

 Editorial

Nesta edição de agosto de 2012, o ABPF Boletim traz as notícias das Regionais da ABPF, das quais ressaltamos os trabalhos de recuperação da locomotiva GE Cooper-Bessemer 3136 ex CMEF e da restauração da locomotiva Pacific 353. Toda colaboração ao Boletim deve ser

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

Destaques deste mês

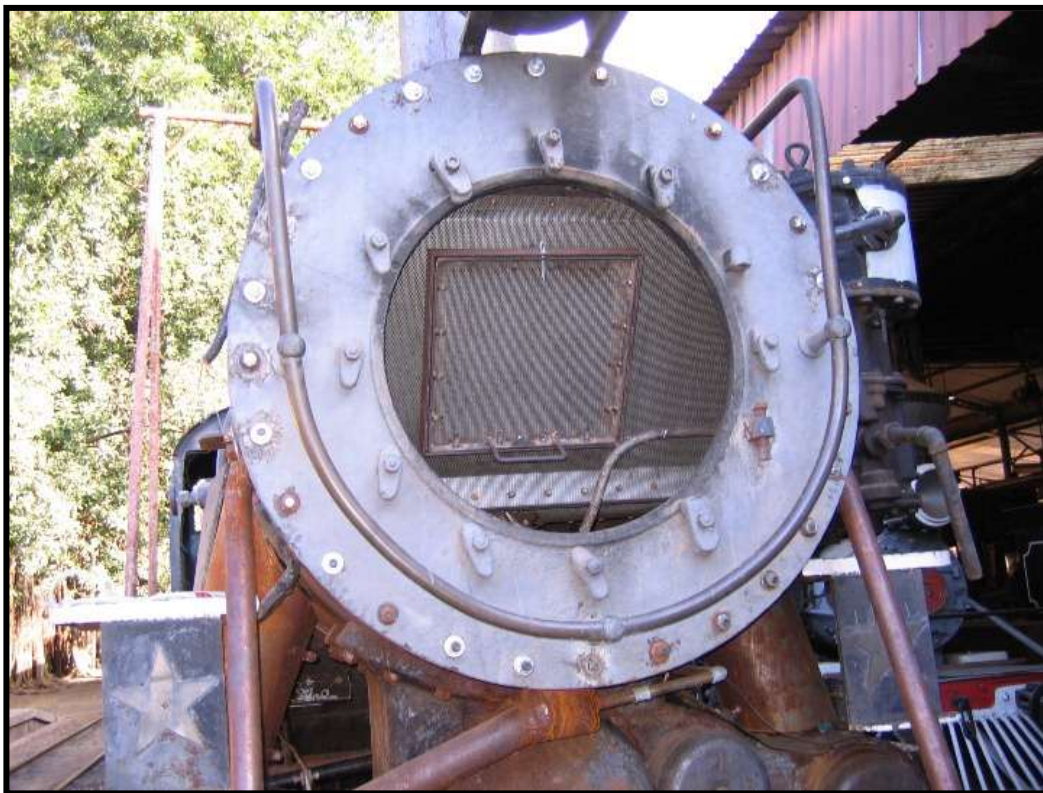
- Noticiário das Regionais

 Noticiário das Regionais

Regional Campinas

Os trabalhos na locomotiva três cilindros 338 foram retomados. Um novo detentor de fagulhas (peneira) foi confeccionado em aço inox 304 e já está instalado. Com isso foram concluídos os serviços na caixa de fumaça. O antigo aparelho de óleo da 338 não funcionava a contento pois apresentava muita dificuldade na lubrificação dos cilindros. Esse dispositivo foi agora substituído por uma bomba de lubrificação forçada de seis bicos, uma vez que a locomotiva possui três cilindros. Com a instalação desta bomba, a locomotiva será automaticamente lubrificada toda vez que se movimentar. Isso ajuda a preservar melhor o equipamento. Restará somente um pequeno aparelho de lubrificação de um bico para o compressor de ar. Planejamos instalar as bombas de lubrificação em todas as locomotivas em operação na VFCJ. O associado Rodrigo Cunha já começou a fazer a nova instalação elétrica da 338, incluindo a instalação do farol traseiro, localizado no tender da locomotiva. Também passaram por reparos as locomotivas 401 e 604.

Os serviços de recuperação da locomotiva diesel-elétrica 3136 ex CMEF prosseguem em ritmo normal. Na última semana de agosto, os truques foram recolocados e os cabos dos motores de tração conectados. Realizamos um trabalhoso serviço de limpeza e lavagem dos tanques de combustível (óleo diesel), pois ambos estavam com uma quantidade absurda de resíduo e sujeira. A mesma limpeza foi feita no carter do motor diesel, que após a drenagem do óleo lubrificante usado, todas as janelas de inspeção da lateral do motor foram abertas e o motor lavado e pulverizado com querosene. Gastamos 150 litros de querosene para a limpeza interna do motor e carter. A situação do carter não foi diferente do tanque de combustível, pois a quantidade de resíduos foi assustadora.



*Acima: Novo detentor de fagulhas instalado na locomotiva 338.
Abaixo: Nova bomba de lubrificação de seis bicos instalada na locomotiva 338.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*





*Acima: Truques da locomotiva GE 3136 prestes a serem recolocados na locomotiva.
Abaixo: Locomotiva 3136 suspensa por macacos no aguardo da instalação dos truques.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*





*Locomotiva 3136 já com os truques reinstalados.
Foto: Hélio Gazetta Filho.*

Feita a limpeza no motor, colocamos óleo lubrificante novo (cerca de 400 litros), trocamos os filtros do diesel e do lubrificante, limpamos internamente e trocamos o óleo do compressor de ar, além de muitos outros serviços como troca de todas as correias (ventilador, compressor e gerador auxiliar), e troca dos copos gaxetas dos cilindros de freio. Resta agora encher o tanque de óleo diesel e começar os testes funcionais para que depois a locomotiva receba nova pintura. Mais uma vez agradecemos à equipe composta por Norberto Tomassoni, Sr. João Sigrist, Ronald e seu irmão, Mauricio (Bimbim), Vanderlei Zago, Antônio Edson, nossos colaboradores, e na última semana do mês a associada Daiane que em muito nos ajudou na limpeza e colocação dos truques.

Nas oficinas de carros, o carro CB-30 (NOB) de segunda classe voltou ao tráfego no dia 19 de agosto já repintado e com a instalação de ajustador automático de freio. Por fim, várias peças deste carro foram refeitas, lubrificamos os pescoços de engates, centro dos truques. Trocamos janelas e venezianas, e instalamos o monograma e classificação em alumínio fundido. Assim, o carro NOB CA-37 adentrou as oficinas. Por hora, o CA-37 receberá reparação de estofamentos, e pequenos consertos e a instalação do ajustador automático de freios, este último item é executado pelo associado Antônio Edson Laurindo dos Santos.



Acima: Aspecto exterior do carro CB-30.

Abaixo: Vista interna do carro CB-30.

Fotos: Hélio Gazetta Filho.





Acima: Outra vista exterior do carro CB-30.

Abaixo: Carro R-1 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.

Fotos: Hélio Gazetta Filho.



Voltamos a trabalhar na restauração do carro Restaurante R-1 da Cia Mogiana, CR-10 na VFCJ. Pretendemos ao menos concluir a recuperação da sua parte externa e janelas. Todo o exterior do R-1 já foi reenvernizado e as janelas recolocadas e envernizadas, deixando um magnífico visual e relembrando para muitos como era a nossa antiga e querida Cia Mogiana.

Os serviços prosseguem no auto de linha AL-3, que agora é movido a diesel. A parte elétrica feita pelo Sr. João Sigrist está concluída. Na parte mecânica restam pequenos ajustes, mas o AL-3 já foi todo montado, inclusive a instalação do escapamento e silencioso novo pelo amigo e colaborador Evandro Zonzine de Campinas-SP.

Na via permanente prosseguimos com a substituição dos dormentes de madeira por concreto, sendo que um colaborador trabalha na recuperação e preparação dos conjuntos de fixação para os dormentes.

Seguem nossos agradecimentos 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, Rodrigo José Cunha, Cristiano Belarmino nos serviços de instalação elétrica nos carros e fabricação de reguladores de voltagem, seu pai Sr. Isaldo Belarmino que nos ajuda em usinagem de peças, Sr. João Sigrist e a empresa GEATEC – Locação de Geradores Ltda. que nos ajuda na manutenção das locomotivas diesel, geração de luz dos carros de passageiros e na liderança nos serviços de recuperação de vários veículos, incluindo o carro administração em inox, a empresa MOMBRAS de Piracicaba-SP que sempre colaborou na doação de refratários e uma forja para uso nas oficinas, Maurício Alves (Bim Bim) nos serviços das oficinas de carros e da 3136, Norberto Agnaldo Tomassoni e Rodrigo Tomassoni, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos, que está muito empenhado e nos ajudando a viabilizar a recuperação da litorina. Francisco Carlos Bianchi na fundição de peças, Sr. Albert Blum no assessoramento da diretoria da VFCJ e nosso elo de ligação com a MRS, a empresa Acrílicos Marcon através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, empresa GT Locação de Munck Ltda. que sempre colabora no carregamento e transporte de material e em muito ajudou com o munck na substituição dos motores de tração, ao Marcelo Bianchini Orso pela colaboração nas melhorias dos jardins da estação de Carlos Gomes, ao Sr. André Aranha que hoje ocupa o cargo de Secretário Municipal de Transportes e é nosso elo de contato com a Prefeitura Municipal de Campinas, Maurício Poly na assessoria dos serviços de informática, e o agradecimento especial para o Jorge Cialowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, uma vez que ele vem quando têm condições de deixar a família, Sr. André Louwart que é engenheiro agrônomo em Piracicaba-SP e que em muito colabora conosco na capina química da via permanente, ao associado e amigo Luiz Milani que trabalha e reside em Araraquara, à empresa Prima 21, a empresa AC CORREA, através de seu proprietário Celso Correa, que nos cedeu os novos copos gaxetas e novas fechaduras para a 3136, e 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)

Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI

Neste mês de agosto, no dia 25 mais precisamente, foi acesa a locomotiva 232 com o objetivo de realizar os testes de linha no trecho restaurado entre os km 0,170 até o km 0,290 afetado pela queda de barreira de setembro de 2011. Os testes foram realizados com pleno sucesso tendo a linha se comportado de forma excepcional resultante do esmerado trabalho ali realizado pelo mestre de linha Jefferson Dhein da ABPF-SC. Assim sendo, graças ao trabalho do Jefferson e graças à tenacidade dos voluntários do NuRVI, depois de um ano a composição histórico cultural pôde cumprir novamente todo o trajeto até a plataforma de embarque. Agradecemos aos voluntários, ao mestre Jefferson e à ABPF-SC pela concretização deste feito.



Dormiteiro com pregos remanescente da construção do trecho Trombudo Central - São João da Agrolândia inaugurado em julho de 1964 e desativado no ano de 1966. O dormiteiro, portanto, tem quase 50 anos. Na foto os associados Johnny Sandro Henschel (esquerda) e Marcelo Frotscher (direita). Marcelo é sobrinho-neto do maquinista da EFSC, Max Frotscher, já falecido.

Foto: Edson Lanznaster em 11/08/2012.

Informamos também que temos ainda muitos desafios pela frente para podermos legalizar a composição histórico cultural frente à ANTT, possibilitando sua utilização

pública. Um dos maiores desafios é a construção de dois desvios nos terminais da via férrea para possibilitar a reversão da locomotiva, fazendo com que mesmo de recuo ela possa seguir sempre em frente à composição. Numa das pontas da via férrea o problema é agravado pela falta de espaço para a construção deste desvio, uma vez que o terreno contíguo a via férrea é de propriedade particular e precisa ser adquirido. O valor do terreno não é dos mais baratos, estando orçado em R\$ 90.000,00. Mesmo assim ousamos lançar um desafio aos associados, no sentido de que colaborações financeiras para a aquisição do mesmo serão bem vindas, podendo o valor ser depositado na nossa conta poupança – 605.555-9 variação 51 agência 0928-8 – Banco do Brasil – conta ABPF – Regional Santa Catarina.



*Aspecto do leito da EFSC no trecho Trombudo Central - São João, 46 anos após a desativação do trecho, onde árvores de considerável porte já realizam sua missão de recompor a natureza. Caso o trecho tivesse sido ligado ao TPS em Ponte Alta do Sul, conforme o projeto da época, certamente por ali estariam hoje passando importantes cargas em direção ao porto de Itajaí-SC. À esquerda da foto o associado Edson Lanznaster, filho de Mário Lanznaster que era agente de estação do terminal de cargas de Trombudo Central, e à direita o associado Marcelo Frotscher.
Foto: Johnny Sandro Henschel em 11/08/2012*

Também neste mês de agosto, os associados Johnny Sandro Henschel, Marcelo Frotscher e Edson Lanznaster realizaram interessante e importante caminhada num trecho do leito desativado da EFSC entre as cidades de Trombudo Central e Agrolândia.

Importante, porque foi este o último prolongamento da ferrovia inaugurado em 1964 com vistas de ligá-la ao Tronco Principal Sul. Interessante, porque os associados, com esta caminhada, conseguiram fazer a divulgação histórica de que por lá chegou a passar a ferrovia, onde mesmo passados 45 anos desde a passagem do último trem (o trecho de 15 km foi inaugurado em 1964 e desativado em 1966) ainda encontraram restos de dormentes, pregos e chapas. Ou seja, a história persiste...

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 abriga também a administração do projeto ferrovia das bromélias, administrado em parceria pela ABPF e pela mantenedora do projeto, a Fundação Tremtur. A estação de Matador 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 do projeto ABPF/Tremtur, devidamente 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 e km 113 - 500m para quem procede de Rio do Sul.

Em Ibirama-SC, a Fundação Cultural, situada no antigo Hospital Hansahoehe, mantém aberta ao público a Sala Hermann Baumann com mostra fotográfica relativa as atividades da EFSC em Apiúna e Ibirama. A exposição foi organizada pelo escritor Rubens Roberto Habitzreuter com apoio do CESAP (Consórcio Empresarial Salto Pilão) e com apoio cultural do NuRVI. Mais detalhes e agendamentos podem ser obtidos com a coordenadora Wilde Bauner pelo telefone (47) 3357- 4442. Lembramos que Ibirama dista apenas 10 km do trecho revitalizado da EFSC, sendo que em frente ao trevo de acesso à cidade, na BR-470, encontra-se a centenária ponte metálica do ramal Ibirama da EFSC, construída pela Bachstein & Kopell em 1909. A obra restaurada em 2005 pelo CESAP, certamente merece uma visita.

Em Indaial-SC, o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, situado na antiga estação ferroviária, no centro da cidade está aberto ao público em horário comercial de 2ª a sábado, sendo que no segundo sábado do mês excepcionalmente o atendimento se estende até às 17h. O museu tem exposição fotográfica relativa à atuação da EFSC em Indaial e arredores, documentos e peças ferroviárias de várias procedências, e tem o apoio cultural do NuRVI. Mais detalhes poderão ser obtidos com a coordenadora Rita Rosângela Pieritz pelo telefone (47) 3394-0708 ou pelo e-mail museu@indaial.sc.gov.br.

Em Blumenau, que dista 25 km de Indaial, recomendamos uma visita à histórica locomotiva Macuca, uma Orenstein & Koppel– rodagem 0-6-0T fabricada em 1908, e que a partir de 1935 passou a ser a Nº 1 da EFSC. A locomotiva se encontra exposta no jardim da Prefeitura Municipal, local onde no passado era o km 0 da ferrovia. A partir deste ponto

também podem ser visitados ou pelo menos vislumbrados a majestosa ponte metálica, o túnel de 80 m e a ponte dos arcos, obras que atualmente atendem ao fluxo urbano rodoviário de Blumenau.

Mais informações com Luiz Carlos Henkels, secretário e relações públicas do NuRVI, pelo telefone (47) 3333-1762. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

Regional Sul de Minas

A Regional Sul de Minas informa que continuam os trabalhos de restauração da locomotiva Pacific 353. Realizamos o primeiro teste de funcionamento dela, no qual a 353 foi acesa, manobrou os veículos no pátio do Memorial do Imigrante e funcionou perfeitamente pelo trecho operacional do Memorial. Um pequeno vídeo do teste pode ser visto em <http://youtu.be/JPJoY9FwOlY>. Mais informações no Blog da Regional em <https://abpfsuldeminas.wordpress.com/>. *(por Bruno Sanches – ABPF-Sul de Minas)*



Locomotiva 353 em testes no Memorial do Imigrante. Foto: Leandro Guidini.

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.