



 Editorial

Neste mês de agosto de 2015 o ABPF Boletim reporta as comemorações do 38º aniversário da ABPF, que foi celebrado na Viação Férrea Campinas-Jaguariúna. Publicamos também as realizações recentes da ABPF e suas Regionais e a segunda parte de um interessante artigo sobre uma viagem de trem de quatro dias pelos Andes equatorianos realizada pelo associado Guillermo Schwarzbach. Lembramos que toda colaboração (artigos, fotos etc...) ao ABPF Boletim é bem vinda e deve ser

encaminhada para o e-mail:
paz.lourenco@gmail.com.

Destaques deste mês

- 38º aniversário da ABPF
- Noticiário das Regionais

Artigo

- Uma viagem de trem nos Andes equatorianos (2ª. parte)

 Noticiário da Nacional

A comemoração do 38º aniversário da ABPF ocorreu no dia cinco de setembro na Viação Férrea Campinas-Jaguariúna (ABPF-Campinas). Ela contou com um trem especial comemorativo tracionado pela recém-restaurada locomotiva Alco RSD-8 número 905. Durante a viagem deste trem especial de inauguração, os passageiros tiveram a oportunidade de degustar o famoso Filé Arcesp, prato que era tradicionalmente servido nos carros restaurantes da Cia. Paulista.

A cerimônia e o trem especial contaram com a presença de Dr. Mario Dirani (Diretor de Infraestrutura Ferroviária do DNIT) e sua esposa Sra. Zaira Dirani, o Sr. Naotaka Chinen (Chefe do escritório do DNIT no estado de São Paulo), Jorge Luiz Sanches (Diretor Presidente da ABPF), demais diretores da ABPF, vários colaboradores, associados. Também registramos a presença de representantes das empresas MWL, Prisma 21, RUMO, MJL, dentre outras. A SBF-Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo fez-se presente com os associados Alberto H Del Bianco (Presidente), Rafael Massini, Rubens Ueda e Nilson Rodrigues.

A comemoração deste aniversário da ABPF foi possível graças aos esforços e engajamento de vários associados e colaboradores. Assim, agradecemos a Cristiano Bueno, sua esposa Elaine Bueno e Bruno Dias Vicente Scagliusi que trabalharam firme na cozinha do carro administração; à toda equipe de ferromoças: Virgínia Tavares, Claudineia Panssani Gazetta, Daiane Kowaleski Miranda, Luciana Macari, Marcos Carvalho e ao Denis Esteves, que esteve como chefe de trem uniformizado como na época dos trens de passageiros.

ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015



Acima: Trem especial em Anhumas. Note a RSD-8 ao lado da pioneira 215, a primeira locomotiva restaurada pela ABPF.

Abaixo: Trem especial de aniversário seguindo para Jaguariúna. Fotos: Vanderlei Zago.



ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015



*Trem especial seguindo para Jaguariúna.
Fotos: Vanderlei Zago.*



ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015



*Vistas da composição especial durante a viagem para Jaguariúna.
Fotos: Vanderlei Zago.*



ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015



*Acima: Retorno da composição para Anhumas.
Abaixo: Locomotiva RSD-8 905 posa para fotos em Pedro Américo.
Fotos: Vanderlei Zago.*





Dr. Mário Dirani e esposa na cabine da recém restaurada locomotiva Alco RSD-8.

Também mencionamos o maquinista Sr. Leonel Gonçalves Martins e seu auxiliar Mauricio Carlos Alves (bimbim); e por fim fica aqui também registrada a nossa gratidão a todos os demais associados e colaboradores que ajudaram na mecânica, limpeza, pintura e organização deste trem especial.



Regional Campinas: Alco RSD-8 recebe pintura nova

Nas oficinas de locomotivas, a equipe trabalhou na montagem e recuperação da válvula do regulador da 505. Ela foi instalada para realização do teste hidrostático, que foi efetuado pelo eng. James Ilg da ABPF-SC. Os resultados indicaram a necessidade de substituir alguns estais, bem como uma parte da chapa do lado interno da fornalha. Em seguida, confeccionaremos novos êmbolos dos slides para esta locomotiva. A locomotiva a vapor número 9 passou por manutenção nos feixes de mola e recebeu outros pequenos ajustes. Deci-

ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015



Acima: Locomotiva Alco RSD-8 sendo raspada para receber nova pintura. Este trabalho revelou a antiga pintura e as inscrições da Cia. Paulista.

Abaixo: Locomotiva RSD-8 recebendo a pintura de fundo.

Fotos: Vanderlei Zago.



ABPF Boletim

Ano XIII n° 150 – Agosto de 2015



Acima: Trabalhos na via permanente da VFCJ.



*À esquerda: Hélio Gazetta Filho recebendo doação de “sargentos” do Sr. Silvio Silva.
À direita: Sr. Tasso Campos doando uma buzina a ar comprimido da CPEF.*

dimos confeccionar novos feixes de mola para ela. Um dos autos de linha também passou por manutenção devido a uma avaria no diferencial. Nossa equipe em Carlos Gomes sanou este problema e o auto já retornou ao tráfego.

A locomotiva Alco RSD-8 ficou o mês todo nas oficinas recebendo nova pintura no padrão fase II da Cia. Paulista, que foi efetuada pintor e restaurador Marcelo Silva. O Sr. Leonel Gonçalves Martins (que foi líder da seção elétrica na ferrovia até a época da Ferroban) trabalhou por vários meses na recuperação desta locomotiva, o que permitiu sua inauguração a tempo das comemorações do aniversário da ABPF.

A equipe de via permanente trabalhou na troca de dormentes e reposição de fixações em vários trechos. Adicionalmente, efetuou-se alinhamento e nivelamento em trechos dos km 22 e km 25.

Prossegue em bom ritmo e próxima do término a troca das telhas da Estação Anhumas. Resta somente a parte do saguão, cujo telhado é mais alto e possui várias águas-furtadas (encontro de duas águas de ângulos diferentes) que demandam mais trabalho devido a quantidade de recortes.

Recebemos uma importante doação do Sr. Silvio Silva. Trata-se de sete “sargentos”, que são as travas utilizadas nos aparelhos de mudança de via (AMV). Estas travas proporcionarão mais segurança nas entradas dos AMVs, evitando que alguém reverta a chave ou que a chave fique frouxa e com a agulha fora de posição, pois ambos os casos podem causar descarrilamentos. O Sr. Homero Penteado doou uma belíssima cúpula azul de luminária, que foi usada no CTC da Estrada de Ferro Sorocabana na Barra Funda até o ano de 1971. E recebemos do amigo e colaborador Sr. Tasso Campos a doação de uma bela buzina a ar comprimido da CPEF, e que em breve será testada na locomotiva Alco. Seguem nossos agradecimentos especiais ao Sr. Silvio Silva, ao Sr. Homero Penteado e ao Sr. Tasso Campos por estas importantes doações.



Cúpula de luminária doada pelo Sr. Homero Penteado.

Finalizando, agradecemos a dedicada participação dos associados Antônio Edson Laurindo dos Santos, que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias e serviços na marcenaria, Cristiano Belarmino nos serviços de instalação

elétrica nos carros e fabricação de regulador de voltagens e seu pai Sr. Isaldo Belarmino, que nos ajuda em usinagem de peças, Sr. João Sigrist, que nos ajuda na manutenção das locomotivas diesel, na geração de luz dos carros de passageiros e na liderança nos serviços de recuperação de vários equipamentos. A empresa MOMBRÁS, de Piracicaba-SP, que sempre colaborou na doação de lã de rocha e refratários, Maurício Alves (Bim Bim), nos serviços das oficinas de carros e na locomotiva diesel, Norberto e Rodrigo Tomassoni também nos serviços na locomotiva diesel, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos, que está participando dos projetos de reativação da Litorina 5002, Francisco Carlos Bianchi, na fundição de peças, Sr. Albert Blum, assessor da diretoria da VFCJ e nosso elo com a MRS, a empresa Acrílicos Marcon, através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, e a empresa GT Locação de Munck Ltda., que sempre colabora no carregamento e transporte de material, a empresa PRISMA 21 de nosso associado e amigo Leslie Mac Fadden, que sempre nos ajudou em doação de acessórios e serviços para locomotivas, Mauricio Polly, na assessoria dos serviços de informática, e o agradecimento especial para o Jorge Ciawlowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, Daiane Kowaleski e Rodrigo Cunha, que tem nos ajudado nas oficinas. Agradecimento especial também para o amigo de Piracicaba, Sr. André Louwart, engenheiro agrônomo que em muito tem colaborado conosco na capina química da via permanente, o Sr. Evandro Zonzine na recuperação do auto de linha, o colaborador Ronald (Borroso) e seu irmão Rodrigo Fernando também nos serviços de adaptação e apoio nos serviços externos para as locomotivas e do arquiteto Denis W. Esteves, ajudando a elaborar os projetos de restauração, o apoio de sempre do associado e amigo Dr. Sérgio Túlio Prado, que na época patrocinou a reforma da locomotiva 604 através da NEC do Brasil. Por fim agradecemos a todos os outros que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br. (por Hélio Gazetta Filho – ABPF).

Regional Santa Catarina: Segue restauração de carro da VFRGS

A regional de Santa Catarina opera três trens distintos no estado. Na sede em Rio Negrinho-SC realiza-se mensalmente o Trem da Serra do Mar num trecho de Mata Atlântica entre Rio Negrinho e São Bento do Sul-SC. O segundo, Trem das Termas, corre semanalmente aos sábados em Piratuba-SC, cidade turística por sua fonte de águas termais e histórica por causa da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. O terceiro é o Trem da Estrada de Ferro Santa Catarina na cidade de Apiúna-SC organizado pelo Núcleo do Vale do Itajaí que resgata a memória da única ferrovia do Brasil com tecnologia alemã.

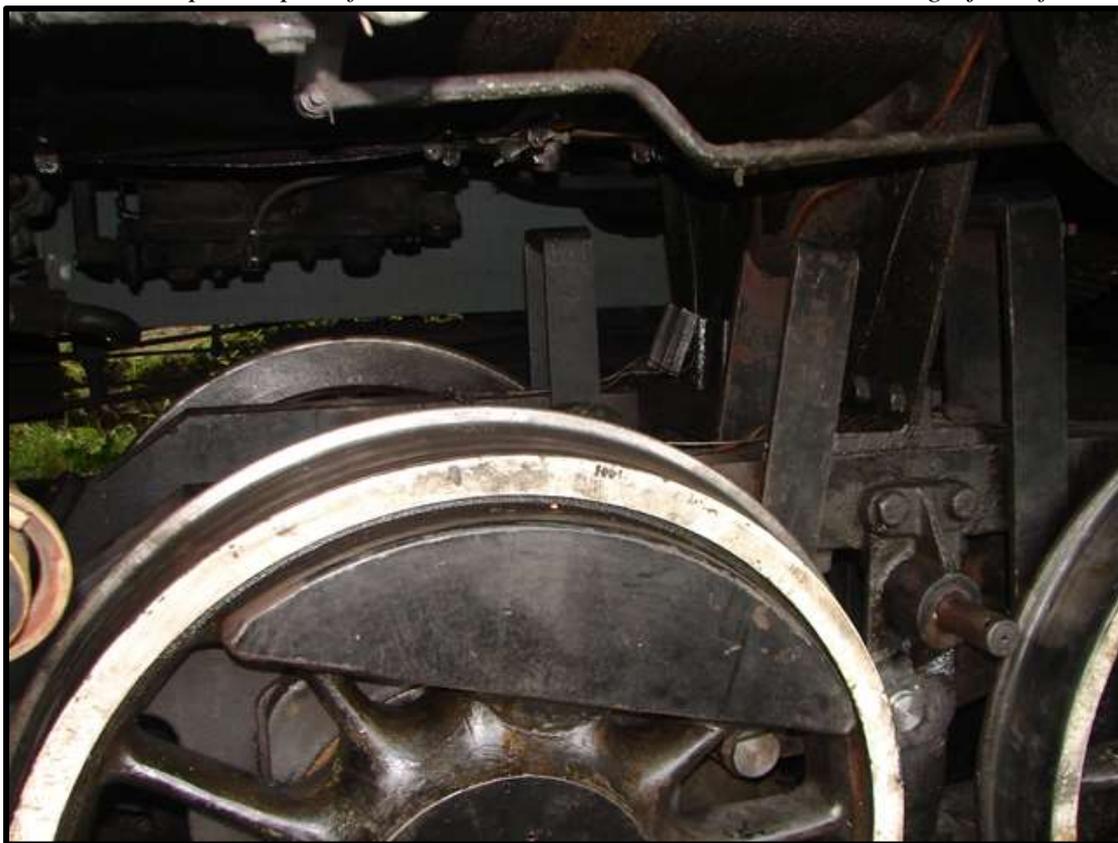
Nosso passeio em Rio Negrinho ocorreu no dia 15/08. Infelizmente, houve uma menor procura pelo público. De fato, a crise que nosso país vem atravessando já está afetando nossos passeios. Durante este passeio houve um grande congestionamento com os trens de carga da ALL/Rumo no trecho da serra. Atrasando o retorno do passeio, pois tivemos que aguardar no pátio de Rio Natal por duas horas até a liberação da linha. Isto não acontecia há muito tempo, sendo que a manobra para o retorno era sempre muito rápida. Devido ao atraso, pudemos tirar várias fotos de ângulos diferentes com a paisagem do Morro da Igreja ao fundo. Essas fotos já estão sendo usadas para divulgação do passeio.

ABPF Boletim

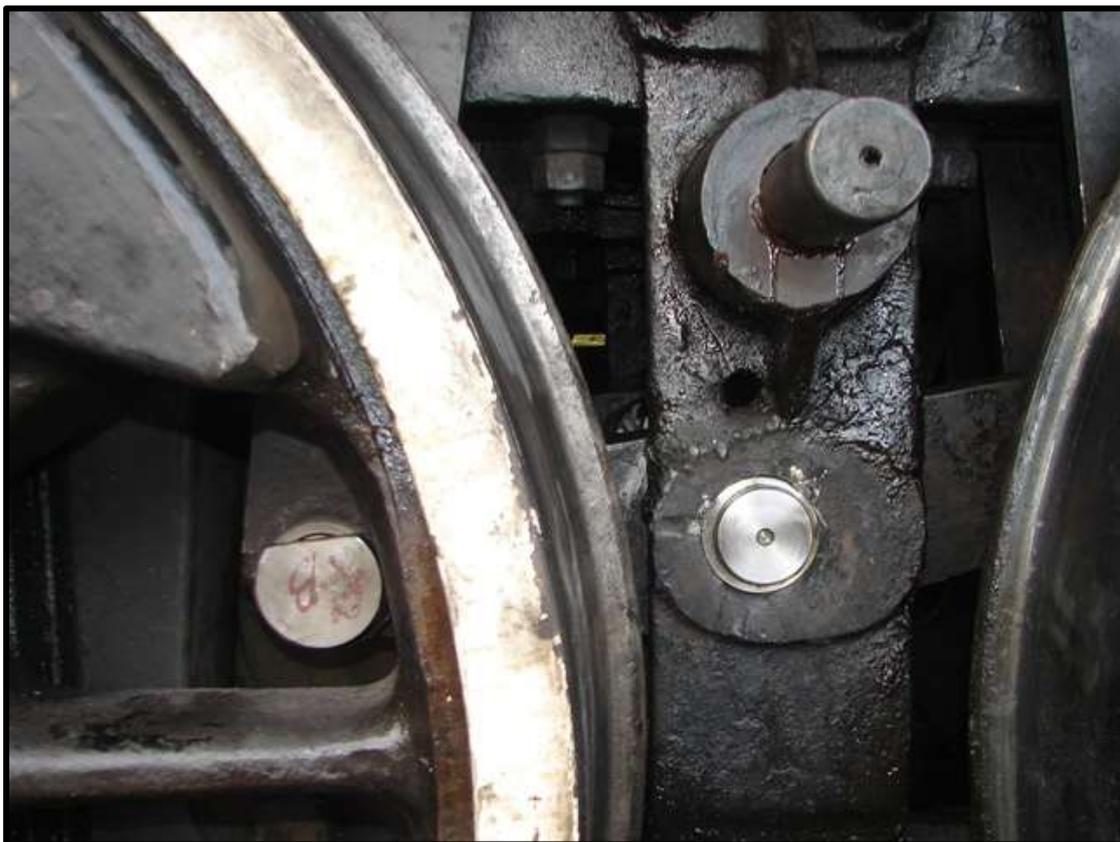
Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015



Iuri e Marlon posam para foto em um belo dia de sol com o Morro da Igreja de fundo.



Manutenção na suspensão da locomotiva Mikado nº 760.



Troca dos pinos nas balanças da suspensão da locomotiva nº 760.



Carro dormitório com pintura concluída.



Detalhes da restauração da chaparia do carro de aço da VFRGS.



Lateral do carro passageiro da VFRGS com boa parte da tinta antiga removida.



Muitas partes estruturais do carro da VFRGS terão que ser trocadas.



Vagão FNB que está sendo preparado para depósito da marcenaria.



Vagão FNB transformado em depósito de peças para auto de linha.



Um dos vagões FNB sendo transportado para Apiúna-SC.



Auto de linha cedido pelo DNIT que foi transferido de Apiúna-SC para Rio Negrinho-SC.

Nas oficinas trabalhamos na manutenção da suspensão da locomotiva Mikado nº 760 que no último passeio apresentou problemas. O conjunto das molas sobre a quarta roda motriz foi desmontada, o pino que havia quebrado foi substituído por um novo. Aproveitou-se para fazer a substituição dos demais pinos, que agora contam com sistema de lubrificação mais eficaz para aumentar sua vida útil. As molas foram desmontadas e lubrificadas.

Com relação aos carros, neste mês realizamos a pintura de nosso carro dormitório, pois tivemos uma desagradável pichação no mesmo. Já a reforma do novo carro de passageiros que fará parte da composição do Trem das Termas prossegue em bom ritmo, apesar de ser um trabalho lento, pois há algumas partes muito deterioradas. Realizamos a troca de componentes estruturais, retirou-se boa parte da pintura antiga e estamos cortando partes da chaparia condenadas pela ferrugem.

Continua a organização das peças de reposição no vagão FNB. Este vagão que está sendo preparado para receber as peças de motores de auto de linha já conta com as prateleiras montadas. Agora, outro vagão FNB está sendo preparado com prateleiras para servir de depósito para marcenaria. Ali serão acomodadas portas, janelas, venezianas e as mais diversas peças de madeira dos carros e vagões. Neste mês enviamos para Núcleo do Vale do Itajaí três vagões FNB. No retorno do transporte recebemos um auto de linha cedido recentemente pelo DNIT.

Não podemos deixar de agradecer a nossa equipe da oficina, o soldador Darci, o torneiro Maicon, também a Renan Caique Maas e Iuri de Lima Vilela da Silva, engenheiros James e Marlon Ilg, aos que nos auxiliam nos dias do passeio Luan Vitor Veiga, Adriano Maros, Adriano e Ivan e as ferro moças Priscilla V. dos Santos e Jesica Vieira que nos ajudam

nos embarques e venda de bebidas e souvenirs, aos músicos que animam os passeios Sandro Cibriani e Thiago Spieker, ao Everaldo Pilz como guia dos passeios e Jesica Stiegler pelas fotos, também a equipe de cozinheiras de Rio Natal, em especial à Adriana que preparam o almoço típico e ao Trio Musical Edelweiss que anima o almoço em Rio Natal através de patrocínio da Prefeitura Municipal de São Bento do Sul.

Mais informações sobre o Trem da Serra do Mar com Gislaine, Natali ou Suiane pelos fones (47) 3644-7000 e (47) 9986-0600 ou pelo site www.abpfsc.com.br.

Em Piratuba os passeios ocorrem normalmente todos os sábados e durante a semana com no mínimo 50 pessoas. A equipe se concentra no atendimento ao público que visita a estação, bem como os passeios que são mais frequentes.



Nova cobertura para abrigar e secar a lenha utilizada no Trem das Termas.

Neste mês tivemos que deslocar uma equipe da sede para acertar uma roda motriz da locomotiva Ten Wheeler nº 311 que vinha apresentando certo aquecimento. Assim, Maicon e o Renan foram a Piratuba para resolver este problema, e também iniciaram um treinamento na prática de condução da locomotiva, pois num futuro próximo poderão substituir o maquinista no Trem das Termas.

Tivemos neste mês a construção de uma cobertura para abrigo de lenha, que muitas vezes acaba vindo verde. Sob um telhado, a lenha pode secar melhor e atingir o ponto para a queima na fornalha. Essa cobertura fica no fim do pátio de Piratuba ao lado da praça dos ferroviários.



Novos contratrilhos e cobertura da lenha no pátio de Piratuba-SC.



Novos contratrilhos nas três linhas do pátio de Piratuba.



Nova sinalização de placas de passagem de nível no trecho do Trem das Termas.

Já a equipe da via permanente deixou um pouco de lado os serviços na via e acertou a passagem de nível dentro do pátio, ao lado do abrigo de lenha. Foram instalados em três linhas os contratrilhos, além do nivelamento da linha quatro. Ainda no trecho foram colocadas placas antes de cada passagem de nível.

Queremos agradecer ao Ricardo Assunção que sempre nos auxilia junto a ALL/Rumo no fornecimento de dormentes e outros serviços, ao nosso maquinista Peterson e a equipe de via permanente sob comando o de Jeferson Dhein pelo esforço em sempre manter tudo funcionando.

Maiores informações sobre o Trem das Termas com Roberta, Marines ou Maridiane pelos fones (49) 3553-1121 e (49) 9121-7700.

Núcleo Regional do Vale do Itajaí: Recuperação do carro P03

O NuRVI inicia este relato das atividades de agosto com uma notícia que de forma nenhuma desejaríamos dar. No dia 16, após um dia de passeios, estando recolhida a composição à garagem adjunta ao pátio da Hidrelétrica Salto Pilão, um incêndio com causas desconhecidas destruiu por completo o carro P01 da composição. Não fosse a pronta ação de um vigilante da hidrelétrica e a rápida intervenção dos bombeiros da cidade de Ibirama-SC, toda a composição teria sido destruída, visto que o fogo ao ser contido, já havia se propagado ao carro P03 e ao tender da locomotiva. Neste dia 16, o trem fez seu último passeio com público às 15h, sendo recolhido à garagem por volta das 17h. A equipe de associados que trabalhou nesta tarde ainda permaneceu junto a composição até 18h30m, quando todos se

retiraram. Por volta de 19h50m o vigilante avistou o incêndio. Então a administração da hidrelétrica acionou-nos, solicitando o comparecimento da coordenadoria do NuRVI à garagem do trem, e relatando o ocorrido.

Perde a preservação ferroviária, e em especial o NuRVI, um precioso exemplar de carro da extinta EF São Paulo Paraná, uma perda irreparável e imperdoável. Se não bastasse, era o carro P01 o que mais comportava passageiros, com 70 lugares disponíveis, além de ser o único que estava equipado com sonorização interna. Todo o acervo de souvenirs, material de expediente e alguns móveis utilizados na recepção do embarque, que estavam guardados no seu interior, foram também irremediavelmente consumidos pelo fogo, sem falar na garagem do trem, cuja chaparia ficou toda retorcida, imprestável, na parte em que o incêndio foi mais forte, e que terá que ser reconstruída. O mais grave, porém, é a situação difícil em que havíamos ficado, pois era preciso manter os passeios do mês de setembro. Como já é do conhecimento, não temos carros passageiros sobressalentes em nosso acervo. Veio da ABPF-SC o primeiro alento, já no dia seguinte, cedendo-nos a título de empréstimo, um carro passageiro para que pudéssemos seguir normalmente com nossas atividades. Contamos também com o imediato apoio e solidariedade da administração da AHE Salto Pilão, que compreendeu a fatalidade ocorrida.

Os dias seguintes à lamentável ocorrência foram de muito trabalho para os associados e voluntários que se dedicam ao trem, pois era preciso retirar o que restou do carro P01, e iniciar com rapidez a restauração do carro P03 cuja cabeceira havia sido incendiada, destruindo parte do seu sanitário e do teto. No sábado dia 22, numerosa equipe de voluntários, solidários com o “Trem da EFSC” compareceram para fazer o rescaldo do P01, iniciando-se também o conserto do P03, para o que já havíamos conseguido madeira, doação da Madeireira Voss de Indaial-SC, destacando a atuação de seu proprietário, Osmar Voss, nosso parceiro já de longa data. Por outro lado, a Retitinho Transportes Indaial, através de seu proprietário Edgar Schroeder, cedeu-nos gratuitamente duas caçambas coletoras de entulhos para acondicionamento dos restos do P01. No outro sábado dia 29, mais uma enorme equipe de voluntários compareceu, voltando os trabalhos a se concentrar no carro P03, que recebeu nova cobertura de manta na parte atingida pelo fogo, iniciando-se também os reparos da parte interna da forração. Neste dia também, a Hidrelétrica Salto Pilão, num gesto de solidariedade, patrocinou o desmonte da parte do galpão da garagem atingida pelo fogo. Estamos portanto, otimistas, apesar de todos os percalços, de que no dia 13 de setembro o “Trem da EFSC” volte a operar com a costumeira galhardia que lhe é característica.

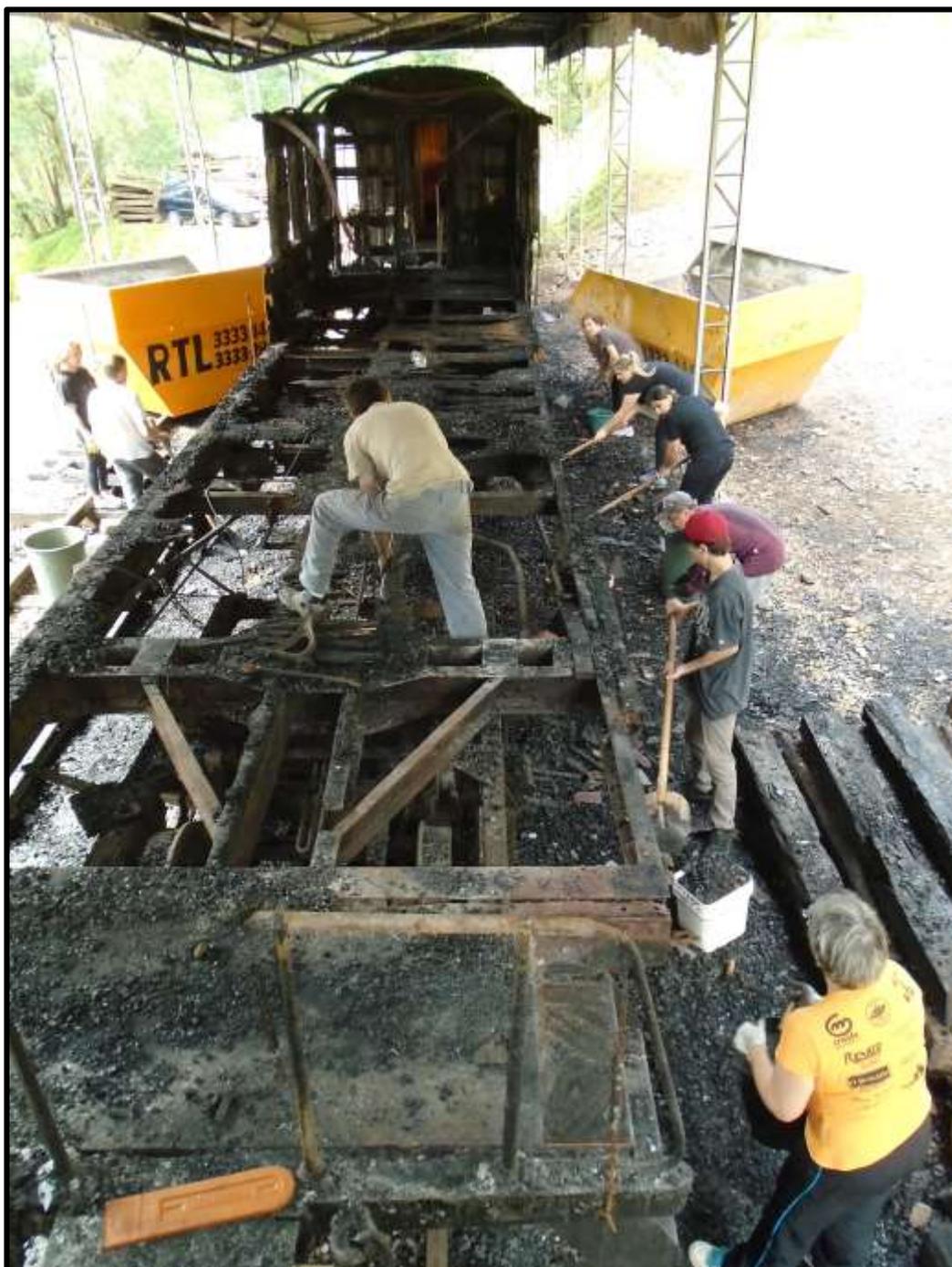
A coordenação do NuRVI deseja externar os mais sinceros agradecimentos a todos, associados ou não, de todas as partes do Brasil e até do exterior que se manifestaram solidarizando-se com o ocorrido, pois além da importante ajuda material, ainda mais importante é a ajuda espiritual num momento delicado como esse, quando é preciso ter muita força e fé para recomeçar. Financeiramente o episódio também nos atingiu num momento delicado, pois, estamos terminando a formalização para aquisição da área onde funciona o embarque de passageiros, transação que não poderá ser adiada. Por esta razão, com o caixa em baixa, e na tentativa de não atrapalhar os investimentos já previstos, a coordenação do NuRVI



*Aspecto da lateral direita do carro P01, após o incêndio de 16 de agosto.
Foto: Johnny Sandro Henschel em 17/08/2015.*



Aspecto da lateral esquerda do carro P01, com destaque para o local onde iniciou o incêndio, na parte de dentro da primeira janela, ao lado de uma pilha de dormentes. Foto: Luiz Carlos Henkels em 18/08/2015.



Desmorte dos restos da caixa do P01 e limpeza da área do entorno, destacando-se os associados a procura de peças que ainda possam ser aproveitáveis. Foto: Luiz Carlos Henkels em 22/08/2015.

decidiu promover uma campanha de solidariedade, junto aos associados e entusiastas ferroviários de todo do Brasil na tentativa de angariar fundos para minimizar os prejuízos que o incêndio causou, entre os quais a confecção de onze novos bancos de madeira para o carro que virá da ABPF-SC, o qual virá defasado em alguns assentos, além da reposição do material já citado acima. Neste caso, fica o convite, para quem quiser ser solidário com o NuRVI, poderá

ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015

depositar qualquer valor na nossa conta poupança 605.555-9 Agência 0928-8 Banco do Brasil, para o que ficaremos imensamente gratos.



No primeiro sábado após o incêndio já era iniciado o conserto do carro P03. No destaque o marceneiro Ricardo Grossl de Rio Negrinho. Foto: Luiz Carlos Henkels em 22/08/2015.

Mas, o mês de agosto também teve bons momentos, lamentavelmente ofuscados com o episódio do incêndio. Na primeira semana de agosto o NuRVI recebeu de sua sede central, a ABPF-SC de Rio Negrinho, três vagões de carga do tipo FNB que na EFSC atuarão como

apoio logístico, além de funcionarem também como atrativo histórico cultural. Um destes vagões será transformado em “bilheteria”, outro ficará na garagem como almoxarifado de peças e o terceiro poderá ser transformado em vagão panorâmico. No momento os três veículos estão passando por uma ampla limpeza e deverão receber nova pintura, em preto e vermelho, com prioridade ao vagão bilheteria. Não é possível agora investir em todos os vagões em virtude da ocorrência do incêndio, o que fez com que outras demandas fossem priorizadas, como por exemplo, investimentos em segurança. Também por ocasião do transporte dos vagões FNB, na última viagem, o NuRVI transferiu para a ABPF-SC em Rio Negrinho, a carroceria do auto de linha AL 1, transferido de Sorocaba em junho passado, onde se encontrava depositado. O AL-1 será a longo prazo restaurado e utilizado pela ABPF-SC, provavelmente na sua linha de Piratuba. Permanece conosco o AL 121.



Tudo o que restou do carro P01. Felizmente o estrado não foi afetado pelo fogo.

Foto: Luiz Carlos Henkels em 22/08/2015.

O carro administrativo AM 55 é um dos veículos do acervo histórico cultural que continua a merecer nossa atenção. Este carro já corre junto com o trem histórico cultural como “vagão cauda” e para dar-lhe uma melhor aparência, já teve restauradas suas janelas, patrocinadas pelo coordenador Otávio Georg Junior e pelo associado Marcelo Montibeler, que como vidraceiro de profissão, conseguiu os vidros a preço de custo. Além do mais o AM 55 já permite, agora com mais conforto, o pernoite da equipe na área de embarque na véspera do domingo dos passeios.

Foi com grande satisfação e entusiasmo que também registramos no dia 25 de agosto a reabertura do Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto a Silva, de Indaial, o qual se encontrava desativado para restauração do telhado, pintura e readaptação interna da estação

ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015



*Chegada do segundo vagão FNB no dia seis de agosto.
Foto: Luiz Carlos Henkels em 06/08/2015.*



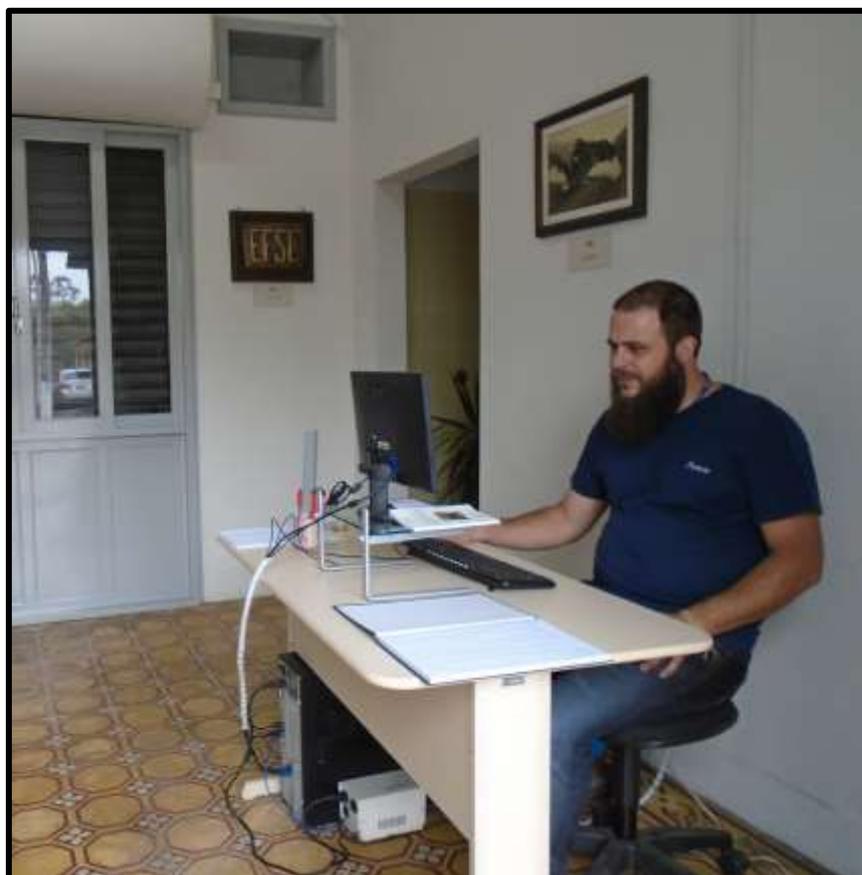
Composição completa com os três vagões FNB recém-chegados, transpondo o viaduto/ponte de dois arcos no dia sete de agosto. Foto: Luiz Carlos Henkels.

ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015



Transferência do auto de linha AL 1 para a Regional Santa Catarina da ABPF. Foto: Luiz Carlos Henkels em 07/08/2015.



Hall de entrada da estação ferroviária de Indaial, atualmente recepção do museu ferroviário, onde destacamos um quadro com foto de composição da EFSC do renomado fotógrafo Indaialense Mario Holetz e uma placa com a logomarca EFSC, resgatada da demolida estação de Ascurra . Destaque especial para o piso ainda original da estação . Tiago Campi Sperb, na foto, é o atual monitor do museu. Foto: Luiz Carlos Henkels em 26/08/2015.

ferroviária onde está localizado. Entre as várias revitalizações destacamos a valorização da entrada do mesmo que agora volta a ser pelo hall da estação, junto a Rua Marechal Deodoro da Fonseca, único local onde o piso original ainda estava intacto. Historicamente importante é a valorização do prédio da estação como acervo histórico cultural em plena área central da cidade. O museu nesta nova fase, será administrado pela Fundação Indaialense de Cultura e terá como coordenadora Arlete Terezinha Baldussi Polidoro. Atuará como monitor Tiago Campi Sperb e historiador Luis Cláudio Altenburg. O museu tem apoio histórico-cultural do NuRVI/ABPF, que cedeu para exposição inúmeras peças do seu acervo histórico.

Por fim, ao encerrar um dos meses mais difíceis e inimagináveis de sua história, o NuRVI agradece a todos pelo apoio recebido. Sem distinção; pois correríamos o risco do esquecimento. Mas, é graças ao apoio material, pessoal e espiritual que seguimos nossa trajetória, nosso desafio de tentar manter viva a memória da EFSC. Nosso muito obrigado a todos.

Em Rio do Sul, na estação de Matador, encontra-se depositado o material rodante do NuRVI, em restauração e por restaurar, bem como o museu estático e fotográfico relativo aos fatos históricos que marcaram a EFSC no Alto Vale do Itajaí. A estação se situa no Beco Artur Hering – Nº 50, bairro Bela Aliança de Rio do Sul.

Em Apiúna, a localidade de Subida abriga o trecho revitalizado de 2,8 km da EFSC. Desta quilometragem, 1,7 km são de domínio público, incluindo-se o túnel de 68 m, a ponte dos arcos em estilo românico e a passagem superior no mesmo estilo, bem como um belíssimo trecho em meio a mata Atlântica secundária. O restante do trajeto – 1,1 km – se desenvolve por dentro do pátio da Usina Hidrelétrica Salto Pilão, local onde também se localiza o abrigo da composição histórico cultural, além de uma antiga caixa d'água metálica pertencente à extinta ferrovia. Este trajeto, bem como a composição, só poderão ser visitados com acompanhamento de associados, devidamente e antecipadamente autorizados pela gerência da Usina. O acesso à localidade de Subida se dá pela rodovia BR-470, km 112 + 500m para quem procede de Blumenau e km 113 - 500m para quem procede de Rio do Sul.

OUTRAS ATRAÇÕES FERROVIÁRIAS DO VALE DO ITAJAÍ – SC

- Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva – antiga estação ferroviária de Indaial – centro – Rua Marechal Deodoro da Fonseca – telefone 3394-0708
- Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica - Sala Hermann Baumann – Fundação Cultural de Ibirama – antigo Hospital Hansahoehe – contatos pelo telefone (47) 3357-4442.
- Ponte Ferroviária sobre o Rio Itajaí – BR-470, trevo de acesso a Ibirama
- Locomotiva Macuca – jardim da Prefeitura Municipal de Blumenau, com vista à ponte ferroviária metálica.
- Estação Ferroviária de Rio do Sul – Avenida Oscar Barcelos S/Nº – centro

Maiores informações com Luiz Carlos Henkels – NuRVI /ABPF (47) 3333-1762. (por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)

Regional Sul de Minas: Chegam mais duas locomotivas a vapor

Agosto foi um mês bem movimentado na Regional Sul de Minas. Foram intensificados os trabalhos de manutenção da locomotiva 353, a equipe de mecânicos passou três semanas em Guararema-SP removendo a tampa de todos os estais "bola" para inspeção. Um grande problema que surgiu foi a remoção da cruzeta da haste do cilindro. Além de dar bastante trabalho, a primeira tentativa de remoção não foi bem sucedida. Posteriormente, no segundo retorno a Guararema e com ferramentas melhores, foi possível remover a cruzeta. Assim, foi desmontado o cilindro, removidos os pistões e o paralelo.



*À direita: Estais "bola" da 353 com a tampa removida.
À esquerda: Foto de um dos pistões da 353 (à esquerda) e um da 327 (à direita).*

Em Passa Quatro-MG realizamos a troca dos dormentes da ponte do km 32+200. Assim como foi feito na ponte estrela ano passado, também foi necessário desmontar toda a ponte, pois os dormentes são entalhados e se encaixam na estrutura da ponte. Os dormentes foram preparados na marcenaria de São Lourenço, e quando prontos, transportados para Passa Quatro, em um total de 64 dormentes.



Aspecto da ponte com parte dos dormentes já removidos e alguns novos no lugar.



A ponte já completa, com todos os dormentes novos instalados.



Visão lateral da ponte com a nova dormentação.



Note que além dos dormentes da ponte, foram também trocados dormentes de ambas as cabeceiras, e reinstalados os contratrilhos.

Em São Lourenço-MG foi realizado um passeio beneficente para a APAE, que foi um grande sucesso.



A grande novidade do mês foi a compra as Locomotivas Sentinel da Amsted Maxion. Estas locomotivas de manobras, três no total, foram compradas da Sentinel Wagon Works pela SPR (São Paulo Railway) em 1931 para atender a demanda de pequenas locomotivas de manobra. Nessa época, as primitivas locomotivas de manobras 2-4-0 e 4-4-0 adquiridas no começo da ferrovia (de 1862 até 1896) já começavam a ser retiradas de operação.



Locomotiva 167 já no pátio da ABPF-Sul de Minas.

As “Sentinel” trabalharam basicamente nas manobras para formação de composições no pátio do Valongo (em Santos, SP) e na manobra dos vagões entregues ou recebidos do porto (já que a Companhia Docas não conseguia atender). Elas também trabalharam no pátio do Pari e nas Oficinas da Lapa, onde curiosamente no começo não usavam carvão e sim restos de madeira do setor de carpintaria das Oficinas. Quem as converteu para queimar óleo foi a sucessora da SPR, a EFSJ (Estrada de Ferro Santos a Jundiáí) nos anos 50.



Locomotiva 166 no pátio da ABPF-Sul de Minas.

Elas possuem dois motores a vapor de dois cilindros cada um (medindo de 6 3/4" x 9" cada), acoplados em uma mesma caixa de engrenagens, sendo que um motor é para tracionar a locomotiva para frente e o outro para trás. Sempre um motor anda morto e a transmissão da tração a partir da caixa de engrenagens para os eixos é feita por correntes. Os motores são alimentados por uma caldeira vertical Sentinel Standard de 200HP, montada dentro da cabine do maquinista. Na SPR elas eram da classe "W" e consta como vendidas para a FNV em 1959 (porém já fora de serviço desde 1957).

Das três locomotivas, uma foi sucateada pela própria FNV, sendo que sobreviveram a 167 (número de série 8398) e a 166 (número de série 8400). As duas restantes trabalharam já no período Maxion da FNV até outubro de 2014, quando foram definitivamente desativadas. O mais impressionante disso tudo é que funcionaram em serviço por 85 anos, um robusto exemplo de durabilidade.

Com a sua desativação, a ABPF iniciou imediatamente conversações com a empresa quanto a preservação destas locomotivas e após uma longa negociação, a empresa aceitou uma das inúmeras ofertas de compra que a ABPF fez. Na compra estavam incluídas as duas locomotivas, o tanque de óleo usado no reabastecimento e o estoque de óleo BPF existente.



Início da construção da rampa de carregamento em Cruzeiro-SP.

Apesar da preservação destas locomotivas ser algo para se comemorar, o fim do seu uso significa também o fim do uso comercial de locomotivas a vapor no Brasil e da última operação comercial de locomotivas Sentinel no mundo.

Com o acordo de compra fechado, iniciou-se a operação para transporte, sendo que a ABPF precisou alugar uma carreta e foi necessário utilizar dois guindastes da própria Maxion para colocar as locomotivas na carreta. Para descarregar as mesmas em Cruzeiro, foi preciso construir uma rampa para desembarque com bitola mista.



A rampa já em sua forma quase final.

Com a rampa pronta, já foi então possível buscar as locomotivas. Mas existe uma restrição quanto a passagem de carretas pesadas pelo viaduto na saída da Maxion, ou seja, a viagem de 1,5 km, se estendeu bastante.

No dia 26/08, por volta das 13h30 foi iniciado o carregamento da locomotiva 167, que saiu da fábrica por volta das 14h40.



Saída da 167 da fábrica em direção à ABPF-Sul de Minas.

ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015



Início da movimentação, com a pequena manobreira alemã. Como não existia terceiro trilho na carreta, foi preciso usar um cabo de aço para puxar a 167 até a ponta da carreta.



A locomotiva 167 logo após o desembarque.

ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015

No dia 27/08/2015 a carreta foi novamente enviada a Maxion, desta vez logo pela manhã por volta das 8h. Em torno das 9h15 a mesma já estava no pátio externo da Maxion, quase pronta para seguir viagem:



Locomotiva 166, no pátio externo da fábrica onde a ABPF instalou um “pantógrafo”, para evitar que ela enroscasse em fios.



Locomotiva 166 seguindo em direção a Cruzeiro.



Carreta com a 166 passando pelos fundos da Maxion.



Carreta em frente às oficinas da ABPF-Sul de Minas.

Infelizmente a 166 veio com um engate faltando, a Maxion forneceu um outro engate substituto, mas este não se encaixa nela. Então fizemos a tentativa de remover o engate traseiro e colocar o mesmo na frente, operação esta que contou com a apoio da BS Locações (que auxiliou em toda a operação, desde a construção da rampa ao desembarque). Infelizmente o engate traseiro é maior que os demais, só encaixando mesmo na parte posterior da locomotiva 166. Então foi necessário improvisar o desembarque sem engate mesmo.

ABPF Boletim

Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015



Alinhando a carreta com a rampa de desembarque.

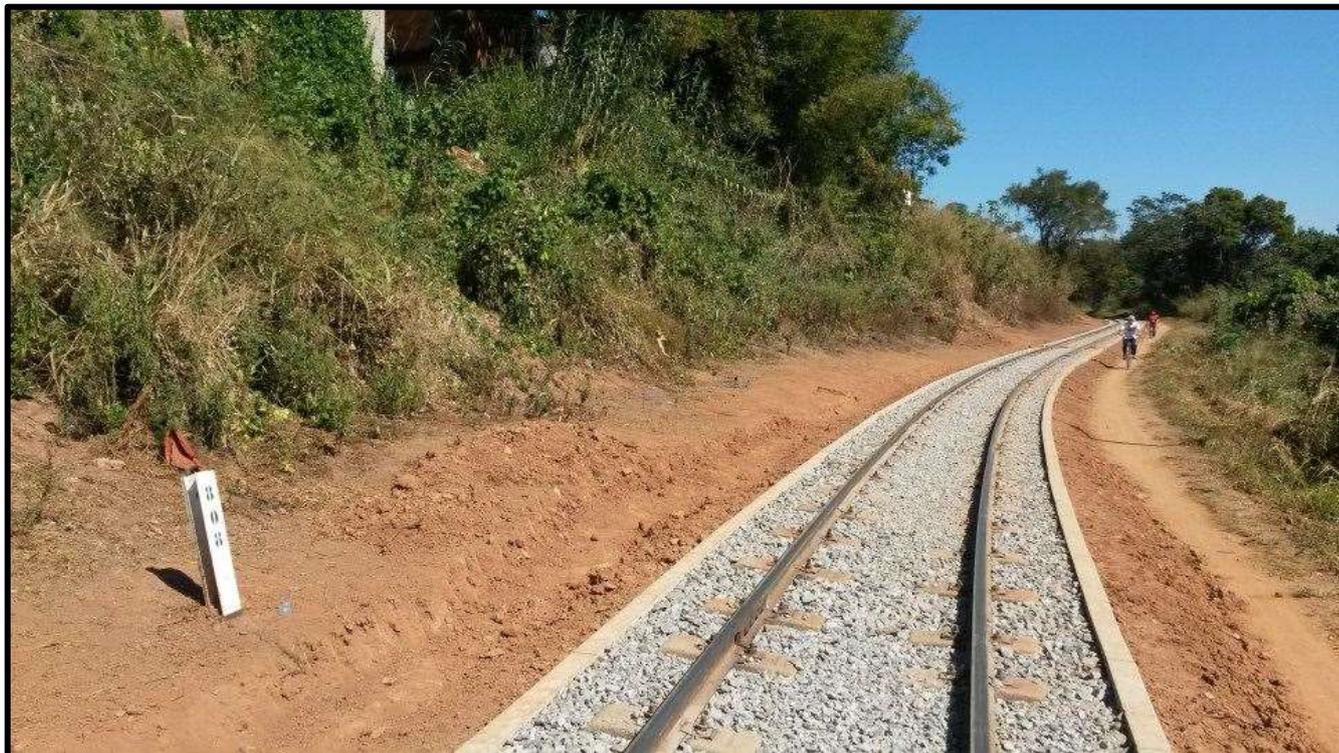


Após o desembarque, a dupla de Sentinels e a manobreira diesel.

ABPF Boletim

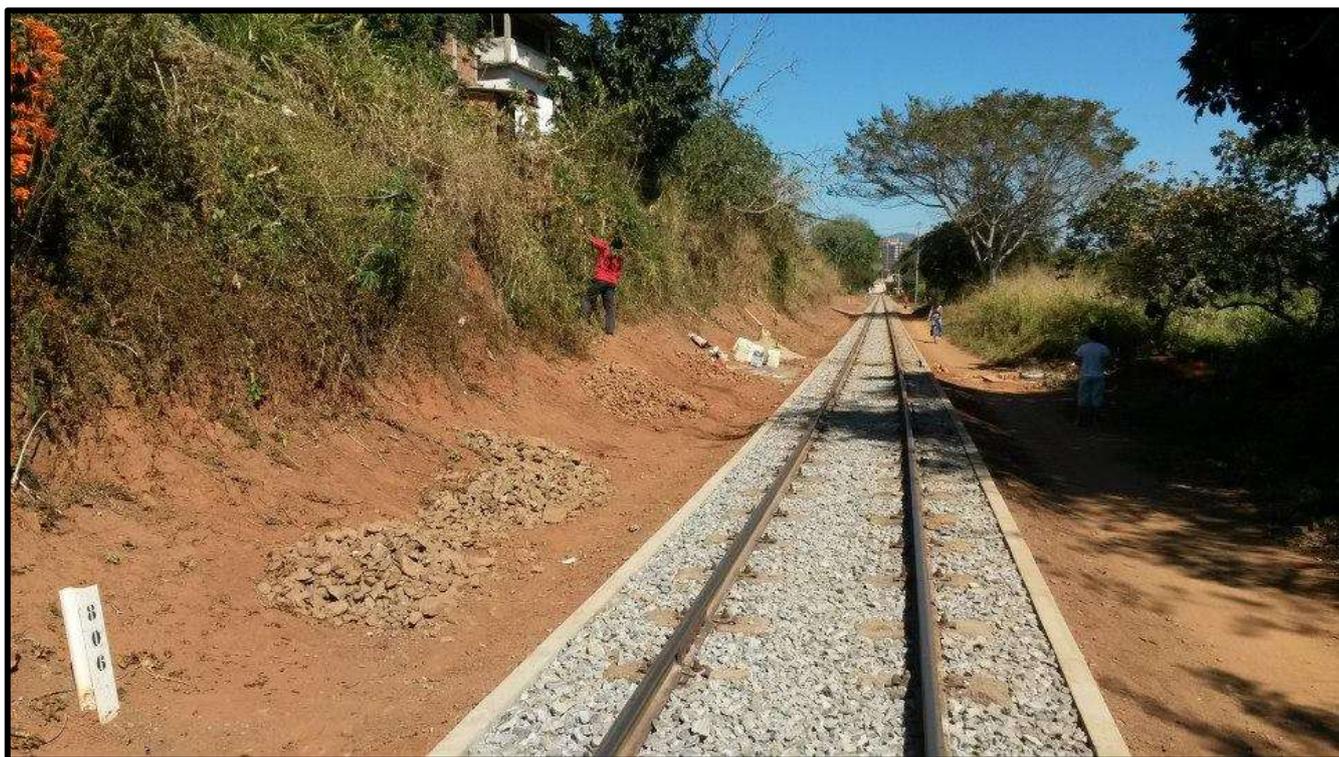
Ano XIII nº 150 – Agosto de 2015

O objetivo principal de toda operação foi garantir a preservação das Sentinels, que agora se encontram sob cuidados da ABPF.



Na via permanente em São Lourenço-MG os trabalhos já chegaram no marco km 80+800m.





Trecho em tangente da linha em São Lourenço após remodelação.

É provável que em 2016 sejam iniciados trabalhos de reforma das locomotivas, é importante ressaltar que a locomotiva 167 está operacional, pois foi reformada recentemente pela Maxion. Já a locomotiva 166 teve sua reforma iniciada e não foi concluída, estando com o motor parcialmente desmontado. As locomotivas eventualmente vão funcionar no pátio de Cruzeiro para exposição e manutenção.

A notícia do resgate das locomotivas já se espalhou pelo mundo afora, já foi publicada em dois blogs:

<http://sentinel7109.blogspot.co.uk/2015/08/preservation-moves-in-brazil.html>
<http://www.farrail-blog.com/englishposts/2994/>

Em São Lourenço além do trabalho de manutenção dos carros, continuam os trabalhos de via permanente e da reforma da estação de Soledade. (*por* Bruno Sanches – ABPF).

Regional Paraná: Segue restauração do carro A-03

No dia 8/08/2015 transportamos cerca de 600 pessoas para um evento, à noite. Foi nosso primeiro "passeio" noturno, levando os convidados de uma festa de nosso parceiro entre a área de embarque da Serra Verde Express até a parte externa de nossa sede. Adicionalmente, retomamos os trabalhos de reforma do nosso Carro Administração A-03, com a colocação de acessórios de bronze, como no lavabo, por exemplo, que nem torneira possuía. Instalamos eficiente sistema de iluminação no galpão, para trabalhos/operações à noite.

ABPF Boletim

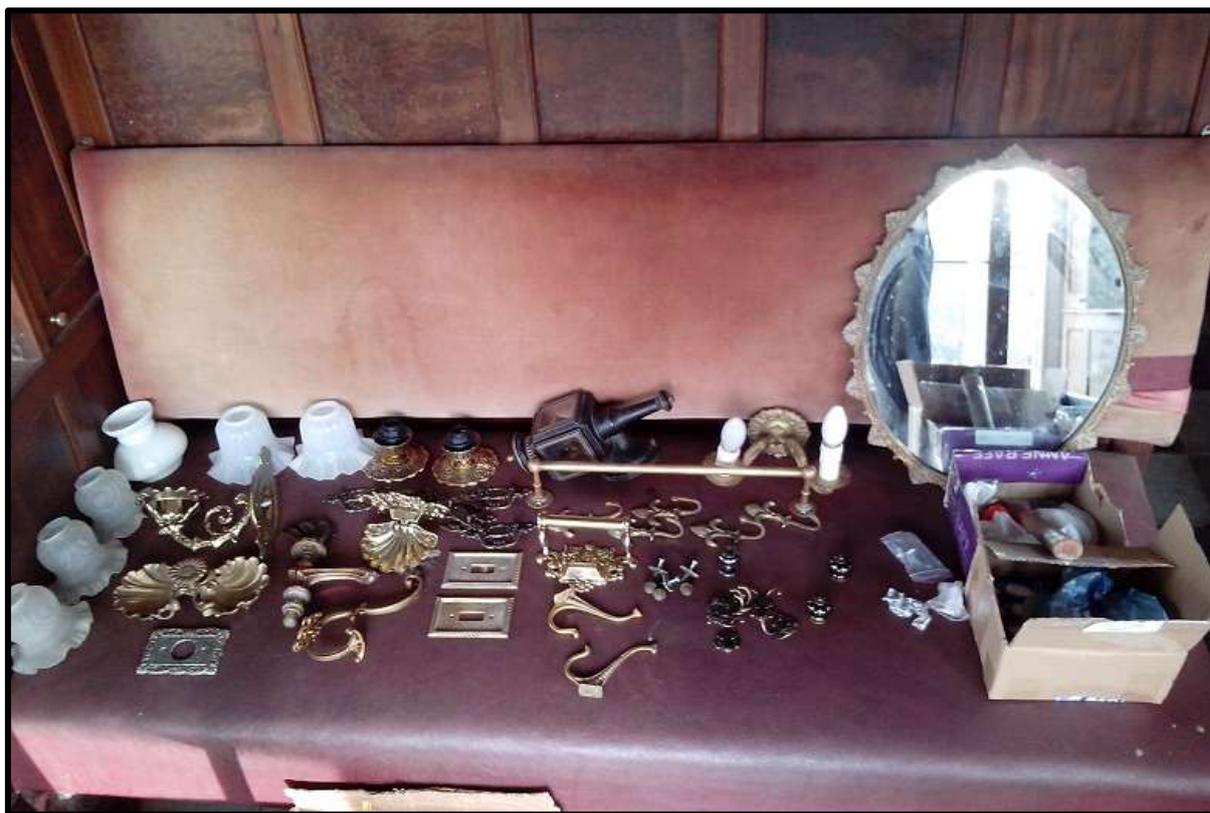
Ano XIII n° 150 – Agosto de 2015



Evandro e Bruno da ABPF-PR, Adonai (Serra Verde) e equipe da Serra Verde Express.



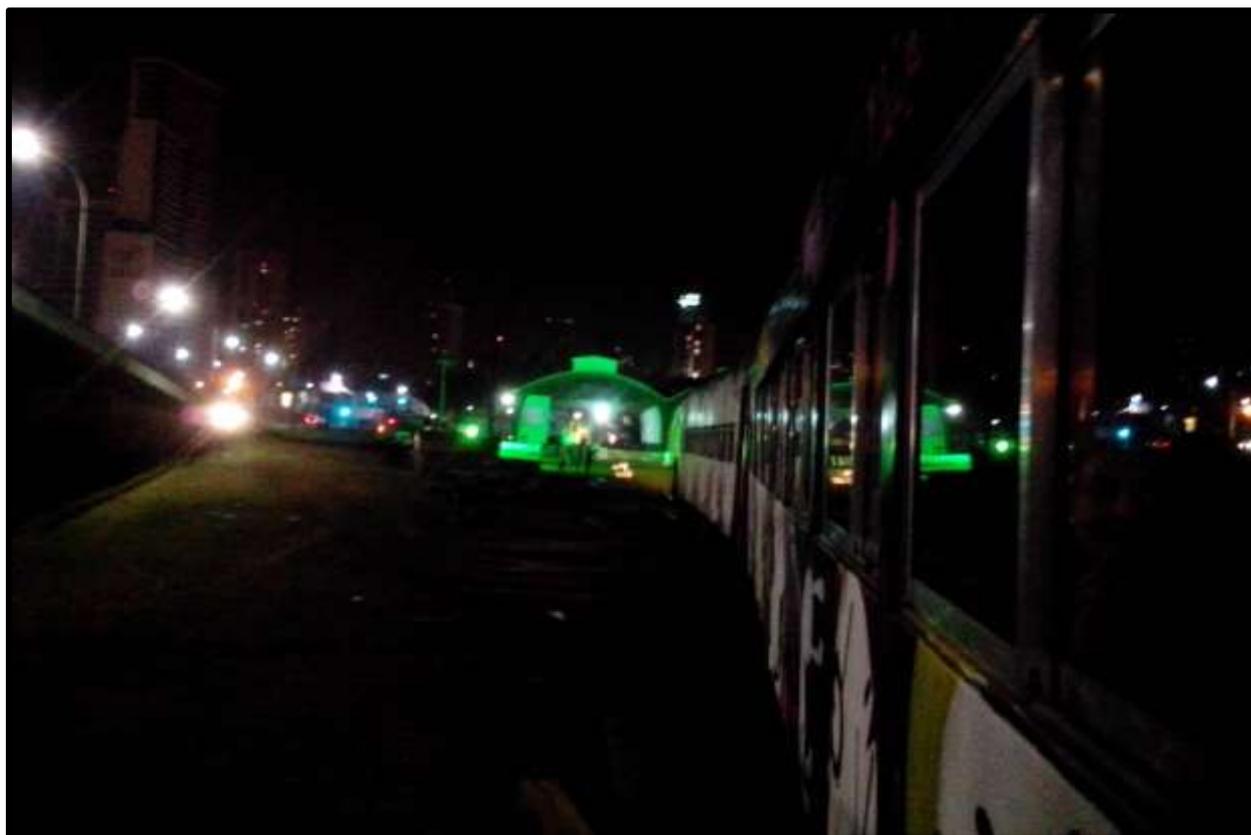
Rodrigo (maquinista-ABPF-PR) e Lilio (Serra Verde).



Ferragens do carro administração A-03.



Antes e depois do lavabo do carro administração A-03.



Nova iluminação das instalações da ABPF-PR.





Nova iluminação do galpão da ABPF-PR.

Por fim, começamos a desmontagem do auto-de-linha Hilda, movido a vapor, para posterior verificação da caldeira e revisão geral. (por João Luís Teixeira – ABPF-PR).



Uma viagem de trem de quatro dias atravessando os Andes equatorianos (segunda parte)

Dia 03.03.2015

Após o farto café da manhã e ao sair da sede da Hacienda descobrimos que estávamos quase ao pé do vulcão Chimborazo com suas encostas cobertas de gelo e neve eterna. O dia seguinte à chuva estava ensolarado, com um céu completamente sem nuvens e uma atmosfera transparente. O Chimborazo nos ofereceu um panorama maravilhoso com seus 6.263 metros de altura, localizado a 180 km ao sul de Quito, capital do Ecuador.

Fomos embarcados novamente no trem, agora tracionado pela locomotiva diesel-elétrica e seguimos até a estação de Urbina, ponto mais alto da viagem onde a atração principal é o índio Baltazar Ushca, “el último hielero del Chimborazo”.



Ele viaja duas vezes por semana durante oito horas com suas quatro mulas para chegar ao pé do vulcão Chimborazo, onde quebra blocos de gelo eterno para transportar os mesmos envoltos em palha até a cidade de Riobamba.



Após um rápido tour na cidade de Riobamba, chamada também “berço da nacionalidade equatoriana” e também “sultana dos Andes” a 2.750 m sobre o nível do mar, fomos levados a almoçar no Roka Plaza Hotel, um antigo casarão de pedra que sobreviveu o grande terremoto de 1797 onde 75% da cidade foi completamente destruída. Hoje Riobamba conta com 300.000 habitantes, sendo a única cidade planejada do Equador. Como o dia estava ensolarado, tivemos uma fantástica visão do vulcão Tungurahua com sua fumaça, vizinho da cidade e ainda bastante ativo.

Seguimos até Cunchibamba, onde visitamos uma das maiores plantações de rosas, “Nevado Rosas” com seus 500 hectares de viveiros. Ali são cultivadas mais de 100 variedades de rosas.

Os viveiros são tão grandes que as rosas são transportadas em trolleys até a classificação, sua embalagem e para as câmaras frigoríficas, aguardando seu embarque no avião semanal, que as transporta até seus mercados de consumo, principalmente a Europa e a Rússia.



Embarcamos novamente no trem que nos levou até a próxima etapa, a estação de Latacunga, onde fomos aguardados pelos nossos dois ônibus que nos levaram até os hotéis fazenda La Cienega e Hato Verde, onde foi servido o jantar e pernoitamos.

Dia 04.03.2015

Na manhã seguinte, após o café da manhã, fomos levados em nossos dois ônibus até a estação de Latacunga, e após todos subirem a bordo e receberem os cocktails de boas vindas,

continuamos a viagem ate a estação de Cotopaxi. Chegando em Cotopaxi fomos novamente transferidos aos nossos dois ônibus e levados a visitar o Parque Nacional de Cotopaxi. Lá visitamos o lago de origem glacial Limpiopingo e assistimos a uma palestra sobre a flora e fauna dos Andes, com seus condores, lobos do brejo, carcarás, patos silvestres, entre outros. Tudo sobre a vista espetacular do majestoso vulcão Cotopaxi, com seu cone perfeito e seus 5.897 metros de altura.



Do Parque Nacional de Cotopaxi a viagem continuou de ônibus até a centenária Hacienda San Agustin de Callo, um antigo complexo jesuíta construído sobre ruínas de um palácio inca, das quais somente sobraram uns poucos vestígios como alguns muros de pedra e uma grande sala hoje utilizada como capela. Nesta fazenda existia no século passado uma fiação e tecelagem de tecidos de fios de lhama e alpaca.



Voltamos ao trem e após três horas a viagem chegou a seu fim na estação ferroviária e terminal do trem de Chimbacalle, em Quito, capital do Equador. São aproximadamente 18h e esta maravilhosa aventura de quatro dias chega a seu fim.





Comentário final:

Para mais informações sobre a viagem com o trem Crucero não deixe de assistir o vídeo Tren Crucero - de la Costa a los Andes: https://www.youtube.com/watch?v=V6R_KccRgKg
El tren ecuatoriano: <https://www.youtube.com/watch?v=3JFmr8PGA8Q>

por Guillermo Schwarzbach

O ABPF Boletim é um informativo em meio eletrônico destinado somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contatar a redação: paz.lourenco@gmail.com. Diagramação: Lourenço S. Paz. Conselho Editorial: Hélio Gazetta Filho, Geraldo Godoy e Lourenço S. Paz. Para contatar a Diretoria Nacional da ABPF e o Conselho Permanente: Av. Dr. Antônio Duarte da Conceição nº. 1501 – Parque Anhumas – Campinas – SP Cep: 13091-606. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfeps@terra.com.br.