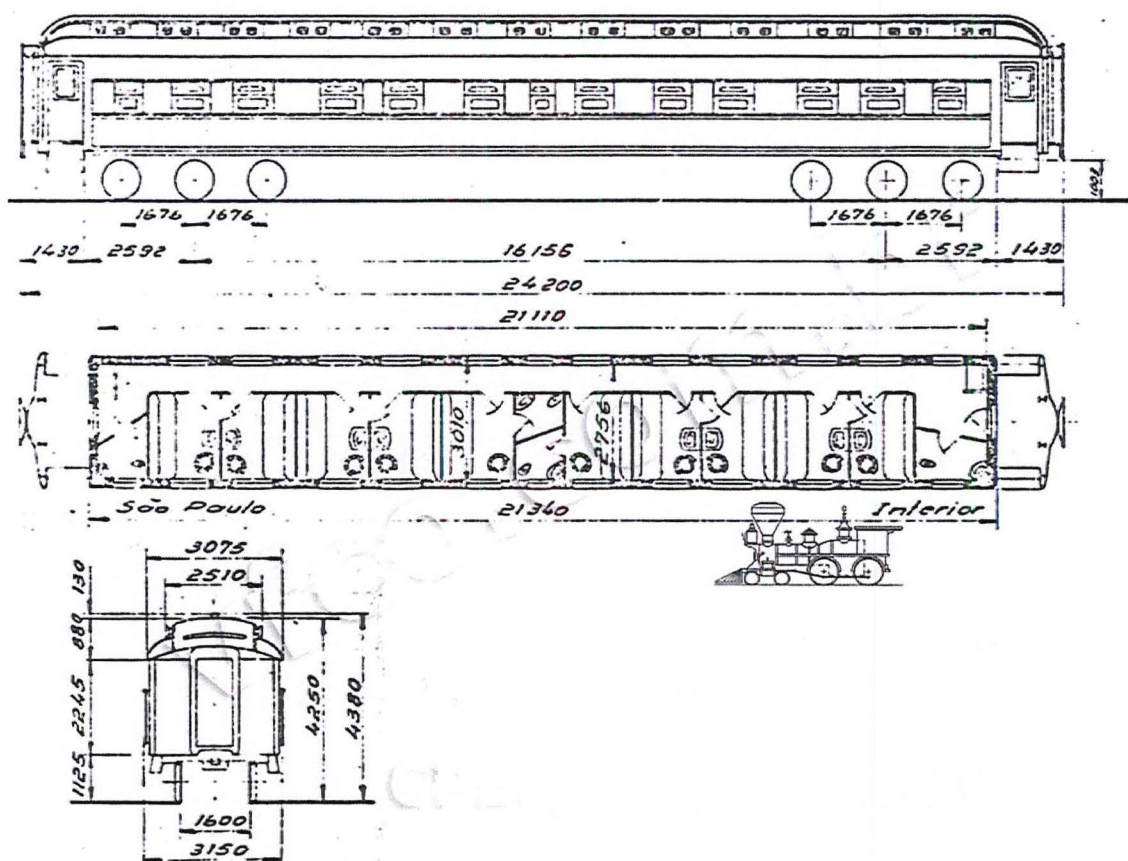
No sentido inverso, em direção a São Paulo, partiam de Araraquara os noturnos das 22:17 h e das 0:26 h.

A restauração e preservação do carro dormitório da Paulista reveste-se de fundamental importância para a memória ferroviária de Araraquara, por ser o único exemplar remanescente dos dois dormitórios fabricados pela Middletown importados pela ferrovia.

Após a sua restauração o exemplar será estacionado na linha principal da estação, defronte ao saguão, fazendo parte do acervo do Museu Ferroviário Francisco Aureliano de Araujo.



O carro nº 751, dormitório de aço carbono, em foto de época (data desconhecida). Este carro é exatamente o exemplar QC 3620 – NBP 0803620 que se encontra no pátio de Araraquara



Planta dos carros dormitório de aço carbono da Cia. Paulista



Estado atual do carro dormitório em Araraquara



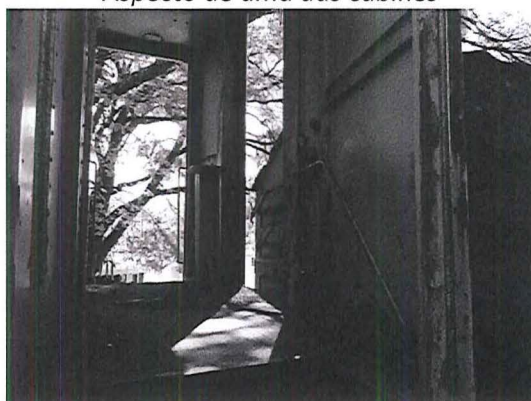
Aspecto de uma das cabines



Aspecto de uma das cabines



Vista interna do carro



Vista interna de uma das cabeceiras

Fotos do interior do dormitório em seu estado atual.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE ARARAQUARA****DECRETO Nº 11.693 DE 14 DE MAIO DE 2018**

Valida deliberação do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Paleontológico, Etnográfico, Arquivístico, Bibliográfico, Artístico, Paisagístico, Cultural e Ambiental de Araraquara – COMPPHARA acerca do tombamento dos bens móveis que especifica e dá outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE ARARAQUARA, Estado de São Paulo, no exercício de suas atribuições legais e, tendo em vista o que dispõe o Art. 126, I, "o" da Lei Orgânica do Município, combinado com o Art. 27, "c", do Regimento Interno do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Paleontológico, Etnográfico, Arquivístico, Bibliográfico, Artístico, Paisagístico, Cultural e Ambiental de Araraquara – COMPPHARA (Decreto Municipal nº 10.758, de 10 de outubro de 2014);

DECRETA:

Art. 1º Fica validada a deliberação do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Paleontológico, Etnográfico, Arquivístico, Bibliográfico, Artístico, Paisagístico, Cultural e Ambiental de Araraquara – COMPPHARA, realizada em reunião extraordinária ocorrida em 06 (seis) de março de 2018, acerca do tombamento dos seguintes bens móveis localizados no Município de Araraquara:

I. Locomotiva nº 7.005 do primeiro lote a diesel da Estrada de Ferro Araraquarense (EFA), que teve sua bitola aumentada para 1,60m, de modo a permitir a inauguração do trecho de bitola alargada que chegou ao município de São José do Rio Preto;

II. Carro de Passageiros da série F1006 (carro FC 3.034), de 1970, em aço carbono, da Estrada de Ferro Araraquarense (EFA), de cor branca, com faixa em grená, com inscrição de grandes proporções, na qual consta o nome "Araraquara".

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ARARAQUARA, aos 14 (quatorze) dias do mês de maio do ano de 2018 (dois mil e dezoito).

DONIZETE SIMIONI
Secretário de Gestão e Finanças

EDINHO SILVA
Prefeito Municipal

Publicado na Coordenadoria Executiva de Justiça e Cidadania,
na data supra.

Arquivado em livro próprio número 01/2018.
Guichê nº 021.889/2018 - ("EGEN/PC").

Araraquara corre o risco de perder patrimônio histórico ferroviário

As quatro composições que representam o último pedaço remanescente da história da ferrovia araraquarense correm o risco de desaparecer

Pág. 3

Foto: Wikipédia



Araraquara corre o risco de perder patrimônio histórico ferroviário

“Não deixaremos que este absurdo aconteça”, declara Elias Chediek

As quatro composições que representam o último pedaço remanescente da história da ferrovia araraquarense correm o risco de desaparecer. A notícia caiu como uma bomba no gabinete do vereador Elias Chediek (MDB), após ser comunicado pela gerente de Preservação de Patrimônio Histórico, Alessandra de Lima, que a Prefeitura recebeu do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) uma carta informando a intenção de cancelar um Termo de Compromisso que a instituição firmou com o Executivo.

O Termo de Compromisso garante que as duas locomotivas e os dois carros em questão não sejam considerados sucatas e destruídos pelo DNIT. Se for revogado, poderão ser “picados”, como se chama a demolição no ambiente ferroviário. “A justificativa apresentada é a não retirada dos veículos pela Prefeitura até o momento”, explica o vereador Elias Chediek, que lidera a batalha pela preservação do patrimônio ferroviário da cidade há quase 20 anos. “É um absurdo! A cidade não vai aceitar essa destruição da sua história”, indigna-se.

O consultor ferroviário Geraldo Virgílio Godoy, da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), explica que os exemplares têm um valor histórico inestimável: “A locomotiva GM 7005 modelo GP-9 da EFA, que já está tombada, fez a viagem inaugural da bitola larga da Araraquarense, quando o trem passou de tração a vapor para o diesel. O carro de passageiros FC 3034, da EFA e também tombado, foi o

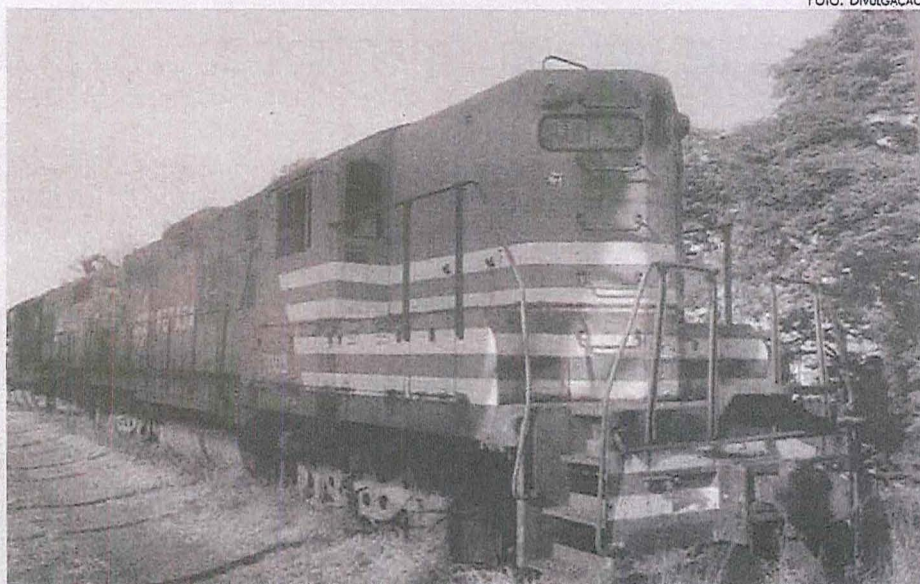


Foto: Divulgação

A cidade exige que eles permaneçam no seu acervo ferroviário

último carro de passageiros fabricado nas oficinas da EFA em Araraquara. A locomotiva elétrica GE tipo V8 6377, da Cia Paulista, fazia as viagens entre São Paulo e Araraquara. E o carro-dormitório em aço carbono QC 3620, também da Cia Paulista, encomendado à Middletown Car Company, da Pensilvânia, é o último remanescente da Paulista”.

“A Prefeitura já está em negociação com a Rumo Logística há muito tempo para realocar o material, pois não existe linha para deslocar esses veículos. A empresa está estudando os meios e o material necessário para viabilizar a remoção”, explica Chediek. “O DNIT nos surpreendeu com essa

notícia bem no meio dos trabalhos.”

A gerente Alessandra de Lima explica que a preservação das composições faz parte do projeto “Memória Ferroviária de Araraquara”, que tem quatro fases. “Estamos na primeira fase, já protocolada na Prefeitura. Os trens não estão abandonados. Estamos providenciando com urgência uma resposta ao DNIT para evitar esse fato grave”, informa.

“Quando a Fepasa fechou, o processo foi muito rápido e muito acervo histórico se perdeu. Seria um absurdo deixar acontecer o mesmo com esses veículos. A cidade exige que eles permaneçam no seu acervo ferroviário”, enfatiza Chediek.

EDIÇÃO ARARAQUARA

TERÇA-FEIRA, 21 DE AGOSTO DE 2018 • ANO 113 • Nº 183 • R\$ 3,00

A CIDADE

www.acidadeon.com/araraquara

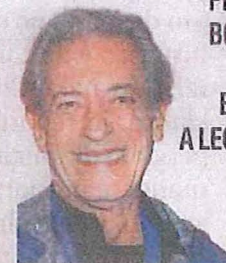
Class

OFERTAS ESPECIAIS
PARA VOCÊ



JOSÉ SIMÃO

E O NOVO
PROJETO DO
BOLSONARO
PARA A
EDUCAÇÃO:
A LEGALIZAÇÃO
DA COLA!



C | 14

WILLIAN OLIVEIRA / ESPECIAL



ARARAQUARA

MEMÓRIA FERROVIÁRIA AMEAÇADA

Composições históricas podem
ser destruídas com eventual
cancelamento de termo de
compromisso da Prefeitura com
o DNIT (Departamento Nacional
de Infraestrutura de Transportes)

DIA | 10

Dia

Araraquara

PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Governo federal pretende destruir locomotivas e vagões históricos

DA REPORTAGEM

O DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) comunicou a Prefeitura sobre a intenção em cancelar um Termo de Compromisso, firmado com o município, garantindo que quatro composições ferroviárias, consideradas de valor histórico, não sejam consideradas sucatas. Com o cancelamento, as composições poderão ser destruídas para 'limpar' a área dos tri-

lhos. A informação foi divulgada pelo gabinete do vereador Elias Chedieck (MDB), que acompanha o processo e que defende a preservação das estruturas.

O acordo salvaria uma locomotiva modelo GP-9L, nº 7005, antiga 1005 da EFA, uma locomotiva elétrica GE tipo V-8, nº 6377, da Cia. Paulista, um carro de passageiros do tipo primeira classe e um do tipo dormitório.

O consultor ferroviário Geraldo Virgílio Godoy, da ABPF (Associação Brasilei-

ra de Preservação Ferroviária), explica que os exemplares têm um valor histórico inestimável: "A locomotiva GM 7005 modelo GP-9 da EFA, que já está tombada, fez a viagem inaugural da bitola larga da Araraquarense, quando o trem passou de tração a vapor para o diesel e o carro-dormitório em aço carbono QC 3620, também da Cia Paulista, encomendado à Middletown Car Company (EUA), é o último remanescente da Paulista", detalha.

LOTÉRIAS

QUINA
CONCURSO 4.755 - 20/8/2018
13-14-26-32-60

LOTOFÁCIL
CONCURSO 1.704 - 20/8/2018
02-04-06-07-09
10-11-12-13-14
16-18-19-20-22

AMANDA ROCHA / ESPECIAL - 01.ABR.2016



MEMÓRIA FERROVIÁRIA

A Prefeitura já está em negociação com a Rumo Logística (empresa que administra a malha ferroviária) para realocar as composições, pois não existe mais linha férrea compatível para deslocá-las. A gerente Alessandra de Lima disse que a preservação das composições faz parte do projeto "Memória Ferroviária de Araraquara", que tem quatro fases. "Estamos na primeira fase, já protocolada na Prefeitura. Os trens não estão abandonados. Estamos providenciando com urgência uma resposta ao DNIT para evitar esse fato grave", concluiu.