



Editorial

Nesta edição de fevereiro de 2013, o ABPF Boletim publica as notícias das Regionais da ABPF e três artigos. O primeiro retrata alguns aspectos operacionais das antigas ferrovias no Brasil. O segundo artigo relata alguns fatos sobre as locomotivas English Electric fornecidas ao Brasil e solicita ajuda aos leitores do boletim para identificar uma misteriosa encomenda da EFSC. O último artigo retrata uma viagem de trem para Chamonix na França.

Por fim, lembramos que toda colaboração ao 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

- Noticiário das Regionais

Artigos

- Artíficos utilizados pelas antigas ferrovias (1ª parte)
- Locomotivas English Electric para a EFSC
- O Trem de Chamonix

Noticiário das Regionais

Regional Campinas

A Regional Campinas informa que continua empenhada na manutenção e melhoria de seu material rodante. A locomotiva diesel GE da Mogiana 3136 está na fase de pintura. Todos os contadores foram revisados, testados e re-instalados. A bomba de óleo diesel foi reparada e outros pequenos serviços foram realizados. Em breve ela estará pintada nas cores da segunda pintura da Mogiana.

As locomotivas a vapor continuam no tráfego, agora com o reforço da potente locomotiva 505. As locomotivas 604 e 215 passaram por reparos nas oficinas, sendo que a 604 teve as três torneiras de prova de água da caldeira substituídas por torneiras novas que foram confeccionadas em nossas oficinas pelo colaborador Hermes Martins. A 401 também passou por pequenos reparos nas oficinas.

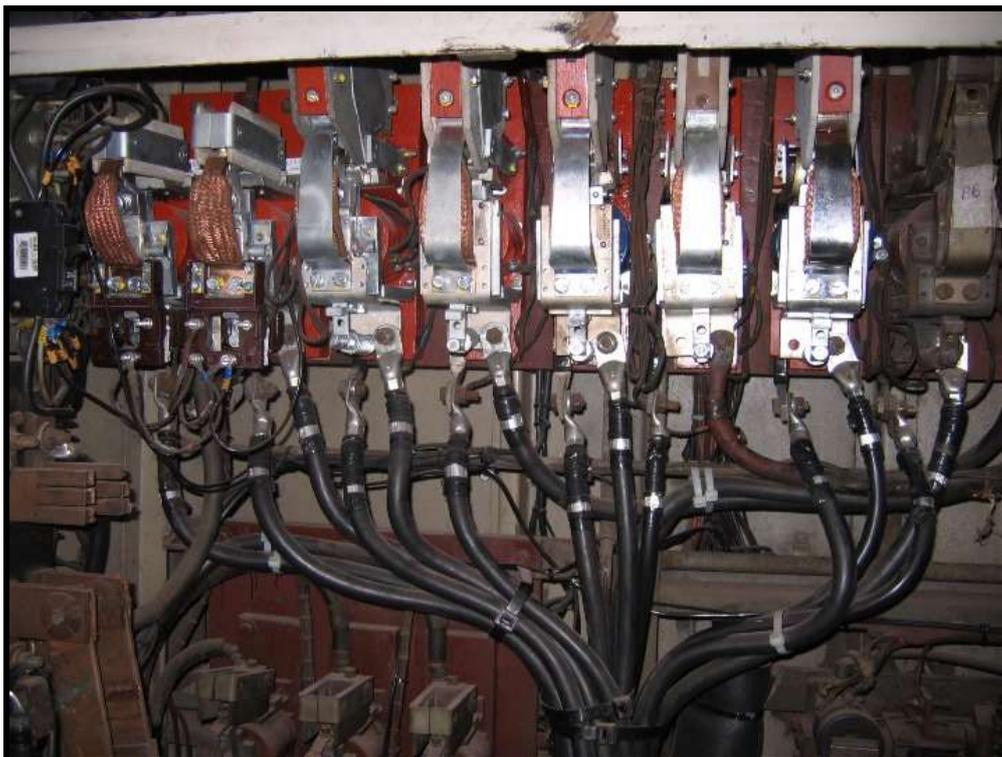
Nas oficinas de carros, encontra-se quase pronto o carro restaurante da Mogiana CR-10, antigo R-1, onde após os serviços de reforço do estrado utilizando perfis tipo “U” enrijecidos, partimos para os acabamentos finais internos. As mesas já estão sendo fabricadas, bem como outras peças de acabamento interno. O piso já recebeu a primeira fase de raspagem



Acima: Locomotiva 3136 recebendo nova pintura nas Oficinas de Carlos Gomes.

Abaixo: Parte elétrica da locomotiva GE 3136.

Fotos: Hélio Gazetta Filho.



ABPF Boletim

Ano X nº 120 – Fevereiro de 2013



*Acima: Locomotiva 505 de volta ao tráfego.
Abaixo: Gerador instalado no carro CR-10.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



ABPF Boletim

Ano X nº 120 – Fevereiro de 2013



Peças a serem instaladas no carro restaurante CMEF CR-10.

Fotos: Hélio Gazetta Filho.



e quase no final iremos fazer a aplicação do Bona, que nada mais é que um impermeabilizante e protetor do piso de madeira. Outros carros como o CA-44 passaram pelas oficinas para reparos internos e troca de gerador. O CB-5 e o CR-17, ambos da composição de Jaguariúna, tiveram as válvulas de freio substituídas.

Ainda neste mês de fevereiro realizamos a capina química de toda a via permanente e prosseguimos com os serviços de substituição dos dormentes de madeira por concreto do tipo bi-bloco.

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)

Núcleo de Rio Claro

A diretoria do Núcleo Rio Claro decidiu extinguir o horário de funcionamento às quintas-feiras à noite, concentrando todas as atividades do Núcleo (visitas, reuniões e recebimento de doações) aos domingos, das 9h às 13h. Estamos estudando novas mudanças, para manter os dois dias de visitação, e assim que nos for possível informaremos a todos. Em breve traremos novas notícias. (extraído de www.abpfrc.blogspot.com)

Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI

Várias ações mobilizaram os associados do NuRVI neste mês de fevereiro, todas concentradas na manutenção da via férrea de Subida e na manutenção e adequação da composição histórico cultural. A locomotiva 232 foi acesa dia 23 em atendimento à Power Produtora, de Itajaí-SC, a qual está realizando documentário histórico cultural referente a atuação da EFSC no Vale do Itajaí e precisava de algumas imagens de locomotiva a vapor em movimento. Aproveitamos a ocasião para realizar alguns testes de linha e treinamento da equipe. Agradecemos mais uma vez a compreensão e disposição da gerência geral da Hidrelétrica Salto Pilão, Sr. José Vilson Cantarelli, que prestimosamente atendeu nossa solicitação à liberação do acesso dos cinegrafistas da Power Produtora à garagem do trem.



"Chuva de vapor" originada da descarga de fundo da caldeira da locomotiva 232, durante realização de treinamento da equipe do NuRVI. Foto: Luiz Carlos Henkels em 23/02/2013.

No sábado dia 16, parte da equipe compareceu a estação de Matador, onde foram retomados os trabalhos de restauração do carro administrativo A7. O referido estava com as cabeceiras parcialmente desmontadas desde 2008, e a reconstrução desta parte do carro se tornou urgente para evitar que o restante da caixa ficasse irremediavelmente arcada. A equipe aproveitou para verificar o estado do restante do material rodante ali depositado, já

que por falta de tempo as visitas a Matador ficaram por demais restritas. A equipe pretende retomar em breve a restauração do A7, que no entanto ficará inconclusa, aguardando-se disponibilidade financeira. Estendemos nossos agradecimentos ao associado e vice presidente da Fundação Tremtur, Marciano Pereira que nos assessorou nesta oportunidade, bem como ao valioso auxílio voluntário do marceneiro Jones.

Destacamos neste mês de fevereiro a doação feita pelo casal de associados Geny e Charles Thurow de vários objetos inservíveis a família, mas muito úteis na gare de Subida, tais como cadeiras, armários, aspirador de pó, janelas, carrinho de mão, fogão a gás entre outras peças menores. Por sua vez o associado Marcelo Montibeler, vidraceiro por profissão, mais uma vez colaborou na doação de duas janelas para os carros de passageiros que haviam se quebrado. Destaque também para o associado Adalberto Barth pela disponibilidade de sua oficina artesanal, onde muitas peças já foram recuperadas. O Adalberto também se destaca pela cessão de sua camioneta para vários transportes, inclusive sempre trazendo a bordo sua oficina ambulante para os trabalhos na gare. Destaque também para o associado Osni Klabunde pela cessão de sua moto-serra, com a qual realizou verdadeira faxina no nosso pátio, livrando-o finalmente dos entulhos ali depositados. A eles os profundos agradecimentos da Coordenação do NuRVI. Agradecemos também a todos os associados que todos os sábados comparecem à gare colaborando com sua preciosa mão de obra.

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-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 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. Lembremos 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, o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, situado na antiga estação ferroviária, no centro da cidade, encontra-se aberto em horário comercial. Aos sábados o horário permanece das 8h às 12h. O museu tem exposição fotográfica relativa à atuação da EFSC em Indaial e arredores, documentos, 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-SC, 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 327. As novas molas e a nova serpentina já estão prontas. Recebemos também os tubos para a caldeira. Ao mesmo tempo, ficaram prontas as rodas da locomotiva 522, faltando apenas ir buscá-las. Pela primeira vez na Regional estão sendo reformadas duas locomotivas ao mesmo tempo, sendo que também estamos reformado um carro em São Lourenço-MG.

Foi iniciada em fevereiro a reforma do depósito em Passa Quatro-MG. Neste primeiro estágio estão sendo removidas as telhas e construída nova estrutura para o telhado. Vão ser feitos experimentos para se checar a viabilidade de remover o reboco do prédio e deixá-lo novamente com tijolos a vista, como era originalmente. *(por Bruno Sanches – ABPF-Sul de Minas)*.

Regional Paraná

A ABPF-PR anuncia uma nova parceria com a InterBox® para o fornecimento de vidros para os materiais ferroviários restaurados pela regional. A InterBox® é uma empresa paranaense especializada na fabricação de vidros temperados e laminados. Ela se destaca pela qualidade, profissionalismo, agilidade e principalmente satisfação dos seus clientes desde 1994. Com investimentos constantes em tecnologia, a InterBox® atualmente conta com um maquinário de última geração em sua planta localizada em Araucária-PR, possibilitando a certificação de seus produtos e oferecendo soluções inéditas para vidraçarias, instaladoras de vidros, colaboradores e fornecedores.



Além dos serviços de beneficiamento e comercialização de vidros temperados e laminados para construção civil e decoração de ambientes, a InterBox® também assessora seus clientes na seleção, aplicação e instalação dos seus produtos. Com o intuito de atender cada vez melhor seus clientes e parceiros.



Fachada da planta InterBox Araucária.

"A regional ganha força com uma parceira líder no ramo vidraceiro. Além do fornecimento, a InterBox® nos surpreendeu com soluções para aumentar a segurança dos operadores e passageiros nos passeios. Nós só temos que agradecer a toda equipe da InterBox® pelo rápido atendimento e o apoio a preservação da história ferroviária paranaense.", diz Leon Henrique Pereira - Diretor de Marketing da regional. (extraído de www.abpf-pr.blogspot.com).



Artifícios utilizados pelas antigas ferrovias (1ª parte)

As ferrovias antigas usavam diversos artifícios, para superar as deficiências existentes. Como vivi sempre ao lado dos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina, vou relatar os que eram mais usados por essa empresa. Porém, posso afirmar que muitas outras usavam os mesmos artifícios. Mesmo as de outras bitolas.

Os freios automáticos (a vapor, vácuo ou ar), só existiam nas locomotivas de grande porte. As menores tinham mesmo só o freio mecânico operado pelo maquinista ou pelos guarda freios. Deste modo os guarda freios viajavam em cima dos vagões e os maquinistas tinham um “código” que usando o apito pediam: “atenção”, “frear” ou “aliviar”. Desta forma a locomotiva não precisava usar os freios. A composição é quem freava. E, para assegurar a integridade dos guarda freios, antes dos túneis, viadutos e pontes ou qualquer outros obstáculos como estruturas metálicas sobre a linha, que podiam atingir quem viajava em cima dos vagões eram colocados dois postes, um de cada lado da linha, unindo os dois com outro trilho e neste pendiam diversos pedaços de corda que atingiam o guarda freios que estava em cima do vagão quando o trem passava sob elas, chamando, assim, a atenção para o perigo que aproximava.

Até o final da guerra (1945) praticamente não havia importação de material ferroviário. As ferrovias faziam tudo que era possível para manter o material rodante em condições de atender ao público. Só os carros de 1ª classe dos trens expressos possuíam freio a vácuo e dínamos que carregavam as baterias para iluminação noturna. As locomotivas que tracionavam estes trens também possuíam dínamos para iluminar a linha e freios a vácuo para a composição.

As locomotivas e os carros de passageiros de trens mistos ou trens de ramais, usavam geradores de acetileno para iluminação, que era canalizado para as luminárias ou faróis e a noite - ou quando necessário - acendiam usando um isqueiro.

Os vagões de carga em geral, plataformas etc., começaram a ser providos de freios a vácuo, e tinham o prefixo “E”. Quando providos de freio automático passaram a receber a letra “V”. Portanto eram os “EV”. Os que não tinham estes freios e possuíam a tubulação para ligar o freio ao vagão de trás tinham o prefixo “EC”, podendo intercalar os vagões providos de freio automático “EV”, com os sem freio “EC”, sendo que, logo seguir, vinha outro “EV”. Assim, a composição não necessitava de guarda freios.

No caso específico da Leopoldina, havia casos especiais que eram os trechos das serras (Petrópolis e Nova Friburgo), onde dependiam de equipamento especiais. Na de Petrópolis, a composição era tracionada por locomotivas especiais, já que a rampa chegava a 9,5%. Essa serra possuía um terceiro trilho fixado nos dormentes, no centro da via: a cremalheira. Na verdade eram dois perfis “I” com mais ou menos 25 centímetros de altura e entre eles, também com 25 centímetros de largura, peças de aço que ligavam os dois perfis. Formavam uma escada de pequenos degraus, onde se encaixava uma roda dentada impulsionada pelo vapor da locomotiva. Esta locomotiva era provida de quatro rodas de

apoio e a braçagem do cilindro fazia girar a roda dentada, que encaixada à cremalheira proporcionava uma perfeita aderência à via.

A composição ao chegar à estação Alto da Serra era fracionada de dois a dois carros e, assim, cada conjunto descia a serra com um guarda freio que opera o freio de mão, já que não havia freio automático. Cada truque dos carros possuía uma roda dentada em um dos eixos. Esta “roda louca” só fixava no eixo quando o guarda freio acionava o dispositivo que a prendia no eixo. Quando ele apertava o freio normal da roda, à cremalheira segurava o carro. Quando faltavam mais ou menos 100 metros a loco desligava dos carros e entrava num desvio provido de cremalheira.

Imediatamente o guarda chaves virava o AMV e a guarda freios soltava o freio devagar e assim os carros iam engatar na locomotiva de plano, que já aguarda esta operação. E assim sucessivamente, até que toda a composição estivesse formada no plano. Essa mesma operação também era usada para subir a serra e era assistida por muitos passageiros e pessoas que se acumulavam do lado para ver. Por ser um obstáculo difícil de transpor, só trens de passageiros e de encomendas (leiteiro, pequenos animais vivos etc.) desciam e subiam a serra. Os trens de carga com destino ao Rio de Janeiro vinham via Recreio, Campos, Macaé. Ou então desciam por Miguel Pereira, em tráfego mútuo com a Central.

A serra de Friburgo, também com rampas pesadas, usou o sistema Fell e também usava locomotivas especiais para esse sistema. Porém esse sistema tinha muitos problemas, pois a parte dentada do trilho central partia muito e, por consequência, quebrava também os dentes da cremalheira, causando a paralisação do tráfego.

Foi quando o fabricante americano Baldwin ofereceu uma locomotiva de simples aderência que aproveitava o trilho central apenas com a finalidade de frear na descida. Foi feita a experiência e a locomotiva aprovada. Dessa forma, ficou apenas o sistema de freio Fell, que consistia numa tenaz colocada dentro do truque que, quando acionada pelo guarda freio, abraçava o trilho central fazendo com que a composição ficasse presa ao trilho e, dessa maneira, freando.

Esse sistema também foi usado nos carros e vagões que trafegavam pela serra. Na serra também subiam e desciam vagões de carga, já que a volta por Sumidouro só foi construída muito mais tarde e tornava a viagem muito mais longa, onde se enfrentava uma via com curvas de 60 m, além de rampas pesadas. Os vagões próprios para descerem a serra tinham o prefixo “F”. Quando possuíam freios a vácuo acrescentava a letra “V”, ex: “FV”. Todos eram de baixa capacidade de carga: 12, 15 e 20 toneladas. Todos construídos em madeira, sendo que os de 12 toneladas possuíam uma pequena plataforma nas duas cabeceiras para facilitar o trabalho dos guarda freios, que na descida da serra faziam um trabalho exaustivo.

Também tinham que enfrentar a forte neblina, comum na serra. As sapatas de fricção eram fabricadas de ferro fundido. Em cada descida da serra a locomotiva gastava um jogo de sapatas. Quando a composição alcançava a parte plana, havia uma estação onde a locomotiva era abastecida de água e o maquinista, que já havia parado em cima da vala construída neste local, ia fazer a troca das sapatas.

por José Luiz Valle Fróes

Locomotivas English Electric para a EFSC

A Inglaterra foi um tradicional fornecedor de material ferroviário no início da implantação do modal no Brasil, e seguiu sendo principal fornecedor de locomotivas e vagões em concessões de ferrovias com capital britânico (SPR e GWR).

Na primeira metade do século passado a fabricante inglesa English Electric/Vulcan forneceu locomotivas diesel-elétrica para a VFFLB, um modelo com rodagem 1-B-B-1, em 1938 no início de um processo de dieselização das ferrovias. Outro fornecimento emblemático de material inglês foram as English Electric elétricas da EFSJ, sucessora da SPR, em 1949. Em 1955 foram entregues a RFN quinze locomotivas diesel-elétricas com duas cabines encomendadas em 1951, utilizadas até início da década de 80. Existindo uma locomotiva preservada no Museu do Recife. Entretanto, apareceu em http://www.enuii.org/vulcan_foundry/Vulcan_Diesel_and_Electric_Loco_List_Page_4.jpg uma lista de locomotivas da English Electric/Vulcan onde citava um possível fornecimento de locomotivas EE para a Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC), aparentemente foi uma encomenda não concretizada.

O pedido teria sido feito em 1952, números 6353 e 6354, sendo locomotivas diesel elétricas de 1500 HP. Possivelmente essas locomotiva teriam aparência idêntica as fornecidas a RFN. Alguém teria mais informações acerca destas locomotivas? Compartilhe essa informação (meloaraujo@gmail.com).

por Ricardo Melo Araujo

O Trem de Chamonix

Quando é inverno nos países onde o frio é intenso existe grande fluxo de turistas e esportistas para os pontos famosos, onde é possível se praticar os chamados “esportes de inverno”. Dentre eles o esqui na neve sem dúvida é o mais popular atraindo verdadeiras multidões de praticantes e iniciantes.

Na França há um lugar muito especial chamado Chamonix Mont Blanc. Uma cidadezinha charmosa e acolhedora dos Alpes, situada bem de frente para o famoso pico que dá nome à cidade e ao lado das fronteiras com a Suíça e Itália.



*VLT na última parada antes da estação de Chamonix.
Em primeiro plano parte da cancela automática.*



Veículo se aproximando da PN. Notar o trilho lateral para tomada de energia.



Após a passagem na PN. Notar o aviso de perigo de choque elétrico e as cancelas ainda fechadas.

Com uma excelente infraestrutura turística os transportes também não poderiam faltar e a cidade é servida por rodovia e ferrovia. A rodovia é a famosa “Route Blanche” e a ferrovia é uma das mais bonitas e interessantes que tive a oportunidade de conhecer. Aliás, os Alpes Franceses possuem uma boa rede ferroviária que atinge outros pontos, com várias paradas estratégicas para os conhecidos VLTs vermelhos que por lá trafegam.

Para se chegar a Chamonix é preciso ir até a cidade de Saint Gervais Les Bains, situada já bem próxima ao início da subida do percurso. De lá sai o VLT que vai percorrer em quarenta e quatro minutos o percurso até a estação da cidade. A região percorrida se situa na Saboia, território que já pertenceu à Suíça, à Itália e hoje é francês.

O trecho possui, é claro, um gradiente elevado, mas sem necessidade de outros recursos que não a simples aderência para vencê-lo. Também pudera, é um VLT, apresentando muitas vantagens. A energia elétrica para o veículo é transmitida por um trilho lateral elevado uns quarenta centímetros, pois não há rede aérea. Nas passagens de nível, bem sinalizadas e com cancelas automáticas, a ligação é subterrânea, porém sem nenhuma interrupção no movimento que possa ser sentida, devido à tomada de energia em outros pontos dos carros.



Detalhe da linha em curva, quase não se veem os trilhos.

ABPF Boletim

Ano X nº 120 – Fevereiro de 2013



Cancelas abertas.



Vista da PN.

ABPF Boletim

Ano X nº 120 – Fevereiro de 2013



Entrada principal da estação.



Setor de venda de passagens.



Plataformas de embarque e no fundo a passarela de pedestres.

É um espetáculo ver aquele VLT se deslocando através de montes de neve, que deixam aparecer somente os trilhos. Há poucos metros de distância já fica difícil identificar o que é linha e o que não é. Como disse antes são diversas as paradas e somente na estação da SNCF há maiores recursos, como sala de espera, plataformas maiores e balcão de venda de passagens. Aliás, o preço do percurso é de 10,44 Euros para o trecho de ida.

A temperatura nos meses de inverno está sempre em zero ou menos, mas com a vantagem de, devido à altitude, o sol brilhar e o céu azul perfeito, durante os dias limpos emoldura as montanhas que são um verdadeiro espetáculo da natureza. E os trens sempre cheios vão descarregando turistas e seus volumosos equipamentos ao longo do percurso.

Chegando à estação, bem central, é possível se deslocar a pé para os hotéis que ficam na cidade, onde as distâncias são pequenas. E há uma infinidade de hotéis bem no centro. Detalhe: é possível tomar o trem de alta velocidade (TGV) em Paris e com uma ou duas baldeações, dependendo da opção, se chegar a Saint Gervais Les Bains. Pagando aproximadamente 100 Euros pela classe econômica e 140 Euros pela primeira. A viagem nesse caso dura entre cinco e seis horas, incluindo as baldeações e o trecho de montanha

que atinge Chamonix. O preço é pelo total da viagem, de Paris a Chamonix. Por rodovia Chamonix está a aproximadamente 580 km de Paris.

Resumindo: é uma experiência muito interessante, uma viagem bonita e rápida. Acima de tudo segura, pois dirigir nas estradas com neve caindo requer certa prática, coisa que poucos brasileiros têm em se tratando de inverno europeu. Por outro lado, na cidade o carro mais atrapalha que ajuda devido à falta de estacionamento. Todas as atrações que existem por lá são facilmente acessadas a pé mesmo. Os VLTs circulam em intervalos de aproximadamente uma hora, dependendo da época do ano.



Vista do lado da plataforma.



Trecho da entrada dos trens na estação.

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**
