



Fale conosco

Herança da extinta RFFSA, o correio eletrônico (e-mail) comunicacao@rffsa.gov.br, disponível no site da Inventariança (www.rffsa.gov.br), por meio do serviço “fale conosco”, é utilizado pela Inventariança como meio de comunicação. Além de outras demandas institucionais, o contato com os cidadãos merece destaque, dentre outros: ex-empregados/aposentados e seus familiares, estudantes, professores, estudiosos e interessados na história da ferrovia; constituindo-se em um eficiente instrumento de comunicação social e relevante serviço de interesse público.

O chefe de Gabinete da Inventariança – Flavio Rabello, oriundo da extinta empresa, coordenador desta atividade, falou ao INFORME sobre a importância desse trabalho. Disse ele: “cerca de 90 consultas/mês são feitas pelo correio eletrônico; todas respondidas prontamente, de forma direta e objetiva. Outras 25 consultas/mês, em média, são feitas pelo telefone (21) 2516-1890, atendido pela equipe da Comunicação do Gabinete (GABINV - Comunicação). Por telefone são esclarecidas dúvidas frequentes, direcionando-as para os órgãos sucessores da RFFSA ou instruindo-as para o e-mail da Comunicação da Inventariança”.

Rabello destacou que muitas respostas estão padronizadas, viabilizando retorno imediato, por serem dúvidas frequentes, tais como: questões patrimoniais vinculadas aos imóveis da extinta RFFSA, direcionadas para a Secretaria de Patrimônio da União - SPU, bem como aquelas relativas aos bens móveis, destinadas ao DNIT e, ainda, referentes aos bens e documentos considerados de valor histórico, sob gestão do IPHAN. Outras indagações vinculadas ao inventário da RFFSA tem tratamento diferenciado.

No mesmo contexto, demandas oriundas de ex-empregados e aposentados, feitas pelos próprios ou por seus familiares, são instruídas visando consulta ao DEPEX/MP, órgão responsável pela gestão da complementação dos aposentados da extinta RFFSA.

Além do exposto, segundo o entrevistado, destacam-se, dentre as consultas formuladas à Inventariança, aquelas voltadas à área de transporte e de engenharia ferroviária, envolvendo pesquisas e documentos técnicos pertinentes ao acervo da RFFSA e FEPASA, dentre outros: desenhos e plantas; relatórios e anuários; manuais de procedimentos e normas técnicas. Tais pesquisas destinam-se, principalmente, a estudantes e professores, com foco em trabalhos acadêmicos, dentre eles os de pós-graduação, mestrado e doutorado.

O entrevistado registrou, ainda, como uma constante, indagações sobre o mercado de trabalho e a formação profissional na área ferroviária, cujos demandantes são instruídos a consultar as concessionárias e operadoras do



sistema metro-ferroviário, bem como ao Sistema S (SENAI, SENAT e SENAC).

As mensagens enviadas, ao final da resposta prestada, esclarecem que: “este meio de comunicação tem por objetivo instruir consultas visando melhor orientá-las em sua forma, destinação ou no que for pertinente. Neste

“
cerca de 90 consultas/
mês são feitas pelo correio
eletrônico; todas
respondidas prontamente,
de forma direta e objetiva”

contexto, sua consulta, contida na mensagem abaixo transcrita, poderá ser formalizada mediante Carta ou Requerimento e destinada a um dos endereços da Inventariança da extinta RFFSA postados no sítio www.rffsa.gov.br”. Tal informação, contida nas respostas, tem por principal objetivo esclarecer ao demandante que, caso ainda haja dúvida quanto ao informado, ou por opção, ele poderá enviar sua consulta pelos meios convencionais. Esse procedimento, segundo o citado gestor, “encurta o caminho” entre pergunta e resposta.

Complementando, Rabello esclareceu que os canais de comunicação em foco (e-mail e telefone) não são os únicos disponíveis para contato. Para

casos que exijam maior formalismo, ou seja, acesso à informação e solicitação de documentos, os interessados são orientados a enviar requerimento a uma das unidades da Inventariança, ou utilizar os meios disponíveis no serviço “Acesso à Informação”, por intermédio do site do Ministério dos Transportes (www.transportes.gov.br).

Concluindo, Flavio Rabello disse sentir-se gratificado como coordenador desse trabalho. Em suas palavras: “o contato direto com o cidadão é gratificante para quem o atende. Procurar ajudá-lo e orientá-lo, em função de suas necessidades, além de uma obrigação, é relevante. Em decorrência, por inúmeras vezes, as pessoas, reconhecendo a atenção dispensada, agradecem sinceramente. Assim, quem atende bem se sente naturalmente recompensado, dando valor ainda maior ao trabalho que desenvolve. No estilo “fale conosco”, no caso com o Inventariante, essa dinâmica é ideal”.



O RELÓGIO DA CENTRAL

A presente matéria foi extraída, na íntegra, do Almanaque do Trem, em sua edição de 1982, publicação da Juruena e Costa Velho Editores Ltda.

Ícone do Rio de Janeiro, o prédio do relógio da Central, por muitos anos, foi sede da Estrada de Ferro Central do Brasil e de seus sucessores.

Atualmente o prédio é ocupado pela Secretaria de Segurança do Estado do Rio de Janeiro.

Já estão praticamente perpetuados nos cartões postais enviados para todo o mundo: o Pão-de-Açúcar, o Cristo Redentor, Copacabana e o Relógio da torre do edifício da Estação D. Pedro II, onde funcionam a SR-3 e a Divisão Especial da RFFSA o maior de quatro faces do mundo.

Fabricado em 1943 e localizado a uma altura de 110 metros do nível da rua, o relógio da Central tem 10 metros de diâmetro e ocupa inteiramente seis andares – do 21º ao 26º - do edifício onde funcionam os serviços burocráticos e a estação de passageiros da Estrada, cujos trens de aço transportam diariamente 700 mil pessoas, moradores dos subúrbios do Estado do Rio.

70 UNIDADES – As quatro faces externas do famoso relógio da Central fazem parte de um sistema de relógios instalados no edifício, todos operados à eletricidade, compreendendo um total de 70 unidades, espalhados desde o grande saguão, até o último andar e comandados por um relógio-mestre. Cada um dos quatro mostradores tem seu relógio próprio, engrenagem própria e seu próprio motor, que aciona os enormes ponteiros.

O funcionamento do sistema é baseado num princípio simples: cada minuto o relógio-mestre emite um impulso elétrico, preparado e transmitido aos secundários através, do quadro de controle e circuitos espalhados por todos o edifício.

Nos secundários comuns, esse impulso aciona a bobina de um “relay” que imprime aos ponteiros um movimento correspondente a um minuto. Nos relógios externos da torre e os que funcionam no saguão do grande edifício, o “relay” em vez de movimentar diretamente ponteiros, aciona motores elétricos que vão realizar o movimento.

GUIA DO TEMPO – O relógio principal do alto da torre tem mostradores gigantescos, visto a muitos quilômetros de distância, o que permite a uma grande parte da população do Rio de Janeiro, principalmente a suburbana e a que transita pelas ruas centrais da cidade, ver as horas que marcam. O ponteiro de minutos mede exatamente sete metros e meio e o das horas cinco metros e trinta e cinco centímetros.



Pesam os dois ponteiros juntos, 450 quilos: 270 o de minuto e 180 o das horas.

Cada marca de hora tem um metro e setenta centímetros de comprimento, percorrendo as extremidades dos quatro ponteiros, diariamente em conjunto, mais de três quilômetros. As áreas dos quatro mostradores totalizam 900 metros quadrados.

GÁS NEON – A iluminação dos relógios externos é feita a gás neon, de tonalidade, cujos tubos em suas diversas séries para cada uma das quatro faces, totalizam 56 metros e meio. Exatamente 226 metros de tubos luminosos para as quatro faces.

Esses relógios não param quando falta energia na cidade e no edifício da Central do Brasil. Tão logo isso acontece, 14 baterias, prontas para qualquer eventualidade, entram a funcionar automaticamente.

Também para a eventualidade de um atraso, dispõe a Estrada de Ferro de sistema de acerto. De hora em hora, há um acerto geral para todos os circuitos, seguindo-se sempre as informações fornecidas pelo Observatório Nacional, esse sistema pode acertar uma diferença de até 18 minutos por hora. Quanto à iluminação, também é ligada e desligada automaticamente, variando o horário de acordo com a estação do ano. No verão é ligada mais tarde e desliga mais cedo, enquanto que no inverno ocorre o contrário.

RELÓGIO MESTRE – Como quase toda a cidade se orienta por esse gigantesco relógio, há a preocupação permanente de não deixá-lo parar. Por isso, tem a Central do Brasil dois relógios mestres, um deles de reserva, e sempre pronto para entrar em serviço na eventualidade de uma falha do primeiro.

De fabricação inteiramente nacional foi construído pela filial brasileira da internacional Business Machines, uma das firmas que, nos Estados Unidos, também, produzem cérebros eletrônicos.

Esse sistema de 70 relógios, construído em 1943, sofreu em 1952 uma reforma que veio melhorar, em muito, o seu funcionamento, inspirando mais confiança àqueles que se guiam pelas horas dos mostradores da torre. Não obstante ser reconhecido como de utilidade pública, pela antiga Prefeitura do Rio de Janeiro, por marcar a hora certa para milhões de pessoas. O custo desse sistema não foi além de Cr\$ 1.100 (seis mil dólares pelo câmbio da época).

REFORMA – Em 1952 a própria Central do Brasil procedeu a uma reforma geral, além da limpeza no Sistema de Controle, bem como nos quatro relógios externos, mais conhecidos como “os da Torre”.

Primeiramente foram modificadas as condições de funcionamento dos quatro relógios da torre, melhoradas de tal maneira que ficou afastada a possibilidade de ocorrências de defeitos, sendo fácil a remoção dos mesmos se eventualmente aparecem.

Foram tomadas as seguintes medidas de melhorias:

a- Mudou-se o Centro de Controle dos quatro relógios do subsolo para o 24º andar, em sala bem protegida contra as variações de temperatura, fechadas com porta de vidro.

b- A máquina interna de cada relógio foi inteiramente desmontada, lavada, lubrificada, pintada e novamente montada.

c- Os relógios externos (torre) sofreram raspagem, limpeza e nova pintura nos ponteiros; os circuitos de iluminação dos ponteiros e marca das horas sofreram substituição total e reconstrução, tendo sido trocados alguns transformadores e mais da metade das lâmpadas de descarga de gás, mais conhecidas como fluorescentes. Cumpre acrescentar que, para tanto, foi necessário montar um andaime desmontável, articulável e móvel de 10m por 10m (100m²), com apenas 1m de largura, cujo projeto e execução esteve a cargo do Mestre Manoel Joaquim Mendes, da Comissão de Obras D. Pedro II. Tal andaime percorre as quatro faces do relógio, proporcionando maior facilidade às obras.

d- Foi totalmente renovada a fiação dos Quadros de Controle, de acordo com uma padronização moderna em cores.

A Incorporação da Fepasa pela RFFSA

A Ferrovia Paulista SA - FEPASA, criada em 10 de novembro de 1971, através do Decreto nº 10.410, teve por objetivo unificar, em uma só empresa, as cinco estradas de ferro de propriedade do Governo do Estado de São Paulo.

Em 29 de março de 1996 foi feita a cisão da FEPASA, originando a Companhia Paulista de Trens Metro-

politanos que absorveu a operação dos trens de subúrbio da FEPASA. Em 23 de dezembro de 1997 a FEPASA foi transferida para a UNIÃO, contemplando ajuste financeiro entre esta e o Estado de São Paulo, abrangendo o equacionamento da dívida do Banco do Estado de São Paulo - BANESPA. Em 18 de fevereiro de 1998, pelo Decreto nº 2.502 da Presidência da

República, foi autorizada a incorporação da FEPASA à RFFSA, o que se efetivou em 29 de maio de 1998, com a consequente extinção da FEPASA.

O INFORME faz um breve relato sobre as ferrovias paulistas, que deram origem à Ferrovia Paulista S.A., a qual veio a integrar a Malha Paulista da extinta RFFSA.

A Companhia Paulista de Estrada de Ferro

Em 30 de janeiro de 1868 instalava-se a Cia. Paulista de Estrada de Ferro, cujo objetivo era ligar a cidade de Campinas, à época o centro agrícola do estado, ao Porto de Santos através da São Paulo Railway, cujos trilhos terminavam em Jundiaí. Construída na bitola de 1,60 m, foi inaugurada em 11 de agosto de 1872. Novas concessões feitas pelo Governo da Província de São Paulo levaram-na a estender suas linhas, que em 1880 chegaram a Porto Ferreira nas margens do Rio Mogi-Guaçu. A Companhia interessou-se pela navegação desse rio, tendo inaugurado, em janeiro de 1887, uma linha de transporte fluvial entre Porto Ferreira e o Pontal do Rio Pardo. Em 1892 adquiriu a "The Rio Claro Railway Co", e entre 1949 e 1952 absorveu diversas pequenas ferrovias dentre outras; a E.F. Dourado; a E.F. S. Paulo a Goiás; a E.F. Morro Agudo; a E.F. Jaboticabal e a E.F. Barra



Bonita. Entre 1914 e 1958 procedeu ao trabalho de unificação de sua bitola 1,60 m e prolongou suas linhas até o Rio Grande (Colômbia) e o Rio Paraná (Panorama). A Cia. Paulista destacou-se por seu pioneirismo em diversos campos. Foi a primeira a operar carros "pullman" e carros dormitórios em trens de passageiros, bem como foi a primeira a eletrificar suas linhas, tendo inaugurado a eletrificação do trecho Jundiaí-Campinas em 1922. Foi ainda pioneira na silvicultura ao iniciar o cultivo do eucalipto no Brasil. Em 1962, o Estado de São Paulo assumiu o controle da Companhia e em 1971 ela foi incorporada pela FEPASA.

A Estrada de Ferro Sorocabana

As origens da E.F. Sorocabana remontam a 1871, quando foi concedida à Cia. Estrada de Ferro Sorocabana a licença para construção de uma linha férrea, na bitola de 1,00 m, entre São Paulo e São João de Ipanema, estrada essa concluída em 1879. Seguiram-se novas concessões que levaram à contínua expansão das linhas. Em 1892, a Cia. E.F. Sorocabana e a Cia. Ituana fundiram-se, dando



origem à Cia. União Sorocabana e Ituana, formando então a maior rede ferroviária do Estado, com 820 Km de extensão, e, ainda, dona da concessão de 220 km de vias fluviais nos rios Piracicaba e Tiête, que eram explorados pela Cia. Ituana. Dificuldades financeiras levaram a encampação da Cia. pela União em 1904 que a vendeu ao Estado de São Paulo em 1905. Em 1907, a ferrovia foi arrendada à "The Sorocabana Railway Co.", que estendeu suas linhas até o Porto Epitácio, na barranca do Rio Paraná. A Sorocabana Railway Co. administrou a ferrovia até 1919, quando o contrato foi rescindido, voltando à administração do Governo do Estado, sob a denominação da Estrada de Ferro Sorocabana. Entre 1927 e 1937 foi construído o trecho Mairinque-Santos, proporcionando ligação, entre o planalto e o porto, por uma estrada de simples aderência. Entre 1925 e 1951 a Sorocabana absorveu algumas pequenas ferrovias que já se encontravam sob o controle do Estado de São Paulo – a Cia. Carril Agrícola Funilene, a E.F. Santos a Juquiá, Tramway da Cantareira e a Cia. Ramal Férreo Campineiro. Em 1969 foi transformada em sociedade de economia mista e, em 10 de novembro de 1971 incorporada à FEPASA.

Companhia Estrada de Ferro Mogiana

A Companhia Estrada de Ferro Mogiana tem sua origem na concessão dada pela Lei Provincial nº 18 de 21 de março de 1873, para a construção de uma estrada de ferro de bitola de 1,00 m, entre as Cidades de Campinas e Mogi Mirim, com um ramal para Amparo e prolongamento até as margens do Rio Grande. A Companhia se desenvolveu rapidamente, obtendo novas concessões, entre as quais se destaca a que obteve do Governo Imperial, em 1883, para levar suas linhas de Ribeirão Preto ao Rio Grande e construir um ramal para Poços de Caldas. Em 1887, obteve do Governo Imperial a concessão para navegar o Rio Grande, desde Jaguara até a confluência com o Rio Sapucaí-Mirim, serviço que iniciou-se em 1888, ao mesmo tempo em que abria ao tráfego a Estação de Jaguara. A expansão da estrada levou suas linhas ao Triângulo Mineiro, onde chegou até

Araguari, e ao Sudoeste do Estado de Minas Gerais. Em junho de 1952, o Estado de São Paulo adquiriu seu controle e em 1972 a ferrovia foi incorporada pela FEPASA.

A Estrada de Ferro Araraquara

Tem suas origens em 1895, quando a Cia. Paulista cedeu seus direitos a terceiros para a construção de uma ferrovia que ligasse Araraquara a Ribeirãozinho (hoje Taquaritinga), para o que se constituiu a Cia. Estrada de Ferro Araraquara. De Ribeirãozinho, a estrada prosseguiu rumo oeste, chegando a São José do Rio Preto em 1912. Dificuldades financeiras levaram a empresa à falência em 1914. Os credores assumiram a administração até 1916, quando foi adquirida pela São Paulo Northern Railroad Company. Em 1919, o Governo do Estado de São Paulo encampou a empresa, que passou a ser denominada Estrada de Ferro Araraquara. A partir de 1920 iniciaram-se os trabalhos de alargamento da bitola de 1,00 m para 1,60 m, bem como a extensão da linha até o Rio Paraná o que ocorreu em 1952. Em 1967 a estrada passou a ser administrada pela Cia. Paulista e em 1971 foi incorporada à FEPASA.

A Estrada de Ferro São Paulo e Minas

Sua origem remonta a 1890, quando foi fundada a Cia. Melhoramentos São Simão para explorar uma ferrovia local, segundo concessão municipal.



Em 1906, sob a denominação de Estrada de Ferro São Paulo e Minas, a companhia empreendeu a construção de uma linha de bitola de 0,60 m, ligando S. Simão a São Sebastião do Paraíso, em Minas Gerais, aonde chegou em 1911. Em 1922, a ferrovia foi adquirida pela Eletro Metalúrgica Brasileira de Ribeirão Preto, empresa que veio a falir em 1929, o que levou à intervenção do Estado de São Paulo, que se tornou seu proprietário e passou a administrá-la. Em 1934 foi feito o alargamento da bitola para 1,00m. Em 1967 a administração da ferrovia foi entregue à Companhia Mogiana. Em 1969 a E.F. São Paulo e Minas foi transformada em empresa de economia mista e em 1971 foi incorporada pela FEPASA.

Conhecendo as Unidades Regionais

Neste espaço, o Informe da Inventariança passará a retratar suas Unidades Regionais

Unidade Regional de Salvador - URSAV

A Unidade Regional Salvador da Inventariançada extinta RFFSA - URSAV ocupa três prédios (1.200,00 m² de área edificada), com uma área livre de, aproximadamente, 1.500,00 m², que faziam parte do Pátio Ferroviário da Calçada, este representando o início (Km 000+000) da malha ferroviária da extinta Superintendência Regional Salvador-SR7 da RFFSA.

Os trabalhos de Inventário da URSAV abrangem os bens da extinta empresa no Estado da Bahia, no Estado de Sergipe, parte do Estado de Minas Gerais, parte do Estado de Pernambuco e parte do Estado do Piauí.

Fazendo um breve histórico da ferrovia no âmbito da URSAV, seu início deu-se através do Decreto nº 1.614, de 09/06/1855 que criou a "Bahia and S. Francisco Railway" (em 1911, concedida à "Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien"- CCFEB), empresa construtora do trecho ferroviário Salvador a Alagoinhas. Em 28/06/1860 abriu-se o tráfego de Calçada até Paripe (Salvador) e, mais tarde, em 13/02/1863, inaugurou-se o trecho até a cidade de Alagoinhas.

Posteriormente, em 1935, foi criada a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), formada pelas seguintes estradas de ferro: Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco; Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia; Estrada de Ferro Petrolina a Teresina; Estrada de Ferro Central da Bahia e a Estrada de Ferro Santo Amaro.

Por força da Lei nº 3.115, 16/03/1957, a VFFLB, com todos os seus bens, foi incorporada ao patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A., à qual posteriormente foram encampadas a Estrada de Ferro de Ilhéus e a Estrada de Ferro de Nazaré.

Em 1969, a RFFSA criou quatro Sistemas Regionais, para fins de administração e controle do transporte ferroviário, sendo a malha ferroviária do nordeste sob a subordinação do Sistema Regional Nordeste, com sede em Recife. Em 1976, foram criadas Superintendências Regionais da



RFFSA em âmbito Nacional e, em 1979, desmembrada da Superintendência Regional Recife-SR1, foi criada a Superintendência Regional Salvador-SR7, com extensão de, aproximadamente, 2.000 Km de malha ferroviária ativa (Transportes de Cargas e de Passageiros) e 1.200 Km de linhas desativadas/erradicadas.

Em meados da década de 1980, a RFFSA passou a transportar somente cargas e, desmembrada, a CBTU (Companhia de Brasileira de Trens Urbanos) passou a operar o transporte de passageiros.

Em 1996, sob a denominação de "Malha Centro-Leste", a SR.7, bem como as Superintendências Regionais de Belo Horizonte e Campos foram desestatizadas, passando a concessão da operação do transporte de cargas para a "Ferrovia Centro-Atlântica S/A".

Dando continuidade ao controle dos bens e ações judiciais oriundos da RFFSA no âmbito da SR7, em 1996, foi implantado o Escritório Regional Salvador da

RFFSA-ERSAV e, posteriormente, com a extinção da RFFSA em 2007 através da Lei nº 11.483/2007, os procedimentos de Inventário dos bens e documentação passaram à Unidade Regional Salvador da Inventariança da extinta RFFSA-URSAV.

Relativamente às atividades de Inventário desenvolvidas na URSAV deve-se destacar, dentre outras, a transferência integral às AGU's Regionais (BA, SE, PE, MG) de 7.236 dossiês de ações judiciais inativas e de 1.787 dossiês de processos judiciais ativos, bem como os trabalhos concluídos do Inventário de bens oriundos da extinta RFFSA na URSAV: imóveis/móveis operacionais, imóveis não-operacionais, Móveis/Utensílios e Históricos.

A URSAV dispõe ainda de um acervo documental importante abrangendo, dentre outras, as áreas de recursos humanos e de patrimônio, atualmente em fase de reorganização. Estão lotados na Unidade cinco servidores responsáveis pela execução dos trabalhos.

Expediente

Inventariante: Manoel Geraldo Costa

Comissão de Edição: Flávio Rabello, Carlos Van Junior, Marco Henrique de Araújo, Maria das Flores de Jesus Ferreira, Luís Miguel de Lima P. Pereira Gil, Marluce Prado Lima, Claudiney Oliveira da Silva e João Dias.