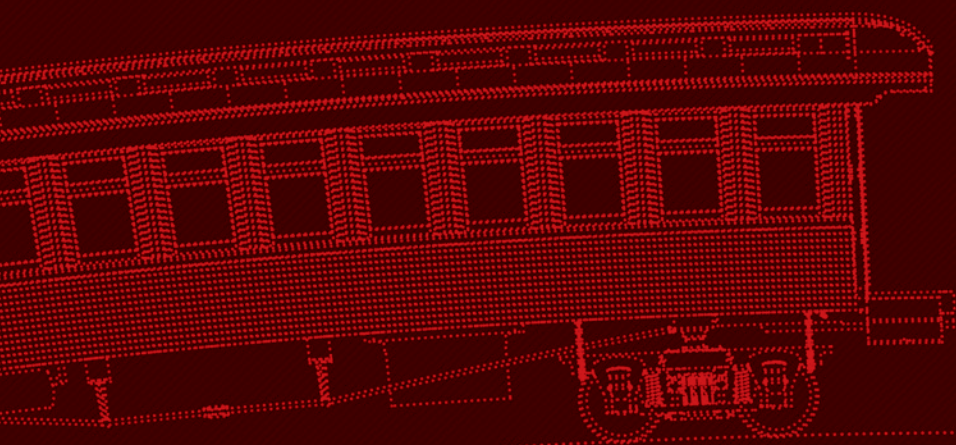
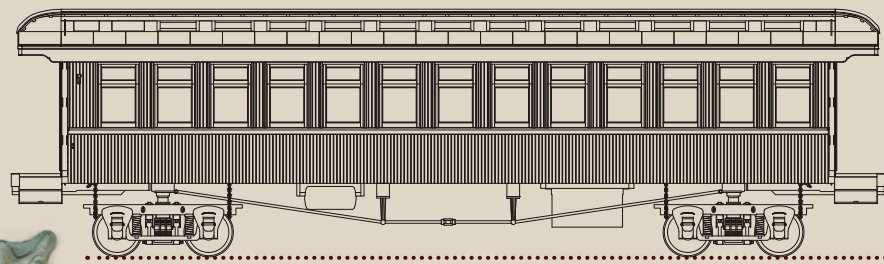
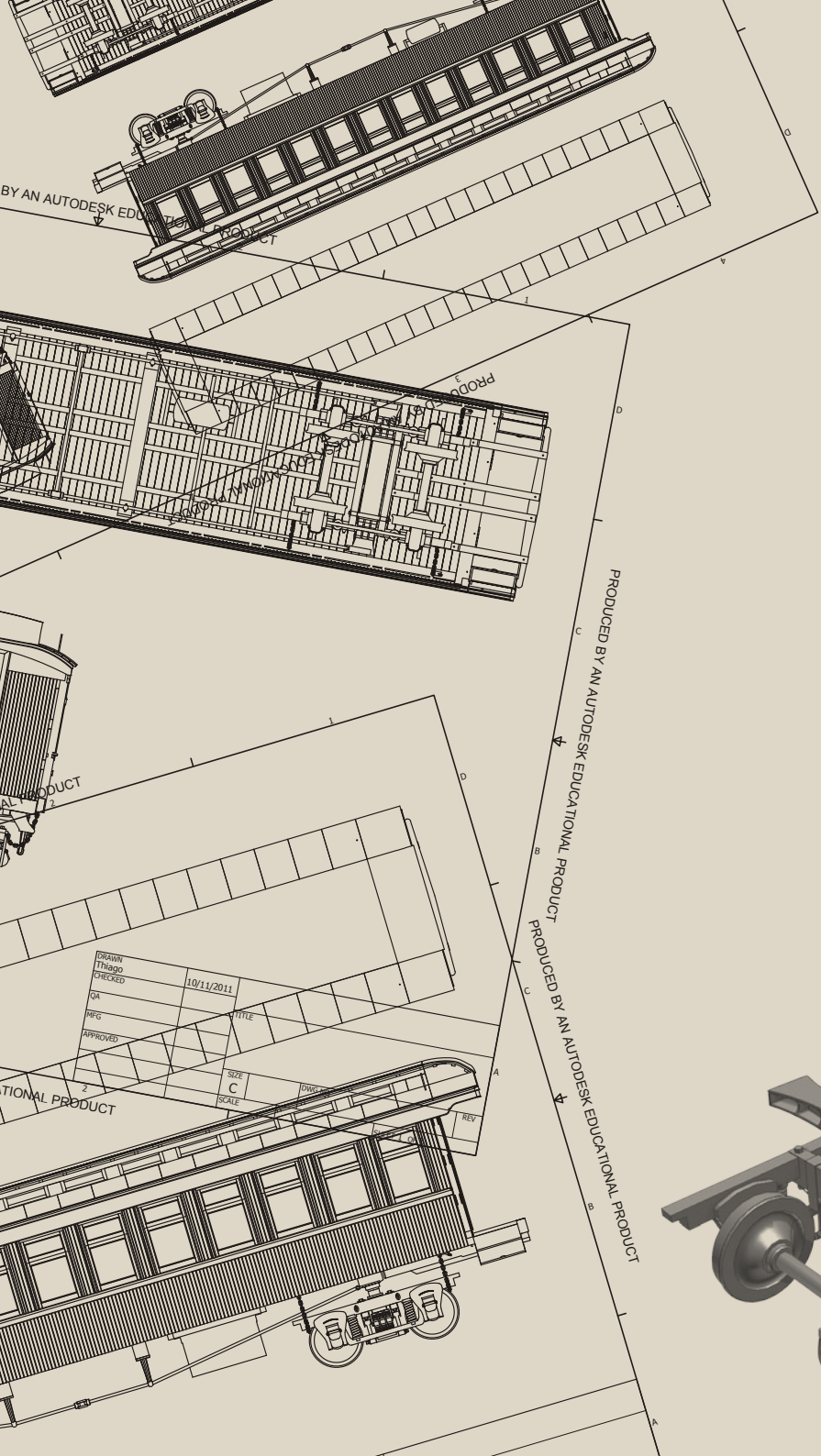


**RESTAURO
DOS CARROS
FERROVIÁRIOS
DE PASSAGEIROS**



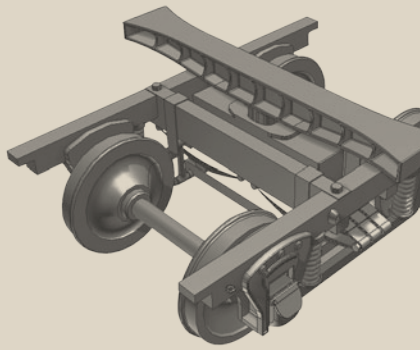
MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA



APRESENTAÇÃO

O Museu Histórico de Londrina apresenta aos visitantes, dois carros ferroviários, recentemente restaurados, estacionados sobre trilhos ao longo da plataforma do Museu. Os carros pertenceram à Rede de Viação Paraná–Santa Catarina (RVPSC) e, em 1998, foram cedidos pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA) à Universidade Estadual de Londrina (UEL). Esses carros circulavam na região norte do Paraná.

A deterioração provocada pela ação do tempo exigiu a restauração iniciada em 2010 sob o patrocínio do Programa Municipal de Incentivo à Cultura (PROMIC) ao projeto apresentado pela Associação de Amigos do Museu Histórico de Londrina (ASAM). O projeto contou com apoios muito importantes para a realização do restauro, mas também para a pesquisa e o ensino sobre Londrina e o norte do Paraná.



“[...] o primeiro trem chegou a Londrina em 1935. Chegou em Jataí em 1932, quando construíram a ponte também enorme... a ponte lá foi construída pela Companhia Rangel Christoffel, de São Paul debaixo do contrato que a Companhia tinha com a Mac Donald, de Londres, que foi a construtora que construiu a estrada de ferro São Paulo – Paraná desde Cambará até Jataizinho. Depois, de Jataizinho para frente, a linha foi construída pela própria Companhia Ferroviária São Paulo – Paraná, debaixo da direção do engenheiro Dr. Wallace Morton, que era superintendente, e Dr. James Adamson, engenheiro fiscal.”

GEORGE CRAIG SMITH - funcionário da CTNP



"[...] de Ourinhos a Londrina, quando eu vim já tinha ponte, vinha a Maria Fumaça direto pra cá, porque de primeiro, tinha parada do outro lado do Tibagi, [...]. Mas a ponte foi feita muito ligeiro [...] pagava, de Ourinhos até aqui, quatorze mil réis por uma passagem."

GEORGE FREITAS COUTINHO - jornalista

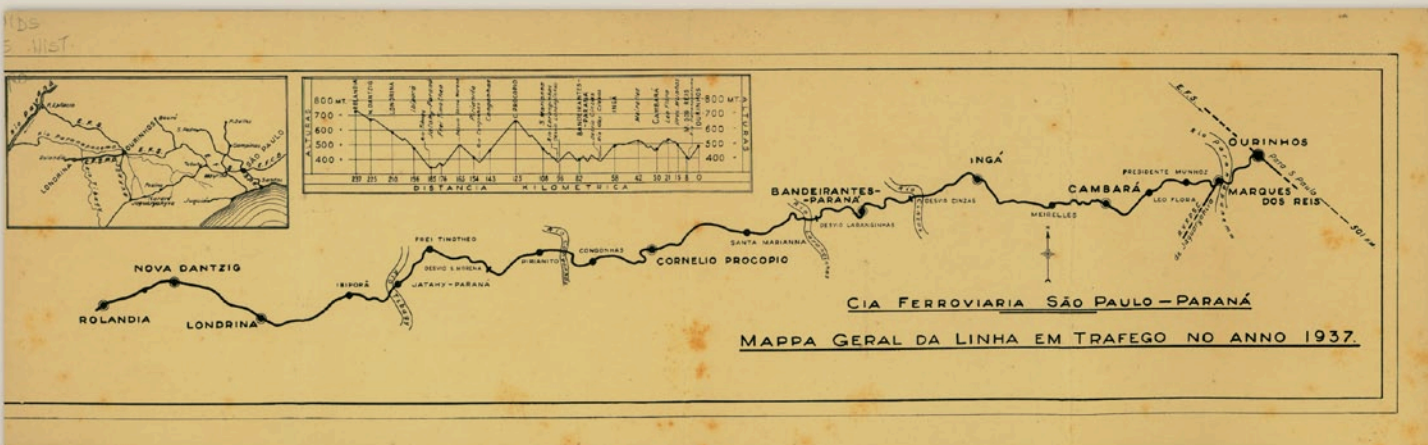
A CHEGADA DOS TRILHOS NA CIDADE IIIIIIIIII

O sucesso do empreendimento colonizador na origem de Londrina e o desenvolvimento da cidade e do norte do Paraná não podem ser dissociados da ferrovia. Milhares de pessoas, ao longo dos anos 30 e seguintes, aqui desembarcaram em busca de uma vida melhor. A leste, o escoamento da produção cafeeira em direção ao Porto de Santos foi o motivo maior da instalação da ferrovia.

Em 1928, a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) adquiriu o trecho de 30 Km entre Ourinhos e Cambará e continuou os trabalhos de construção da ferrovia São Paulo – Paraná (SPP). Somente em 1935, após a construção da ponte sobre o Rio Tibagi, o primeiro trem de passageiros inaugurou a Estação Ferroviária de Londrina. Com o crescimento da cidade, 10 anos após, foi necessária a construção de um novo prédio para a Estação, inaugurado em julho de 1950. O trem de passageiros deixou de circular na região em 1981.

OS CARROS FERROVIÁRIOS IIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIIII

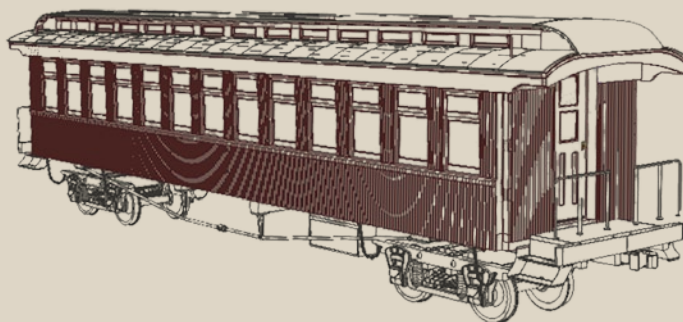
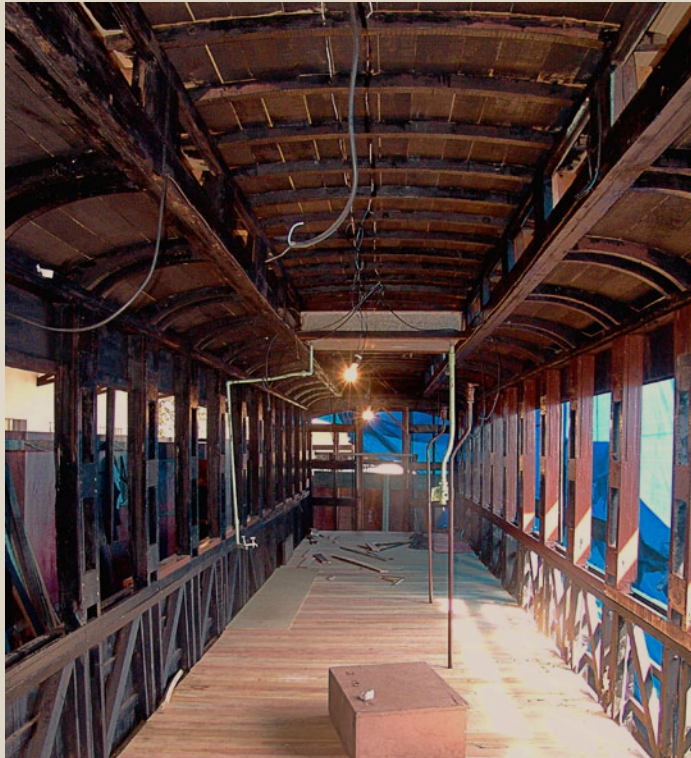
Os carros ferroviários apresentados na plataforma do Museu Histórico, agora restaurados, constituem peças raras do acervo memorial de Londrina e do norte do Paraná. Trata-se de um carro de passageiros de uso misto, com duas "classes" dividido ao meio o seu espaço ("primeira classe" com bancos estofados e "segunda classe" reconhecida pelos bancos de madeira). A segunda unidade, um "carro-pagador" da RVPSC, com escritório, cozinha e dormitório, incluindo em seu interior: toalete, cofre, escrivaninhas, arquivos, guichê de pagamentos dos salários de funcionários, fogão. Mensalmente esse carro fazia o trajeto Maringá-Curitiba transportando quatro ou cinco funcionários que realizavam o pagamento dos trabalhadores da RVPSC.





“[...] A estrada de ferro São Paulo–Paraná usava dois vagãozinhos, um de bagagem, onde ficava o chefe do trem e o de correio com o estafeta. Era lacrado e tinha uma porta de comunicação na janela. O estafeta viajava pregado na máquina. Muitas vezes o trem parava porque acabava a lenha e a gente descia pra catar lenha.”

JOAQUIM DIOGO DA SILVA (Seu Nenê) – estafeta



O PROGRAMA DE PESQUISA

O Programa Memória Ferroviária de Londrina dedica-se à preservação dos carros de passageiros em exposição apoiado em quatro projetos:

Projeto PROMIC “Memória Ferroviária de Londrina: Recuperação dos Carros Ferroviários da RVPC”, do Museu Histórico de Londrina;

Projeto de Extensão “A construção da Memória e a Preservação do Patrimônio Cultural em Londrina: Reflexão e Estratégias para Dinamização da Educação Patrimonial”, do Museu Histórico de Londrina, realizado com o apoio do PROEXT 2010 – MEC/SESu;

Projeto de pesquisa em ensino “Detalhamento Técnico da Recuperação dos Carros Ferroviários do Museu Histórico da Cidade de Londrina”, do Departamento de Arquitetura da Universidade Estadual de Londrina;

Projeto de extensão UNE Design “Integração da Universidade com Setores Empresariais”, da UNOPAR – Universidade Norte do Paraná de Ensino.

A intervenção consistiu na desmontagem, higienização e fabricação de peças móveis e metálicas e de madeira; revisão de chassi, estrutura, do engate e chaparia, barra de acoplamento; restauro e confecção – segundo características originais – de portas, janelas, alçapão, pegamãos e bancos. Acabamentos, incluindo pintura e vernizes, manufatura e recuperação de acessórios; substituição da instalação elétrica; pintura e instalação de letreiros de identificação.

Para que a intervenção gerasse os efeitos esperados foram produzidas plantas gráficas e desenhos técnicos, organizadas em banco de dados no Museu Histórico; coletadas entrevistas junto a antigos moradores e ex-ferroviários; projetado papertoy e outras atividades para visitas monitoradas/oficinas oferecidas a professores e alunos do ensino básico.

“[...] quando o compositor tocava o sino [...]. Ele dava uma badalada, o trem apitava e saía, era automático. Tinha também o Inspetor de trem, ele descia do trem, olhava para os lados e apitava. Isto acontecia mais nas estações pequenas, aqui em Londrina era mais o sino, [...] todo mundo escutava o sino e aí: olha! o maquinista vai partir!”

ROGÉRIO SILVA - ferroviário

RESTAURO DO CARRO FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

MATERIAIS APLICADOS

Estrutura e revestimentos em madeira de lei (imbuia, pinho araucária, cedro, peroba-rosa).

CARROCERIA

Parte estrutural, laterais e cobertura confeccionadas em imbuia, sendo o revestimento externo em pinho araucária. Imunização por via líquida, impermeabilização da madeira com aplicação de esmalte sintético industrial. Em seguida, foram aplicados os revestimentos de madeira externos e internos. E executada a substituição da fiação elétrica e o reparo e substituição de escadarias

REVESTIMENTO INTERNO

Durante a restauração, constatou-se revestimento interno em forro do tipo paulista de pinho araucária com diversas camadas de acabamento com as seguintes características:

- madeira natural com acabamento em verniz da época;
- tinta esmalte sintético comum cor verde nilo e teto na cor branca;
- sanitários em madeira de cedro;
- laterais de fixação dos bancos em madeira de imbuia e pinho araucária;
- assoalho (piso e estrutura) em madeira de peroba-rosa.

Nesta restauração o acabamento do forro e as paredes dos sanitários da primeira e segunda classe foram confeccionados em madeira de cedro e as paredes, abaixo das janelas onde são fixados os bancos, em madeira de pinho araucária, com acabamento em verniz natural.



REVESTIMENTO EXTERNO

Originalmente em imbuia e outras madeiras menos nobres, diagnosticado com alto grau de deterioração pela exposição à chuva e ao sol. O revestimento foi substituído por madeira de cedro e pinho araucária, aplicados nas duas vistas frontais e em uma das vistas laterais. Foram reconstituídas as pingadeiras externas, guarnições, portas, janelas e esquadrias das entradas de ar da capota. No teto, foram aplicadas chapas metálicas galvanizadas com acabamento natural. Foi executada a pintura e instalação de letreiros de identificação.



“Tinha o pessoal da via permanente que fazia a manutenção. Eles faziam a vistoria e aí estava com dormente podre, eles faziam um corte e marcavam com x e arrancavam fora [...] e outra turma vinha e trocava.”

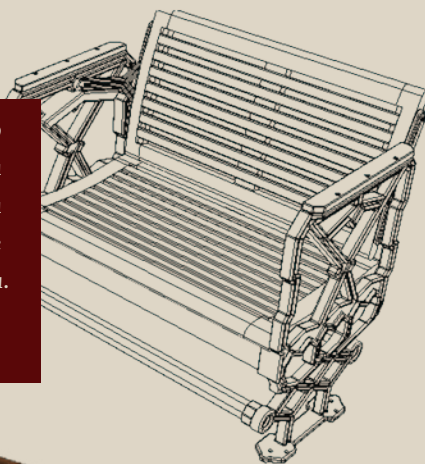
LUIZ ORLANDO GONÇALVES DOS SANTOS - ferroviário

“Num trem de carga, depende o trem que vai ser criado, aqui na São Paulo–Paraná, organizava o trem Theodoro Cooper que transportava 12 vagões com determinado número de tonelagem [...], a estrada foi construída exatamente para este tipo de trem, o traçado dela o sistema de curvas, a grade, a inclinação de rampa foi pensado nesse perfil de trem. O perfil do trem é determinante para a construção da ferrovia [...].”

JAIRO DINIZ - ferroviário

“Vimos de Terra Roxa (SP) que tinha características semelhantes ao Norte do Paraná, com cultivo de café. Lá a gente tomava um trezinho pequeno, parecia de brinquedo, que chegava até [Ibitiúva]. Lá se tomava um trem maior que ia até São Paulo, onde se fazia baldeação. Pousava-se na capital e no dia seguinte tomava-se o trem da Estrada de Ferro São Paulo–Paraná em direção a Londrina. Levava [a viagem] mais de 20 horas! Sem conforto.”

AMÉLIA TOZZETTI NOGUEIRA – escritora



[...] o fluxo de passageiros era grande. Neste período chegávamos a vender 300 passagens/dia para São Paulo – cada vagão levava em média 70 passageiros – de cinco a quatro vagões de passageiros saíam de Londrina – com vagões leitos e de passageiros.”

JOAQUIM DIOGO DA SILVA (SEU NENÉ) – estafeta

FICHA TÉCNICA

A dinâmica do projeto de restauro dos carros ferroviários caracterizou-se pela participação do corpo técnico do Museu Histórico de Londrina em colaboração com uma equipe multidisciplinar de docentes e alunos de três instituições de ensino superior, gerando produção acadêmica e favorecendo a formação de profissionais nas áreas de arquitetura, design gráfico e industrial, e história.

O projeto foi desenvolvido com recursos do Programa de Incentivo à Cultura (PROMIC) da Secretaria Municipal de Cultura de Londrina, por meio da Associação dos Amigos do Museu (ASAM), Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, além do apoio logístico da Prefeitura do Campus da Universidade Estadual de Londrina.

REITORA DA UEL

Prof.ª Dr.ª Nádina Aparecida Moreno

VICE-REITORA DA UEL

Prof.ª Dr.ª Berenice Quinzani Jordão

PREFEITO DO CAMPUS DA UEL

Teodosio Antonio da Silva

DIRETORA DO MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA

Prof.ª Dr.ª Regina Célia Alegro

MUSEOLOGIA

Gina Esther Issberner

ASSESSORIA TÉCNICA/MHL

Christian Steagall–Condé

AÇÃO EDUCATIVA

Regina Célia Alegro

TEXTO

Gina Esther Issberner
Amilton Batista Cardoso

ENTREVISTAS

Acervo do Museu Histórico de Londrina

REVISÃO DE TEXTOS

Disque–Gramática (UEL)

FOTOGRAFIA

Rui Antonio Frias Cabral

PESQUISA

Amauri Ramos da Silva
Áurea Keiko Yamane
Célia Rodrigues de Oliveira
Gina Esther Issberner
Rosângela Ricieri Haddad
Ruth Hiromi Shigaki Ueda

COMUNICAÇÃO

Bárbara Daher Belinati

APOIO TÉCNICO-ADMINISTRATIVO

César Augusto de Poli
Ivo Augusto Assumpção Siqueira

APOIO OPERACIONAL

Ailton Alves Marcelino
Alcides Alves Pereira
Alex Pereira
Diva Barbosa da Silva
Domilso Batista
Elias Alves Pereira
Geraldo Oliveira Silva
Neiva Lemes Albrecht Batista
Norman Alves Motta
Odari Almeida
Vanessa Andreia Borela Ferreira

PRESIDENTE DA ASAM

Maria Lopes Kireeff

COORDENAÇÃO DOS SERVIÇOS DE RESTAURO

Amilton Batista Cardoso

DOCENTES

Prof.º Esp. Bernardo S. H. de Faria (UNOPAR)
Prof.º Ms. Ivanoe De Cunto (UEL)
Prof.º Ms. Marcos Bernardo de Lima (UNOPAR)

PROJETISTA DESIGN DE PRODUTO

Amilton Batista Cardoso

DESIGN GRÁFICO

Prof.º Esp. Bernardo S. H. de Faria (UNOPAR)
Amanda Terciotti
Camille Daher
Danieli Miliozzi Gisele da Silva
Oliveira
Rafael Alvino

DESIGN DE PRODUTO

Prof.º Ms. Marcos Bernardo de Lima (UNOPAR/ UNIFIL)
Bruno Lopes
Bruno Queiroz Silva
Cláudio Bento Júnior
Diego Maia Córrea
Géssica Nardello
Igor do Nascimento Brandão
Marcelo da Silva Arade
Tiago Augusto Pagliari
Tiago de Medeiros

ESTAGIÁRIOS

Amanda Camargo Rocha
Aryane Kovacs Fernandes
Gisele da Silva Oliveira
Jackeline Bergamo Xavier
Juliana Souza Belasqui
Priscila Rosalem P. de Almeida
Taiane Vanessa da Silva
Tamiris Helena Doratiotto Baldo
Vagner Henrique Ferraz
Vanessa Caroline Mauro
Vanessa Cristina Lino da Silva

ELETRICISTA

Luiz Pereira da Palma

CARPINTARIA

Fernando José de Souza
Milton Braz de Góes
Oscar Espírito Santo Marcondes
Oséias Laudeano de França
Robson Roberto Nascimento

LUSTRAÇÃO/PINTURA

Amilton Batista Cardoso
Claudio Eduardo Molena
Dirceu Alves Teixeira
Paulo Cesar Leme
Rubens Torres
Valmir Marques

MARCENARIA

Amilton Batista Cardoso
Carlos Roberto dos Santos
Edson de Souza
João Cianca
José Braz
Vaiton Zamuner
Welinton Henrique Martielo

AGRADECIMENTOS

À comunidade londrinense, em particular aos entrevistados, à Prof.ª Dr.ª Angelita Marques Visalli e Amilton Batista Cardoso, à Prefeitura do Campus da UEL, aos seus departamentos e servidores.

ORGANIZAÇÃO



MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA
Rua Benjamim Constant, 900
Centro Cep 86010-350
Londrina-PR
Fone (43) 3323-0082
Fax (43) 3324-4641
museu@uel.br

REALIZAÇÃO



PATROCÍNIO



Programa Municipal de Incentivo à Cultura

APOIO



COMPANHIA MELHORAMENTOS
NORTE DO PARANÁ



Universidade
Estadual de Londrina

