



 Editorial

Nesta edição de número 101 do ABPF Boletim continuamos com a série de relatos das memórias ferroviárias do nosso querido companheiro e diretor José Luiz Valle Fróes sobre seus registros da E. F. Leopoldina, apresentamos a interessante matéria intitulada “Estradas de Ferro em Usinas de Açúcar”. Adicionalmente publicamos um artigo sobre a Estrada de Ferro Caminho das Águas enviado pelo associado Attilio Carattiero Junior e a continuação do artigo sobre as ferrovias em Zurique na Suíça, escrito pelo associado Eduardo de Lanna Malta. 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

- Campanha de preservação de carro da EFSC pelo NuRVI
- Estradas de Ferro em Usinas de Açúcar
- De trem em Zurique (2ª. parte)
- Estrada de Ferro Caminho das Águas

 Noticiário da Nacional

Há 25 anos falecia Patrick Dollinger, fundador da ABPF

Caso estivesse entre nós, Patrick estaria hoje com 71 anos e vendo, com orgulho, o fruto do seu ideal. Patrick Henri Ferdinand Dollinger, nasceu em Remiremont (França) em cinco de fevereiro de 1940 e, em seu país natal, foi atuante em associações de preservação ferroviária.

Vindo, posteriormente, a se radicar no Brasil trabalhou como técnico em classificação de algodão na empresa Mc Fadden para a qual fazia constantes viagens ao interior do Estado de São Paulo em visita a fazendas.

Nessas viagens, frequentemente feitas por trem, Patrick começou a observar o estado de abandono em que se encontrava a memória ferroviária brasileira, com locomotivas a vapor abandonadas nas filas da morte, carros de passageiros sendo sucateados etc. e sentiu falta da existência de uma entidade capaz de resgatar esses bens históricos.

A solução encontrada foi a publicação, no dia 7 de janeiro de 1977, de um pequeno anúncio nas páginas dos classificados do jornal “O Estado de São Paulo” convidando interessados em participar de uma associação de preservação de locomotivas a vapor e da memória ferroviária.



O anúncio publicado por Patrick no jornal O Estado de São Paulo.

Duas pessoas apenas atenderam ao anúncio de Patrick: Sérgio Romano e Juarez Spaletta. Daí em diante a idéia foi se propagando através do “boca-a-boca” e, em quatro de setembro do mesmo ano foi realizada a Assembléia de fundação da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF.

Iniciou-se, então, a grande batalha para resgatar locomotivas, carros e vagões condenados ao sucateamento tanto pela RFFSA como pela Fepasa. E nisso a ABPF também teve êxito, conseguindo, logo de início, um lote de 14 locomotivas a vapor cedidas em comodato pela RFFSA. A esse lote inicial vieram outros bens, compondo um acervo de material rodante histórico que é o maior do Hemisfério Sul.

A ABPF, sob a liderança de Patrick, também se envolveu em outras ações, todas elas vitoriosas, como o fim do processo de erradicação total da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a preservação de um trecho da E.F. Oeste de Minas (Bitolinha) e o tombamento da E.F. Perus-Pirapora, além de conseguir a suspensão de inúmeros leilões de sucateamento de material ferroviário histórico.

Apesar de ter sofrido grandes reveses, como o despejo de todo o seu acervo do pátio de Jaguariúna-SP e do incêndio criminoso no pátio de Carlos Gomes, onde parte do acervo foi destruído, a ABPF seguiu em frente.

Já nessa ocasião, Patrick havia sido contratado como técnico em algodão por outra empresa, a Cargill Agrícola. Numa das viagens que Patrick fez, a serviço da empresa, aos Estados Unidos ocorreu a fatalidade, quando o carro que dirigia colidiu violentamente de frente com outro automóvel que veio pela contra mão.

Patrick sobreviveu ao acidente com várias fraturas ficando internado em um hospital norte-americano até que estivesse em condições de voltar ao Brasil. Ainda engessado, Patrick retornou ao Brasil no dia 16 de julho de 1986.

Fui o último membro da ABPF a ver Patrick com vida. Tivemos um rápido encontro em seu apartamento já que, na qualidade de presidente da ABPF, eu havia sido convidado para uma reunião com o presidente da RFFSA no dia seguinte e queria trocar idéias com

Patrick que, naquele mesmo dia, seguiria para Campos do Jordão, onde possuía um chalé e nele pretendia descansar por uns tempos.



Patrick em São João del Rei participando de ato público contra a erradicação da Bitolinha.

No dia 17, no Rio de Janeiro, após a reunião com o presidente da RFFSA, recebi a terrível notícia: um coágulo de gordura, resultado de uma das fraturas, entrou na corrente sanguínea de Patrick e provocou uma embolia pulmonar fatal. Patrick chegou ao hospital de Campos do Jordão já sem vida.

A comoção foi enorme em toda a ABPF, mas a associação seguiu em frente. Já havíamos sido expulsos do pátio de Jaguariúna, já tínhamos sofrido um incêndio criminoso e haveríamos de superar a falta do líder.

E foi o que aconteceu. Caso estivesse entre nós Patrick estaria orgulhoso da sua realização, do respeitável acervo de material ferroviário histórico já quase 100% restaurado, dos 8 trens turístico-culturais em operação no Brasil, da volta do trem da VFCJ a Jaguariúna (um sonho sempre acalentado), dos 8 museus estáticos em funcionamento e de outras conquistas, como os dois novos trens que entrarão em funcionamento em 2012. *(por Geraldo Godoy – ABPF).*

Nota de falecimento

É com imenso pesar que o NuRVI reporta o falecimento do associado Arlindo Fiedler, ocorrido no dia 12 de julho. O "Fidla", como era carinhosamente por nós chamado, associou-se a ABPF no ano de 1993, mas foi a partir de 1996 que resolveu "por mãos a obra", integrando-se a equipe do NuRVI que atuava junto ao Trem da Serra do Mar, da ABPF-SC de Rio Negrinho onde aprendeu o ofício de foguista de máquina a vapor. Participou ativamente

dos trabalhos de transferência da composição histórico cultural do NuRVI de Rio Negrinho para o Vale do Itajaí, e a partir do ano de 2002 começou a participar também das atividades de restauro da locomotiva 232, na qual foi seu primeiro foguista após a conclusão da restauração.



Nosso associado e foguista Nº 1 - Arlindo Fiedler ladeado pelos colegas Marcelo Montibeler e Adalberto Barth faleceu no dia 12 de julho, deixando um imenso vazio no grupo de associados do NuRVI. Ficará para sempre na lembrança de todos os seus amigos do trem. Foto: Johnny Sandro Henschel em novembro de 2010.

Em 2008 afastou-se do trabalho voluntário para cuidar da saúde, retornando em 2009, e participando da transferência da composição do NuRVI de Matador para a localidade de Subida, onde voltou a atuar como foguista. Madrugador que era, era sempre ele o "acendedor" da locomotiva e fazia questão de ficar até o final das atividades. No outro final de semana, bem cedo, lá já estava o "Fidla" convocando a todos para os trabalhos de limpeza e carregamento do tênder. Sempre dizia que seu grande sonho era "ver a rampa de embarque cheia de gente para realizar as viagens do trem histórico cultural", sonho que felizmente pôde ver realizado em parte no ano de 2010. Lamentavelmente a doença voltou a se manifestar com força no início do ano de 2011 e foi irreversível, levando-o a óbito. Perde assim o NuRVI um dos seus associados mais antigos em atividade, que desde o início sempre perseverou, acreditando no resgate da memória da EFSC, ferrovia pela qual tinha enorme paixão. Seu jeito despachado de ser, sua irreverência bem humorada e principalmente sua dedicação e seus aconselhamentos já deixam saudades imensas no seio da pequena mas, consistente família do trem do Vale do Itajaí. (por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)

Museu Ferroviário de Araraquara será inaugurado dia 27/08

Aberto pela primeira vez em 1990, após uma total reforma do recinto por iniciativa da regional de Araraquara da ABPF o Museu Ferroviário funcionou regularmente até o ano 2000, quando foi obrigado a encerrar sua atividade. O Museu ocupava todo o primeiro andar da estação ferroviária de Araraquara e exibia um grande acervo de peças que pertenceram à E.F. Araraquara e à Cia. Paulista. Suas instalações abrigavam também auditório, biblioteca e sala de ferreomodelismo.

Com a privatização da malha da Fepasa, a então concessionária Ferrobán – Ferrovia Bandeirante S/A determinou a imediata desocupação das instalações do museu sob a alegação de necessidade de uso do espaço. O espaço nunca foi ocupado e deteriorou-se rapidamente. Quando o edifício da estação foi passado para a prefeitura em 2008 ainda permaneceu esquecido durante pelo menos 6 meses, sofrendo com a ação de vândalos e invasores.

Ao se projetar a reforma do prédio para abrigar o futuro museu ferroviário, algumas intervenções equivocadas foram cometidas, como a instalação de uma escadaria metálica e um elevador para cadeirantes no saguão da estação, o que gerou enorme polêmica com os ferroviários e preservacionistas.



Museu Ferroviário “Francisco Aureliano de Araujo”

O Museu Ferroviário de Araraquara terá mostra expressiva da EFA e da CPEF.

As correções necessárias foram executadas e agora o Museu Ferroviário de Araraquara está recebendo os detalhes finais para a inauguração, que se dará no dia 27 de agosto, às 20

horas. Maior e muito mais rico em acervo, já que ocupa agora também o pavimento térreo, o Museu Ferroviário de Araraquara será um dos maiores existentes no Brasil. Todos os associados da ABPF, amigos e colaboradores estão desde já convidados para a inauguração.



Regional Campinas

A ABPF-Campinas informa que no dia 31 de julho foi entregue ao tráfego o carro da NOB número CA-29, antigo S-77. Fizemos um mutirão com nossos colaboradores, o Sr. Edson Laurindo fez as últimas verificações nos freios e com isso conseguimos terminar os serviços para entregá-lo ainda no mês de julho. O que seria somente uma re-pintura externa do carro, tornou-se quase uma revisão geral incluindo a troca do piso. Uma importante inovação foram as instalações dos monogramas da NOB e a das tabuletas de classificação, feitos em metal conforme eram os carros de administração da Noroeste do Brasil. O próximo carro a adentrar as oficinas para passar pelo mesmo serviço é o carro CA-18 da VFRGS.

Continua em bom ritmo os serviços no antigo carro CR-10 (R-1) da Mogiana. A restauração do lado externo já está concluída, inclusive com o selador já aplicado, restando a aplicação do verniz. Todos os acabamentos e a recuperação da parte superior das laterais foram efetuados. Em breve começaremos os serviços na cozinha e por último trabalharemos no assoalho.

O carro de aço –carbono CA-61 doado pela VALE- EFVM também já está com o trabalho de caldeiraria bem próximo do término, restando trabalhar nas lanternas e na parte dos batentes da porta do lado dos banheiros, que devido à urina, apresenta muita corrosão. O caldeireiro no momento está refazendo o fundo do tênder da locomotiva 338.

Na oficina de locomotivas continuamos a pleno vapor na recuperação da locomotiva Pacific de três cilindros número 338. O novo cinzeiro já foi confeccionado e o tubo condutor de vapor que vai do domo até a caixa de fumaça está pronto e instalado na locomotiva. Este tipo de trabalho é difícil e lento, pois demanda tempo para esmerilhar a sede da válvula. Enquanto isso o caldeireiro, como já citado, está empenhado na recuperação do fundo do tênder, parte da estrutura e parte das laterais, pois a chaparia possuía muitos furos.

A pequena locomotiva Brookville número 18, adquirida da CBA pelos associados Edson Laurindo e Hélio Gazetta, já está com o motor em funcionamento, os rodeiros e a nova corrente de tração instaladas. O motor está em excelente estado, com funcionamento perfeito e agora estamos fazendo a parte da caldeiraria e pintura para voltar aos trilhos na bitola métrica. A Brookville número 17 continua encostada na oficina, onde retiramos o cabeçote do motor para sanar um vazamento de água na junta. No próximo mês ela deverá ficar pronta e voltar a fazer manobras novamente, pois enquanto isso a pequena locomotiva número 1 da O&K, também ex-CBA opera em perfeito estado manobrando carros e locomotivas em Carlos Gomes. Por fim, as locomotivas 604 e 401 passaram por revisão.

ABPF Boletim

Ano IX nº 101 – Julho de 2011



Carro NOB CA-29 recém saído das Oficinas de Carlos Gomes. Fotos: Vanderlei Zago.



ABPF Boletim

Ano IX nº 101 – Julho de 2011



*Acima: Carro NOB CA-29 em testes de linha.
Abaixo: Interior do carro NOB CA-29.
Fotos: Vanderlei Zago*



As oficinas de Carlos Gomes receberam mais uma importante ferramenta: uma politriz Makita elétrica e com regulagem de velocidade, servindo também como esmerilhadeira. Esta ferramenta facilitará os trabalhos de polimento de placas e adornos. A compra dela foi assessorada pelo associado Lourenço Paz, editor deste boletim, ao qual agradecemos mais uma vez pela ajuda.

No carro de aço inox administração série 500, CL-557, os associados Sr. João Sigrist e Cristiano Belarmino concluíram os serviços internos restando somente o conserto do aquecedor, cujo tubo interno de alumínio precisa ser trocado. Os custos da realização deste trabalho foram rateados pelos associados: João Sigrist, Cristiano Belarmino e seu pai Sr. Isaldo, Rodrigo Cunha, Edson Laurindo e Hélio Gazetta. Reiteramos mais uma vez o convite aos demais associados para que nos ajudem e colaborem para restaurarmos o belíssimo restaurante inox série 800, que precisa ter reconstruída sua forração interna. Os interessados podem contatar a Regional pelo e-mail abpfcps@terra.com.br.

A equipe de via permanente continua trabalhando na substituição dos dormentes de madeira por concreto e também na recuperação das fixações de trilhos que compramos da FCA. Como a fixação é usada, é preciso selecionar as fixações servíveis e então prepará-las para serem instaladas novamente. Estamos aproveitando o período de estiagem para realizar o transporte de mais dormentes de concreto e espalhá-los ao longo de nossa linha.



*Carro Mogiana R-1 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazetta Filho.*



*Acima: Carro restaurante Mogina R-1 com as laterais já restauradas.
Abaixo: Locomotiva Brookville número 18 sendo adaptada para bitola métrica.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*

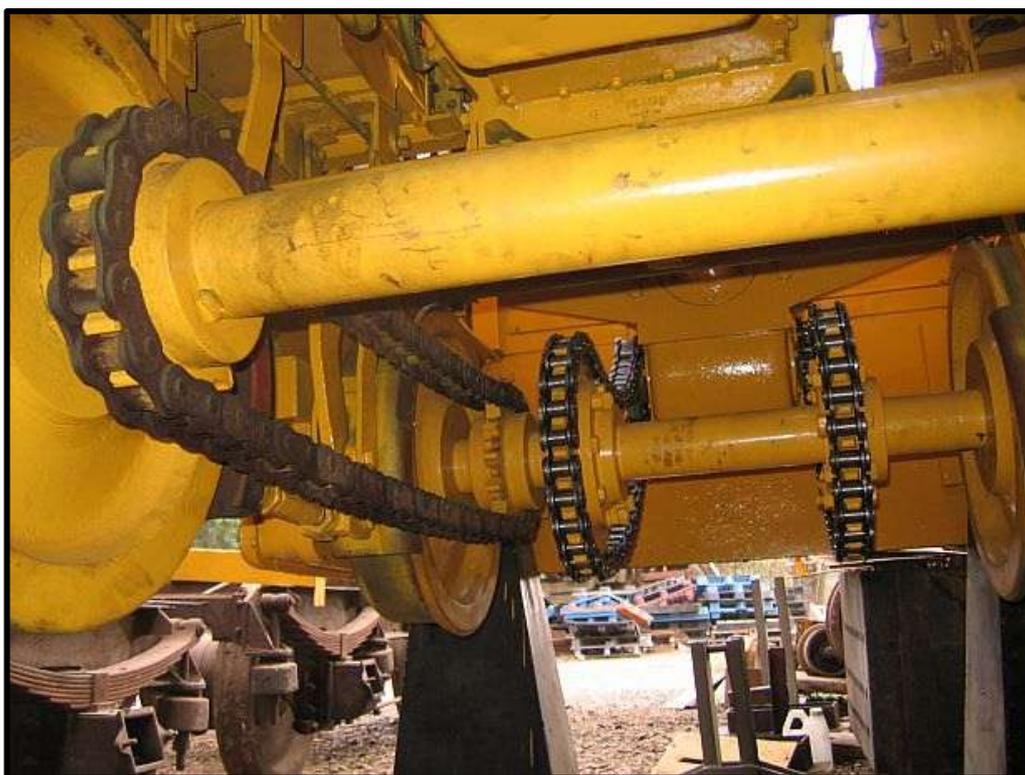


ABPF Boletim

Ano IX nº 101 – Julho de 2011



*Acima: Pessoal da VFCJ trabalhando na parte inferior da locomotiva Brookville número 18.
Abaixo: Vista da transmissão por correntes da locomotiva Brookville número 18.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



A obra da extensão da linha de Anhumas a Arautos da Paz continua, porém em um ritmo bem lento. Segundo a empreiteira, aguarda-se definições e pagamentos atrasados por parte da Prefeitura Municipal de Campinas, mas o transporte de dormentes de concreto para o trecho continua sendo efetuado.

Agradecemos a dedicada participação dos associados: Antonio Edson Laurindo dos Santos, Jean Claud Ducombs, Cristiano Belarmino e 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 e na geração de luz dos carros de passageiros e a liderança nos serviços de recuperação do carro administração em inox, à empresa Monbras de Piracicaba-SP, que sempre colaborou na doação de refratários e de uma Forja para uso nas oficinas, Mauricio 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, incluindo ida a Ituverava para ajudar no transporte de fixação, 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, Mauricio Poly na assessoria dos serviços de informática, e 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

O NuRVI informa que a caminhada pelo leito da EFSC na serra de Subida, no trecho pretendido entre a ponte da Ressacada (ponte 13) até a ponte 16, suspensa em junho, pôde ser realizada neste mês de julho, com grande participação de associados, ao todo doze pessoas. Apesar da umidade alta e da lama, visto que havia chovido na véspera, a caminhada não apresentou empecilhos maiores e transcorreu dentro da mais perfeita normalidade. Além de vistoriar o trecho, a equipe aproveitou para fazer uma limpeza primária, nas pontes conhecidas como 14 e 15, ambas de pequeno porte. A caminhada chegou ao término na ponte 16, um verdadeiro monumento de 50 m de comprimento, atravessando um grotão de 30 m de profundidade. Com água abundante nos pequenos ribeirões que cortam o leito da ferrovia, a equipe pode constatar os problemas com a drenagem do leito e verificar o funcionamento dos vários e majestosos bueiros, a maioria ainda em perfeito estado. Muitas belas imagens também puderam ser feitas, em especial na ponte 15, deixando a equipe a sonhar, imaginando a possível passagem por ali do trem histórico cultural do projeto "ferrovia das bromélias". O trecho percorrido foi de aproximadamente 3,6 km, medida um pouco prejudicada pela perda do sinal do satélite ao GPS. Como a caminhada iniciou a 4 km do atual final de linha do trecho revitalizado, concluímos que caso fosse restaurado, o projeto poderia dispor de aproximadamente 11 km de linha desde o ponto inicial da ferrovia no centro de Subida até a ponte 16. Evidente que todos torcem para que o projeto possa obter patrocínio para retomar os trabalhos de restauração desta magnífica rota ferroviária. Importante lembrar que em 27 de



Associados do NuRVI posicionados em frente a "curva Americana", durante a caminhada de verificação do leito da EFSC no dia 23 de julho. O local dista aproximadamente 5 km do atual final da linha do trecho revitalizado. A " curva Americana " é um cotovelo de 180°, local onde havia previsão de construção de um túnel, nunca efetivado devido a falta de recursos financeiros. Até hoje ninguém sabe, nem mesmo os poucos ferroviários da EFSC ainda vivos, a razão de terem denominado o local de " curva Americana". Se algum associado souber, favor entrar em contato com o NuRVI. O local tem alto interesse histórico, pois era até esta curva que geralmente os trens mais pesados eram empurrados por locomotiva auxiliar.

Foto: Luiz Carlos Henkels em 23 de julho de 2011.

julho do ano passado a equipe realizou a caminhada de verificação no sentido inverso, ou seja da ponte 13 até o início do pátio da Usina Salto Pilão, caminhada esta documentada pelo boletim.

Na estação de Matador, o marceneiro Jones contratado pela Fundação Tremtur, continua a restauração do carro P02, que está agora na fase de fechamento da caixa. Este trabalho vem sendo executado com recursos provenientes da arrecadação dos passeios

mensais do trem histórico cultural, enquanto se aguarda o surgimento de possíveis patrocinadores. Este carro assim que pronto terá uma novidade; um acesso especial para entrada de cadeirantes, sem descaracterizar o carro.



O pontilhão quinze atravessa o "córrego do Seis", que neste ponto se divide em três correntes de água distintas que se juntam novamente ao passarem sob a ponte, um local magnífico que algum dia poderá novamente ser disponibilizado ao público caso a ferrovia obtenha patrocínio para seu prolongamento. Foto: Luiz Carlos Henkels em 23 de julho de 2011.

No dia 30 de julho, ao realizar sua reunião mensal de sócios, o NuRVI convidou para participar da mesma o novo presidente eleito da Tremtur - Fundação, o arquiteto Frank Dieter Schulze. Além de apresentar os sócios do NuRVI, a intenção do coordenador Otávio Georg Jr, também foi a de apresentar ao novo presidente os anseios do NuRVI em relação ao trecho revitalizado da EFSC que necessita urgentemente de vários investimentos, como os desvios em cada ponta do trecho, desvio e melhoria na gare de manutenção, melhorias na via permanente e um local mais adequado para embarque dos visitantes. Como nossas solicitações foram bem recebidas pelo novo presidente, reacendem-se as esperanças dos associados em relação a retomada da estação de Subida, ícone histórico da EFSC, lamentavelmente invadida e com o acesso também tomado por algumas pequenas edificações, porém, local ideal para o recebimento de visitantes, já que o imóvel fica as margens da rodovia BR-470. Agradecemos ao Frank por nos prestigiar com sua presença e desejamos que, nesta sua gestão a parceria ABPF/Tremtur seja profícua.

Em Rio do Sul-SC a estação ferroviária de Matador situada no Beco Artur Hering Nº 50, no bairro Bela Aliança, possui museu ferroviário estático e fotográfico referente a EFSC. Ali está depositado o acervo de material rodante do NuRVI em restauração e por restaurar. Abriga também a sede da mantenedora do projeto "Ferrovia das Bromélias", a Associação Tremtur, e é onde são feitas as reservas para o trem histórico cultural. Mais detalhes com a secretária Janaína Maísa Schultz pelo telefone (47) 3521-9972 ou pelo e-mail ferrovia.efsc@gmail.com. Ainda em Rio do Sul, a estação ferroviária na área central da cidade, merece uma visita. O belíssimo prédio, construído em 1935, com seus tijolos à vista, e arquitetura diferenciada, abriga o museu histórico cultural e o arquivo histórico da região. Informações pelo telefone (47) 3522-6746.

Em Apúina-SC, a localidade de Subida abriga o trecho revitalizado de 2,8 km da EFSC. Destes, 1,7 km são de domínio público e podem ser visitados a qualquer hora do dia, incluindo-se o túnel de 68 m, a ponte de arcos em estilo românico e a passagem superior também no mesmo estilo, bem como um belíssimo trecho em meio à mata secundária da região. O restante do trajeto, bem como a composição histórico cultural só poderão ser visitados mediante acompanhamento de um sócio do projeto Ferrovia das Bromélias, devidamente autorizado pela Usina Salto Pilão. O acesso para a localidade de Subida se dá no km 112 + 500 m da BR-470 para quem vem de Blumenau e no km 113 - 500 m 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 relativamente às atividades da EFSC em Apúina e Ibirama. A exposição foi organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter e patrocinada pelo Consórcio Empresarial Salto Pilão (CESAP), com apoio cultural do NuRVI. Neste mês de julho, este museu recebeu em consignação, para exposição, várias peças ferroviárias, oferecidas pelo associado do NuRVI Johnny Sandro Henschel. Estas peças foram repassadas em doação pelo colecionador e preservacionista ferroviário João Luis Vieira Teixeira, ao qual agradecemos. Mais detalhes com a coordenadora Wilde Bauner pelo telefone (47) 3357-4442. Lembramos que Ibirama dista apenas 10 km do trecho revitalizado da EFSC na localidade de Subida.

Também em Ibirama, vale visitar a centenária ponte metálica construída sobre o Rio Itajaí do Oeste pela Construtora Alemã Bachstein & Kopell, que marcava o ponto final dos trilhos (km 70) da EFSC em 1909. A estação de Hansa ficava a apenas 300 m da ponte. Foi restaurada pelo CESAP em 2005 com base nos contratos de contrapartida celebrados pelo empreendimento em função da instalação da usina Salto Pilão no Vale do Itajaí. A estrutura inservível para a ferrovia desde a desativação do Ramal de Ibirama em 1965, seria sucateada em 1971, porém, a ação foi impedida por imposição da comunidade local. A obra se localiza em frente ao trevo de acesso da BR-470 para Ibirama.

Em Indaial-SC o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, situado na antiga estação ferroviária, no centro da cidade, permanece aberto ao público em horário comercial de 2ª a sábados. No segundo sábado do mês o expediente vai até às 17h. O museu tem ampla exposição fotográfica e peças ferroviárias e possui apoio cultural do NuRVI. Por empenho de sua coordenadora Rita Rosângela Pieritz, o museu recebeu recentemente, em doação, uma roda ferroviária da marca Sufunge. O que torna a peça interessante é o fato da mesma não ter o eixo, que foi sacado, o que facilita a explicação aos visitantes, das várias

fases de fabricação de um rodeiro, até chegar -se ao truque completo. No próximo boletim daremos mais detalhes acerca desta doação e de outras doações e cessão em consignação feitas por sócios do NuRVI ao museu. Mais detalhes 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 locomotiva Nº 1 da EFSC, que se encontra em exposição no jardim em frente a Prefeitura Municipal, onde outrora era o km 0 da EFSC. Em frente à Prefeitura o visitante também poderá conhecer e vislumbrar a majestosa ponte metálica sobre o Rio Itajaí-Açú, o túnel de 80 m que fica na seqüência da ponte metálica, hoje acesso rodoviário, e a seguir a ponte de arcos, também transformada em acesso rodoviário.

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

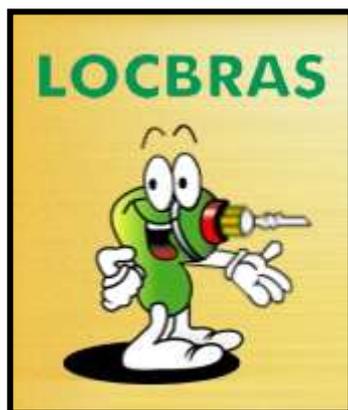
Regional Sul de Minas

Em São Lourenço-MG continuam os trabalhos de reforma do carro da Leopoldina e da construção da oficina de locomotivas. Em Passa Quatro-MG os trabalhos de manutenção prosseguem normalmente e está previsto para agosto uma parada de duas semanas no passeio para manutenção da locomotiva 332, na qual serão feitos diversos reparos e serviços como por exemplo a instalação de lubrificador mecânico para os cilindros e retificação da válvula do regulador. Também está previsto para este ano a reforma dos telhados da estação e do galpão onde o trem fica guardado. Iniciaremos a construção de um muro de arrimo de cinco metros de altura por 40 metros de comprimento no trecho na serra, no mesmo local que já apresentou problemas anteriormente, e também construiremos um novo bueiro no km 26 da serra.

Em Cruzeiro-SP já foi dado início a reforma de mais uma locomotiva, desta vez é a Mikado 522 originalmente da RVSM e depois RMV. Junto com a 505 e a 431 (atual 222) que estão na ABPF-Campinas elas são as únicas locomotivas originais da RVSM na ABPF e acreditamos que até o fim do ano ela já possa ser acesa e funcionar, restando apenas os acabamentos. Depois de pronta ela será levada para Passa Quatro e daremos início aos passeios dentro do túnel de um quilômetro que fica na divisa dos estados de Minas Gerais e São Paulo e que foi palco da uma batalha da Revolução de 1932. Aos poucos caminha também a reforma da nossa locomotiva diesel-elétrica GE 15 Toneladas (única no mundo), porém estamos com problemas de mão de obra especializada na parte elétrica. *(por Felipe Sanches – ABPF-Sul de Minas)*

Regional Paraná

A ABPF-PR informa que recebeu o apoio da LOCBRAS para a conclusão da reforma do carro bagageiro (futuro vagão maquete), que ficou determinada para este ano. A subgerente da LOCBRAS-Filial Curitiba Sra. Marlene Linhares, oficializou o apoio fornecendo os equipamentos necessários para o andamento da restauração.



Fundada em 1988, a LOCBRAS atua na locação de ferramentas elétricas e serviços de cortes e furos em concreto. Além de trabalhar com os melhores fabricantes (Bosch, Makita, Hilti etc) e oferecer serviços de alta qualidade com certificação ISO-9001:2008, a LOCBRAS tem para venda uma completa linha de acessórios para as ferramentas; assistência técnica integral para sua obra de construção ou reforma com soluções através das ferramentas e serviços. A LOCBRAS é a maior locadoras de ferramenta do Brasil. A equipe da ABPF-PR agradece a LOCBRAS pelo apoio a causa e está pronta para iniciar a restauração.

Após pesquisarmos e testarmos sem sucesso vários abrasivos para remoção de tinta em latarias de carros de passageiros, recentemente adquirimos o disco RemuVer® Stamaco. E após alguns testes encontramos resultados surpreendentes. Com sua fácil aplicação e baixo desgaste, o disco RemuVer® Stamaco superou as expectativas da equipe. Ele foi desenvolvido para remoção de tinta, ferrugens, vernizes, pichações, impurezas e para restauração de peças metálicas e de móveis. A Stamaco nos fornecerá gratuitamente os discos RemuVer®, que serão utilizados na restauração dos bens ferroviários da ABPF-PR.

A Stamaco é uma empresa brasileira fundada em 1992, que atua no mercado de acessórios para ferramentas e tem por compromisso a satisfação do cliente. É este compromisso que norteia a filosofia da empresa, que tem como meta atender o cliente com produtos diferenciados quanto a qualidade, praticidade e segurança. Em sua sede em São Paulo, oferece palestras e cursos sobre a utilização das ferramentas para todos os profissionais do ramo. Uma equipe de suporte comercial e técnica experiente, ágil e bem estruturada, que garante, juntamente com a qualidade dos produtos, a satisfação permanente de seus clientes. Com todos esses quesitos a Stamaco conquistou o mercado em praticamente todos os estados brasileiros.



Discos RemuVer® doados pela Stamaco para a ABPF-PR.

ABPF Boletim

Ano IX nº 101 – Julho de 2011



Vagão Maquete aguardando o início da remoção da pintura.



Equipe da ABPF, máquinas da LOCBRAS e os discos da STAMACO.



Dr. José Carlos mostrando trabalho.

ABPF Boletim

Ano IX nº 101 – Julho de 2011

No último final de semana de julho, nossa equipe iniciou o trabalho de remoção da pintura e martelinho em locais amassados do carro bagageiro (vagão maquete). Com o apoio da LOCBRAS e da STAMACO, o trabalho foi fácil e rápido, porém, devido a falta de energia elétrica ocasionada pela chuva, realizamos 70% do esperado.



Evandro fazendo o trabalho de remoção da pintura.



Raul trabalhando na remoção inferior.

ABPF Boletim

Ano IX nº 101 – Julho de 2011



Cid trabalhando na remoção superior.



Depois que a poeira baixou, lado direito do vagão maquete.



Lado esquerdo do vagão maquete.

Após os trabalhos, a equipe já falava que os discos RemuVer® da Stamaco são "mágicos" para quem trabalha com restauração, tanto no aço quanto na madeira, é uma boa pedida. E o principal: ele não agride o material base. Novamente, agradecemos o apoio da Stamaco e da LOCBRAS, que está sendo crucial para a realização deste projeto. Ainda temos mais trabalho para um outro final de semana. Vamos trabalhar na remoção da pintura do teto e das saias. Para conhecer mais sobre as atividades da Regional entre em contato conosco ou faça-nos uma visita em nossa sede, aos sábados das 9h às 17h. (extraído de <http://abpf-pr.blogspot.com/>).

Regional São Paulo

A ABPF-SP informa que no último dia nove de julho, membros desta Regional mais uma vez participaram do tradicional desfile que ocorre anualmente nesta data, alusivo a revolução de 1932.



Veículo com pessoal da ABPF-SP aguardando início do desfile de Nove de Julho em São Paulo-SP.

Nesta ocasião, a ABPF relembra a participação do Trem Blindado, que na época da revolução transportou soldados, suprimentos e armamentos para as frentes de batalha. Representado a ABPF no desfile deste ano estiverem presentes os sócios; Cezar Antonio Cordeiro Carlucci, Cecílio Santos Costa, Sonia Maria Farias, além do sócio André Torregrossa, que esteve à frente da organização da equipe neste evento.



Pessoal da ABPF-SP em frente ao veículo do desfile.

O carro que entrou na avenida representando a ABPF-SP neste ano, pertence ao sócio Cezar que conduziu o mesmo, o qual nós agradecemos por disponibilizar este veículo. Após a participação no desfile, a equipe veio para a Parada Rua Visconde de Parnaíba do Trem Cultural dos Imigrantes, onde o veículo permaneceu estacionado em exposição aos visitantes do Trem.

Também nesta data, esteve presente um grupo de colecionadores de Lambretas “*as famosas Vespas*”, que permaneceram com estas Motocicletas antigas de pequeno porte estacionadas junto à portaria da Parada do Trem em exposição. Oportunidade onde os visitantes e o público em geral puderam contemplar estas lambretas antigas, relembrando os anos 1950-1970, quando estas lambretas reinavam pelas ruas. Inclusive alguns dos proprietários destas *motocas* estavam com trajes de época.

Agradecemos aos membros da ABPF-SP que foram representar esta entidade no desfile de nove de julho resgatando a participação do Trem Blindado na Revolução da década de 1930 e também aos proprietários das Vespas que também estiverem presentes, proporcionando uma atração diferente aos visitantes do Trem Cultural dos Imigrantes.

Lembramos que o Trem Cultural dos Imigrantes – Maria Fumaça opera regularmente aos sábados, domingos e feriados, entre as 10h30 e 16h. Neste período a Maria Fumaça parte da Parada Rua Visconde de Parnaíba - 1253 cada uma hora em média e cada passeio dura (25) vinte e cinco minutos. (*extraído de www.abpfs.com.br*).

Núcleo de Rio Claro-SP

A ABPF-RC informa a todos a nova composição da diretoria do Núcleo de Rio Claro:

Eder C. Schnetzler continua na Diretoria Administrativa.

Roberto C. S. dos Reis assume a Diretoria Financeira.

Jônatas de Camargo assume a Diretoria de Promoções.

Alexandre Ferreira assume o cargo de Secretário de Ferreomodelismo.

A decisão foi tomada em reunião ordinária na noite do dia 30/06/2011, na presença de 12 pessoas. As mudanças foram motivadas para melhor aproveitamento do conhecimento e habilidades pessoais dos associados. Agradecemos a todos que puderam estar presentes na reunião.

A luta pela preservação ferroviária em Rio Claro-SP completou um ano de existência neste 23 de julho. No dia 23/07/2010 era fundado oficialmente o Núcleo da ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária) em Rio Claro-SP. Durante esse período, vimos muitas pessoas oferecerem ajuda para concretizar o plano de criação do museu ferroviário da cidade. Muitos passos foram dados na conscientização da população que essa iniciativa é boa para Rio Claro, sendo que os principais desses passos foram a restauração do carro TV Bar do Expresso Azul e a abertura da sede, localizada na Avenida 8, entre ruas 1 e 1B, s/n, antiga cabine de chaves. Também foi um ano de muitas batalhas. Agora nossa maior luta é para a recolocação dos trilhos na linha principal da estação, obra considerada uma das mais importantes, pois nos possibilitará preservar o material rodante do sol e da chuva.



Carro TV Bar PI-3102. Foto: Roberto C. S. dos Reis.

Outra prioridade é a separação e catalogação de material e maquinários da antiga Paulista e FEPASA, para evitar que seja considerado como sucata, pois muitos desses materiais podem ser recuperados tanto funcionalmente quanto esteticamente. Como já foi dito, a intenção do museu ferroviário de Rio Claro não é apenas ser municipal, mas dentro de algum tempo ser o maior museu ferroviário do hemisfério sul, tanto de material rodante quanto de maquinários e mobiliários. Para isso, precisamos do apoio de todos. Para aqueles que gostariam de se associar, ou tornar-se um doador, entre em contato pelo e-mail abpfrioclaro@uol.com.br que será muito bem vindo.

Agradecemos a todos que nos acompanharam durante todo esse ano, e que no segundo ano de fundação possamos estar cada vez mais perto de nosso objetivo principal: a implantação do Museu Ferroviário de Rio Claro. O endereço é <http://abpfrfc.blogspot.com> e trará informações a respeito do andamento do museu. (extraído de <http://abpfrfc.blogspot.com>).



Campanha de Preservação de carro P-100 da EFSC pelo NuRVI

O NuRVI inicia neste mês de agosto uma campanha para levantar recursos financeiros para adquirir o que acreditamos ser o único carro passageiro ainda remanescente da frota da extinta Estrada de Ferro Santa Catarina, que cortava o Vale do Itajaí

em Santa Catarina. Este carro foi localizado há onze anos pelo atual diretor-presidente da ABPF, Hélio Gazetta Filho, porém nesta ocasião o mesmo não se encontrava a venda. Recentemente, com a morte do seu proprietário, os herdeiros resolveram se desfazer do veículo, e pelo alto interesse histórico que o carro tem para o Vale do Itajaí, o NuRVI resolveu adquiri-lo.



Em 1960, o carro P-100, como primeira classe, na cauda de uma composição passando pela área urbana de Blumenau-SC. Foto: Jürgen Otto Berner

Os atuais proprietários do carro se comprometeram com o NuRVI, no sentido de que a venda ocorra exclusivamente para nós, entendendo portanto, o sentido histórico do veículo para o Vale do Itajaí. No entanto, o preço solicitado é alto – R\$ 20.000,00 – excluídas as despesas com o transporte, que devem chegar a R\$ 5.000,00, dinheiro que o Núcleo não tem. Assim sendo e em consenso com os associados e aconselhados pela diretoria da ABPF, decidimos iniciar esta campanha para angariar os recursos necessários através de doações de associados e amigos simpatizantes do Vale do Itajaí e da memória do nosso trem. Para tanto abrimos uma conta poupança na agência 0928-8 do Banco do Brasil de Indaial – SC, sede do NuRVI para onde as eventuais doações podem ser repassadas, a saber :

Para depósitos feitos diretamente pelo Banco do Brasil, basta utilizar o código simplificado: Agência 0928-8 conta poupança 605.555-9 “variação 01”

ABPF Boletim

Ano IX nº 101 – Julho de 2011

Para depósitos feitos a partir de outros bancos utilizar a especificação completa da conta, que por questões da burocracia bancária, neste caso modifica um pouco, a saber: Agência 0928-8 conta poupança 010.605.555-0 “variação 01”

A conta está em nome da ABPF - Regional Santa Catarina - com titularidade de Luiz Carlos Henkels e Otavio Georg Jr., respectivamente tesoureiro e coordenador regional administrativo. Reiteramos que qualquer valor doado é bem vindo e aceito de coração aberto. Desde já agradecemos os possíveis colaboradores, que poderão informar a doação, manifestando-se pelo e-mail Barbara.h@terra.com.br ou otaviojuca@gmail.com ou então pelo telefone (47)3333-1762. Temos muito interesse em conhecer nossos colaboradores.



Em 2000, o carro P-100 servindo como residência particular. Onze anos passados, no entanto já deixaram o P-100 bem menos conservado em relação a sua situação nesta foto.

Foto: Hélio Gazetta Filho

O carro P-100, era esta sua última numeração na EFSC, teve seu estrado construído na Bélgica, inclusive ainda possui uma placa numa das laterais, porém, sua caixa foi construída

nas “Oficinas da EFSC” em Blumenau-SC. Uma destas placas de fabricação da caixa ainda existe no carro.

Acreditamos que seja um dos últimos carros fabricados pelo renomado mestre de oficina Erich Baumgarten, que construiu vários carros a partir do início da década de 40. Baumgarten inclusive teve a ousadia de “esticar” quatro carros passageiros, emendando seu estrado e reconstruindo a caixa, aumentando a capacidade do carro de 50 lugares para cerca de 85 a 90 lugares, na época considerado uma loucura pelos engenheiros ferroviários, que acreditavam que os ditos carros, quatro ao todo, não poderiam fazer as curvas apertadas da EFSC. No entanto, se comportaram muito bem e ainda podiam ser vistos em atividade até a desativação da ferrovia em 1971. Portanto, o resgate e a preservação do P100 é para o NuRVI ponto de honra, para inclusive homenagear seu construtor.

No entanto, o P-100, no entanto, é um carro curto para cerca de 40 lugares de primeira classe. Ele sempre podia ser visto na cauda das composições de passageiros na década de 50 e até 1966, quando as composições de passageiros foram desativadas. A partir deste ano permaneceu em Blumenau, sendo utilizado apenas em trens especiais ou fretamento para grupos fechados, geralmente para uso turístico. Por fim, ao apagar das luzes da EFSC foi transferido para a então RVPSC, juntamente com o restante do material rodante.

Estradas de Ferro em Usinas de Açúcar

A região de Campos dos Goitacazes-RJ foi, desde a segunda metade do século 19 e a primeira metade do século 20, uma importante região produtora de cana de açúcar. Uma das primeiras dificuldades das usinas foi o transporte da cana dos canaviais até os engenhos. O transporte primitivo era o carro de boi ou as tropas de mulas. Mas o rendimento desse meio de transporte era dispendioso e lento. Com a chegada da ferrovia à região novos horizontes se abriram para o transporte. Porém, como nem sempre a ferrovia entrava lavoura adentro, foi necessário que as usinas criassem seus próprios ramais para colocar a cana no engenho. Assim, diversos ramais foram construídos, a maioria na mesma bitola da Leopoldina. Mas diversas bitolas também existiram na região. Segundo Benício Guimarães, em *Locomotivas a Vapor nas Atividades Industriais do Brasil*: “*havia 482 km de linhas com 75 locomotivas a vapor e 1.384 veículos rebocáveis*”. A Leopoldina, para facilitar o transporte de canaviais fora do limite da usina, fazia o aluguel das linhas pelo sistema de Trafego Mútuo. Para tanto era necessário que as locomotivas e vagões (grades) sofressem uma severa vistoria na oficina da ferrovia, na estação de Campos, e todo pessoal empregado na condução das composições passassem por cursos de condução e manutenção. Havia em diversas estações desvios para fazendas, lavouras e usinas.

Eram comuns trens de passageiros cruzarem em estações por composições carregadas com cana em direção às Usinas ou vazios em direção às lavouras. Sempre havia passageiro que chegando à janela conseguia retirar uma cana para ir saboreando-a na viagem. Este meio de transporte reduziu o preço do transporte para o usineiro, como também trouxe mais renda para a ferrovia. Muitas usinas recebiam vagões da Leopoldina dentro do desvio para carregar açúcar no armazém, facilitando o transporte para o comprador.

As estradas de ferro vendiam suas locomotivas excedentes para as Usinas. Havia locomotivas da Leopoldina, Vitória a Minas, Sorocabana etc., além de outras compradas

diretamente aos fabricantes. Por sua vez as Usinas possuíam bons galpões de reforma e manutenção de material rodante e turmas de manutenção da via permanente. Com o término da 2ª Grande Guerra, as ferrovias estavam sem reposição de material de tração e rodante em péssimas condições de conservação e as rodovias estavam ganhando grande impulso, as usinas compraram tratores e carretas reboques e aos poucos foram abandonando a ferrovia.



Uma das pouquíssimas locomotivas sobreviventes oriundas de usinas do Estado do Rio de Janeiro é a nº 50 da foto acima (tirada na época em que trabalhava na Usina Santo Amaro). Trata-se de uma locomotiva alemã, fabricada pela Henschell & Sons, em 1930, com rodagem 0-10-0 (ten coupler). A locomotiva, apelidada de “Tentugal” pertenceu à C. F. Federaux de L’Est Bresiliene, Viação Férrea Leste Brasileiro, Usina Santo Amaro e Usina São José. Escapou do sucateamento ao ser adquirida por um associado da ABPF. Hoje a nº 50 encontra-se na “Viação Férrea Campinas-Jaguariúna”.

Com a monocultura da cana de açúcar a terra foi aos poucos enfraquecendo. Tentou-se plantar com irrigação, porém o fracasso foi total. A terra que produzia pouco passou a não produzir nada devido à salinização. Eram terrenos rasos próximos ao mar. A região de Ribeirão Preto em São Paulo, com terrenos férteis produz o dobro por hectare. Ficou praticamente impossível a sobrevivência desta cultura no Estado do Rio. Poucas usinas resistiram. Até a Leopoldina parou de trafegar naquela região. Hoje a cidade vive graças aos *royalties* do petróleo retirado a 200 km da costa. Todas as locomotivas, vagões, trilhos,

caldeiras, moendas, e guindastes foi tudo vendido ao ferro velho. Pouca coisa foi salva para preservação.

por José Luiz Valle Fróes



Estrada de Ferro Caminho das Águas - Um Caso de Paixão pela Preservação Ferroviária

Primórdios

A história da Estrada de Ferro Caminho das Águas (EFCA) tem como peça fundamental a locomotiva nº 4 da Usina de Açúcar Pureza, em São Fidelis, no norte do estado do Rio de Janeiro. Esta usina tinha como meio de transporte de cana uma pequena ferrovia, com quatro locomotivas a vapor e uma diesel mecânica pequena, com uma característica pouco comum que é a bitola de 80 cm. No final da década de 70, os proprietários da usina resolveram transportar sua produção de cana através de tratores e caminhões, decretando, assim, o fim da ferrovia e a venda do seu material, quase todo de origem alemã.

Meu pai soube da venda da sucata da ferrovia através de um amigo e logo me comunicou o fato, sabedor que era da minha intenção de preservar uma locomotiva a vapor. Assim que tirei férias na USIMINAS S/A em 1978, fomos até a Usina Pureza para verificar a possibilidade de se adquirir uma de suas locomotivas, que foram colocadas à venda. Lá chegando, fomos informados pelo chefe do escritório que no mês anterior fora vendida para a Prefeitura de Conceição da Barra – ES a locomotiva nº 2, Oreinstein & Kopel, nº de série 11582 de 1928, da Alemanha. Sabendo de minha intenção, esse senhor lamentou, dizendo que essa seria a locomotiva apropriada, pois era de pequeno porte, de fácil manuseio, e que restava somente na usina a locomotiva nº4, muito grande e pesada. Imaginei logo que se tratava de uma locomotiva semelhante às gigantes Mikado da Estrada de Ferro Leopoldina, que pesavam aproximadamente 98 toneladas. Assim mesmo insisti em vê-la, somente para aproveitar a oportunidade da visita.

Qual foi a minha surpresa? Lá estava a nº 4, Arnold Jung, nº de série 7407, de 1937, também alemã, de apenas 18 toneladas! Imediatamente percebi que aquela máquina me serviria amplamente. Porém nem me dei conta, no momento, de que ela não era de bitola de 1,0 m como seria desejável, já que a maioria das ferrovias brasileiras era dessa bitola. Entrei em negociação com os proprietários da usina e firmei um protocolo de intenção para adquirir a locomotiva nº 4 no ano seguinte, pois eles precisariam dela para retirar os trilhos e materiais da ferrovia desativada. Logo depois fizemos, com amigos ferroviários, algumas visitas técnicas para verificar a máquina em funcionamento e aprender um pouco da sua operação com seu maquinista. No mesmo ano de 1978 completei o processo de compra do equipamento, juntamente com trilhos, dormentes e ferramentas. Adquiri também o terreno para construir um abrigo e a nova ferrovia para que pudéssemos iniciar efetivamente sua preservação e uso. Em janeiro de 1979 transportamos a nossa locomotiva para a sua nova casa em Além Paraíba – MG, onde ela permaneceu em nossa propriedade sendo devidamente

preservada por 20 anos, na pequena linha férrea com trilhos TR15, de 250 metros aproximadamente.

A Ferrovia Caminho das Águas

A Prefeitura Municipal de Ipatinga-MG, nos idos de 1999, tencionava incrementar o Parque Ipanema, planejado pelo paisagista de fama internacional, Roberto Burle Marx, interligando-o com o Novo Centro e, ao mesmo tempo, resgatar e preservar a cultura e história da cidade, que nasceu a beira da Estrada de Ferro Vitória a Minas, criando opções para diversificar seu potencial turístico, ampliando as áreas de lazer da população.



Estação Pouso de Água Limpa

Fui consultado sobre a possibilidade de trazer de Além Paraíba para Ipatinga a locomotiva para tracionar trens na futura ferrovia a ser construída no Parque Ipanema. Após negociações com a prefeitura, firmamos um contrato de comodato para cessão gratuita e operacional da máquina. Com a locomotiva disponível, a prefeitura iniciou a construção da linha férrea, estação, oficina, dois giradores e dois carros de passageiros.

Essa locomotiva a vapor, importada da Alemanha pela Usina de Açúcar Pureza, tem uma fornalha adequada para a queima de bagaço de cana conforme especificação do fabricante. A chaminé tipo balão evita o risco de incêndio na vegetação do entorno, podendo queimar galhos e lenha resultantes da poda de árvores da cidade.



Locomotiva Jung número 4.

Para a construção dos dois carros de passageiros estilizados foram fornecidos, pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF, quatro truques na referida bitola. Contando com o apoio de sua equipe técnica a Prefeitura de Ipatinga construiu os carros de passageiros em suas próprias oficinas de serralheria e carpintaria, contratando o ferroviário aposentado da RFFSA, Sr. José Carlos Faria, para projetar e coordenar a execução. Cada carro

tem capacidade para acomodar 34 passageiros sentados, num percurso onde pode ser vista e apreciada a natureza.

A Construção da Estrada de Ferro

Construída na rara bitola de 80 cm, possui 2,6 km de extensão, rampa máxima de 1% no km 0,4 e 0,5; raio mínimo de curva de 60 metros no km 1,1 e trilhos TR 37 usados, adquiridos da Ferrovia Centro Atlântica – FCA, bem como AMV's, pregos, placas, tirefões e talas de junção. A estrada de ferro foi construída em 60 dias e, tanto em seu projeto como execução, respeitaram-se os critérios das normas ambientais. Além do uso da escória de aciaria como lastro, a mesma usada na Estrada de Ferro Vitória a Minas; foram utilizados dormentes de eucalpto tratado, madeira oriunda de plantação de manejo sustentável. Os dois giradores instalados nas extremidades da ferrovia foram construídos em Ipatinga e medem 10 metros de diâmetro. Esse equipamento é de suma importância para a segurança da operação, uma vez que em uso não há necessidade de trafegar com a locomotiva em recuo. Poucas estradas possuem esse equipamento, inclusive a própria ABPF adquiriu semelhantes há poucos anos atrás.

É importante observar que o traçado da linha férrea é quase todo dentro do espaço do Parque Ipanema e o nome “Caminho das Águas” foi dado devido a mesma estar margeando o Ribeirão Ipanema, principal curso d'água que corta a cidade, afluente do Rio Doce.

A Construção da Oficina e Estação

A arquitetura da Estação Ferroviária Pouso de Água Limpa e da Oficina foi inspirada, na parte externa, nas estações ferroviárias do interior de Minas Gerais e o seu nome teve origem no próprio nome da cidade que, no idioma Tupi I+PA+TINGA, significa Pouso de Água Limpa.

A inauguração se deu em duas etapas:

1ª) Inauguração da Oficina com a solene apresentação da Locomotiva “Maria Fumaça” à comunidade, fazendo parte do aniversário da cidade, em 29 de abril de 1999. Centenas de pessoas compareceram à solenidade no local de abrigo da locomotiva e contou com a benção do Bispo da Diocese Itabira/Coronel Fabriciano, Dom Lélis Lara.

2ª) Inauguração de toda a Estrada de Ferro e seus equipamentos, em 12 de junho de 1999. Sua viagem inaugural partiu naquela tarde, da Estação Pouso de Água Limpa, com autoridades convidadas pelo Prefeito Municipal Sr. Francisco Carlos Chico Ferramenta Delfino e percorreu toda a sua extensão. Foram maquinista e foguista na viagem histórica José Mauro Cardoso de Oliveira e José Carlos Faria, respectivamente.

Resumo dos Principais Dados da Ferrovia

Construída pela Prefeitura Municipal de Ipatinga na rara bitola de 80 cm. No Brasil temos similar somente a ferrovia de 8 km da usina hidroelétrica da Companhia Docas de Santos, em Itatinga, São Paulo (nome coincidentemente parecido com Ipatinga). Foi

inaugurada em 12 de junho de 1999, possuindo 2,6 km de extensão, trilhos TR 37, lastrados com escória de aciaria e dormentes de eucalipto. Possui o seguinte material rodante:



Locomotiva Jung número 4.

Uma locomotiva a vapor, tipo 0-6-0, de origem alemã, construída por Arnold Jung em 1937 sob o número de série 7407, com peso aproximado de 18 toneladas e própria para queima de lenha e bagaço de cana-de-açúcar. Dois carros de passageiros, cada um com capacidade para 34 passageiros sentados, construídos nas próprias oficinas da Prefeitura, com quatro truques cedidos pela ABPF.

A Estação Ferroviária Pouso de Água Limpa, situada no Novo Centro, km 0,2. Oficina de Manutenção equipada com vala, km 0 (zero). Dois desvios para manobras, situados em cada extremidade da linha férrea, com dois aparelhos de mudança de via (AMV), cada um. Dois giradores de 10 metros de diâmetro, atuados manualmente, para mudança de direção da locomotiva, em cada extremidade. Um trole manual para manutenção da via permanente, construído em 2007 e um trole motorizado de serviço, fabricado em Além Paraíba, com recursos pessoais do Sr. José Mauro em 2011.

O complexo ferroviário da EFCA contém, minimalisticamente, todos os elementos de uma grande ferrovia: o povoado velho, a praça, a estação, o parque, a oficina, pátio de manobras, parada “pé de estribo”, a beira do rio, a floresta, os tratos, os ritos... e as possibilidades de um manancial enorme de desdobramentos do seu progresso.

Dados Técnicos da Locomotiva

Procedência	Usina Pureza Ind. Com.- São Fidelis/RJ
Propriedade	José Mauro Cardoso de Oliveira
Fabricante	Arnold Jung Lokomotivfabrik GmbH, Jungenthal.
País	Alemanha
Ano de Fabricação	1937
Bitola	80 cm
Configuração das rodas	0-6-0
Diâmetro dos cilindros	37 cm
Curso dos pistões	43 cm
Comprimento	9,70m
Número de Série	7407
Prefixo (original da Usina Pureza)	4
Nome NT (Cogita-se batizá-la, em solenidade oportuna, com o nome de “Frau Gertrudes”, em função de sua origem Alemã)	
Estado da locomotiva	Operacional, a postos.

Depoimento, Dados e Bibliografia

- José Mauro Cardoso de Oliveira, a partir de seu arquivo particular.
- Apostila sobre a estrada de ferro Caminho das Águas, elaborado pela Prefeitura Municipal de Ipatinga.
- Folder para distribuição a passageiros e visitantes da ferrovia, ano 1999.
- Inventário das Locomotivas a Vapor no Brasil – Memória Ferroviária, by Regina Perez – 2006 Notícia & Cia – Editora. (A locomotiva de Ipatinga está em destaque na capa do rico volume).
- Formatação e adequação do texto: Attilio Carattiero.
- Fotos: Érica Carattiero.

De trem em Zurique (2ª. parte)

Os trens de passageiros do circuito regional (SBB), para médias distâncias são trens-unidade, possuem dois andares e carros de primeira e segunda classes. Para cada três de segunda existe um de primeira. A diferença de preço das passagens é da ordem de cinquenta por cento.

A moeda Suíça é o Franco Suíço, cujo valor é bem próximo ao Dólar Americano (noventa por cento) e uma passagem individual em classe econômica, para um trajeto dentro do mesmo setor, custa seis francos. Vai aumentando aos poucos ao se cruzarem outros setores.



Passagem sobre um pátio ferroviário

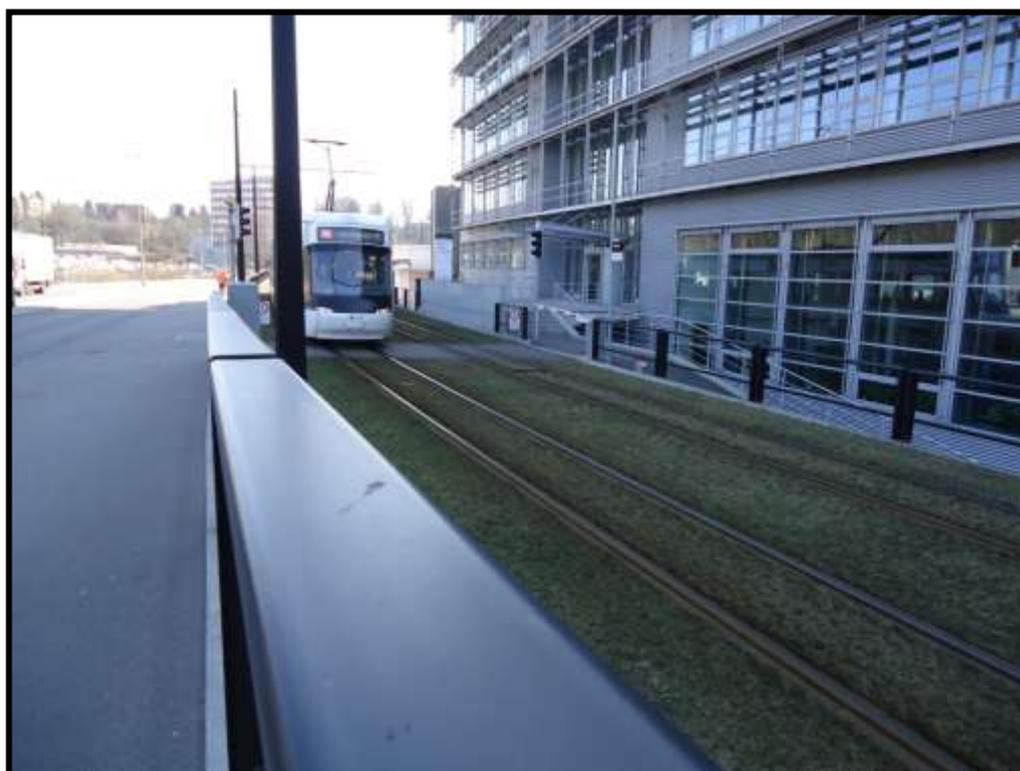
Para os padrões brasileiros é cara e na Suíça apesar da renda ser mais alta não é propriamente barata, mas é justa, pois quem viaja mais paga mais.

Porém, é indiscutivelmente vantajoso usar o trem naquele país. Um exemplo: o trajeto aeroporto-centro feito por táxi sai por aproximadamente quarenta e cinco francos e demora mais de meia hora, dependendo do tráfego. De trem, sem paradas, sai por oito francos e demora exatos e inacreditáveis oito minutos, apesar da distância. Daí se tem uma idéia da velocidade empregada pela composição.

Nos VLTs o preço é de três francos, independente do trajeto. Pelo menos não pude ver nenhum preço diferente nos trechos em que circulei.



Estação subterrânea do aeroporto internacional (Flughafen).



VLT chegando ao aeroporto em sua linha muito bem cuidada, um jardim com trilhos

ABPF Boletim

Ano IX nº 101 – Julho de 2011



Trem parado em Balsberg. Notar o quadro de linhas do lado esquerdo. O carro em primeiro plano é o de primeira.



Interior do carro de primeira classe.



Placa com nome da estação.

Outra coisa impressionante é a velocidade dos trens de carga que passam constantemente e que calculei ser em torno dos noventa ou cem quilômetros por hora. São geralmente curtos e puxados por bonitas locomotivas vermelhas e com a cruz da bandeira suíça na parte da frente (veja foto).

Toda a tração é elétrica e não tive oportunidade de ver nada movido a diesel.

O cidadão não precisa, portanto, morar na cidade para poder trabalhar nela e se desloca com uma facilidade e rapidez impressionantes.

Outra coisa que me chamou a atenção foi a quantidade de pessoas que usam a estação central para encontros no fim da tarde, sempre regados a cerveja, servida em copos grandes, em uma grande confraternização que lembra os nossos Shopping Centers.

No princípio, devido à quantidade de trens, achei muito complicado andar neles, mas depois que se acostuma um pouco já vai ficando mais fácil e lógico. A sinalização na estação central é muito boa e como a pontualidade é o forte por lá fica tranquilo, basta saber onde fica sua plataforma e aguardar do lado certo, pois as linhas se subdividem dentro dela, fazendo com que os trens parem tanto de um lado quanto de outro. Sempre respeitando a sinalização.

Não vi nenhum fiscal dentro ou fora dos trens, em nenhum dos trajetos que fiz e após a compra, a passagem fica esquecida dentro do bolso, não sendo necessário passar por nenhuma catraca, ou qualquer dispositivo de conferência. Impressionante! Cada um sabe de si!

As linhas são muito bem cuidadas e vi tanto dormentes de madeira como de concreto, mas realmente impressionante é a linha de VLT que serve ao aeroporto, que é toda

arrumadinha, gramada, limpa e possui passagens automáticas e com cancela para pedestres. Dá vontade de ficar andando para lá e para cá nele o dia inteiro. Esqueci-me de mencionar: o aeroporto é servido por trens, VLTs, ônibus e taxis. Totalmente intermodal.



Bonita locomotiva elétrica na estação de Kloten.

Apesar do frio que fazia, costumava ficar na estação de Balsberg observando e fotografando as composições que passavam ou paravam e cheguei a seguir a linha até a próxima estação (Kloten), na direção oposta a Zurich, onde vi vagões estacionados e pude acompanhar algumas manobras das locomotivas vermelhas. Foi lá que consegui as fotos mais bonitas de uma delas.

Durante os trajetos que fiz pude observar grandes pátios ferroviários com uma infinidade de composições e locomotivas, Vi ainda um trem de alta velocidade ICE aguardando partida na estação central.

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.