

Editorial

Neste mês de julho de 2015 o ABPF Boletim reporta as atividades e realizações recentes da ABPF e suas Regionais. Publicamos também a primeira parte de um interessante artigo sobre uma viagem de trem de quatro dias pelos Andes equatorianos realizada pelo associado Guillermo Schwarzbach. Lembramos que toda colaboração (artigos, fotos etc...) ao ABPF Boletim é bem vinda e deve ser

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

Destaques deste mês

- Noticiário das Regionais

Artigo

- Uma viagem de trem nos Andes equatorianos (1ª. parte)

Noticiário das Regionais

Regional Campinas: Locomotiva 338 volta ao tráfego

A locomotiva 338 foi acesa para testes. Detectamos alguns pequenos vazamentos e a necessidade de pequenos ajustes, que receberam a devida atenção. Ela foi acesa novamente para circular no pátio e efetuamos diversos testes na via. Exaustivos testes foram necessários devido à restauração que envolveu reparos e/ou substituição de rodas, molas, buchas, dentre outras peças. Felizmente a 338 foi aprovada e já começou a tracionar alguns trens da VFCJ. Por hora, ela ficará um mês trafegando com a pintura antiga e depois retornará às oficinas para receber nova pintura no padrão da antiga V.F.C.O. – Viação Férrea do Centro Oeste.

A locomotiva 505 não apresentou bom rendimento mesmo após a troca de anéis do slide do lado esquerdo. Durante o teste hidrostático anual para renovação do laudo, a mesma não conseguia atingir o nível de pressão necessário. Para investigar esse problema foi aberta a tampa do domo. Constatou-se um vazamento na carcaça da válvula do regulador, que mesmo com o domo fechado permitia o fluxo de água e vapor diretamente para o cilindro. Com isso a pressão era sempre baixa e o consumo de água era maior que o normal. Esta peça foi retirada e está sendo reparada. Pelo que pudemos observar, trata-se de uma peça original e a mesma desgastou-se pela própria passagem do fluxo de vapor. Os novos tubos para a locomotiva 215 já foram adquiridos e, até o final deste ano, esperamos poder fazer a substituição dos mesmos. As locomotivas a vapor que seguem operando normalmente são as 215, 401 e 9.



*Locomotiva 338 em tráfego após restauração.
Fotos: Vanderlei Zago.*





*Acima: Associado Antônio Edson Laurindo na manobra de carros.
Abaixo: Alco RSD-8 auxiliando na tração dos trens da VFCJ.
Fotos: Vanderlei Zago.*



ABPF Boletim

Ano XIII nº 149 – Julho de 2015



Acima: RSD-8 com estrado e truques pintados.

Abaixo: Corpo da locomotiva sendo preparado para pintura.





Acima: Velocímetros doados pelo associado Dr. Albert Blum.

Abaixo: Velocímetros em testes na RSD-8.

Fotos: Hélio Gazetta Filho.





*Novas telhas e reconstrução do telhado da Estação Anhumas.
Fotos: Hélio Gazetta Filho*





*Acima: Revisão de AMV na estação de Jaguariúna.
Abaixo: Pessoal da EMDEC fechando passagens de nível irregulares na Estação Tanquinho.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



A locomotiva diesel-elétrica Alco da Cia. Paulista teve a pintura concluída em seus truques e estrado. Ela foi muito útil na operação dos trens neste mês de julho, que é mês de férias e propicia um bom número de visitantes. A Alco reforçou a tração de todos os trens da manhã que partiram de Anhumas, sempre junto com a locomotiva 401. Também auxiliou em alguns trens do horário da tarde. Sua performance e rendimento melhoraram muito após a reforma dos bicos e bombas injetoras. Ficou mais fácil dar partida no motor diesel, bem como foi reduzido o volume de fumaça expelida. Note-se quem, em relação aos motores diesel modernos, o motor 251 sempre soltará um pouco mais de fumaça. Assim, além de preservar e usar esta bela locomotiva, economizaremos bastante lenha e pouparemos as locomotivas a vapor.

Nas oficinas de carros, efetuou-se revisão e pequenos reparos nos carros NOB CB-30 e CA-25. Esses reparos consistiram nas trocas dos degraus da plataforma, correia do gerador, lubrificação, dentre outros. Também trocamos o conjunto de válvulas de freio dos dois carros Busch em operação, substituindo os antigos pelos novos conjuntos tipo DB-60, como fizemos em vários carros que estão em tráfego.

Enquanto aguardamos os trâmites finais junto aos órgãos de preservação do patrimônio histórico para a pintura da estação de Tanquinho, prosseguimos com a reparação do telhado da estação de Anhumas, dos sanitários e das partes de madeira dos beirais e do saguão. Boa parte das telhas já foram substituídas, bem como as do sanitário masculino, preservando-se sua originalidade.

Na via permanente o serviço mais significativo foi o fechamento das passagens de nível clandestinas do pátio de Tanquinho. Este trabalho contou com a ajuda da EMDEC, órgão oficial do trânsito de Campinas-SP, que também orientou os motoristas com placas de sinalização sobre a interdição definitiva da travessia do pátio. Sem circulação de veículos rodoviários, ficou bem mais segura a operação nos finais de semana.

Recebemos por doação vários conjuntos de velocímetros da marca Hasler, modelo RT-09, do grande amigo e associado Dr. Albert Blum. Um conjunto já foi instalado e está operacional na locomotiva Alco e outro será brevemente instalado na locomotiva GE número 3. Agradecemos a doação ao Dr. Blum, que sempre nos ajuda de alguma forma, contribuindo muito para a preservação das locomotivas e carros.

Finalizando, agradecemos a dedicada participação dos associados Antônio Edson Laurindo dos Santos, que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias e serviços na marcenaria, 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 nos serviços de recuperação de vários equipamentos. A empresa MOMBRÁS, de Piracicaba-SP, que sempre colaborou na doação de lâ de rocha e refratários, Maurício Alves (Bim Bim), nos serviços das oficinas de carros e na locomotiva diesel, Norberto e Rodrigo Tomassoni também nos serviços na locomotiva diesel, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos que está participando dos projetos de reativação da Litorina 5002, Francisco Carlos Bianchi, na fundição de peças, Sr. Albert Blum, assessor da diretoria da VFCJ e nosso elo com a MRS, a empresa Acrílicos Marcon, através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, e a empresa GT Locação de Munck Ltda., que sempre colabora no carregamento e transporte de

material, a empresa PRISMA 21 de nosso associado e amigo Leslie Mac Fadden, que sempre nos ajudou em doação de acessórios e serviços para locomotivas, Mauricio Polly, na assessoria dos serviços de informática, e o agradecimento especial para o Jorge Ciawlowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, Daiane Kowaleski e Rodrigo Cunha, que tem nos ajudado nas oficinas. Agradecimento especial também para o amigo de Piracicaba, Sr. André Louwart, engenheiro agrônomo que em muito tem colaborado conosco na capina química da via permanente, o Sr. Evandro Zonzine na recuperação do auto de linha, o colaborador Ronald (Borroso) e seu irmão Rodrigo Fernando também nos serviços de adaptação e apoio nos serviços externos para as locomotivas e do arquiteto Denis W. Esteves, ajudando a elaborar os projetos de restauração, o apoio de sempre do associado e amigo Dr. Sérgio Túlio Prado, que na época patrocinou a reforma da locomotiva 604 através da NEC do Brasil. 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-SP: Reparação da sede

Neste mês de julho a ABPF Núcleo Rio Claro esteve trabalhando para organizar seu calendário do segundo semestre, realização de manutenção preventiva em sua sede e na maquete recebida em 2010, além dos estudos para a construção de uma terceira maquete para uso em eventos e escolas.



Sr. Marcos Ferreira realizando a montagem do andaime para conserto do telhado. Notem as telhas desalinhadas.

Tivemos a necessidade urgente de realizar uma obra no telhado de nossa sede, que apresentava indícios de deslizamento progressivo. Esse problema já se apresentou logo após o início das atividades do Núcleo em 2010, com o deslizamento de uma das telhas, problema que foi se agravando com o passar dos anos, provocado pela intensa trepidação causada pelos veículos na passagem de nível próxima e pelo próprio movimento ferroviário do pátio. Mediante recursos angariados entre os sócios, foi contratado o conserto que foi realizado no último dia 20 de julho.



Telhado de nossa sede já reparado.

Outras obras de urgência que estão sendo estudadas são o restauro das janelas do andar inferior, sendo que uma delas terá que ser totalmente reconstruída diante da situação em que se encontra, além da recomposição do chapiscado lateral da base da cabine de chaves que, em alguns pontos, ameaça ruir. Além dessas obras, prosseguiremos na restauração das janelas do andar superior conforme a disponibilidade dos sócios.

Apesar de não ser nosso foco principal, o Núcleo também dedicou boa parte das atividades do mês na manutenção de suas maquetes. Em quatro de julho, o associado José Carlos realizou a instalação de um novo controlador, cedido pelo associado Renan Barbeta, na maquete que recebemos em comodato no ano de 2010, e que chamamos “primeira maquete”. O controlador antigo estava apresentando superaquecimento e gerando o risco de estragar os motores das locomotivas em miniatura. Com o serviço realizado, a maquete volta a ficar

disponível para sócios que queiram usufruí-la. Também iniciamos a montagem de uma nova maquete, compacta, que servirá futuramente para participação do Núcleo em palestras, eventos e atividades escolares, já que seu tamanho permitirá ser transportada em qualquer veículo automotivo. Esse serviço está sendo feito pelos associados Roberto Reis e Jônatas de Camargo.



Associado Roberto Reis trabalhando na confecção do tablado da nova maquete do Núcleo.

O trabalho para catalogação dos itens sob a guarda do Núcleo foi paralisado neste mês de julho devido à falta de disponibilidade de tempo para prosseguir-lo, mas esperamos retomá-lo em agosto, assim como estamos estudando a abertura de nossa sede num segundo dia da semana, para atendimento escolar ou de interessados. Os testes para instalação de antena para televisão foram realizados e aprovados, mas optamos por deixar tal investimento para o futuro, visto que o aparelho televisor que nos foi doado apresentou problemas de funcionamento.

Gostaríamos de registrar nossos agradecimentos aos associados José Carlos de Camargo e Renan Patrick Barbeta pela cessão e instalação do controlador na maquete, ao associado Marco Antônio Muniz pelo auxílio na questão de orçamentos e divulgação, associado Thales Veiga pelos contatos feitos e pela ajuda na divulgação de nossos trabalhos, Roberto Reis e Jônatas de Camargo pelos estudos para construção da nova maquete, ao senhor Marcos Ferreira (popularmente conhecido como “Bellelo”) pelo serviço de marcenaria feito em nosso telhado, e ao associado Antônio Fernandes por ter cedido as antenas de televisão para testes.

Nossa sede fica na antiga cabine de chaves do pátio ferroviário, localizada na Av. 8, s/n, entre Ruas 1 e 1B, Centro, Rio Claro. Nosso horário de funcionamento é aos sábados, das 09 às 12 horas. Acessem nosso Blog <http://abpfrc.blogspot.com> e nossa página no Facebook, <http://facebook.com/abpfrioclaro>.

Regional Santa Catarina: Início dos trabalhos na locomotiva número 11

Na sede em Rio Negrinho-SC os trabalhos do novo sanitário foram finalizados, com a colocação das divisórias e as portas internas, além de espelho, saboneteira, porta papel etc. A parte externa recebeu pintura na cor mais próxima da original da estação. No passeio dos dias 18 e 19/07 pudemos finalmente inaugurar o tão esperado sanitário, assim mesmo houve pequena fila, principalmente no retorno do passeio, mas nada comparado ao que era antes.

Nas oficinas foram iniciados os trabalhos na locomotiva Mogul número 11, uma máquina da Baldwin, de 1884, que será restaurada para futuro projeto de passeio no Paraná. Primeiramente realizamos a manobra para colocá-la na vala para retirada da primeira roda, que está bastante desgastada. A mesma foi usinada, alcançando sua última vida (friso), que acabou ficando muito fino. O próximo passo será completar o friso com solda e, posteriormente, voltar a usinar. Para tanto, aguardaremos um momento oportuno na folga do soldador para realizarmos esse trabalho.

No setor de carros voltamos a trabalhar mais um pouco no carro administrativo A-02, que é aquele em que trocamos as longarinas do engate em dezembro de 2014. Este carro teve toda sua cozinha desmontada para a retirada de parafusos e prisoneiros que sustentam a longarina. Agora, com os parafusos e prisoneiros no lugar vamos reiniciar a montagem da cozinha. Mas primeiramente, aproveitando a desmontagem, realizamos a troca das caixas da água, tanto da cozinha como do banheiro. Então, neste mês retiramos as caixas antigas e construímos duas caixas novas de inox, que já estão instaladas.

Também trabalhamos no primeiro carro da VFRGS do lote que trouxemos do Rio Grande do Sul em dezembro de 2014 para Rio Negrinho. Este carro está muito comprometido pela ferrugem, tanto na chaparia como na parte estrutural. Estamos retirando toda tinta antiga e as partes comprometidas. A parte estrutural, principalmente a cabeceira onde se localizam os banheiros, está recebendo mais atenção. Quando pronto, este carro será enviado para Piratuba-SC para compor o Trem das Termas.

Os passeios em Rio Negrinho ocorrem uma vez ao mês. Entretanto, neste mês foram realizados dois passeios em razão das férias escolares. O de sábado, dia 18/06, foi realizado em um belo dia de céu azul e sol brilhante. Tivemos a presença do Sr. Mario Braga, consultor do Sebrae, que acompanhou o passeio. Em Rio Natal, destino da viagem, onde é servido o almoço típico, ele repassou várias orientações de boas práticas na manipulação de alimentos às cozinheiras da localidade. O passeio do domingo, dia 19/06, lotou toda nossa composição e, embora o tempo estivesse fechado, não choveu. Um grande nevoeiro atrapalhou a vista da paisagem na região mais bonita da serra.



Novo sanitário sendo pintado pelo Iuri.



Novo sanitário já pintado conforme as cores originais da estação.



Interior da parte feminina do novo sanitário



Parte masculina do novo sanitário.



Parte para cadeirante do novo sanitário.



Primeiro público no passeio do dia 18 de junho usando o novo sanitário.



Locomotiva Mogul nº 11 que será restaurada para futuro passeio no Paraná.



Rodeiro da locomotiva Mogul nº 11 já com um dos lados usinado.



Rodeiro da Mogul nº 11 sendo centrado no torno por Maikon e Renan.



Uma das duas novas caixas d'água para o carro administrativo A-02.



Caixa d'água nova já instalada na cozinha do carro adm. A-02.



Caixa d'água nova já instalada no banheiro do carro administração A-02.



Carro recém chegado do Rio Grande do Sul que está sendo restaurado.



Primeiros recortes para substituição das chapas comprometidas pela ferrugem.



Primeiros trabalhos de retirada da pintura antiga.



Público do passeio do Trem da Serra do Mar descendo na Igreja em Rio Natal.

Queremos deixar um agradecimento à nossa equipe da oficina, do soldador Darci, o torneiro Maicon, também a Renan Caique Maas e Iuri de Lima Vilela da Silva, engenheiros James e Marlon Ilg, aos que nos auxiliam nos dias do passeio Luan Vitor Veiga, Adriano Maros, Ricardo Grossl, Bruno, Adriano e Ivan e as ferro moças Priscilla V. dos Santos, Isabela Bueno e Jessica Vieira que nos ajudam nos embarques e venda de bebidas e souvenirs, aos músicos que animam os passeios Sandro Cibriani, Elcio Vier e Thiago Spieker, ao Everaldo Pilz como guia dos passeios e Jessica Stiegler pelas fotos, também a equipe de cozinheiras de Rio Natal, em especial à Adriana que preparam o almoço típico e ao Trio Musical Edelweiss que anima o almoço em Rio Natal através de patrocínio da Prefeitura Municipal de São Bento do Sul.

Mais informações sobre o Trem da Serra do Mar com Gislaine, Natali ou Suiane pelos fones (47) 3644-7000 e (47) 9986-0600 ou pelo site www.abpfsc.com.br.

Em Piratuba-SC os passeios ocorrem normalmente todos os sábados e durante a semana com no mínimo 50 pessoas. A equipe se concentra no atendimento ao público que visita a estação, bem como os passeios que são mais constantes neste trem. No dia quatro de junho recebemos mais uma vez a visita da ANTT, desta vez com a presença dos fiscais Airton e Vinícios que acompanharam nossa operação e verificaram nossa documentação, encontrando

tudo em ordem, e ainda nos elogiaram pelo trabalho ali realizado. Já no dia 29/06 uma outra equipe da ANTT veio para vistorias da concessão da ALL/Rumo, e não puderam inspecionar na região de Herval d'Oeste, devido a uma barreira que caíra dias antes. Acompanhados do Eng. Ricardo Assunção, acabaram por percorrer apenas nosso trecho, entre Piratuba-SC e Marcelino Ramos-RS. Com esta inspeção acreditamos que haverá uma cobrança por parte da ANTT para com a ALL/Rumo em relação ao envio de dormentes, pois este ano ainda não recebemos nenhum.

Na via permanente prosseguem as melhorias, como nivelamento, alinhamento e reforço de fixação em alguns pontos com auxílio de uma tirefonadeira, mas o destaque para este mês foi a troca de dormentes na ponte do Maratá, km 850. Com a máquina tirefonadeira pudemos realizar a fixação dos parafusos (tirefonds), trabalho perigoso de se fazer manualmente. Também foi melhorada a entrada e saída da ponte com aplicação de dormentes e nivelamento, sendo entregue o serviço pelo mestre de linha Jeferson na visita de Everaldo a região.



Airton e Vinícios da ANTT inspecionando o Trem das Termas na presença de Marlon e Everaldo.



Mestre de linha Jeferson entregando o serviço na ponte do Marata na presença de Everaldo, Nilson e Antônio.



Ponte do Marata no km 850 com nova dormentação.

Queremos agradecer ao Eng. Ricardo Assunção que sempre nos auxilia junto a ALL/Rumo no fornecimento de dormentes e outros serviços, ao nosso maquinista Peterson e a equipe de via permanente sob comando de Jeferson Dhein.

Maiores informações sobre o Trem das Termas com Roberta, Marines ou Maridiane pelos fones (49) 3553-1121 e (49) 9121-7700.

Núcleo Regional do Vale do Itajaí: Prossegue a expansão da linha

O NuRVI destaca neste mês de julho o término dos trabalhos primários de reabertura de 2 km do leito da extinta EFSC, com vistas a um futuro prolongamento do trajeto de 2,5 km ora em funcionamento. O trabalho pôde ser realizado graças as estreitas relações entre o NuRVI e a Prefeitura Municipal de Apiúna, que disponibilizou 100h de trator e 200h de caminhão caçamba, autorizado pela lei municipal 768/2015. Com estes serviços iniciais finalizados aguarda-se agora a estabilização das encostas, visto que havia muitas barreiras que foram removidas ao longo do trecho, assim como o “enxugamento” do terreno, já que a drenagem foi restabelecida. O próximo passo será a nivelação do trecho, momento em que mais material será retirado bem como alguns aterros terão que ser refeitos, exigindo ali, então, a presença dos caminhões caçamba e mais as horas restantes de trator que ainda temos disponíveis.



Final dos trilhos implantados e início do trecho a ser prolongado, reaberto no mês de julho.

Foto: Marcelo Frotscher em 04/07/2015.



*Associados do NuRVI visitam trecho da EFSC recentemente reaberto.
Foto: Johnny Sandro Henschel em 04/07/2015.*

O restante do mês de julho foi dedicado como sempre à manutenção do material rodante, com destaque para o carro AM55 que teve pintada sua lona de cobertura, e que, aos poucos, também vai tendo algumas partes restauradas, destacando-se para este mês a colocação de novos caixilhos para vidraças e novas vidraças nas janelas, trabalho executado pelo nosso maquinista Marcelo Montibeler e seu filho Everton. Destacamos que o Marcelo na sua vida profissional é vidraceiro, portanto ninguém melhor que ele para a execução desta tarefa, pela qual deixamos aqui nosso agradecimento. Estas restaurações iniciais estão sendo custeadas pelo associado e coordenador do NuRVI, Otávio Georg Junior.

O NuRVI também continua participando ativamente da reorganização do Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, alocado na antiga estação ferroviária de Indaial e cujo prédio foi restaurado. A diretoria da Fundação Indaialense de Cultura pretende entregar o museu reaberto ao público ainda durante o mês de agosto, o que nos alegra sobremaneira.

Por fim o NuRVI agradece a todo seu corpo de associados e voluntários autônomos que mais uma vez neste mês de grande fluxo de visitantes, nos ajudaram na tarefa de divulgar e movimentar o Trem Histórico Cultural da EFSC.



Escavadeira cedida pela Prefeitura Municipal de Apiúna nos trabalhos de reabertura do antigo leito da EFSC. Foto: Otávio Georg Junior em 06/07/2015.

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.



O carro AM 55 já com novas vidraças e caixilhos restaurados.

Foto: Luiz Carlos Henkels em 04/08/2015.

Em Apiúna, 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 o abrigo da composição histórico cultural, além de uma antiga caixa d'água metálica pertencente à extinta ferrovia. 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 + 500m para quem procede de Blumenau e km 113 - 500m para quem procede de Rio do Sul.

OUTRAS ATRAÇÕES FERROVIÁRIAS DO VALE DO ITAJAÍ – SC

- Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva – antiga estação ferroviária de Indaial - momentaneamente fechado mas, já com suas reformas concluídas e com promessa de reabertura para o mês de agosto do corrente.
- Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica - Sala Hermann Baumann – Fundação Cultural de Ibirama – antigo Hospital Hansahoehe – contatos pelo telefone (47) 3357-4442.
- Ponte Ferroviária sobre o Rio Itajaí – BR-470, trevo de acesso a Ibirama

- Locomotiva Macuca – jardim da Prefeitura Municipal de Blumenau, com vista à ponte ferroviária metálica.
- Estação Ferroviária de Rio do Sul – Avenida Oscar Barcelos S/Nº – centro

Maiores informações com Luiz Carlos Henkels – NuRVI /ABPF (47) 3333-1762. (por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)

Regional Sul de Minas: Travessia do Túnel São Paulo-Minas Gerais

Nas oficinas de Cruzeiro-SP continuam os trabalhos de reforma da locomotiva 327. Foram finalizados os trabalhos na caldeira e a mesma foi levada para a parte externa da oficina, sendo que mais uma vez contamos com o apoio da BS Locações (<http://www.bslocacoescruzeiro.com.br/>). Já do lado de fora da oficina foram feitos os preparativos finais para se iniciarem os testes hidrostáticos da caldeira. O objetivo dos testes é detectar falhas e vazamentos que não podem ser percebidos com a caldeira sem pressão ou com uma inspeção visual. Conforme as falhas foram sendo identificadas, estas foram sendo corrigidas, para que a caldeira possa atender as normas de operação e segurança e voltar a ser usada. Os testes prosseguem no mês de agosto.

Além da caldeira, foi finalizada a montagem das caixas de mancais, suspensão e sistema de freios. Sendo que esta já é a montagem final e podemos dizer que esta parte do trabalho está concluída. Para testar o longeurão ele foi rebocado pelo pátio de Cruzeiro, rodando aproximadamente 11km, testes realizados de forma a se monitorar o desempenho de todo o sistema e possível superaquecimento de algum mancal.

Em Passa Quatro-MG além dos trabalhos rotineiros de manutenção, estamos trabalhando na documentação para iniciarmos a reforma do complexo ferroviário, com apoio do Julio Moraes e Jonas Martins, que estão revisando toda documentação do patrimônio histórico e nos ajudando na elaboração do projeto de reforma.

No dia oito de julho de 2015 a ABPF fez uma travessia comemorativa do Túnel da Mantiqueira, em homenagem ao aniversário da Revolução Constitucionalista de 1932. É importante frisar que a viagem foi apenas comemorativa e que viagens regulares através do Túnel da Mantiqueira só devem ter início no próximo ano.

Apesar da data comemorativa ser o dia Nove de Julho, foi decidido que no dia oito ocorreria visita à boca paulista do Túnel da Mantiqueira, então foi decidido que seria feita também uma visita com a locomotiva 332, pois, por se tratar de um túnel ferroviário, nada como visitar o mesmo de trem. A visita foi em parceria com o REGE (Reserva Ecológica Garganta do Embaú).

Apesar das operações do Trem da Serra da Mantiqueira serem normalmente até a estação Coronel Fulgêncio (na boca mineira do túnel), a ABPF sempre faz inspeções periódicas e uma manutenção ocasional no túnel e na boca paulista. Mas como já fazia algum tempo que não circulávamos com trem no mesmo, foi necessário uma inspeção mais minuciosa da equipe de via permanente, além da limpeza. Foram necessárias quase duas semanas de trabalho, sendo que o mais evidente é a limpeza da boca paulista:

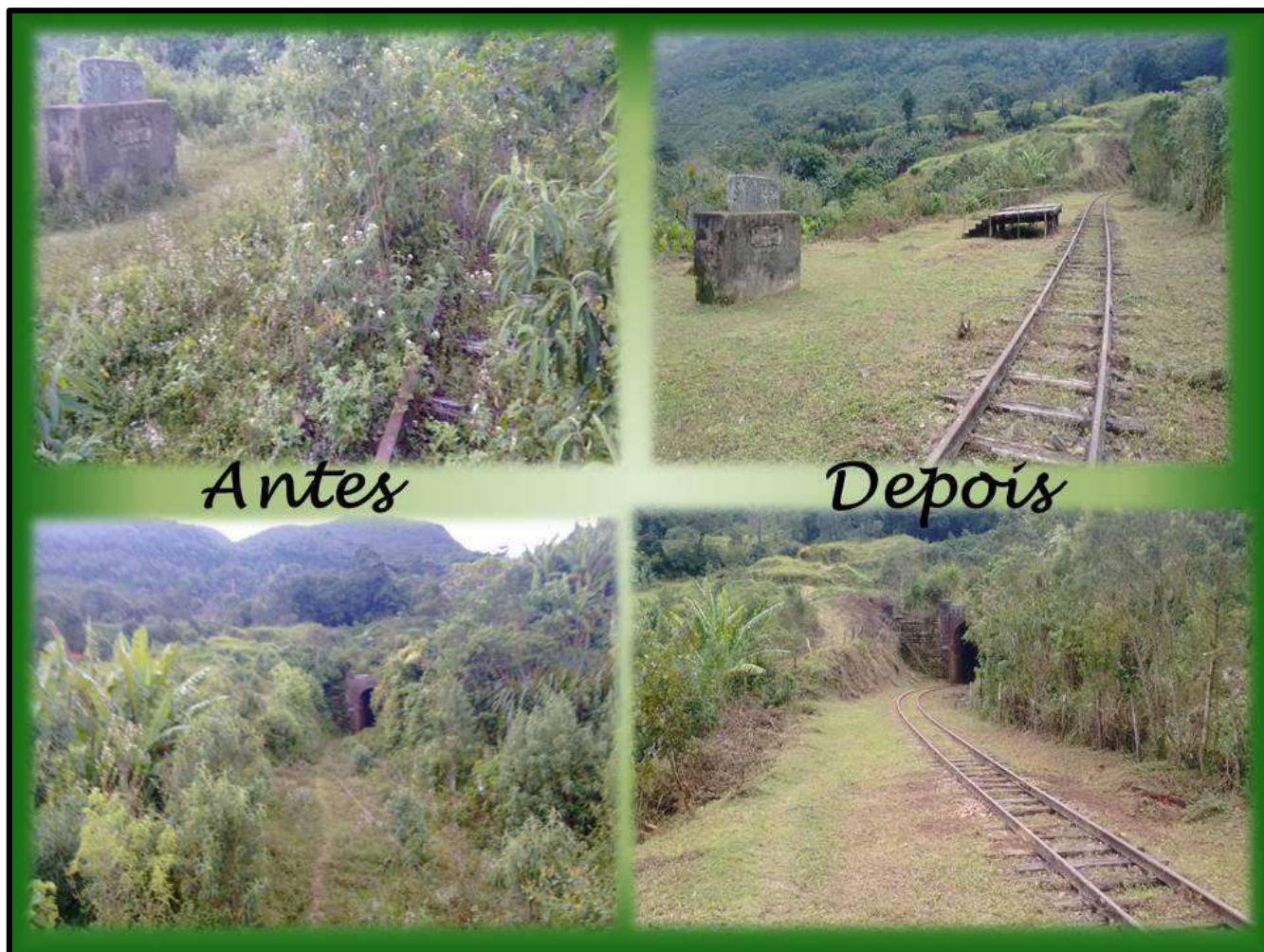


Caldeira da 327 nas oficinas de Cruzeiro-SP.





Longeirão da locomotiva 327 completamente montado.



Vista do Túnel na divisa de São Paulo e Minas Gerais antes e depois da limpeza efetuada pela ABPF-Sul de Minas.





Finalmente, já em terras paulistas, parada no marco da boca paulista do túnel!



Quando chegamos, já fomos recebidos por uma pequena comitiva.



Militares que estiveram no local.



Ao fundo, parte da Mantiqueira, no fundo à direita vê-se a garganta do Embaú.

ABPF Boletim

Ano XIII nº 149 – Julho de 2015



Chegada do restante da comitiva militar.



Autoridades locais, como o Prefeito Rafic (de Cruzeiro-SP) e o presidente da ABPF Jorge Sanches.



Preparando o farol que foi instalado no carro.

Além da preparação da via permanente, foi necessário revisar todo o sistema elétrico da 332 e da composição. Após os últimos ajustes, o trem partiu logo após as 14h em direção a

Coronel Fulgêncio. Já na estação Coronel Fulgêncio, no alto da serra da Mantiqueira, foi feita uma parada para se completar o nível de água da caldeira, pois após este ponto, a linha começa a descer e a inclinação da locomotiva muda.

Já no lado paulista, a composição foi ao encontro de autoridades e militares que vieram ao local para celebrar o aniversário da revolução, sendo que a presença inesperada do trem trouxe um grande furor as comemorações e foi notícia em toda região.

Já em São Lourenço-MG continuam os trabalhos de manutenção da via permanente e reforma de carros. Além dos trabalhos de madeira dos carros de passageiros, na marcenaria foram fabricadas as portas dos banheiros para serem usados na reforma da estação de Soledade de Minas. Na reforma da estação os trabalhos de julho foram em grande parte focados na construção dos novos banheiros.

Este mês fizemos a contratação do serviço de SAC da empresa Universe, que vai atender o Trem da Serra da Mantiqueira e ao Trem das Águas, agradecemos ao Hélió Gazetta pela ajuda nas negociações. (por Bruno Sanches – ABPF).

Regional Paraná: Restauração da Hilda prossegue

No mês de julho aproveitamos para iniciar os trabalhos na Hilda, único auto de linha movido a vapor ainda existente. Fizemos a desmontagem de algumas peças e verificação da caldeira, ainda faltando os testes hidrostáticos.



Vista interna da sede da ABPF-PR.



Cid Turatti trabalhando na Hilda.





Eduardo Eloy e Evandro Bennert na manutenção da Francesa.

Também aproveitamos para colocar em dia a manutenção da Locomotiva "Francesa", incluindo a troca dos filtros de óleo. Por fim, demos uma organizada geral em nossa sala, que abriga nosso acervo, arquivos, loja de souvenirs e o local de reuniões. (por João Luís Teixeira – ABPF-PR).



Uma viagem de trem de quatro dias atravessando os Andes equatorianos (primeira parte)

Dia 01.03.2015

Estação de trem Eloy Alfaro, bairro de Durán da cidade portuária de Guayaquil, República do Equador. São 8h de uma manhã nublada. Na plataforma da estação já se encontrava um grupo de 35 turistas de múltiplas nacionalidades que vistoriam curiosos uma composição de carros de passageiros antigos de madeira—chamados de “coches patrimoniales”—totalmente reformados e modernizados encostados na mesma. Trata-se de outro trem de excursão e o nosso Trem Crucero encostou na plataforma 20 minutos mais tarde minutos.



Se ouviram vários apitos e uma composição de seis carros vermelhos, puxados pela locomotiva Nº 11 Mogul 2-6-0 americana de 1920, pintada nas cores vermelha e preta, equipada com queimador de óleo diesel—o Equador é autossuficiente—encostou logo na plataforma.



O trem é composto por dois carros de passageiros com decoração temática, cadeiras e mesas tipo Luís XV, cada um com capacidade para 30 passageiros, um carro bar/cafeteria com sofás e poltronas confortáveis, um carro salão com poltronas e sofás e na cauda com uma plataforma aberta de observação.



Na frente, após a locomotiva, tem um vagão cisterna com óleo diesel para a locomotiva e a seguir um carro bagageiro, completando a composição com um total de seis carros. Toda esta composição de carros de luxo foi adquirida pelo governo equatoriano em 2011 da Espanha.



Pontualmente as 8h30 soam vários apitos e acompanhado pelo som do sino a composição começa a se locomover, iniciando nossa tão esperada jornada de três noites e quatro dias para atravessar os Andes desde Guayaquil até Quito. Neste percurso de aproximadamente 500 km visitamos varias fazendas de cacau, cana de açúcar e banana, vilas indígenas, ruínas, museus, cidades históricas e uma gigantesca fazenda de cultivo de rosas,

com 500 hectares de estufas. O percurso nos levou a alturas que partem de 10 m em relação ao nível do mar em Guayaquil até 3.609 metros na estação de Urbina, o ponto mais alto do percurso antes de chegar ao destino final Quito, a 2.820 metros de altitude.

A equipe do trem estava formada por dois maquinistas, um foguista, dois auxiliares, três seguranças, quatro guias bilíngues, dois barman e dois garçons.



Sáímos da cidade com o leito trilhos ocupando o centro da avenida principal a uma velocidade de 30 km/h com muitos apitos e sempre acompanhados por quatro seguranças de motocicleta que seguravam as passagens de nível (não existem barreiras). O trem atravessou

vários bairros pitorescos ate chegar ao campo aberto, onde aumentou sua velocidade até 40 km/h.



Após uma hora e meia, aproximadamente, atravessando plantações de banana, cana de açúcar, manga, abacaxi e arroz chegou a sua primeira parada, a estação de Yaguachi. Todos os passageiros foram desembarcados, sendo transferidos para dois modernos ônibus para visita da Hacienda La Danesa, onde assistimos danças folclóricas apresentadas por dois grupos de dança

típica da região. Após um farto almoço regado a vinho e cerveja, se realizou a visitação da plantação de cacau onde foi apresentada uma palestra detalhada sobre o cultivo do mesmo.



De volta ao trem a viagem teve sua continuação, desta vez o trem sendo puxado por uma locomotiva diesel-elétrica até a próxima parada, a estação de Bucay, onde foi visitada uma tribo indígena shuar que migrou há 70 anos da selva amazônica para a costa pacífica. Somos convidados a participar dos costumes e visitamos seu artesanato. Mais tarde fomos levados de ônibus até a Hosteria D’Franco em Bucay, onde foi servido o jantar e realizado o pernoite.



Dia 02.03.2015

Após o café da manhã fomos transferidos novamente de bus para o trem e recebidos pela equipe monitora com um brinde de boas vindas. Saindo de Bucay o trem iniciou a subida com um percurso muito sinuoso, percorrendo vales estreitos, passando por túneis, atravessando rios caudalosos de água do degelo sobre velhas pontes de ferro restauradas recentemente para entrar nos Andes.



Começou a sentir-se a transição do clima úmido da costa do Pacífico pelo ar frio e seco dos Andes. Era a hora de agasalhar-se melhor para se proteger do vento geladinho. A maioria dos turistas se espremeu na plataforma aberta para poder tirar as melhores fotografias.





A próxima parada foi a estação de Sibambe, ponto panorâmico onde se podia observar a famosa “Nariz del Diablo”, uma formação rochosa parecendo uma cabeça prevista com uma grande nariz.



A continuação o trem iniciou sua subida em zig-zag, quer dizer varias vezes para frente e depois de ré, para assim vencer 200 metros de subida em apenas três quilômetros, sempre margeando os precipícios ate que do alto da montanha a estação de Sibambe se apresentava do tamanho de uma caixinha de fósforos.



Isto deu uma boa noção do porquê a ferrovia de Equador é uma das obras de engenharia mais difíceis do mundo.

Ao meio dia o trem chegou a estação de Guamote, onde foi servido o almoço e logo depois realizada uma visitação ao projeto Inti Sisa que apoia e desenvolve projetos de educação , turismo comunitário e artesanato.



Parada na cidade de Alausi, ao pé do cerro Campala, Daqui também sai uma composição de dois “coches patrimoniales” puxados por uma locomotiva diesel-elétrica para uma excursão de um dia para o tour Nariz del Diablo fazendo o percurso Alausi-Sibambe-Alausi.



Novamente subimos ao trem fomos gratamente surpreendidos com o retorno de nossa Maria Fumaça Nº 58 pintada na cor preta, que puxou o trem ate a próxima parada, a estação central da cidade de Riobamba.

De Riobamba parte uma composição de dois “coches patrimoniales” puxados por uma locomotiva diesel-elétrica para uma excursão de um dia para a Urbina, onde a atração principal é o índio Baltazar Ushca “el último hielero del Chimborazo”



Após sermos transferidos para nossos dois ônibus que já nos aguardavam e que seguiram o trem em todo seu percurso dos 500 km até Quito, o bom tempo que nos tinha acompanhado durante o trajeto da serra mudou para uma forte garoa. Fomos hospedados na Hacienda Andaluza, uma fazenda de criação de cavalos andaluzes, com um casarão histórico de mais de 200 anos de idade. Após um farto jantar a luz de velas acompanhada de música típica de um conjunto folclórico indígena, fomos acomodados em amplos aposentos rústicos, porem completamente equipados. *(continua no próximo boletim).*

por Guillermo Schwarzbach