BOLETIM ELETRÔNICO MENSAL DA
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

ABPF BOLETIM

Ano XI n° 122 – Abril de 2013

ABPF Editorial

O ABPF Boletim deste mês traz as notícias das comemorações do Dia do Ferroviário realizadas pelas Regionais da ABPF. Adicionalmente, publicamos três artigos. O primeiro é um relato histórico sobre a movimentação de trens na Leopoldina escrito pelo associado José Luiz Fróes. O segundo artigo apresenta um importante levantamento do acervo da EFOM depositado em São João del-Rei realizado pelo associado Welber Santos. Por fim, no terceiro artigo o associado Eduardo Malta relata sua visita a uma estação de trens localizada no distante país de Montenegro.

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. Visite também o nosso site: **www.abpf.com.br**

Destaques deste mês

- O Dia do Ferroviário nas Regionais
- Noticiário das Regionais

Artigos

- Segurança na movimentação das composições nas antigas ferrovias.
- Proposta de inventário do material rodante do Complexo Ferroviário de São João del-Rei
- Os trens de Montenegro

ABPF Noticiário das Regionais

DIA DO FERROVIÁRIO TEM COMEMORAÇÃO ESPECIAL NA REGIONAL CAMPINAS

Durante todo o mês de abril, a expectativa e a ansiedade tomaram conta de nós da Regional Campinas, pois em um ritmo acelerado trabalhamos na pintura do carro Mogiana de aço carbono (administração) no esquema original CMEF primeira versão, e também no término da restauração do carro restaurante CR-10, antigo R-1. Os resultados foram apresentados no dia 30 de abril que é o Dia do Ferroviário, fazendo com isto uma justa homenagem a todos os ferroviários, ex-ferroviários, nós que somos ferroviários preservacionistas e todos aqueles que tenham o gosto pelos trens.

Início das comemorações do Dia do Ferroviário. Acima (da esquerda para a direita): Sr. Ralf Villa, da Replan/Petrobrás; Dr. Vicente Abate, presidente da ABIFER; Sr. Fernando Silvério, Secretário de Turismo de Jaguariúna, representando o prefeito Tarcisio Chiavegatto; Hélio Gazetta Filho (ABPF) e Geraldo Godoy (ABPF)
Abaixo: Chegada do trem especial a Jaguariúna). Fotos: Hélia Prestes.

Acima: A estrela da festa, a locomotiva GE, pronta para o regresso a Anhumas.
Abaixo (da esquerda para a direita): Dr. Vicente Abate; Hélio Gazetta Filho; Maria Auxiliadora Zanin (Dra. Dora) Vice-Prefeita de Jaguariúna; Sr. Fernando Silvério; Geraldo Godoy e Vanderlei Alves (ABPF), na estação de Jaguariúna. Fotos: Hélia Prestes.

Carro administração da CMEF com primeiro esquema de pintura da CMEF.
Foto: Vanderlei Antonio Zago.

A grande atração da festa foi a apresentação da locomotiva GE Cooper-Bessemer número 3, fabricada pela General Electric nos Estados Unidos em 1952. Complementando o conjunto vieram os carros restaurante e administração, formando uma bonita composição para o trem especial até Jaguariúna, onde todos almoçaram e retornaram para Anhumas no próprio trem com uma parada para visita às oficinas de Carlos Gomes.

A locomotiva GE foi batizada por várias pessoas, com destaque para o Sr. Luciano Sacramento, representando o DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes, de Brasília, e o Sr. Vicente Abate, presidente da ABIFER – Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, que quebraram a champanha no engate dianteiro da locomotiva, sendo no momento saudada pela pioneira locomotiva 215 "Patrick Dollinger" – a primeira locomotiva da ABPF - com seu magnífico apito!

Em meio à festa do Dia do Ferroviário, uma nota de pesar

Uma triste notícia surpreendeu a todos os presentes na festa. O nosso querido Manoel de Jesus Martins, faleceu três dias antes do evento do dia 30, vitimado por um acidente rodoviário.

"Mané", como era carinhosamente chamado, conhecido e admirado por todos os associados da velha guarda, foi o primeiro mecânico de locomotivas a vapor da ABPF.

Originário da extinta E.F. Perus Pirapora, onde fazia a manutenção das locomotivas, Manoel conhecia tudo sobre tração a vapor. Ninguém melhor que ele sabia como fazer o trem andar, mesmo numa época difícil, quando a VFCJ possuía apenas duas locomotivas.

Manoel foi protagonista dos tempos heróicos da ABPF, trabalhando numa oficina precária ao extremo, fazendo a manutenção ao ar livre sem dispor de nenhuma máquina operatriz, contando apenas com bigorna, martelo, forja, lima e esmeril... Ainda guardamos na lembrança a emoção do Manoel, enchendo os olhos d'água quando, em 1986, a ABPF recebeu a doação de um torno e uma plaina usados da Cia. Industrial Santa Matilde. Era tudo o que Mané mais desejava.

Manoel trabalhou na ABPF até a sua aposentadoria. Ao invés de desfrutar do merecido descanso acabou aceitando um convite para cuidar do acervo ferroviário do Instituto de Ensino Thomaz Cruz , em Mairiporã.

Foi numa viagem no dia 26 de abril de 2013 que o motorista da Kombi do Instituto perdeu o controle do veículo na Rodovia Dom Pedro I, provocando uma grave colisão com um caminhão. Manoel ficou gravemente ferido e o outro passageiro, Luis Preto (também da Perus-Pirapora) faleceu na hora. Manoel chegou a ser socorrido, mas não resistiu e faleceu no dia seguinte.

Na comemoração do dia 30 foi feito um minuto de silêncio como homenagem póstuma a esse grande ferroviário.

O trem tem que continuar

Em nossa oficinas, os trabalhos ainda incluiram a finalização da troca de tubos da locomotiva NOB 401, sendo que os tubos velhos já foram substituídos e os novos expandidos e agora faz-se a soldagem dos tubos do lado da fornalha. Em seguida fabricaremos uma nova peneira (detentor de fagulhas).

Agradecemos a dedicada participação dos seguintes associados e colaboradores: Antonio 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 dos serviços de recuperação, a empresa MOMBRAS de Piracicaba SP que sempre colaborou na doação de refratários e uma forja para uso nas oficinas, Mauricio Alves (Bim Bim), nos serviços das oficinas de carros e na locomotiva diesel, Norberto e Rodrigo Tomassoni também na locomotiva diesel, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos que participa dos projetos de reativação da Litorina 5002, Francisco Carlos Bianchi na fundição de peças, Sr. Albert Blum que é assessor da diretoria da VFCJ e nosso elo com a MRS, a empresa Acrílicos Marcon através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, a empresa GT Locação de Munck Ltda. que sempre colabora no carregamento e transporte de material, ao Sr. André Aranha que é Secretário Municipal de Transportes e nosso elo de contato com a Prefeitura Municipal de Campinas, Mauricio Poly na assessoria dos serviços de informática, e o agradecimento

especial para o Jorge Cialowisk que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, a Daiane Kowaleski, ao Rodrigo Cunha que tem nos ajudado nas oficinas, Sr. André Louwart que é engenheiro agrônomo e muito tem colaborado conosco na capina química da via permanente, o Sr. Evandro Zonzine na recuperação do auto de linha, e o colaborador Ronald (Borroso) também nos serviços de adaptação e apoio nos serviços externos para as locomotivas. 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 Sul de Minas restaurando o depósito de locomotivas de Passa Quatro

A Regional Sul de Minas informa que continuam os trabalhos de reforma das locomotivas 522 e 327. Foram finalizadas as novas molas da locomotiva 327 e agora nossa equipe está trabalhando na reforma dos truques do tênder. Foi iniciada a construção de uma nova cabine para a locomotiva 522. *(por Bruno Sanches – ABPF-Sul de Minas).*

Vista do depósito de locomotivas de Passa Quatro - MG que está em restauração.
Foto: Bruno Sanches

Em Passa Quatro - MG continuam os trabalhos de reforma do antigo depósito de locomotivas. Foto: Bruno Sanches

ABPF-Núcleo de Rio Claro também comemora o Dia do Ferroviário

Durante o mês de abril a ABPF Núcleo Rio Claro se ocupou do recebimento das primeiras barras de trilhos para a reconstrução da linha 1 na estação, recebimento de doações, manutenção do carro Salão Bar e de seu acervo, e organização de dois eventos relativos à memória do ferroviário.

Primeiramente, no dia 18 de abril, foi realizado o transporte das primeiras barras de trilhos que serão utilizadas na reconstrução da linha 1 na plataforma da estação de Rio Claro. Infelizmente a falta de um caminhão adequado fez com que não conseguíssemos transportar toda a carga no mesmo dia, de modo que uma nova data já foi marcada para que as demais barras sejam trazidas até a estação, onde estão sendo depositadas. Paralelamente o Núcleo iniciou estudos sobre o material que será necessário para realizar a reconstrução, pois os trilhos são apenas uma parte da obra. Acompanharam os trabalhos o Diretor Administrativo Eder C. Schnetzler, o Diretor Financeiro Roberto dos Reis e o Secretário Geral Jônatas de Camargo.

No mesmo dia, foi feita manobra com o carro Salão Bar para realizar medições para a construção de uma plataforma provisória entre a estação e a linha férrea, para possibilitar o acesso do público ao carro. Foram necessárias duas manobras, uma no dia 18, e outra no dia 26 para confirmar as distâncias e fazer os detalhes finais, ambas realizadas em parceria com a ALL Logística. Também nos dias 26 e 27 foi feita limpeza interna e externa do PI-

3102, para prepará-lo para o dia da 2ª Exposição Memória do Ferroviário. Aproveitando a ocasião, foram levantadas questões quanto à dedetização, parte elétrica, pintura e polimento do carro, além da conclusão da instalação das novas fechaduras no mesmo, projetos que serão levados a cabo no decorrer de 2013.

Quanto à 2ª Exposição Memória do Ferroviário, o evento foi novamente um sucesso, sendo que o ponto alto, a chegada do trem especial, emocionou a todos os presentes. Registramos a participação de Geraldo Godoy representando a ABPF Nacional, sendo que também no decorrer da exposição o Núcleo Rio Claro foi homenageado com uma Moção de Reconhecimento da Câmara Municipal de Rio Claro, pelo trabalho desenvolvido na preservação ferroviária no município. Apesar de tudo, registramos que houve uma diminuição no total de visitantes na mesma, mas levando em conta que em sua primeira edição foram três dias, e agora apenas um, na realidade houve um aumento da participação do público. Ano passado, no domingo de abertura, registramos cerca de 400 visitantes, enquanto que nesse ano foram 450 visitantes. Também foi possível verificar quais erros persistiram de uma edição para outra, e como poderemos solucioná-los no futuro.

Gostaríamos de agradecer a todos que estiveram envolvidos na montagem da exposição: ALL Logística, por ter mais uma vez ajudado com a locomotiva, material de limpeza e manobras necessárias com o carro Salão Bar; Prefeitura de Rio Claro, através da Secretaria de Turismo Municipal; Paróquia Nossa Senhora da Saúde, pela realização da Missa do Ferroviário; Banda União dos Artistas Ferroviários; Grêmio Recreativo dos

Descarregando as barras de trilhos que serão utilizadas na reconstrução da linha.

Empregados da Companhia Paulista; Marco Antonio Muniz, pela divulgação feita e por ter ajudado na intermediação do Núcleo com a Paróquia; a Gilberto dos Santos Gomes, por ter

colocado sua composição escala 1/30; a Luis Eduardo Gemignani, pela colaboração realizada com seus vídeos da série "Maquinista Ferroviário"; aos associados Antonio Cruz

Descarregando as barras de trilhos que serão utilizadas na reconstrução da linha.

Composição especial formada pela locomotiva GE U20C 7803 da ALL e pelo carro Salão Bar PI-3102 da ABPF, parada junto da estação durante a realização da exposição (Foto: Leonardo Ventura).

Missa do Ferroviário, celebrada pelo Padre Antonio Sagrado Bogaz, da Paróquia Nossa Senhora da Saúde.

Equipe da ABPF responsável pela montagem do evento, vendo-se da esquerda para direita Eder Schnetzler, Arnaldo Stocco, Renan Barbetta, Jônatas de Camargo, José Carlos de Camargo, Marco Muniz e Roberto dos Reis. Faltaram na foto Irineu Prado e Antonio Cruz da Silva, do Núcleo, e Gilberto Gomes, como convidado.

Associado José Carlos e colaborador Jessé organizando os modelos na exposição do dia 30 de Abril, realizada no Shopping Center Rio Claro

Alguns dos modelos expostos no Shopping Center Rio Claro.

da Silva, José Carlos de Camargo, Arnaldo Stocco, Eder Schnetzler (Diretor Administrativo), Roberto dos Reis (Diretor Financeiro), Renan Barbetta (Diretor de Marketing), Jônatas de Camargo (Secretário Geral) e familiares dos mesmos por toda a colaboração dada; e a todos que colaboraram com o evento e cujos nomes não estão aqui listados.

Por causa das festividades realizadas na estação ferroviária, nosso Núcleo foi convidado pelo Shopping Center Rio Claro para organizar uma exposição de ferreomodelismo para comemorar o Dia do Ferroviário, em 30 de abril. Tal convite foi para nós motivo de muita alegria, pois há muito estudávamos como realizar algum evento em tão importante estabelecimento comercial. Participaram Roberto dos Reis, José Carlos de Camargo, Jônatas de Camargo, Renan Barbetta, Ronaldo Basso, Gilberto dos Santos (estes apenas como expositores) e nosso novo colaborador Jessé. Cerca de 500 pessoas visitaram a mostra durante sua realização, sem contar as indiretamente atingidas, o que está nos motivando a realizar novo evento em breve. Nossos agradecimentos então ao Shopping Center Rio Claro por todo o apoio dado.

Durante o mês, recebemos também mais algumas doações em livros e peças para o futuro museu. Gostaríamos de agradecer a ABPF Nacional, Antonio Carlos de Mello, Família Marangoni e José Carlos de Camargo por essas doações, que esperamos em breve terem um local fixo e digno para serem expostas ao público em geral.

Acima: Gilberto dos Santos Gomes e seu trem em escala 1/30 artesanal, durante a exposição.

A ABPF Núcleo Rio Claro tem sua sede na Avenida 8, s/n, antiga cabine de chaves, entre Ruas 1 e 1B, Centro, Rio Claro. Funcionamos todos os domingos, das 9 às 13 horas. Mais informações podem ser obtidas acessando nosso Blog, http://abpfrc.blogspot.com onde estão nossos contatos.

Núcleo Regional do Vale do Itajaí – NuRVI apresenta suas atrações

Destacamos para este mês de abril a viagem de associados do NuRVI, juntamente com associados da ABPF-SC objetivando prestigiar a reinauguração da primeira locomotiva diesel da ABPF. A viagem, da qual participaram onze associados, teve como objetivo proporcionar conhecimento e integração, procurando aumentar a motivação dos associados para a preservação ferroviária. A viagem foi organizada por Marlon Ilg da ABPF-SC e Otávio Georg Jr. do NuRVI os quais agradecem efusivamente ao diretor presidente da ABPF, Helio Gazetta Filho pela acolhida e pela disponibilidade dos pernoites em Carlos Gomes.

Durante nossa estadia em Carlos Gomes flagramos duas relíquias de origem alemã lado a lado, apesar de concorrentes. Foto: Luiz Carlos Henkels em 30/04/2013

Em Rio do Sul-SC, 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-SC, 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 a gare e abrigo da composição histórico cultural. 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 + 500 m para quem procede de Blumenau-SC e km 113 - 500m para quem procede de Rio do Sul.

Outras Atrações Ferroviária do Vale do Itajaí- SC

- Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva – antiga estação ferroviária - centro de Indaial. Contatos com Rita Rosângela Pieritz, pelo telefone (47) 3394 – 0708, e-mail museu@indaial.sc.gov.br .
- Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica - Sala Hermann Baumann – Fundação Cultural de Ibirama – antigo Hospital Hansahoehe – contatos com Wilde Bauner 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 Paraná faz campanha para a restauração da Metropolitan Vickers

A ABPF-PR parabeniza a todos pelo dia do Ferroviário que, faça chuva ou faça sol, está sempre trabalhando em uma linha que nunca para. E nada melhor que comemorarmos esse dia com boas notícias e novidades, para os ferroviários antigos, novos e, também aos modelistas. A ABPF-PR vem anunciar seu mais novo projeto em parceria com a Microtransport, empresa conceituada em Curitiba no ramo de prototipagem e produção de miniaturas, seja de empreendimentos imobiliários, construções, carros, caminhões e em especial trens. Durante três meses, a empresa trabalhou na elaboração da primeira miniatura da locomotiva Metropolitan Vickers Bo-Bo 3000V. Modelo elaborado a partir das plantas originais e do único exemplar que se encontra sob os cuidados da ABPF-PR.

Todo esse trabalho terá um destino e uma recompensa de inestimável valor, a restauração do exemplar desta locomotiva. Com um projeto ousado, o modelo da Metropolitan Vickers de Curitiba terá alguns acessórios operacionais como farol, acionamento dos pantógrafos, limpadores de para-brisas, iluminação interna, sino e o mais importante, a buzina. Sua pintura será conforme o layout de 1953, ano de sua chegada em Curitiba, na cor pinhão com faixa amarela, o teto e os truques prata. Modelistas, se preparem, pois esse modelo foi feito para vocês também. Apta a ser motorizada, certamente será uma peça exclusiva para sua maquete. Lembrando que o valor poderá ser parcelado em até 18 vezes pelo PagSeguro do UOL. A entrega da miniatura será em setembro, na apresentação da locomotiva restaurada em Curitiba. Caso queira, podemos enviá-la pelos Correios com o valor do frete a calcular.

O maior mérito desta ação é a oportunidade do curitibano conhecer a história dentro da própria história, ainda mais que, poucos sabem da eletrificação da ferrovia Curitiba – Paranaguá. (extraído de www.abpf-pr.blogspot.com).

Numa cerimônia singela, a Regional Porto Novo homenageia os ferroviários

O associado Velério Franco da Regional de Porto Novo em Além Paraíba-MG pelo quinto ano consecutivo presidiu a celebração do Dia do Ferroviário na rotunda de Porto Novo. (*por Valério Franco* – ABPF-PN)

Celebração conduzida pelo Valério Franco na rotunda de Porto Novo.
Ao fundo pode-se ver a locomotiva 51 da EF Leopoldina.
Fotos: Valério Franco.

História Ferroviária

Segurança na movimentação das composições das antigas ferrovias.

O movimento das composições até a implantação do telégrafo Morse era crítica. Porém, depois de implantado este sistema, o movimento entre estações ficou muito seguro, pois o trem só podia partir depois de receber a licença dada pela estação através do telégrafo, cujos sinais corriam pelos fios de arame estendidos ao longo da linha apoiados nos postes de trilhos. Para dirimir qualquer dúvida, a fita perfurada que gravava a autorização ficava arquivada na agência da estação.

A manutenção desse sistema físico externo era feita por pessoas especializadas. Cada trecho era mantido por uma turma de funcionários chamados de "Guarda Fios". Mas para evitar qualquer problema na via permanente, havia entre as estações as turmas de manutenção (soca). Ao longo da via permanente havia a casa do Feitor de turma, geralmente ladeada por pequenas casas de construção mais simples onde moravam os demais trabalhadores da turma. Ao lado da casa do Feitor havia uma pequena garagem onde era guardado o "trole", que servia para transportar as ferramentas e materiais necessários para a manutenção da via permanente.

Pela manhã, dependendo da passagem do trem de horário a turma colocava o trole na linha e em cima dele as ferramentas, dormentes e um tabuleiro com os caldeirõezinhos com as refeições da turma. No centro ia uma caixa com documentos e pequenas ferramentas, em cima dela sentava-se o Feitor e os trabalhadores subiam no trole de um lado e do outro. Antes de ir para o local de trabalho um dos trabalhadores ia até a estação mais próxima e comunicava ao telegrafista o local (km) onde iam trabalhar. Quando o telegrafista dava licença a um trem ele adicionava, "precaução no km tal, trabalhadores no local". Isto evitava acidentes. Com umas varas de bambu iam "remando" e empurrando o trole. Ao chegar ao local onde iam trabalhar, tiravam todo material de cima do trole e o mesmo era retirado da linha e colocado à margem. Antes e depois do ponto de trabalho eram colocadas na margem direita bandeiras pretas com faixas amarelas que significava "Precaução".

Toda madrugada antes de passar o primeiro trem, partia da turma "a" para turma "b", e da turma "b" para a turma "a" um trabalhador levando uma placa. No ponto onde eles se encontravam, trocavam as placas e retornavam ao ponto de partida. Caso encontrassem qualquer anomalia na via, colocavam uma bandeira vermelha a margem direita da via e comunicavam ao Feitor, que era o responsável pela turma que, por sua vez, procurava comunicar o mais rápido com a estação mais próxima para que fosse interditado o trânsito e providenciando o reparo.

No caso de cair algum temporal durante o dia, a operação dos trabalhadores era repetida, pois havia o perigo de alguma corrida de barreira sobre a via ou algum aterro, como também cabeceiras de pontes ou pontilhões. Quando o deslizamento, tanto em cima da linha, como em baixo era muito grande era solicitado um trem de "lastro" (composto pela locomotiva, uma ou duas pranchas, e um vagão fechado, que servia de acampamento) e era contratado um grande número de trabalhadores no local. A via ficava interditada e o

Feitor acompanhado do Mestre de Linha e do Engenheiro responsável procuravam agilizar o trabalho. Este trabalho tinha que ser realizado o mais rápido possível, pois a ferrovia pagava multa pelos dias em que não havia trens de horário.

Naquela época não existiam máquinas para movimentar a barreira caída sobre a via ou o material que corria nos aterros. Estes trabalhos de recomposição eram todos manuais, só usando picaretas, enxadões e pás. A turma plantava capim cidreira, às margens da via, especialmente quando ela ficava em plano superior ou inferior a fim de evitar o desmonte das margens.

Como a Leopoldina não tinha material rodante muito pesado, não usava brita sob os trilhos. Mas o acabamento era feito com muito capricho, mantendo escoamento para as águas, tanto entre os trilhos como nas margens.

Logo que a via fosse liberada, os primeiros trens autorizados a passar pelo local recebiam a licença com o aviso de precaução no local do acidente. Quando a recomposição do trecho era demorada a ferrovia providenciava um meio de fazer baldeação no local, dando prosseguimento à viagem em outro trem que aguardava no outro lado.

Em caso de descarrilamento ou tombamento de veículos, as providências eram tomadas pelo chefe da estação mais próxima, enviando telegrama de serviço, solicitando ao chefe do distrito instruções como proceder ou aguardar ordens. Geralmente, nesses casos, era logo providenciado o trem de socorro no qual vinham engenheiros, mecânicos, ferramentas e meios para liberar a linha o mais rápido possível.

Em muitos casos, quando o acidente necessitasse, era acionado até o guindaste. Mas como na época dos "ingleses", a via permanente da Leopoldina era muito bem conservada e a velocidade era baixa, dificilmente ocorriam acidentes graves.

Nas composições de trens de passageiros e mesmo nos trens mistos, logo após a locomotiva e antes dos carros de passageiros, era colocado um vagão de bagagens, correios, ou outro vagão de carga. Era chamado de carro corta fogo. Caso houvesse algum acidente com a locomotiva, o carro de passageiros não tinha contato direto com a mesma. Esta ordem faz parte do regulamento geral dos transportes.

por José Luiz Valle Fróes

Proposta de inventário do material rodante do Complexo Ferroviário de São João del-Rei

O material rodante da antiga E. F. Oeste de Minas e suas sucessoras, juntamente com algumas peças da Rede Sul-Mineira, talvez uma das maiores riquezas do museu, e que apresenta maior dificuldade na preservação, pela elevada especialização exigida, é o mais sofrido e atacado pelo excesso de pragmatismo em sua manutenção e desconsideração de seu valor documental, tendo, parte do acervo (principalmente o operacional), sofrido danos irreversíveis nos últimos anos.

São 15 locomotivas a vapor em bitola de 0,76m, das quais seis foram entregues pela RFFSA para utilização nos trens de fim de semana, as de nºs 21, 22, 41, 42, 60 e 68; das outras nove (9) restantes, as de nºs 1, 37, 38, 40, 43, 55, 62 e 69 foram entegues

operacionais, no entanto, deixadas apenas em exposição no Módulo I do museu (antigo Armazém de cargas) e no Módulo II (rotunda – reconstruída em 1984 para ampliação do museu); a de nº58, já desativada, mas em condições favoráveis para o devido restauro, foi deixada de lado e tem se perdido por constantes mutilações e abandono nos últimos dezessete anos, o que não impede que seja recuperada devido ao fato de que locomotivas a vapor que tenham sua caldeira em condições de restauro podem voltar a operar, trabalho que tem sido realizado com sucesso por entidades de preservação ferroviária ao redor do mundo e no Brasil. Todas as locomotivas desta bitola, devido a estarem paradas por muito tempo, carecem de teste hidrostático para verificação das condições das caldeiras.

Lista de Locomotivas

E. F. O. M.		RMV/ RFFSA					
1º Num	2º Num	Num.	Fabric.	Ano.mês	Nº Placa	Rodagem	Condição atual
1	1	1	BLW	1880.abr	5055	4 4 0	Museu Módulo I
16	216	66	BLW	1889.dez	10505	2 8 0	Antônio Carlos, MG - praça
26	205	55?	BLW	1892.set	12934	2 8 0	Museu Módulo II
29	208	58	BLW	1893.nov	13829	2 8 0	Semi-sucateada-Carpintaria
31	212	62	BLW	1893.nov	13831	2 8 0	Museu Módulo II
32	210	60	BLW	1893.nov	13832	2 8 0	Pátio - Inativa
33	217	69	BLW	1894.out	14134	2 8 0	Museu Módulo II
22	19	19/22*	BLW	1908.jul	32878	4 4 0	Parada nas oficinas
39	107	37	BLW	1911.out	37082	4 6 0	Museu Módulo II
40	108	38	BLW	1911.out	37083	4 6 0	Museu Módulo II
42	110	40	BLW	1912.jul	38010	4 6 0	Museu Módulo II
43	111	41	BLW	1912.jul	38011	4 6 0	Em operação
44	112	42	BLW	1912.jul	38050	4 6 0	Parada nas oficinas
45	113	43	BLW	1912.jul	38051	4 6 0	Museu Módulo II
46	20	20	BLW	1912.jul	38007	4 4 0	Belo Horizonte – Prédio SR-2
47	21	21	BLW	1912.jul	38008	4 4 0	Pátio - Inativa
48	22	22/19*	BLW	1912.jul	38009	4 4 0	Curitiba-PR Shopping Estação
56	221	68	BLW	1919.set	52256	2 8 0	Em operação

Verificamos, ainda, que três locomotivas desta bitola foram levadas para fora de seus domínios, estando a de nº19 em Curitiba, exposta no Shopping Estação; a de nº20 em Belo Horizonte, exposta ao ar livre na antiga sede da SR-2 da RFFSA e a de nº66, exposta como monumento no simbólico "marco zero" da E. F. Oeste de Minas. Todas em processo de corrosão devido à falta de manutenção. Todas são de fabricação norte-americana, pela Baldwin Locomotive Works.

Além das acima citadas locomotivas de bitola de 0,76m, próprias da malha a qual pertenceu o Complexo Ferroviário de São João del-Rei, ainda foram enviadas para o sítio, no intuito de preservação e exposição no museu, entre 1984 e 1986, quatro locomotivas em bitola métrica (1,00m) e uma em bitola de 0,60m. Das locomotivas de bitola métrica, duas são a vapor, originárias da E. F. Oeste de Minas, as de nºs 220 e 239 (originalmente nº 34, de 1912, placa 38015 e nº 134, de 1920, placa 54061, respectivamente); uma a vapor originária da Rede Sul-Mineira, onde era matriculada como 266, fabricada na Alemanha pela Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff; uma locomotiva elétrica de corrente contínua de 3000 volts, 900hp de potência, fabricada na Inglaterra pela Metropolitan Vickers em parceria com a Beyer Peacock, para a Rede Mineira de Viação, em 1951.

A locomotiva em bitola de 0,60m é originária da Alemanha, fabricada pela Henschell & Sohn e a Orenstein & Kopell, tendo sido utilizada em minas, pertencentes à E. F. Central do Brasil, dotada de um raro sistema de articulação denominado Klien Lindner. O tipo mais conhecido de locomotiva a utilizar esse sistema de eixos sem dúvida foram as 0-8-0T de bitola 0,60m "Brigadelok" (locomotivas de brigada) fabricadas para o exército alemão entre 1905 e 1919. Foram mais de 2.800 construídas por catorze fabricantes diferentes, sendo os principais a Henschel & Sohn e a Orenstein & Koppell. Com o término da Primeira Guerra Mundial, a maioria dessas locomotivas foi vendida a preços módicos em todo o mundo. No Brasil houve compradores para essas locomotivas, inclusive o Exército que, além das locomotivas usadas, adquiriu unidades novas até por volta de 1930 com bitolas variando entre 0,60m e 1,00m. Outro usuário conhecido no Brasil dessas locomotivas foi a EFCB que as adquiriu para utilização em suas pedreiras.[1]

No que se refere ao material rodante rebocado (não dotado de força motriz própria), a lista é enriquecida, como já relatamos em trechos anteriores, por vários tipos, entre vagões, carros, guindastes, autos de linha, trolleys e vagonetes, também nas três bitolas.

São dezoito carros de passageiros de bitola de 0,76m disponíveis para a operação deixados pela RFFSA, dentre os quais, dois mistos (1ª e 2ª classes), matrículas E4 e E7; oito de primeira classe (1ª classe), matrículas B1, B2, B3, B5, B8, B11, B13 e B14; sete de segunda classe (2ª classe), matrículas C1, C8, C9, C10, C13, C16 e C17 e um Bagagem, Correios e Chefe de Trem, matrícula F9. Todos esses carros construídos em madeira, com estrutura também em madeira, de variada procedência, entre importados construídos pela Bethlehem Shipbuilding Co. e nacionais construídos pela Cia. Trajano de Medeiros ou nas próprias oficinas da E. F. Oeste de Minas em Lavras, MG.

Em conferência de 2005, percebemos várias irregularidades referentes aos carros preservados. Dois deles tiveram o banheiro removido e todos tiveram as peças dos

banheiros removidas, além da troca dos vidros das janelas por acrílico somado à remoção das venezianas, o que implica a descaracterização dos bens preservados como peças vivas de um museu dinâmico. Da mesma forma, percebemos que as matrículas dos carros, na ocasião, não conferiam com a lista do processo de tombamento federal (1.185-T-85). Os carros B11 e C16 desapareceram; a matrícula C-17 apareceu em dois veículos bastante diferentes e um C15 surgiu não se sabe de onde, já que o verdadeiro já havia sido sucateado anteriormente à desativação da ferrovia em 1983.

Em 2010, após uma denúncia ao MPF realizada por nós, a situação da preservação dos carros agravou-se. Dos quinze carros de 1ª e 2ª classes (B e C), apenas quatorze encontravam-se nos limites do complexo ferroviário. Após as alterações de matrículas, inclusive com a terrível mudança de categoria de alguns carros (B transformado em C e vice-versa), ficamos em dúvida se o carro desaparecido era o C8 ou o C16, sendo que o atual C16 não corresponde ao veículo listado pela RFFSA na ocasião do tombamento. A matrícula B13 também foi trocada de carro, ampliando a confusão. A desatenção com os detalhes é tão grande que o carro B13, de 1ª classe, caracterizado por ser um antigo dormitório, construído nas oficinas de Lavras da E. F. Oeste de Minas, com um desenho diferenciado dos demais, já que possuem como uma de suas características mais marcantes as colunas de madeira da varanda, aparece atualmente em um carro completamente distinto, importado dos EUA, fabricado pela Bethlehem Shipbuilding Co.

Ao verificar essas ações, concluímos que muito do que a empresa FCA S.A. realizou sob o nome de "reforma" foi extremamente danoso aos níveis de preservação que um museu desse porte deve seguir.

Sobre carros, as matrículas do acervo do museu de São João del-Rei obedecem aos códigos criados para a Rede Mineira de Viação, encontrados em livro de regra da empresa:

§ 2º – Denominam-se carros os vehiculos destinados ao transporte de passageiros, conductores de trens, correio e bagagem e aos serviços da Administração, de socorro, de alojamento do pessoal e restaurante. São classificados: Séries A – Administração; B – 1ª classe para passageiros; C – 2ª classe para passageiros; D – Dormitório; E – Mixto (1ª e 2ª classe); F – Conductor de trem, correio e bagagem; G – Restaurante; H – Bagagem e animaes; I – Salão; J – Transporte de cadáveres; R – Socorro e alojamento do pessoal.

Além dos carros citados acima, ainda encontram-se preservados, alguns como peças de exposição nos módulos do museu e outros em situação mais precária, em lugares diferentes do sítio, como o pátio das oficinas e a carpintaria.

Os próximos veículos são divididos entre carros, vagões e outros. Listaremos de acordo com o local/módulo onde se encontram ou deveriam se encontrar desde a última visita:

Módulos do Museu: A3, A6, A7 (Administração/Especiais); TB-4 (Inflamáveis); KB-2, KC-3 (gaiolas para transporte de gado); VB-28 (Box de madeira); MC-61 (Prancha de bordas altas de madeira); QB-18 (Prancha); MD-14 (Gôndola de aço); TD-3 (Box de aço); PB-11 (Prancha de borda baixa); F-7 (Correio, Bagagens e Chefe do Trem);
Carpintaria: RB-17 (Carro Cozinha do Socorro); RB-11 (Carro Leito do Socorro); A-5 (Carro Especial Leito); C-8 e C-9 (Carros de 2ª classe);

Pátio das oficinas: RB-15 e RB-11 (Carros do Socorro, ex-Correio, Bagagens e Chefe do Trem); VB-54 (Box de madeira); KC-7 (Gaiola); H-4 (Box misto – animais e

carga); MC-85 (Prancha de bordas altas de madeira); YB-1 e YB-2 (Tanques de óleo BPF); MD-1, MD-2, MD-x, MD-12 (Gôndolas de aço); RB-16 (Box de aço rebitado do Socorro); TD-15 e TD-xx (Box de aço); PB-xx e PB-yy (Pranchas de borda baixa). Todos esses necessitam, urgentemente, de trabalhos de restauro, principalmente no tocante às partes articuladas e de fricção (leia-se dobradiças, eixos e tirantes gerais).[2]

Um caso especial é o referente a cinco carros de madeira de bitola métrica, que, da mesma maneira que todos os outros bens não originários da malha em bitola de 0,76m, foram trazidos para o complexo de São João del-Rei, para evitar seu desaparecimento. São eles: o carro PL-101, fabricado pela American Car & Foundry, EUA, em 1929, para a Rede Sul Mineira, e o carro FNB-844417 2E, de fabricação desconhecida e origem ignorada (carece de permissão para a devida análise), exemplares raríssimos e preservados em condições no mínimo precárias, guardados sobre cavaletes na carpintaria; o carro O-151, de administração, luxuoso, exposto no Módulo I, e o carro Z-10, fúnebre, exposto na rotunda, ambos construídos nas oficinas de Cruzeiro, SP, pela própria Rede Sul-Mineira; o carro O-104, de fabricação desconhecida (teoricamente também American Car & Foundry), originário da E. F. Central do Brasil.

Os veículos de matrícula desconhecida são listados pelo NEOM-ABPF por observação, já que não constam detalhes nas listas da RFFSA e nem do IPHAN pelo efeito do tombamento.

Existem, ainda, os veículos de serviço de outras categorias, como os guindastes. No museu há três unidades, uma em bitola de 0,76m e duas em bitola métrica. O de bitola de 0,76 foi construído para a E. F. Oeste de Minas pela Lancaster Carriage & Wagon Co., Inglaterra, em 1880, encontra-se exposto na estação, e dois guindastes de bitola métrica provenientes da E. F. Central do Brasil, um deles adaptado para a bitola de 0,76m e outro trazido para ser restaurado e integrar o museu – fato que nunca ocorreu e a unidade encontra-se abandonada no pátio das oficinas –, ambos fabricados nos EUA pela Industrial Brownhoist.

Notas:

[1] http://www.oestedeminas.org/2012/09/locomotivas-vapor-articuladas-o-sistema.html, visitado em 18/3/2013.

[2] Ente 2006 e 2011, o carro de matrícula RB-15 se desmanchou pelo efeito do tempo, devido à omissão dos responsáveis pelo museu. Cf.

por Welber Santos (Historiador)
Originalmente publicado em Trilhos do Oeste
(http://trilhosdooeste.blogspot.com/)

Os trens de Montenegro

Montenegro é um pequeno país da Europa, situado em sua parte sudeste, nos Balcãs. Até pouco tempo atrás fazia parte junto com a Sérvia de um país chamado Estado da Sérvia e Montenegro, tendo declarado sua independência apenas em 2006, através de um referendo popular. Sua população é de aproximadamente 700.000 habitantes e as línguas faladas são o sérvio e o montenegrino, além de alguns dialetos. A capital é a cidade de Podgorica (fala-se Podgoritssa) e tem um total de 140.000 habitantes.

O país é banhado pelo mar Adriático e tem uma topografia muito montanhosa e uma costa bastante recortada, formando baias e praias muito disputadas pelos turistas, principalmente do leste europeu. Possui ainda indústrias de mineração, florestal, têxtil e geração de energia hidrelétrica, mas o forte mesmo é o turismo, inclusive com a instalação de luxuosos resorts no bonito litoral. A capital é uma cidade muito aprazível e pacata, com muitas praças bem arborizadas, bons hotéis e bons restaurantes. Eles usam o Euro como moeda, apesar de ainda não fazerem parte da União Européia.

Centro da cidade de Podgorica onde velhos blocos convivem com modernas construções e avenidas

Prédio da estação de Podgorica com a entrada para embarque do lado direito do prédio menor

Quadro de avisos com o que acreditei serem horários de trens

Seu povo é gentil e hospitaleiro e apesar da língua, que para nós é simplesmente impossível de entender, procuram sempre, da melhor forma possível, te ajudar no que for preciso. Foi com muito pouco conhecimento sobre detalhes deste país que para lá fui no verão europeu do ano de 2011.

Antigamente conhecido como Iugoslávia, uma união de vários pequenos países dos Balcãs, era um país do bloco comunista e algumas construções velhas e decadentes nos fazem lembrar de seu passado. São grandes blocos residenciais, mal conservados e aparentemente fadados a serem demolidos, dando lugar a bonitas construções que estão saindo por toda parte, em largas avenidas e ruas bem traçadas.

Carros de passageiros

Logo que cheguei procurei saber sobre os trens existentes e procurando no mapa da cidade vi que havia uma estação ferroviária. Aproveitei para ir à pé e fui conhecendo a cidade da melhor maneira que há, caminhando, fotografando e explorando os detalhes mais interessantes.

A estação fica no lado oposto do hotel, ainda bem que não é um lugar muito grande, mas mesmo assim foi uma boa caminhada, com sol forte e céu azul. Chega-se a uma praça não muito grande, onde estão dois edifícios, onde acredito deva estar situada a sede administrativa das ferrovias do país. Não adianta muito tentar ler as placas de

identificação, não se entende nada mesmo. Logo na entrada do pátio (não há nenhuma portaria nem cancela que impeça a passagem que é livre) há um quadro de avisos com o que acreditei ser um horário de trens. Vi alguns carros de passageiros no pátio, mas em mal estado de conservação, porém, devido à existência do quadro de horários creio que há viagens para passageiros partindo e chegando em Podgorica. As plataformas também davam a entender que havia embarque de pessoas por lá, inclusive com bancos para espera.

Composição puxada por locomotiva elétrica

O pátio possui linhas eletrificadas e havia uma composição de carga saindo, por sinal com uma locomotiva elétrica muito bonita puxando, mas pelo visto o forte mesmo é a tração a diesel. Havia um número grande de máquinas diesel-elétricas tracionando composições e em manobras. Tentei me comunicar com alguns ferroviários por lá, mas nenhum falava inglês. Portanto, com a falta de comunicação uma série de informações que queria obter se tornaram inacessíveis, uma pena. Mesmo assim foram simpáticos comigo e não se importaram com aquele estranho tirando fotografias de tudo.

Próximo a alguns prédios, na parte de dentro do pátio uma surpresa agradável, uma pequena locomotiva a vapor com um carro de passageiros e um vagão fechado estão em exposição. Linha de bitola estreita e o trenzinho parecia de brinquedo. A placa estava escrita em língua local, mas pelos números eu entendi que era uma locomotiva fabricada em 1910 e que pelo visto trafegou até 1959. Que pena não entender nada do que estava escrito.

Trenzinho em exposição

Placa na locomotiva com o que acreditei serem dados históricos

Acima: Cargueiro puxado por diesel-elétrica
Abaixo: Vista do pátio.

Outra vista do pátio

O movimento de cargas variadas é grande e vi diversos vagões de minérios, produtos químicos, hopers e vagões fechados parados ou sendo movimentados pelas diesel. Fiquei por ali observando e esperando algum trem de passageiros, mas infelizmente não vi nenhum. Após algumas horas desisti e fui embora, não sem antes tentar me comunicar com outras pessoas, mas foi muito difícil. Terminei encontrando um senhor que falava um inglês muito pobre e expliquei através de gestos e palavras que era membro de uma associação de preservação ferroviária do distante Brasil. Ele como todos os outros me tratou muito bem, mas ficou por ai a nossa conversa, mistura de algumas palavras e gestos.

Um país bonito e agradável de se conhecer, pena que fica distante e com acesso difícil para nós. Para se viajar até lá o melhor é ir até Roma na Itália e de lá conseguir um vôo para Podgorica.

por Eduardo Malta

O ABPF Boletim é uma publicação em meio eletrônico destinada 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: abpfcps@terra.com.br. **Visite nosso site: www.abpf.com.br**