



Boletim

Boletim
Eletrônico
Mensal da
Associação
Brasileira
de Preservação
Ferroviária

Ano VIII nº 96 – Fevereiro de 2011

ABPF Editorial

Nesta edição do ABPF Boletim publicamos as notícias da Nacional e das Regionais, bem como dois artigos. O primeiro é sobre a instalação de freio a ar comprimido na locomotiva 215 da VFCJ escrito por Antônio Edson Laurindo dos Santos. No segundo artigo o associado Eduardo de Lanna Malta fala sobre sua viagem na Estrada de Ferro Campos do Jordão. Toda colaboração ao Boletim deve ser encaminhada para o e-mail paz.lourenco@gmail.com.

Destaques deste mês

- Noticiário da Nacional
- Noticiário das Regionais

Artigos

- Freio a ar comprimido para a 215
- Campos do Jordão e a EFCJ

ABPF Noticiário da Nacional

Trem Republicano entre Salto-SP e Itu-SP

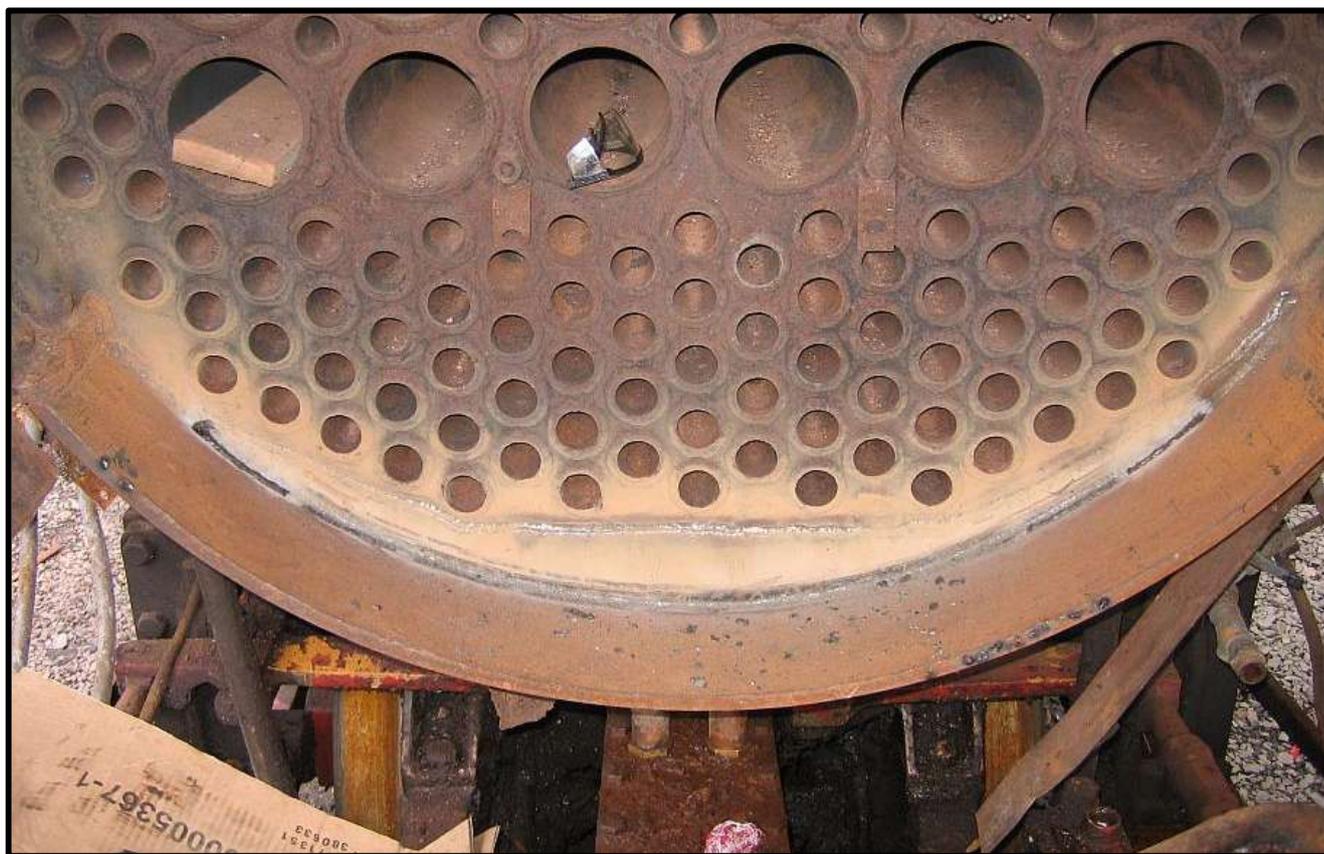
A ABPF recebeu no dia 18 de fevereiro a visita dos prefeitos das Estâncias Turísticas de Salto e Itu, respectivamente Dr. Geraldo Garcia e Dr. Herculano Passos Júnior, que foram recebidos pelo diretor-presidente da ABPF Hélio Gazetta Filho na estação de Anhumas (Campinas-SP). O objetivo do encontro era discutir assuntos relativos à construção do Trem Republicano entre Salto e Itu, cuja avaliação do projeto encaminhado ao DNIT foi realizada pela ABPF.

Durante o encontro, o Sr. Hélio Gazetta Filho destacou que a ABPF é plenamente capacitada para ser um dos candidatos à concessão de operação do Trem Republicano, que será definida em licitação. A locomotiva a vapor que poderá ser utilizada no trajeto, caso a ABPF vença o processo licitatório, foi mostrada aos dois prefeitos.

Também participaram da visita, a Deputada Estadual Rita Passos; o Secretário de Governo de Itu, Antonio Jorge Trinca; o Assessor da Prefeitura de Salto, Wanderley Rigolin; o Sr. Ivo Arias diretor da Regional Campinas da ABPF e que trabalhou por muitos na Estação de Salto como telegrafista; e o Sr. Francisco Picarelli, representante da empresa Maruca, ganhadora da licitação para construção da ferrovia e reforma das estações para a implantação do Trem Republicano. Findo o encontro, as autoridades visitaram as instalações da estação de Anhumas, bem como as dependências do Museu Ferroviário.

Regional Campinas

A ABPF-Campinas informa que em fevereiro prosseguiram os trabalhos de recuperação da locomotiva 338 (Pacific de três cilindros da RMV), sendo que parte do espelho e do fundo da caldeira tiveram partes trocadas e soldadas. Outros serviços como lavagem de caldeira, lavagem interna do tender e limpeza geral por baixo da locomotiva estão em andamento. O associado Antônio Edson continua dedicando-se aos trabalhos de instalação do freio a ar comprimido na locomotiva a vapor RMV 215.



*Caldeira da locomotiva 338 com nova chapa de aço soldada na caixa de fumaça.
Foto: Hélio Gazetta Filho em fevereiro de 2011.*

ABPF Boletim

Ano VIII nº 96 – Fevereiro de 2011



*Carro restaurante R-1 da Mogiana em restauração nas oficinas de Carlos Gomes.
Fotos: Hélio Gazetta Filho em fevereiro de 2011.*





*Placa da EFS especialmente fundida para o carro Busch que
está em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazetta Filho em fevereiro de 2011.*

Nas oficinas de carros estamos terminando a repintura e revisão do carro Busch CA 38 da EFS, cuja pintura externa em vermelho e amarelo está pronta. No momento trabalhamos nas janelas e posteriormente lavaremos o estrado e finalizaremos a repintura. O Carro R-1 da CMEF está com o madeiramento externo do teto quase todo pronto e nos próximos dias aplicaremos a manta de revestimento. Em seguida, trabalharemos no revestimento interior.

Agradecemos a dedicada participação dos associados Antônio Edson Laurindo dos Santos, Jean Claud Ducombs, Cristiano Belarmino e seu pai Sr. Isaldo Belarmino, que nos ajuda na usinagem de peças, Sr. João Sigrist e a empresa GEATEC – Locação de Geradores Ltda. que nos ajuda na manutenção das locos diesel e na geração de luz dos carros de passageiros, Maurício Alves (Bim Bim), Norberto e Rodrigo Tomassoni, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos, Francisco Carlos Bianchi, na fundição de peças, a empresa Acrílicos Marcon, através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, e a empresa GT Locação de Munck Ltda. que colabora no carregamento e transporte de

material, tendo ajudado a colocar o tender no estrado, ao Marcelo Bianchini Orso pela colaboração nas melhorias dos jardins da estação de Carlos Gomes, ao Sr. André Aranha, nosso elo de contato com a Prefeitura Municipal de Campinas, e outros que participam e ajudam na operação da VFCJ. Mais informações pelo e-mail abpfeps@terra.com.br (por Hélio Gazetta Filho – ABPF)

Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI

Neste mês de fevereiro no NuRVI foi marcado pelo desapontamento, em virtude da quebra de um dos pistões (êmbolo) da locomotiva 232. No dia 13 de fevereiro a composição já havia realizado quatro passeios, todos lotados, sendo que no quinto passeio, o das 13h, ocorreu a quebra aproximadamente no km 0,800, momento em que a composição iniciava a subida da serra. Frustramos assim, naquele dia a expectativa de 400 pessoas que já se preparavam no local de embarque para a realização dos quatro passeios restantes no período da tarde, além das 108 pessoas que se encontravam a bordo e que lamentavelmente tiveram que abandonar a composição a pé, trilhos afora, visto que o NuRVI, em casos como este, não possui locomotiva reserva para socorrer o trem, o que causou enorme constrangimento à equipe de voluntários. Pelo que se constatou, os visitantes, boa parte de locais distantes do Vale do Itajaí foram compreensíveis em face do ocorrido, tendo sido todos ressarcidos, tendo em vista a supressão dos passeios restantes. No entanto, lamentavelmente, o ocorrido transmitiu uma má imagem da organização do evento, visto que muitas famílias se deslocaram de suas residências exclusivamente para isso.

Sem locomotiva reserva para socorro, a equipe também teve que tomar uma medida drástica em relação a guarda da composição, que neste dia não pode mais ser deslocada até a gare, ficando estacionada ao relento no local onde quebrou durante dois dias, durante os quais ficou sob guarda do nosso trabalhador de linha, Sr. Osnir, que pernitoou dentro de um dos carros no local. Uma vez retirado o êmbolo quebrado na 3ª feira, a composição pode ser rebocada até a gare, com ajuda do guincho de um pequeno trator rodoviário, trabalho no qual gastamos uma hora e meia, mas que foi coroado de pleno êxito. Enviamos aqui nossos profundos agradecimentos ao Osnir pela guarda da composição e ao engenheiro Evânio Prado Lopes da Usina Salto Pilão o qual providenciou o trator para que o resgate da composição pudesse ser realizado. A diretoria do NuRVI, que participou ativamente deste resgate, agradece também ao empenho dos associados Adalberto Barth e Marcelo Montibeler que se dispuseram a ajudar nos trabalhos, consumindo preciosas horas dos seus afazeres particulares.

A equipe técnica iniciou agora outra tarefa estafante, que é a substituição do êmbolo quebrado, bem como do outro que está intacto, uma vez que se decidiu pela modificação da configuração dos êmbolos que até então trabalhavam com quatro anéis. Esta configuração foi feita, quando da restauração da locomotiva na boa intenção de tentar obter melhor rendimento da máquina, mas, cuja mudança ao que indica não foi bem aceita, já que a causa da quebra do êmbolo ocorreu quando um dos anéis trancou dentro da janela de acesso do vapor ao cilindro, travando o êmbolo, momento em que a haste rompeu seu miolo. Assim sendo, os novos êmbolos foram agora feitos para comportar três anéis, lembrando que originalmente a locomotiva possuía apenas dois anéis em cada êmbolo. Além da troca dos êmbolos será



*Aspecto do novo embolo (violeta) ao lado do embolo danificado (preto) da locomotiva 232.
Foto: Luiz Carlos Henkels em 26/02/2011.*

preciso fazer novamente toda a regulagem e ajuste das braçagens e gavetas, trabalho que precisa ser feito com dedicação e paciência e que poderá inviabilizar o evento programado para 13 de março, justamente o dia em que desejaríamos lembrar os 40 anos de desativação da EFSC. No entanto, será respeitada a decisão da equipe técnica liderada pelo associado Alverino Baade, e o evento será cancelado, na intenção de obter o melhor resultado possível neste conserto para evitar futuros problemas deste tipo. Recentemente a locomotiva 232 passou por reajustes nas braçagens e nos rodeiros de tração em função do esquentamento de um dos mancais da braçagem, fato que pode ter contribuído para a quebra do pistão, visto que durante um ano, enquanto não se mexeu na configuração das braçagens, a locomotiva trabalhou perfeitamente. Nossos agradecimentos ao associado Alverino Baade pelo seu empenho na rápida confecção de novos êmbolos e ao associado Germano Purnhagen que mais uma vez disponibilizou os equipamentos de sua empresa para a usinagem dos êmbolos e retificação das peças necessárias.

ABPF Boletim

Ano VIII nº 96 – Fevereiro de 2011

A quebra da locomotiva também fez com que os associados voltassem a indagar a diretoria do NuRVI sobre a urgente necessidade de obtenção de uma locomotiva reserva, não necessariamente a vapor, mas uma pequena locomotiva de tração diesel, que seria o ideal para prestar socorro a composição, amenizando situações como as vivenciadas pela equipe no dia 13 de fevereiro. Assim sendo, solicitamos a diretoria da ABPF e aos associados de todo o Brasil que entrem em contato com o NuRVI, caso conheçam locomotivas diesel de pequeno porte, disponíveis pelo Brasil afora e que poderiam ser objeto de negociação e obtenção. Reiteramos que mesmo estando sem motor, nos comuniquem, pois o motor poderá ser obtido aqui na região do Vale do Itajaí. Desde já agradecemos a todos pelo empenho e pela gentileza.



Locomotiva 232 já com o novo êmbolo da esquerda recolocado. O êmbolo da direita também será trocado, após o que se fará a nova regulagem das braçagens.

Foto: Luiz Carlos Henkels em 26/02/2011.

Porém, nem tudo foram más notícias. Em fevereiro foi retomada a restauração do carro P 02, através do projeto ABPF/Tremtur, mediante a contratação de carpinteiro para a realização da obra. O P02 será praticamente reconstruído, pois apenas permaneceu intacta sua estrutura primária. Além da parte de caixa do carro, também os truques terão que passar por completa restauração e adequação, visto que não são originais. A previsão é que certamente os trabalhos de restauração do P 02 se estenderão até o final do ano.

Em Rio do Sul-SC, na estação de Matador, está disponível para visitação o material rodante por restaurar do NuRVI, além do museu est tico que funciona no interior da estac o e que está aberto ao público no horário comercial de 2^a a 6^a feira. Contatos, agendamentos e reservas para o trem histórico cultural, devem ser feitos pelo e-mail ferrovia.efsc@gmail.com ou pelo telefone (47) 3521-9972, com a secret ria Janaína Maísa Schultz. Informac es adicionais podem ser obtidas pelo site www.efsc.com.br. A estac o de Matador se localiza no Beco Artur Hering - n  50 - Bairro Bela Aliança-Rio do Sul. O bairro tem acesso pela Estrada da Madeira a partir de Lontras-SC ou Rio do Sul.

Em Api na-SC, na localidade de Subida, o trecho revitalizado da EFSC pode ser visitado a qualquer hora do dia, pois   de domínio público até o portão de acesso da Usina Salto Pilão. Tanto o acervo de material rodante, depositado dentro do pátio da usina, bem como a via férrea que passa por dentro do pátio da usina, somente poderão ser visitados mediante acompanhamento de um dos sócios do projeto ABPF/Tremtur, devidamente autorizados pela portaria da usina.

Em Indaial-SC, o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, localizado dentro da antiga estac o ferroviária, e que tem apoio cultural do NuRVI, está aberto ao público em horário comercial durante a semana e aos sábados, sendo que sempre no segundo sábado do mês, excepcionalmente o atendimento se estende até 17h. Informac es e agendamentos poderão ser obtidos pelo telefone (47) 3394-0708, com a coordenadora Rita Rosângela Pieritz.

Em Ibirama-SC, a Fundac o Cultural, situada no prédio do antigo Hospital Hansahoehe, mantem aberta ao público a Sala Hermann Baumann, com exposi o de rico acervo fotográfico mostrando a história da EFSC na região de Api na e Ibirama. Esta exposi o foi organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter com patrocínio do Consórcio Empresarial Salto Pilão (CESAP) e apoio cultural do NuRVI. Informac es e agendamentos poderão ser obtidos pelo telefone (47) 3357-4442 com a coordenadora Wilde Bauner. Ressaltamos que Ibirama dista apenas 10 kms da localidade de Subida, onde se encontra o trecho revitalizado da EFSC. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

Regional Paraná

A ABPF-PR informa que para dar continuidade na conserva o do patrim nio ferroviário brasileiro,   preciso transportar o material ferroviário que hoje está parado em Antonina-PR para nossa sede em Curitiba-PR, onde será restaurado e preservado. A opera o   orçada em R\$ 10.800,00 (dez mil e oitocentos reais). Em Novembro de 2010, realizamos uma campanha via internet com a meta de angariar R\$ 7.000,00 (sete mil reais), porém o total arrecadado através das doa es de pessoas jurídicas e físicas foi de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais).

Por isso, iniciamos uma nova campanha de captação. Você pode contribuir com qualquer quantia entre R\$ 15,00 e R\$ 1.000,00, através de depósito em conta corrente ou via internet em nosso Blog (<http://abpf-pr.blogspot.com/>). Seu apoio é muito importante! Outra forma de ajudar é sendo voluntário para nossas obras em geral. Horário de visitação em nossa sede: aos sábados das 9h às 17h. (extraído de <http://abpf-pr.blogspot.com/>).

Regional Sul de Minas

Em Cruzeiro-SP estamos trabalhando na reparação de um par de truques de tender RMV (que são específicos) para substituir os truques atuais do tender da locomotiva 332, que está em Passa Quatro-MG. Adicionalmente, realizamos os preparativos e adaptações finais para que possamos colocar em funcionamento a nossa locomotiva diesel GE 15 Toneladas, que acreditamos ser o único exemplar do tipo no mundo e a única locomotiva diesel-elétrica preservada da Estrada de Ferro Leopoldina.

A restauração da locomotiva 415 já foi concluída o mais próximo possível do padrão original EFS, em especial a pintura. Para tanto, realizamos a fundição de placas de latão "EFS" para o tender, dentre outros detalhes. Atualmente a locomotiva já se encontra com seu proprietário em Avaré-SP funcionando no pequeno trecho de 1 km de linha construído só para ela.

Em Passa Quatro-MG fazemos uma série de manutenções na locomotiva 332. Em breve ela será substituída pela locomotiva 327, após receber torneamento em seus rodeiros, ou por outra locomotiva que aguarda reforma em Cruzeiro. Ainda este ano pretendemos utilizar uma locomotiva diesel para rebocar o trem durante a travessia do túnel de 997 metros com rampa de 3,5%. O uso de locomotiva a vapor na travessia não é recomendável pois em alguns testes realizados, muitas pessoas se assustaram com o barulho estrondoso da locomotiva dentro do túnel.

Em São Lourenço-MG proseguem os trabalhos de reformas dos carros de passageiros, bem como a finalização do acabamento em madeira da cabine da locomotiva 1424. *(por Felipe Sanches-ABPF Sul de Minas)*

Regional São Paulo

A ABPF-SP informa que na primeira semana de março o Bonde 38 de propriedade da ABPF/SP que estava a frente do Memorial do Imigrante finalmente seguiu para a cidade de Santos. Após seis meses de luta contra a burocracia e de sofrer com diversas enchentes, conseguimos levá-lo Santos, onde será reformado pela C.E.T. local e voltará a operar com tração elétrica.

Os passeios do Trem Cultural dos Imigrantes na Moóca ocorrem aos sábados, domingos e feriados entre às 10h30 e 16h. Partindo à cada hora em média conforme a demanda de visitantes, com duração de 25 minutos aproximadamente.

Os passeios do Trem Cultural dos Ingleses na Vila de Paranapiacaba, Santo André-SP, estão ocorrendo apenas aos domingos e feriados, entre as 10h e 16h, partindo à cada hora em média conforme a demanda de visitantes, com duração de 20 minutos aproximadamente. *(por Carlos Alberto Rollo e Anderson Conte – ABPF-SP)*



Freio a ar comprimido na locomotiva 215 da VFCJ

A primeira locomotiva que a ABPF-Campinas recebeu e que também foi primeiramente colocada em operação foi a 215, uma Baldwin tipo ten wheller (4-6-0), que havia sido encostada há pouco tempo pela RFFSA e estava em Ribeirão Vermelho-MG, onde ao longo do tempo poderia ter sido danificada nas recorrentes enchentes do Rio Grande, que passa por detrás das oficinas. Mas, felizmente ela chegou em boas condições em 1981 e foi possível a sua reativação, já que a caldeira estava perfeita. Há de se lembrar que nessa época eu ainda não estava na ABPF, pois só cheguei em 11 de agosto de 1982.

Informações colhidas junto ao 1º Batalhão Ferroviário de Araguari-MG dão conta de que ela havia trabalhado na construção da linha de Brasília, junto de outras locomotivas da RFFSA emprestadas ao Exército, segundo me informou um sargento que a reconheceu numa foto quando estivemos visitando o Batalhão em 2004.

Como nossa primeira locomotiva, foi a que serviu para a ABPF iniciar atividades em Jaguariúna, com trens esporádicos, filmagens e eventos. A cada vez que era acesa, aglomerava-se na cerca da linha um grande número de pessoas, só para vê-la em funcionamento.

Em 14 de julho de 1984, quando realmente abrimos a linha ao tráfego ininterrupto, foi a 215 que iniciou o serviço, mostrando que a ABPF havia chegado para ficar. Em muitas aventuras ela se fez presente, como por exemplo, quando foi levada a Tarabai-SP, na região de Presidente Prudente-SP, para uma filmagem de propaganda de cigarros, embora nossa sugestão aos produtores fosse gravar aqui mesmo na VFCJ. Resultado: o filme não foi aprovado e a nova produtora escolhida acabou gravando a propaganda do “Belmont” aqui mesmo, fazendo com que a 215 saísse na TV mais de uma vez. Foram tantas filmagens feitas com ela, que tinha mais aparições do que muitos atores de novelas. Numa destas filmagens para uma propaganda do Nescau, nosso trem teve alguns de seus carros pintados de azul e branco.

Os freios da locomotiva 215 são a vácuo e como o ramal em que ela trabalhava na RMV a maioria dos vagões tinham freios a vácuo, ela nunca recebeu freio a ar comprimido. Embora o uso do freio a vácuo não seja perigoso, sua capacidade de frenagem limitada a condensa a trens curtos com guarda-freios a postos para ajudar a freiar os carros, se necessário.

Mas, como sempre buscamos melhorias na segurança da operação da VFCJ, seguindo uma idéia já antiga, estamos instalando freios a ar comprimido na locomotiva 215. Não se trata de uma tarefa fácil, pois além de alterar a “fisionomia” da 215, pois ela não possuía nenhum adorno extra em cima dos passadiços, há a necessidade de se procurar material e equipamentos viáveis à instalação, como válvulas, manipulador e tubulação. Para complicar ainda mais, não existe um projeto específico para ser seguido para a 215, apenas um projeto padrão do catálogos dos fabricantes de freio. Por sorte, possuímos um manipulador G 6, que

é do tipo original usado na RSM e Oeste de Minas nestas locomotivas, um coletor de pó ainda lacrado de fábrica, além de outras peças de igual importância.

No tender da locomotiva está concluída a instalação do freio. A tubulação do manipulador até o encanamento geral também está pronta, mas resta ainda instalar o manômetro e terminar a tubulação do manipulador até o reservatório principal, trajeto que exige muitas curvas e merece ser tratado com muito cuidado. O trabalho pode parecer um pouco demorado pois estou em Carlos Gomes somente aos domingos, mas os trabalhos continuam e em breve a 215 vai estar apta a correr com trens maiores, mostrando a todos a potência dos seus cerca de 500 HP.

por Antônio Edson Laurindo dos Santos

Campos do Jordão e a EFCJ

Viajar até Campos do Jordão e não conhecer a EFCJ é como “ir à Roma e não ver o Papa”. A estrada de ferro é como a alma da cidade. Não só porque está presente em todos os principais bairros, ou mesmo talvez pelo fato de “cortá-la” ao meio em sua avenida mais central. O fato é que não há como separar as duas. A estrada está literalmente colada à imagem da cidade e seus trilhos, acompanhando o trajeto de todo visitante que chega, desde o portal de entrada até o Capivari chamam logo a atenção. Isto quando este mesmo visitante não é surpreendido pela imagem bonita de uma automotriz trafegando bem ali no centro, ou mesmo o simpático bonde que passa de meia em meia hora levando os turistas para o interessante passeio por toda a área urbana e se estiver mesmo com sorte poderá topar com a velha “vaporosa” 0-6-0 T em seu costumeiro trajeto entre Capivari e Abernethia. O que posso afirmar, é que qualquer das opções disponíveis ao viajante é mesmo inesquecível.

Tive oportunidade de fazer um passeio no bonde e outro na automotriz, este entre Campos do Jordão e a estação de Eugênio Lefevre, em Santo Antônio do Pinhal. Um lindo percurso, de quinze quilômetros, percorridos em aproximadamente uma hora, com algumas paradas em pontos interessantes no caminho.

Para o “marinheiro de primeira viagem” é importante lembrar que, assim que chegar à cidade, ou mesmo antes, por telefone, fazer a reserva dos lugares, pois na hora é difícil encontrar um. O local é a Estação Capivari, situada no bairro de mesmo nome, final da linha. Basta se dirigir a um dos guichês e efetuar a compra antecipada. O preço é de R\$40,00 por pessoa.

O horário é respeitado e no meu caso, pontualmente às 10hs, a automotriz A4 partiu lotada, com 40 passageiros. Cheguei mais cedo à estação e pude ficar curtindo as manobras matinais, bastante agitadas, pois o movimento do feriado de finados prometia ser grande.

O interior do carro é muito bem conservado, limpo e seus assentos reclináveis oferecem bastante conforto. A tripulação é composta de três membros, um operador, um auxiliar e uma simpática guia que vai narrando e apontando os pontos interessantes do percurso, pelo sistema de som. Fazia um pouco de frio e as janelas, inicialmente ficaram



*Interior da Automotriz A4 da EFCJ.
Todas as fotos deste artigo: Eduardo de Lanna Malta.*



ABPF Boletim

Ano VIII nº 96 – Fevereiro de 2011



*Acima: Cabine do maquinista da automotriz A4.
Abaixo: Automotriz A4 na estação Capivari.*



fechadas. Fiquei imaginando como seria no passado, durante os gelados invernos da Mantiqueira, a viagem dos doentes em busca de tratamento no famoso Sanatório da cidade.

O percurso inicial, dentro da cidade é feito em velocidade reduzida e somente em alguns trechos foi alcançada a velocidade aproximada de quarenta quilômetros por hora. Uma pequena desaceleração na estação de Abernécia, onde o operador Carmo, recebeu a liberação do trecho. Toda a linha é muito bem conservada, com jardins de hortências, pequenas paradas antigas, já desativadas, passagens de pedestres, passagens de nível, tudo muito caprichado e limpo formando um lindo cenário juntamente com as construções em estilo europeu.

Mas o bonito mesmo começa quando a automotriz deixa a cidade e trafega em meio às montanhas, vales e florestas de uma beleza estonteante, capaz de emocionar o mais insensível dos homens. O verde da paisagem da Mantiqueira na primavera é um colírio para os olhos e um deleite para a alma. Abertas algumas janelas podemos sentir o perfume da mata misturado ao cheiro do capim gordura, somados a uma dose cavalariça de puro oxigênio que entra no carro em frescas lufadas.

Após uma pequena subida, logo no início atingimos a altitude de 1743 m acima do nível do mar, a maior altitude atingida por uma ferrovia brasileira. Este ponto tem o nome de Alto do Lageado e bem ali existe a antiga Parada Cacique, datada de 1916, uma das mais antigas da estrada de ferro, hoje sem movimento. Uma pequena parada para observação e fotos. Reiniciado o percurso mergulhamos em uma rampa de 11% de inclinação, algo realmente impressionante para um veículo ferroviário sem auxílio de cremalheira. O forte ruído dos freios corta o silêncio da mata e vamos seguindo, com bastante segurança e uma operação muito tranqüila por parte do nosso maquinista.

Passamos por pontos altíssimos, margeando a serra, pudemos ver o belíssimo palácio de inverno do governador de São Paulo, com seu imponente prédio em estilo inglês do século XVIII. Avistamos também a enorme Pedra do Baú, cartão postal da região junto a um verdadeiro “mar de montanhas”. Chegamos então à Parada Tanaka onde é feita uma rápida parada e os passageiros podem adquirir deliciosos pinhões prontos para comer, geléias e frutas silvestres ali vendidos pela simpática Sra. Tanaka, pertencente à antiga colônia japonesa estabelecida naquele local.

Retomamos o passeio, sempre em rampas incríveis até o ponto final, na Estação de Eugênio Lefevre, em Santo Antônio do Pinhal. Lá existe, além do bonito prédio, uma subestação elétrica da ferrovia, girador, uma linda vila ferroviária e mais algumas construções, todas da EFCJ. Na estação há uma loja muito boa especializada em produtos artesanais, uma bem equipada e deliciosa lanchonete, onde além do famoso bolinho de bacalhau, sucos e café o viajante pode degustar doces caseiros, especialidade da região. A vista do vale do Paraíba no mirante é algo que não se deve perder. A área da estação é muito bonita, cheia de jardins de hortências e há também um orquidário. A parada é de meia hora.

Após uma boa buzina da automotriz, já posicionada no sentido inverso, retomamos nossos assentos e iniciamos a viagem de volta. É nessa hora que se pode perceber a potência dos quatro motores elétricos de 1500 v em corrente contínua que equipam o A4 e desenvolvem 750 HP, segundo informações que colhi com o pessoal da estrada de ferro. A subida é feita sem nenhuma dificuldade e com boa velocidade, passando pelas mesmas lindas paisagens que sempre surpreendem os passageiros.

ABPF Boletim

Ano VIII nº 96 – Fevereiro de 2011



*Acima: Estação Abernèssia da EFCJ.
Abaixo: Parada Tanaka.*





*Acima: Vista do trecho com vegetação de coníferas e o lastro limpinho da linha da EFCJ.
Abaixo: Subestação elétrica em Santo Antônio do Pinhal-SP.*



ABPF Boletim

Ano VIII nº 96 – Fevereiro de 2011



*Acima: Estação Eugênio Lefevre em Santo Antônio do Pinhal-SP.
Abaixo: Automotriz A4 no girador da estação de Eugênio Lefevre.*



ABPF Boletim

Ano VIII nº 96 – Fevereiro de 2011



*Acima: Vila ferroviária da EFCJ em Santo Antônio do Pinhal-SP.
Abaixo: Vista da paisagem que cerca a estação Eugênio Lefevre
Ao fundo podemos avistar a Pedra do Baú.*





Outra vista da paisagem ao redor da estação Eugênio Lefevre.

Mais uma vez fico impressionado com a tração em simples aderência, em rampas que normalmente exigiriam auxílio de dispositivos extras, sendo vencidas sem maiores cerimônias pela possante automotriz. E pensar que a eletrificação desta linha data de 1924, tendo, portanto, quase noventa anos de existência. Funciona muito bem.

O relógio já se aproxima de 12h30min e nos aproximamos da Estação de Capivari, ponto final do passeio. A chegada, bastante pontual, é precedida por uma locução feita pela nossa guia Regina, que agradece a todos e se despede, em nome da ferrovia e da tripulação. Todos descemos bastante satisfeitos e com um sentimento de que “não podia faltar”, aquela experiência em nossa viagem. A EFCJ continua seu centenário trabalho, bastante profissional, um belo exemplo de preservação ferroviária, com sustentabilidade.

por Eduardo de Lanna 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.
