



Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto
Estado de São Paulo

Ribeirão Preto, 28 de junho de 2021.

Ofício nº 628/2021-CM

Senhor Presidente

Em atenção à solicitação dessa E. Câmara Municipal, relativamente ao(s) REQUERIMENTO(S) de informação abaixo relacionado(s), apresentado(s) pelo Vereador(a) ALESSANDRO DA SILVA FIRMINO cumprimos o dever de encaminhar a Vossa Excelência, em anexo, cópia(s) da(s) resposta(s) prestada(s) pelo(s) setor(es) competente(s) desta municipalidade.

Sem outro particular, aproveitamos a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de alto apreço e distinta consideração, subscrevemo-nos.

Câmara Municipal de Ribeirão Preto



Protocolo Geral nº 3100/2021
Data: 05/07/2021 Horário: 10:25

Atenciosamente

RICARDO AGUIAR
SECRETÁRIO DA CASA CIVIL

REQUERIMENTO(S) N°(s): 4029, 4032, 4036, 4038 e 4041/2021

À Sua Excelência
ALESSANDRO MARACA
DD. PRESIDENTE DA CÂMARA
RIBEIRÃO PRETO - SP



Processo PMRP 2021/109505 Vol.: 1**Origem**

Órgão: PMRP - Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto
Unidade: PDU-12 - DIVISAO DE ORGANIZACAO TERRITORIAL E USO DO SOLO
Responsável: Jose Antonio Lanchoti
Data encam.: 17/06/2021 às 16:58

Destino

Órgão: PMRP - Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto
Unidade: PDU-12 - DIVISAO DE ORGANIZACAO TERRITORIAL E USO DO SOLO
Responsável: RICARDO GASPARINI FANTACCINI

Encaminhamento

Encaminhamento: Informamos que a instalação de "telefone público" é de competência da Concessionária de Telefonia que atua em Ribeirão Preto, no caso a Telefônica S.A., nos termos estabelecidos pela Anatel. Destacamos que, quando da aprovação do referido empreendimento, a Empresa de Telefonia foi informada e se manifestou estar ciente do empreendimento e de sua população residente prevista. Nestes termos, a solicitação do serviço de telefonia deve ser feita diretamente à empresa prestadora do Serviço mediante solicitação do(s) usuário(s), sendo a Administração Municipal questionada apenas quanto à implantação, se ocorrer em área público.
Recomendamos encaminhar ao GOV/S para prosseguimento.

4029
Maraca



Processo PMRP 2021/109505 Vol.: 1

Origem

Órgão: PMRP - Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto
Unidade: GP-S - GABINETE DO SECRETARIO DE GOVERNO
Responsável: Antonio Daas Abboud
Data encam.: 23/06/2021 às 17:11

Destino

Órgão: PMRP - Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto
Unidade: GP-4 ASTEL 1 - DIVISAO DE ELABORACAO LEGISLATIVA

Encaminhamento

Encaminhamento: A Astel-4 para encaminhar resposta no sentido de que a responsabilidade é da Telefônica como concessionário do serviço, mas que a Secretaria de Governo encaminhou o requerimento para o responsável com nossa anuência e concordância.



Ofício 02/2021-DEPTO TURISMO

Ribeirão Preto, 21 de junho de 2021.

Ref.: Processo Digital PMRP 2021/109507

Requerimento nº 4032/2021

REQUER INFORMAÇÕES SOBRE MANUTENÇÃO E SALVAGUARDA DA MARIA FUMAÇA PHANTOM, LOCALIZADA NA PRAÇA SCHMIDT, BAIRRO VILA TIBÉRIO, CONFORME ESPECIFICA.

Autoria: ALESSANDRO MARACA

Prezados,

Em resposta ao solicitado no processo digital mencionado, informamos que a locomotiva Borsig 8500 "Usina Amália Nº 12" também conhecida como Maria Fumaça Phantom, de propriedade da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, e responsabilidade da Secretaria de Cultura e Turismo e que está localizada na Praça Schimidt, região central de Ribeirão Preto, está neste momento passando por um restauro proveniente do Edital de Licitação: TP-05/20, PROCESSO PC-55/20 CONTRATO Nº 160/20 RS 55/20 EMPRESA: VFCJ RESTAURAÇÕES E SERVIÇOS LTDA VALOR: R\$ 749.000,00 OBJETO: Reforma e manutenção da locomotiva Borsig Instalada na praça Schimidt RECURSO Vínculo: 07.100.0188 - OPERACAO DE CREDITO BB CONTRATO 20/13200-X BANCO DO BRASIL.

A mesma foi removida em do seu local que é a Praça Schimidt e está na Oficina de Restauro da empresa VFCJ Restaurações em Campinas, e tem o prazo até dezembro de 2021 para retornar ao seu local.

Informamos ainda que a Secretaria de Cultura e Turismo está fazendo um Acordo de Cooperação com uma instituição para que seja feita manutenções periódicas neste bem histórico e não mais seja alvo de depredação e vandalismo.

Atenciosamente,

José Venâncio de Souza Júnior
Diretor do Depto de Turismo
Secretaria da Cultura e Turismo

4032
maraca

À
ASTEL
Assessoria Técnico-Legislativa
Ribeirão Preto/SP



Ofício 003/2021-DEPTO TURISMO

Ribeirão Preto, 21 de junho de 2021.

Ref.: Processo Digital PMRP 2021/109513

Requerimento nº 4036/2021

REQUER INFORMAÇÕES SOBRE MANUTENÇÃO E SALVAGUARDA DA MARIA FUMAÇA LOCALIZADA NA AVENIDA MOGIANA - ANTIGA FEPASA, CONFORME ESPECIFICA.

Autoria: Ver. ALESSANDRO MARACA

4036
maraca

Prezados,

Em resposta ao solicitado no processo digital mencionado, informamos que a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, por meio da Secretaria de Cultura e Turismo, firmou um Acordo de Cooperação com o Instituto História do Trem para viabilizar a implantação do Museu Ferroviário de Ribeirão Preto, e por meio deste equipamento, disponibilizar ao público todo o acervo histórico que vem sendo recolhido e pleiteado por aquela entidade.

A efetiva implantação do Museu Ferroviário está em curso e depende, especificamente nessa fase, da conclusão dos processos de cessão/doação dos bens que compõem o acervo inicial e dos imóveis pertencentes à União necessários ao projeto, conforme detalhado no Plano de Trabalho anexo ao Acordo de Cooperação. A esse respeito a Administração Municipal tem se posicionado favorável aos pleitos e tratativas empreendidos pelo Instituto História do Trem junto ao DNIT e se colocado à disposição para atuar nas tratativas sempre que necessário.

Uma vez obtida a cessão/doação dos bens, será iniciada a restauração para deixá-los em condições adequadas de preservação e exibição pública, permitindo assim o início das atividades museológicas pretendidas.

Importante frisar que, nos termos do Acordo de Cooperação, a obtenção e restauração do acervo é de responsabilidade do Instituto História do Trem, podendo esta Administração Municipal colaborar no processo dentro de suas possibilidades. A esse respeito esta Administração Municipal tomou a iniciativa e realizar a restauração do primeiro item que comporá o acervo do Museu Ferroviário. Com embasamento técnico fornecido pelo Instituto História do Trem, foi contratada a restauração da locomotiva Borsig 8500 "Usina Amália Nº 12", de propriedade do Município de Ribeirão Preto, portanto independente de cessão/doação de terceiros.

O intento desta Administração Municipal era o de colaborar com o projeto do Museu Ferroviário promovendo a restauração das duas locomotivas históricas existentes no município, ambas protegidas por processo de tombamento, do a Usina Amália Nº 12 e a Cia. Mogyana Nº 420, está última objeto de presente Ação Judicial junto ao Ministério Público Federal. Caso o processo de doação da locomotiva 420 da Cia. Mogyana ao Instituto História



Ofício 003/2021-DEPTO TURISMO

do Trem tivesse sido efetivado, ela seria incluída no processo de contratação da restauração.

Considerando que a concretização do Museu Ferroviário de Ribeirão Preto depende ainda da cessão/doação de bens, cuja tramitação se encontra em curso, e posterior restauro pelo menos do imóvel sede e de uma porção inicial do acervo, não há como precisar uma data para sua abertura, embora haja uma expectativa de abertura para daqui a dois anos.

Portanto até que se resolva a Ação Civil Pública e se concretize a doação dos bens ao município, a Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto não tem autorização para fazer nenhuma ação de proteção junto a estes acervos.

Encaminho anexo o Acordo de Cooperação firmado entre Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto e o Instituto do Trem.

José Venancio de Souza Júnior
Diretor do Depto de Turismo
Secretaria da Cultura e Turismo

Atenciosamente,

Secretaria da
Cultura e Turismo



PREFEITURA DA CIDADE

RIBEIRÃO PRETO
GLOBAL E ACOLHEDORA

Praça Alto São Bento, s/nº - Jd Mosteiro – Ribeirão Preto/SP - 14085-459 – Tel (16)3636-1206

Ofício 003/2021-DEPTO TURISMO

À
ASTEL
Assessoria Técnico-Legislativa
Ribeirão Preto/SP

**ACORDO DE COOPERAÇÃO QUE ENTRE SI FAZEM A
PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO E O
INSTITUTO HISTÓRIA DO TREM PARA IMPLANTAÇÃO
DO MUSEU FERROVIÁRIO DE RIBEIRÃO PRETO**

O MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO, inscrito no CNPJ nº 56.024.581/0001-56, neste ato representado por seu prefeito, Sr. **ANTÔNIO DUARTE NOGUEIRA JÚNIOR**, e por sua secretária municipal da cultura, Sra. **ISABELLA CARVALHO PESSOTTI**, e de outro o **INSTITUTO HISTÓRIA DO TREM**, inscrito no CNPJ nº 10.711.298/0001-00, organização da sociedade civil nos termos da Lei nº 13.019/2014, neste ato representado por seu presidente, Sr. **DENIS WILLIAM ESTEVES**, firmam acordo de cooperação (art. 2º, VIII-A, da Lei nº 13.019/2014) nos seguintes termos:

DO OBJETO

Cláusula primeira. O presente acordo de cooperação tem por objetivo a preservação do patrimônio ferroviário local e seu aproveitamento turístico, na qualidade de bem cultural e histórico da coletividade, por meio da viabilização da implantação do projeto *Museu Ferroviário de Ribeirão Preto*, desenvolvido pelo Instituto História do Trem.

Cláusula segunda. A Prefeitura Municipal cooperará:

- I – com a viabilização dos espaços necessários às instalações do museu e de trem turístico que a ele venha a se acoplar, nos termos do plano de trabalho;
- II – havendo disponibilidade, a seu juízo, com o transporte de itens do acervo do local onde se encontram para o local de restauro ou para o local onde ficarão em caráter definitivo;
- III – havendo interesse da Prefeitura Municipal, com a divulgação do projeto ou, quando instalado, do museu.

Cláusula terceira. O Instituto História do Trem cooperará:

- I – com a disponibilização do acervo sob sua guarda e com sua capacidade de restauro, seja do acervo presente seja dos acréscimos que tiver;
- II – com seus conhecimentos históricos e sua capacidade de planejamento, estudo e organização nas áreas arquitetônica, urbanística e museológica;
- III – com a direção e o gerenciamento administrativo e financeiro exclusivos do projeto e, quando instalado, do museu.

DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Cláusula quarta. São obrigações da Prefeitura Municipal:

I – obter junto a outros órgãos e entes públicos ou junto a concessionários de serviços públicos e, ato contínuo, repassar ao Instituto História do Trem a permissão para este usar, com exclusividade, a título estável e duradouro e na medida do necessário à implantação do projeto, os espaços previstos no plano de trabalho;

II – intermediar, em favor do Instituto História do Trem, junto a outros órgãos e entes públicos ou junto a concessionários de serviços públicos, tratativas para obtenção de permissão para modificar, na medida do necessário à implantação do projeto e sob responsabilidade do Instituto História do Trem, os espaços previstos no plano de trabalho;

III – de um modo geral, promover de forma, nas esferas administrativa e política, as tratativas e a intermediação de pleitos necessários à execução das atividades previstas no plano de trabalho;

IV – não afetar, direta ou indiretamente, os bens, direitos ou títulos obtidos em favor do projeto – ou, quando instalado, do museu – a pessoas, entes ou fins estranhos a este acordo;

V – prestar ao Instituto História do Trem as informações necessárias e disponíveis relacionadas à execução das atividades previstas no plano de trabalho.

Parágrafo único. Dada a índole permanente do empreendimento, as postulações, tratativas e intermediações referidas nos incisos I a III terão em vista usos pelo prazo contínuo de pelo menos cinquenta anos.

Cláusula quinta. Pode a Prefeitura Municipal designar formalmente profissionais responsáveis pelo acompanhamento, auxílio, fiscalização e execução das atividades previstas no plano de trabalho.

Cláusula sexta. São obrigações Instituto História do Trem:

I – empregar todos os direitos e títulos em seu favor obtidos pela Prefeitura Municipal, ou por ela intermediados, na finalidade do presente acordo e nos termos das respectivas avenças e titulações;

II – disponibilizar em favor do projeto – e, quando instalado, do museu – o acervo sob sua guarda presente ou futura, ressalvados, a seu juízo, os interregnos necessários à restauração e à manutenção de cada item bem como a possibilidade de compartilhamento temporário ou permuta com outras entidades, sempre a bem da divulgação cultural e do aprimoramento da pertinência temática do acervo;

III – franquear acesso a agentes da Prefeitura Municipal e do Tribunal de Contas aos processos, documentos e informações relacionadas a este acordo bem como aos

espaços referidos no inciso I da cláusula segunda ou a qualquer outro local de execução do projeto;

IV – permitir que, uma vez instalado o museu, a Prefeitura Municipal dele faça divulgação como parceira institucional, inclusive participando, nessa qualidade, de sua inauguração;

V – assessorar gratuitamente, dentro de suas possibilidades, a seu juízo, a Prefeitura Municipal em assuntos relacionados ao patrimônio ferroviário, como forma de otimizar a proteção do patrimônio histórico-cultural local;

VI – efetuar pontualmente o pagamento de encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais, civis ou comerciais decorrentes de suas atividades ou contratações, incluídas as de empregados, prepostos ou de quem lhe preste serviços, não implicando este acordo responsabilidade solidária ou subsidiária da Prefeitura Municipal e não respondendo esta pelos ônus incidentes sobre o objeto deste acordo nem pelos danos decorrentes de restrição à sua execução;

VII – responsabilizar-se por quaisquer danos causados ao patrimônio público ou a terceiros por ação ou omissão de seus representantes, empregados, prepostos ou de quem lhe preste serviços;

VIII – prestar contas anualmente mediante o encaminhamento, no primeiro bimestre, à Secretaria Municipal da Cultura, ou a outro órgão municipal previamente indicado pela Prefeitura Municipal, de relatório impresso e assinado das atividades desenvolvidas no ano imediatamente anterior, na forma de memória de execução físico-financeira devidamente comentada.


Cláusula sétima. Os bens componentes do acervo do Instituto História do Trem ou aqueles que, próprios ou alheios, venham a ser empregados na execução do projeto ou no museu continuam pertencendo a seus donos e possuidores originais, os quais permanecem por eles responsáveis, ainda que expostos em área pública por longo interregno temporal.

DO PLANO DE TRABALHO

Cláusula oitava. O plano de trabalho, anexo deste instrumento, é parte integrante e indissociável do presente acordo, na forma dos arts. 31, § 1º, e 42, parágrafo único, do Decreto Municipal nº 48/2017.

Cláusula nona. Pode o plano de trabalho ser modificado a qualquer tempo por convenção dos signatários, mediante termo aditivo a este acordo.

Cláusula décima. Os profissionais eventualmente designados para acompanhamento, auxílio, fiscalização e execução das atividades previstas no plano de trabalho (cláusula quinta) atuarão de forma conjunta e integrada, estabelecendo as prioridades considerando os obstáculos e as dificuldades reais na gestão e na execução, coordenando e avaliando os trabalhos.

Cláusula décima primeira. A fiscalização da execução das ações previstas no plano de trabalho será exercida de forma comum entre os signatários.

DOS RECURSOS

Cláusula décima segunda. É vedada a transferência de recursos financeiros entre os signatários, devendo cada um arcar com os custos necessários ao cumprimento de suas obrigações.

DA VIGÊNCIA E DAS ALTERAÇÕES

Cláusula décima terceira. Este acordo poderá ser modificado de comum acordo entre os signatários, mediante termo aditivo, vedada a alteração que desvirtue por completo seu objeto (cláusula primeira).

Cláusula décima quarta. É de cinquenta anos o prazo de vigência do presente acordo bem como de suas eventuais modificações, ressalvado novo consenso das partes quanto a esse particular.

Parágrafo único. A expiração desse prazo em nada afeta a validade e vigência dos negócios jurídicos decorrentes da presente cooperação (cláusula quarta, incisos I a III, e cláusula décima quinta).

Cláusula décima quinta. Especificações dos termos deste acordo podem ser objeto de novas pactuações autônomas entre os signatários, podendo estas ter prazos próprios de vigência.

DA RESILIÇÃO E DA RESCISÃO

Cláusula décima sexta. O presente acordo só poderá ser resilido por ambas as partes, mediante termo de distrato.

Cláusula décima sétima. Ressalvados danos causados por uma parte em bens da outra, a rescisão deste acordo, por si só, não funcionará como causa de indenização; e só ocorrerá mediante descumprimento injustificado e comprovado de obrigação nele constante, observado o disposto no art. 42, *caput*, XVI, da Lei nº 13.019/2014.

Cláusula décima oitava. A verificação, pela Prefeitura Municipal, de causa de descumprimento (cláusula décima sétima) dar-se-á em processo administrativo específico, notificado por escrito o Instituto História do Trem para apresentação de defesa em prazo não inferior a trinta dias, assegurados contraditório e ampla defesa.



Cláusula décima nona. Aplicam-se obrigatoriamente a este acordo as disposições constantes dos arts. 20 a 27 do Decreto-Lei nº 4.657/1942 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – LINDB).

DA PUBLICIDADE

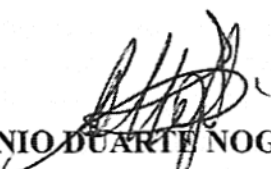
Cláusula vigésima. A Prefeitura Municipal dará publicidade a este acordo mediante a publicação de seu extrato no Diário Oficial do Município, na forma dos arts. 31, § 2º, e 38 do Decreto Municipal nº 48/2017.

Cláusula vigésima primeira. A Prefeitura Municipal, por meio da Secretaria da Cultura, dará ciência à Câmara Municipal após a assinatura do presente acordo, na forma do art. 116, § 2º, da Lei Federal nº 8.666/93.

DO FORO

Cláusula vigésima segunda. Fica eleito o foro de Ribeirão Preto para dirimir dúvidas e conflitos decorrentes deste acordo, ficando estabelecida a obrigatoriedade da prévia tentativa de solução administrativa, com a participação da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos.

Ribeirão Preto, 26 de outubro de 2020


ANTÔNIO DUARTE NOGUEIRA JÚNIOR
PREFEITO MUNICIPAL


DENIS WILLIAM ESTEVES
PRESIDENTE DO INSTITUTO HISTÓRIA DO TREM


ISABELLA CARVALHO PESSOTTI
SECRETÁRIA MUNICIPAL DA CULTURA

Pará, a solenidade de inauguração ocasionou a visita do Imperador e grande comitiva, composta dentre outros pela Imperatriz, a diretoria da Cia. Mogyana, O Ministro da Agricultura e Viação, o Presidente da Província de São Paulo e diversas outras autoridades.

Esse processo alavancou o crescimento de Ribeirão Preto e definiu sua vocação de polo regional. Ele também foi responsável pela estagnação de localidades vizinhas até então promissoras, como foi o caso de São Simão, que viu o fluxo migratório que para lá se dirigia ser direcionado para Ribeirão Preto, além de perder negociantes e profissionais que lá já estavam estabelecidos para a nova vila. Em pouco tempo a economia do Nordeste Paulista, Triângulo Mineiro e Sul de Goiás, estava direta ou indiretamente atrelada a Ribeirão Preto.

Logo outras ferrovias passaram a atuar no município, como a Estrada de Ferro Dumont, Estrada de Ferro São Paulo e Minas, Estrada de Ferro Fazenda Santa Thereza, Tramway da Fazenda Guatapar e Cia. Paulista de Estradas de Ferro (essas duas no então distrito de Guatapar), tornando Ribeirão Preto um importante polo ferroviário.

Além do impacto econmico, a ferrovia teve papel marcante na formao política e cultural da cidade. No final do século XIX e início do século XX toda comunicao externa dependia da ferrovia, e o que não dependia era facilitado por ela. As viagens eram feitas por trem; as mercadorias e encomendas eram enviadas pelo trem; jornais, revistas e correspondência circulavam pelo trem; os telegramas eram transmitidos pela rede da ferrovia; a estoo ferroviária era a "porta de entrada" da cidade.



A fachada da antiga estoo de Ribeirão Preto - déc. 1920

A Grande Depressão dos anos 30 afetou duplamente as ferrovias, principalmente as paulistas. Por um lado a crise levou o mercado financeiro ao colapso, o que significou a dificuldade de crédito (a crise derrubou o mercado de capitais dos EUA e da Europa, fonte de todo o sistema de financiamento mundial naquela época) e uma acentuada desvalorização da moeda nacional, o que encareceu ainda mais a aquisição de insumos importados e onerou o pagamento de dívidas externas (a maioria das ferrovias havia recorrido a financiamentos externos em períodos anteriores). Por outro lado, a crise atingiu em cheio a economia cafeeira com a redução drástica da compra de café, o que derrubou a cotação. Uma vez que o café era o produto que pagava a maior tarifa de frete, sendo de longe o produto cujo transporte apresentava a melhor relação de despesa/receita para o caixa das ferrovias, a renda obtida com o seu frete é que viabilizava economicamente muitas linhas ferroviárias, e até ferrovias inteiras. A redução da cotação forçou a redução do frete, e também o volume de café transportado foi reduzido drasticamente por meio da política do Governo de segurar a produção nas zonas produtoras para diminuir a oferta e forçar o aumento, ou antes, minimizar a queda da cotação. Esses fatores privaram as ferrovias, principalmente as paulistas e do Sul de Minas, de uma importante fonte de receita.



Trem de passageiros da Cia. Mogyana de Uberaba para Ribeirão Preto - déc. 1950

Também nos anos 30 começou a se esboçar a concorrência do transporte rodoviário. Inicialmente inexpressivo, logo foi ganhando fôlego. Naquele período a situação das ferrovias era complicada, embora ainda tivessem a primazia. Depois de situações adversas como a I Guerra Mundial, e poucos anos depois a Quebra da Bolsa de 1929, as ferrovias já não tinham a mesma facilidade de antes para continuar investindo pesado em modernização e melhoramentos, e

Mog-1

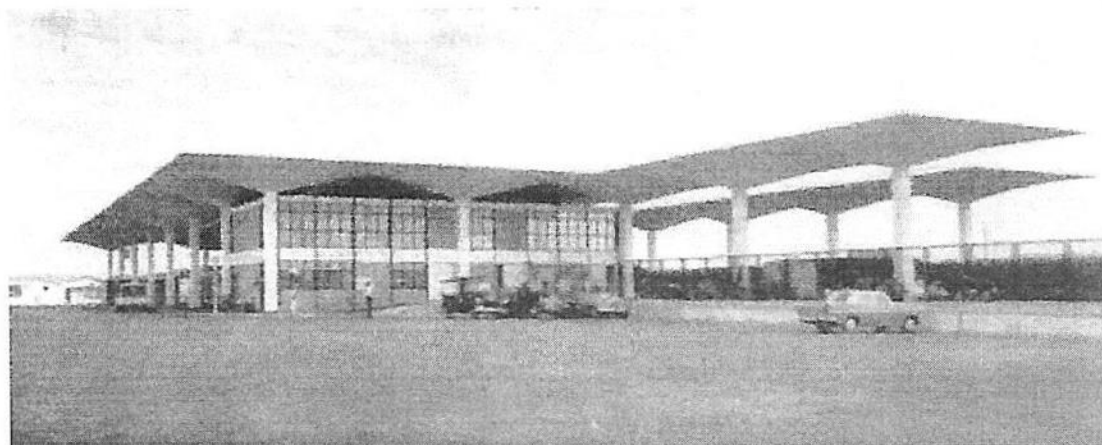
[Handwritten signature]

justamente nesse momento crítico começou a surgir a concorrência, muitas vezes desleal, do caminhão.

Nos anos 1950 a situação das ferrovias em todo o país era delicada, a maioria havia falido e sido encampada pelo Governo Federal ao longo dos anos, e em São Paulo a situação não era diferente, com o Governo Estadual assumindo o controle de quase todas as ferrovias paulistas. Nesse período a opção pelo rodoviário, marca do Governo JK, impôs um duro golpe ao sistema ferroviário e ao futuro das ferrovias. Pela primeira vez o sistema ferroviário foi sobrepujado por outro modal em nossa matriz de transportes. Os anos que seguiram testemunharam o aumento da malha rodoviária e o encolhimento da malha ferroviária.

Nesse cenário, com ramais e até mesmo ferrovias inteiras sendo desmantelados e substituídos por rodovias, a Cia. Mogyana ainda lutava e se modernizava. A decisão de mudar a capital do Brasil para o Planalto Central deu um novo fôlego à quase centenária Cia. Mogyana, uma vez que ela era a ferrovia que podia atender com mais eficiência a nova Capital em uma rota que usava ainda trechos de outras três ferrovias para fazer a ligação Rio de Janeiro-São Paulo-Brasília. Assim, a antiga linha tronco da Mogyana passou por modificações em um amplo plano de retificações e mudanças do traçado, bem como a modernização da frota.

Dentro do plano de modernização, junto com o novo traçado, passando por fora da malha urbana, foi concebido o que seria um marco do Patrimônio Ferroviário: o novo pátio de Ribeirão Preto. Um pátio amplo e de concepção moderna, integrado ao primeiro parque industrial planejado da cidade, com um vasto e racional terminal de cargas. Para esse projeto a Mogyana recorreu a um profissional externo ao seu quadro técnico, o que poucas vezes fez, delegando ao arquiteto Oswaldo Bratke a missão de desenvolver um projeto revolucionário, não só quanto à arquitetura em si, mas quanto ao próprio conceito de estação ferroviária.

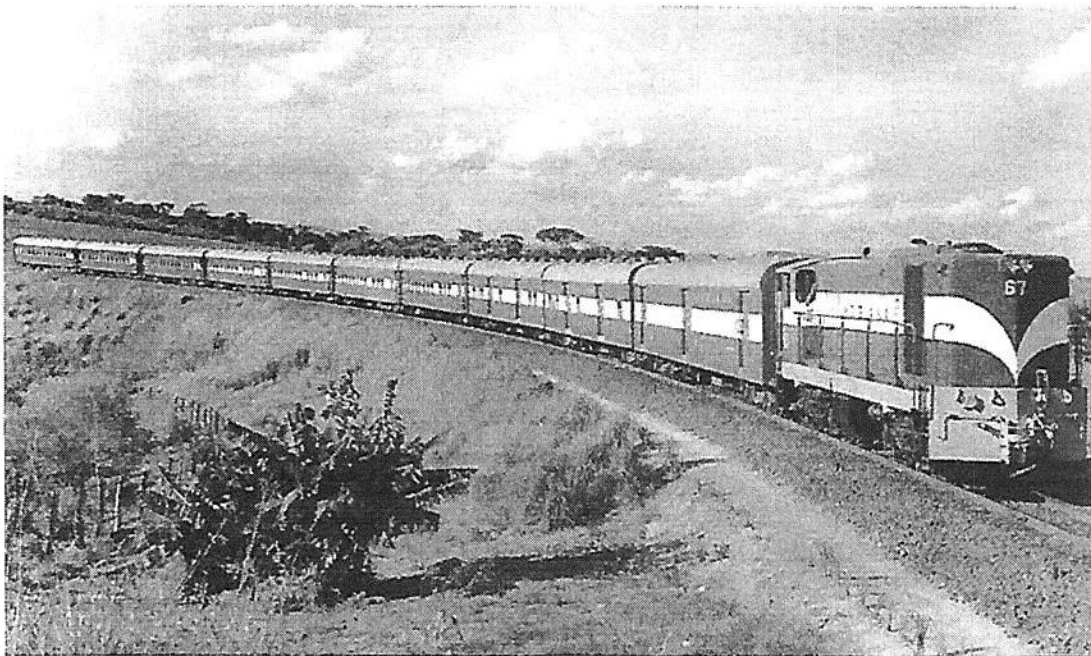


A nova estação de Ribeirão Preto - foto de José Moscardi - 1966

A inauguração da nova estação Ribeirão Preto, ocorrida em 01 de Junho de 1965, cerca de um ano depois da inauguração da nova

linha retificada, garantiu, junto com a modernização da frota, a modernização dos serviços e condições competitivas para a ferrovia.

Nesse período os principais trens de passageiros da Mogyana utilizavam tração Diesel e os modernos carros de aço carbono, que garantiam ao passageiro conforto e comodidades superiores aos mais modernos ônibus da época e mesmo às viagens de automóvel. Esses carros de aço carbono foram projetados e construídos pela própria Cia. Mogyana, de 1959 a 1965, e marcaram época pelo design inconfundível e pela lendária pintura auri-celeste, sendo apelidados pelos ferroviários de "latinha de pêssego", por causa do design dos respiradores sobre o teto.



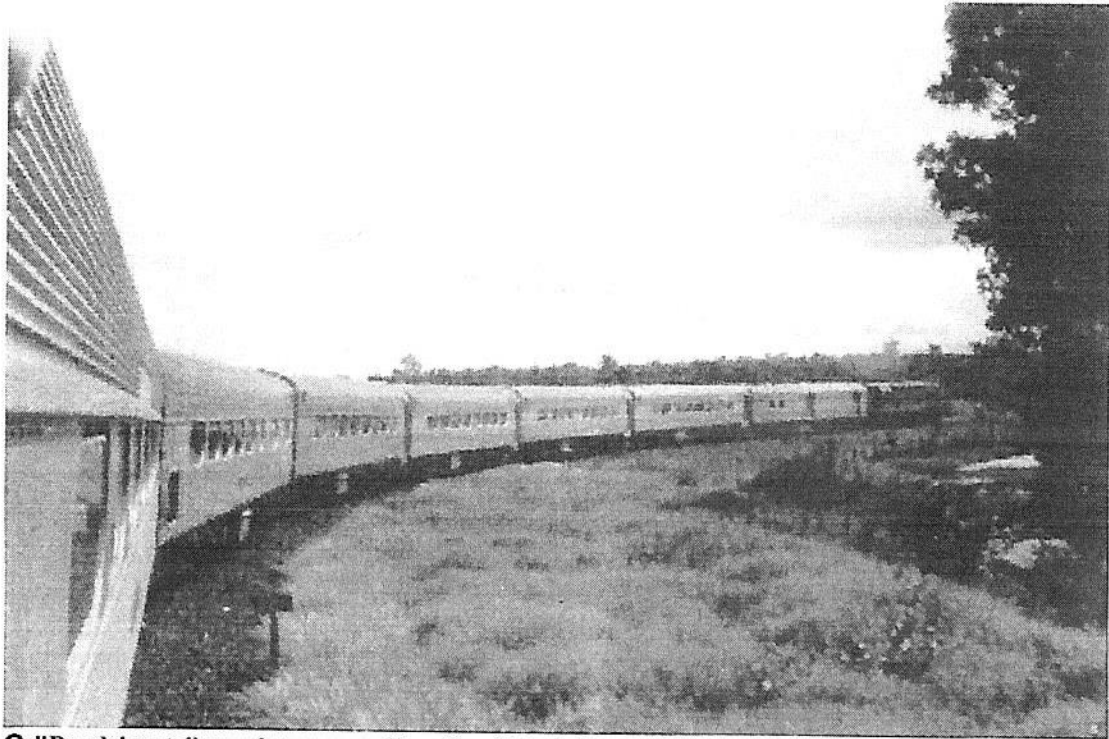
Composição de aço carbono "latinha de pêssego" na curva de Pedro Américo - déc. 1960

Pouco depois da inauguração da estação, finalmente a ligação ferroviária com Brasília foi concluída e em junho de 1968 circulou o primeiro trem expresso para a nova Capital Federal. A viagem era feita em duas etapas, uma pela E. F. Central do Brasil, que partia do Rio de Janeiro, em trem de bitola larga, passava por São Paulo e seguia até Campinas, onde era feita a baldeação para a bitola métrica. De Campinas partia o trem expresso da Cia. Mogyana com destino a Brasília, o "Bandeirante", composto por carros de aço inox fabricados pela The Budd C.º e pela MAFERSA (sob licença da Budd).

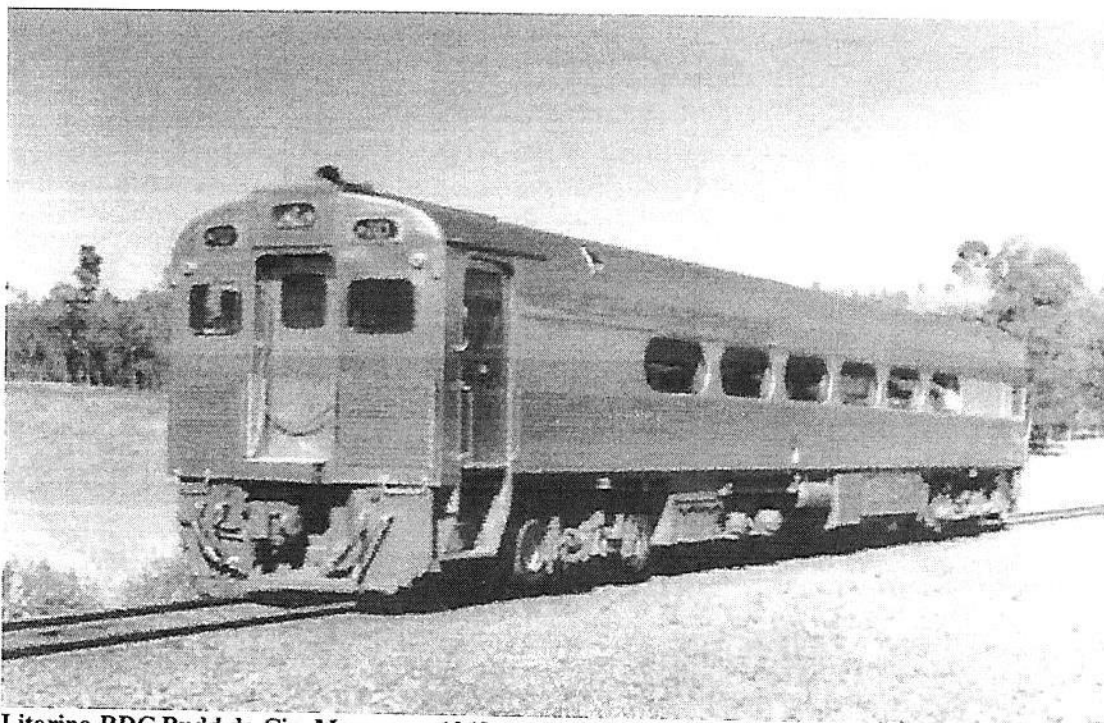
Os carros Budd eram a última palavra em modernidade, luxo e conforto, também chamados por alguns de "avião sobre trilhos", devido a sua excelência. Se com a composição de aço carbono (latinha de pêssego) a Mogyana se firmou em um padrão superior à concorrência rodoviária, com os carros Budd ela igualou o conforto e glamour do transporte aéreo.

Ribeirão Preto era uma das poucas paradas do Bandeirante, e dentre elas uma das mais importantes, isso colocava a cidade em comunicação, via trem expresso, com Brasília e Campinas, e por meio de conexão, com São Paulo e Rio de Janeiro. O Bandeirante foi talvez

o trem mais icônico da Cia. Mogyana, ainda hoje lembrado com saudade e reverenciado como um serviço de excelência, uma lenda, pelos veteranos ferroviários e antigos passageiros. Fazer parte da equipagem (tripulação) do Bandeirante era uma honra, viajar nele uma satisfação. Tal era o prestígio do Bandeirante que mesmo após o fim da Mogyana, em 1971 (a poucos meses de completar 100 anos), a FEPASA manteve esse trem em funcionamento regular com o mesmo nome, até 1977.



O "Bandeirante" em viagem para Brasília - foto de Leonardo Bloomfield - 1969



Litorina RDC Budd da Cia. Mogyana - 1968

Mogyana
2

[Handwritten signature]

Ao mesmo tempo em que a Cia. Mogyana concebeu e implantou o "Bandeirante", ela adotou o uso de litorinas RDC Budd para a realização de serviços expressos em horários de pouca demanda intercalados à grade de horários dos trens regulares. As litorinas RDC Budd, dotadas do mesmo luxo e conforto do Bandeirante eram sua versão reduzida para trechos menores, com destaque para a rota Campinas a Ribeirão Preto, onde foi batido o recorde brasileiro de velocidade para automotrizes, de 110 km/h.

No final dos anos 70 o serviço de passageiros entrou em franca decadência, e apesar de êxitos momentâneos da FEPASA em reverter esse quadro, tal transporte acabou por ser erradicado entre 1997 (pela própria FEPASA) e 2001 (pela concessionária que assumiu sua malha). Nas linhas que foram da Cia. Mogyana restava apenas o trem de passageiros da linha tronco (Campinas – Araguari), desativado em 11 de setembro de 1997, às vésperas da incorporação da FEPASA à RFFSA, e conseqüente concessão da sua malha por arrendamento.

Atualmente em Ribeirão Preto a operação ferroviária, restrita ao transporte de cargas a granel, ocorre apenas na linha tronco. Os ramais de Sertãozinho e Passos, que partiam da estação Ribeirão Preto, foram abandonados.

3. Objetivos e metas

3.1. Objetivo Geral

O objetivo geral do projeto é preservar, por meio da criação do Museu Ferroviário de Ribeirão Preto, a maior parcela possível do vasto Patrimônio Ferroviário remanescente no município.

3.2. Objetivos Específicos

- Preservar o legado das ferrovias que atuaram no município de Ribeirão Preto e região, com especial destaque para a principal delas, a antiga Cia. Mogyana de Estradas de Ferro;
- Fazer cessar o avançado estado de deterioração em que se encontra o Patrimônio Ferroviário;
- Reverter o cenário de degradação do Patrimônio Ferroviário através de procedimentos técnicos de conservação e restauro;
- Realização de estudo sistemático do Patrimônio Ferroviário e perpetuação de seus valores culturais;
- Oferecer à população um equipamento de cultura e lazer;
- Dotar o município de mais um atrativo turístico.

3.3. Metas

Como forma de ampliar a abrangência e disponibilizar seu conteúdo ao público com maior eficiência, o Museu Ferroviário de Ribeirão Preto será formado pelo museu estático, o museu dinâmico e o centro de documentação.

O museu estático se destina a preservação e exibição do acervo de bens móveis e material rodante relacionados à história ferroviária da região de Ribeirão Preto.

A parte dinâmica do museu é uma ferrovia turística, histórica e cultural voltada para a preservação do leito ferroviário entre as estações Barracão e Ribeirão Preto Nova, trecho de grande importância histórica, e a utilização do material que compõe o acervo do museu, permitindo que o público não apenas conheça esses bens, mas vivencie e compreenda sua utilização prática.



Trajeto do trem turístico, histórico e cultural

O centro de documentação visa preservar o acervo documental referente às ferrovias que atuaram na região, composto por documentos textuais, iconográficos, cartográficos e audiovisuais, além de produzir conteúdo por meio de entrevistas, história oral e pesquisas nos acervos próprios ou externos. Além de preservá-lo, o centro de documentação deverá disponibilizar o acervo para consulta e pesquisa, prestando suporte a pesquisadores e estudantes que necessitem de dados sobre ferrovias.

Por ser um projeto complexo e planejado para longo prazo é natural que ele seja constantemente aprimorado, incluindo novas

Handwritten signature
2

Handwritten signature

metas e novas linhas de abordagem, buscando sempre o ganho de qualidade e expansão do projeto. A maturação das ideias iniciais do projeto e a evolução das pesquisas realizadas constantemente resultaram em um meticuloso planejamento do Museu Ferroviário, de sua implantação até seu aperfeiçoamento e potencial de evolução ao longo dos anos.



Estação Barracão

Desse planejamento resultaram as seguintes metas:

- Restauração do conjunto arquitetônico da Estação Barracão para abrigar o Museu Ferroviário e receber o trem turístico, histórico e cultural;
- Revitalização da Praça Conselheiro Antônio Prado, em frente à estação Barracão;
- Restauração da estação Ribeirão Preto para abrigar o centro de documentação, exposições do Museu Ferroviário e receber o trem turístico, histórico e cultural;
- Restauração da linha férrea, hoje abandonada, entre as estações Barracão e Ribeirão Preto, recuperando a via férrea sem modificar suas características técnicas típicas, reconstruindo a rede telegráfica, recuperando as passagens em nível, sinalização, obras de drenagem e escoamento de águas pluviais, e reconstruindo a cerca da faixa de domínio;
- Implantação de pátio de manobras e para guarda do material rodante na faixa disponível ao lado da estação Ribeirão Preto;

- Construção do depósito de material rodante no pátio ao lado da estação Ribeirão Preto para guarda do acervo de material rodante;
- Restauração da Casa de Carros para abrigar as oficinas de restauro e manutenção;
- Restauração do conjunto de máquinas operatrizes, equipamento e ferramentas que terão dupla função, servindo como itens do acervo que podem ser utilizados tanto para compor exposições do museu como para aparelhar as oficinas de restauro e manutenção;
- Restauro e conversão do conjunto da antiga Oficina de Telecomunicações em Reserva Técnica do Museu;
- Restauro e revitalização do conjunto arquitetônico da Vila Ferroviária da estação Ribeirão Preto;
- Restauração da composição histórica formada pela locomotiva a vapor CM 420, vagão gaiola EFSPM H-1, carro administrativo CM A-16, carro dormitório CM D-1 (QD-4531);
- Formar uma coleção o mais completa possível de material rodante, rebocado e de tração, representativo das ferrovias da região em diversas épocas, com pelo menos uma unidade de cada modelo ainda existente, ou modelos iguais, porém com modificações técnicas que demonstrem a evolução tecnológica do material rodante, e organizada em composições típicas, como por exemplo, trens de passageiros das décadas de 20 e 30 com carros de madeira e tração vapor; trens de carga ou mistos das décadas de 20 e 30, com carros de madeira, vagões de metálicos e de madeira e tração a vapor; trem de serviços, com carros e vagões de madeira e metálicos e tração a vapor; trem de passageiros das décadas de 50 e 60 com carros de aço carbono (latinha de pêssego) e tração Diesel; trem de passageiros das décadas de 60 e 70 com carros de aço inox (Bandeirante) e tração Diesel; trem de carga das décadas de 50 e 60 com vagões metálicos e tração Diesel; trem de serviços das décadas de 80 e 90, com carros e vagões metálicos e tração Diesel; trem de carga da década de 90, com vagões metálicos e tração Diesel,
- Restauração de todo material rodante já doado/cedido ou que venha a ser disponibilizado ao Museu Ferroviário, recuperando o estado operacional com as mesmas características técnicas do período correspondente ao recorte histórico adotado no processo de restauro. O acervo de material rodante tem dupla função, podendo ser utilizado no trem turístico, histórico e cultural, ou mantido em exibição estática, porém sempre em estado operacional;
- Catalogação e restauração do acervo de bens móveis já doado/cedido, ou que venha a ser disponibilizado ao

MAR 2.

[Handwritten signature]

Museu Ferroviário, para utilização nas exposições do museu;

- Formar uma coleção documental abrangente, que permita preservar o legado documental das ferrovias da região e ao mesmo tempo possibilite amplo material de pesquisa para estudos sobre essas ferrovias;
- Catalogação, digitalização e organização do acervo documental já disponibilizado ou que venha a ser disponibilizado ao Museu Ferroviário, para utilização pelo público por meio do Centro de Documentação;
- Implantação de hortos em áreas disponíveis da União para o suprimento futuro de lenha para a locomotiva a vapor e madeira para dormentes de reposição da linha, ao mesmo tempo em que evita a invasão dessas áreas.

4. Justificativa

Ribeirão Preto foi no passado um dos mais importantes polos ferroviários do país, com grande importância estratégica e logística, uma vez que daqui partiam os trilhos destinados a desbravar o Brasil Central e constituir a ligação dos portos de Santos-SP e Belém-PA. O município foi servido por duas das maiores ferrovias nacionais, sendo a Cia. Mogyana de Estradas de Ferro na sede do município, e a Cia. Paulista de Estradas de Ferro no então distrito de Guataparã, e outras ferrovias menores, além de outras ferrovias que operavam na região. Essa concentração de ferrovias aliado ao grande porte da principal delas implicou em um vasto Patrimônio Ferroviário, cujos remanescentes, a despeito de toda a destruição e degradação ocorridas ao longo do tempo, se mantém numeroso e grandioso.

A existência de grande quantidade de bens remanescentes da ferrovia e sua respectiva importância histórico-cultural, de grande relevância não apenas para o Município, mas para o Estado e a União, exige um trabalho de salvaguarda e preservação à altura. Além desse patrimônio material, a ferrovia deixou sua marca na formação cultural da cidade, uma vez que as ferrovias sempre foram uma referência geográfica, econômica, tecnológica e social para a população, além dos saberes e tradições dos ferroviários ainda hoje presentes nos veteranos e seus familiares.

Esses fatores fazem com que o projeto do Museu Ferroviário seja amplo a fim de contemplar todas essas facetas e nuances do Patrimônio Ferroviário, tanto material quanto imaterial, e que assuma a missão de salvaguarda, valorização e difusão desse importante legado.

É importante lembrar que os bens remanescentes da ferrovia, desde a chegada da Cia. Mogyana até o final da era FEPASA, são protegidos legalmente por processo de tombamento pelo CONPPAC – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural de Ribeirão Preto, desde 2009.

5. Etapas de implantação

O projeto do Museu Ferroviário de Ribeirão Preto é amplo e contempla diversas ações e linhas de trabalho. Apesar da complexidade e dos diversos objetivos contemplados no projeto, sua viabilização pode ser feita por etapas, entregando o museu ao público e mantendo ações contínuas de complementação.

Cada etapa engloba uma série de ações, e essas, por sua vez, podem ser realizadas de forma independente, como projetos específicos. As ações planejadas foram agrupadas em etapas visando a otimização da sequência de trabalhos para se atingir o objetivo de cada etapa, porém essa organização não é rígida e as ações podem ser antecipadas, e algumas adiadas, de acordo com as possibilidades.

5.1. 1ª Etapa

A primeira etapa para implantação do projeto Museu Ferroviário de Ribeirão Preto já está em andamento. Essa etapa engloba os trabalhos de pesquisa e identificação de bens de interesse histórico a serem preservados e incorporados ao Museu, bem como as tratativas para aquisição ou comodato dos mesmos.

Até o momento esse trabalho já deu alguns frutos, como a formação de um acervo inicial para o Museu, composto por cerca de 500 itens já doados a este Instituto, dentre eles mobiliário, ferramentas, equipamentos e carros de passageiros. Muitos outros itens, de inestimável importância histórica estão em processo de doação ou com os respectivos pedidos de doação em análise.

5.2. 2ª Etapa

A segunda etapa começa os trabalhos práticos de conservação e restauro e termina com a abertura do museu. As principais ações da segunda etapa são:

- Restauro do conjunto arquitetônico da estação Barracão;
- Restauro da estação Ribeirão Preto;
- Restauro da linha férrea entre as duas estações, com a recuperação de seus componentes, como a via férrea propriamente dita, linha telegráfica, sistemas de drenagem e escoamento de águas pluviais, cercas e passagens em nível, revitalizando toda sua faixa domínio;
- Restauro da composição ferroviária que irá percorrer a linha entre as estações;
- Implantação do trem turístico, histórico e cultural;
- Construção de pátio de manobras e guarda do material rodante em área disponível ao lado da estação Ribeirão Preto;

- Revitalização da Praça Conselheiro Antônio Prado, em frente à estação barracão;
- Restauro de parte do acervo de bens móveis e material rodante para formação da primeira exibição do museu;
- Catalogação e organização do acervo documental inicial para instalação do centro de documentação.

5.3. 3ª Etapa

A terceira etapa engloba a continuidade dos trabalhos de pesquisa, aquisição, e de conservação e restauro do acervo para ampliação do museu, bem como a ampliação das instalações físicas de apoio ao museu. Essa etapa, uma vez iniciada, não se encerra, pois é um trabalho contínuo de manutenção e aprimoramento do museu, seu acervo e suas atividades. Dentre as principais ações previstas para a terceira etapa estão:

- Restauro da casa de carros do pátio de Ribeirão Preto para implantação das oficinas de manutenção e restauro;
- Restauração do conjunto de máquinas operatrizes, equipamentos e ferramentas para utilização tanto como acervo histórico em exposições específicas, como para aparelhar a oficina de manutenção e restauro;
- Construção do depósito de material rodante para abrigar a coleção do museu;
- Restauro e conversão do conjunto da antiga Oficina de Telecomunicações em Reserva Técnica do Museu;
- Ampliação do acervo do museu, tanto de bens móveis, de material rodante quanto de acervo documental por meio de doações, cessões ou aquisição;
- Digitalização do acervo documental;
- Realização contínua de procedimentos de conservação e restauro de todo o acervo;
- Realização de parcerias e intercâmbio com outras instituições para empréstimo mútuo de itens para exposição;
- Realização de parcerias com o poder público e entidades privadas para realização de exposições itinerantes;
- Desenvolvimento de pesquisas históricas sobre o transporte ferroviário e as ferrovias da região;
- Produção e apoio à produção de material bibliográfico e audiovisual com temática ferroviária;
- Restauração do conjunto arquitetônico da Vila Ferroviária ao lado da estação Ribeirão Preto;
- Formação de hortos em áreas disponíveis para a produção de madeira para futuras substituições de dormentes da linha e para produção de lenha para a locomotiva a vapor.

6. Recursos

A principal premissa do projeto é não obrigar a Administração Municipal a assumir o custeio do projeto. Dessa forma optamos por custear o projeto preferencialmente junto à iniciativa privada, por meio de doações e patrocínio, lançando mão, sempre que possível, de incentivos fiscais e programas de incentivo à Cultura e Preservação de Patrimônio, como a Lei Rouanet, ProAC, FDD, FID, e editais ou bancos de projetos.

Por ser um projeto amplo, e planejado a longo prazo, ele é naturalmente dividido em subprojetos. Essa estratégia facilita a organização dos trabalhos e permite o fracionamento dos custos, o que por sua alivia a pressão por captação de recursos, permitindo a captação contínua de somas mais modestas em diversas fontes. Nesse sentido já entabulamos tratativas com potenciais patrocinadores, havendo até o momento algumas manifestações de real interesse em participar do projeto.

É importante frisar que Ribeirão Preto é sede de uma Região Metropolitana com população aproximada de 1,72 milhão de habitantes, com mais de 700 mil só em Ribeirão Preto. O PIB da Região Metropolitana de Ribeirão Preto representa 0,95% do PIB nacional e 2,95% do PIB estadual, sendo que apenas o município de Ribeirão Preto gera 30 bilhões de Reais do PIB. Apenas o setor de comércio e serviços responde por aproximadamente 75% do PIB do município. Esses dados mostram a força da economia local e grande potencial para captação de recursos junto à iniciativa privada, principalmente por meio de leis de incentivo fiscal ou como forma de contrapartida de empreendimentos que contemplem ações culturais em suas regiões de atuação.

Arqº. Denis W. Esteves
Presidente

**Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto**

Estado de São Paulo

FOLHA DE INFORMAÇÃO

FL

Assinatura / Carimbo

AO GP-4 ASTEL

A Divisão de Limpeza Pública informa que, com relação à demanda na Rua Luciano Tasso nº 30 os serviços de limpeza e retirada de entulho consta em nossa programação e serão realizados conforme demanda desta Divisão.

Ribeirão Preto, 21 de junho de 2021.

ÁLVARO PANAZZOLO NETO

Chefe de Divisão de Limpeza Pública
Secretaria Municipal de Infraestrutura

ANA CRISTINA DELGADO MOREIRA

Diretora do Departamento de Limpeza Urbana
Secretaria Municipal de Infraestrutura

ANGELA DORTA SOARES

Secretária Adjunta
Secretaria Municipal de Infraestrutura

4038
maraca

**Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto**

Estado de São Paulo

FOLHA DE INFORMAÇÃO**Processo:** 2021/108682Ao Infra 20.

Temos a informar que a referida praça foi alvo de furto de fios, cabos e componentes de sua instalação elétrica, com registro de ocorrência em plantão policial.

Sua regularização foi inclusa em nossa programação para o serviço de reparos e recuperação da iluminação local.

Att.

Fernando de Almeida
Seção de Manut. de Próprios Públicos
Secretaria Municipal de Infraestrutura

2021
maraca