



Boletim

Boletim
Eletrônico
Mensal da
Associação
Brasileira
de Preservação
Ferroviária

Ano IX n° 99 – Maio de 2011

ABPF Editorial

Na nonagésima nona edição do ABPF Boletim publicamos mais um artigo “a foto e a história” pelo associado José Luiz Valle Fróes, e a primeira parte do artigo sobre as ferrovias em Zurich 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

- A foto e a história III
- De trem em Zurich (1ª. parte)

ABPF Noticiário da Nacional

Um Bonde para o Céu



Foi com grande pesar que recebemos a notícia do falecimento, no dia 29 de maio, do nosso grande amigo Waldemar Corrêa Stiel. Waldemar Stiel, considerado o maior pesquisador e historiador dos transportes coletivos do Brasil, nos deixa um legado riquíssimo na forma de livros, pesquisas e páginas na internet.

ABPF Boletim

Ano IX nº 99 – Maio de 2011

Evento em Rio Claro-SP

É com muita satisfação que a Prefeitura de Rio Claro, através da Secretaria de Turismo e da ABPF Núcleo Rio Claro tem a honra de convidar Vossa Senhoria para a III Exposição Ferroviária, mostra fotográfica e ferreomodelismo de Rio Claro, que acontecerá nos dias 18 e 19 de Junho de 2011 na Antiga Estação Ferroviária (Rua 01, 1.100 - Centro).



Cartaz da III Exposição Ferroviária de Rio Claro-SP.

ABPF participa da posse de Vicente Abate na ABIFER

Convidada a participar da cerimônia de posse da Diretoria da ABIFER – Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, a ABPF foi representada pelos associados Geraldo Godoy e João Bosco Setti. A cerimônia ocorreu no dia 30 de maio no salão nobre da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, contando com a presença de autoridades federais e estaduais dos setores ferroviário e metroviário e do empresariado da indústria e das ferrovias.

ABPF Boletim

Ano IX n° 99 – Maio de 2011



João Bosco Setti, Vicente Abate- presidente da ABIFER – e Geraldo Godoy.

No jantar de gala que foi servido aos presentes, ficaram na mesma mesa os representantes das ABPF e os diretores da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.



Da direita para a esquerda: João Bosco Setti (ABPF), Jorge Bastos (diretor da ANTT), Mario Rodrigues Filho (diretor da ANTT, representando o Diretor Geral, Bernardo Figueiredo), Vicente Abate (presidente da ABIFER), Ivo Borges Lima (diretor da ANTT) e Geraldo Godoy (ABPF).



Regional Campinas

A ABPF-Campinas informa que nas oficinas de locomotivas, continuamos com os serviços de recuperação da locomotiva de três cilindros 338 (RMV). A parte inferior da caixa de fumaça foi totalmente substituída por nova e já está no lugar. Todos os antigos prisioneiros cônicos que prendem a caixa de fumaça na sela de cilindros foram substituídos por novos. Resta agora o trabalho de soldagem que deve levar cerca de duas semanas.

A locomotiva 505 também foi recolhida para as oficinas para manutenção. Os serviços de instalação de freio a ar comprimido na locomotiva 215 está quase concluído. Inicia-se agora a etapa da recuperação do compressor para enfim concluir-se a instalação, pois toda a tubulação, os manômetros e aparelho de freio estão instalados na locomotiva. Atualmente encontram-se em operação as locomotivas 401, 505 e 604.

Nas oficinas de carros prosseguimos com a restauração do carro restaurante da Mogiana R-1. Oitenta por cento das janelas grandes puderam ser reaproveitadas e as janelas pequenas foram todas refeitas. Pretendemos realizar o acabamento do carro em verniz por dentro e por fora. Assim sendo, o associado Maurício Carlos Alves (Bim Bim) trabalha no interior do carro efetuando a decapagem química do verniz antigo, evitando-se lixar para não descaracterizar o acabamento realizado pela Mogiana, mantendo-se então as características originais do madeiramento.

As arandelas de cristal feitas pela empresa Cadoro de Poços de Caldas–MG já chegaram e ficaram bem próximas do original. No momento, aguardamos os lustres ficarem prontos na fundição. Mais uma vez agradecemos o amigo e colaborador, Sr. Roberto Caruso, que nos ajudou na indicação e contato na Cristais Cadoro.

Outra parte da equipe trabalha na repintura e pequenos reparos do carro NOB CA-29, cuja pintura na cor vermelha está pronta e iniciou-se a pintura na cor amarela, ambas da parte externa. Posteriormente, iniciaremos a pintura do interior do carro. Este carro será o primeiro da NOB a sair das oficinas com os logotipos em metal fundido, assim como eram os carros de administração. Além de ficarem mais bonitos, o monograma fica muito mais em evidência. Para o mês de junho, esperamos já estar com os trabalhos neste carro 70% concluídos.

No carro de aço inox serie 500, administração, CL-557, os associados Sr. João Sigrist e Cristiano Belarmino concluíram a instalação dos chuveiros e a instalação do compressor que foi reparado. Com isso, faz se agora a limpeza da tubulação e reparos de torneiras e registros, visto que há anos não é feita a circulação de água. Cabe lembrar que estes trabalhos foram rateados pelos associados: João Sigrist, Cristiano Belarmino e seu pai Sr. Isaldo, Rodrigo Cunha, Edson Laurindo e Helio Gazetta. Reiteramos também que esperamos contar com a ajuda e colaboração de mais associados para realizarmos o mesmo tipo de restauração no belíssimo restaurante inox série 800, para que o mesmo fique acoplado no administração. O restaurante tem recuperação mais difícil, pois toda a forração interna terá que ser reconstruída. Portanto fica nossa solicitação de apoio caso haja interesse, é só nos contatar.

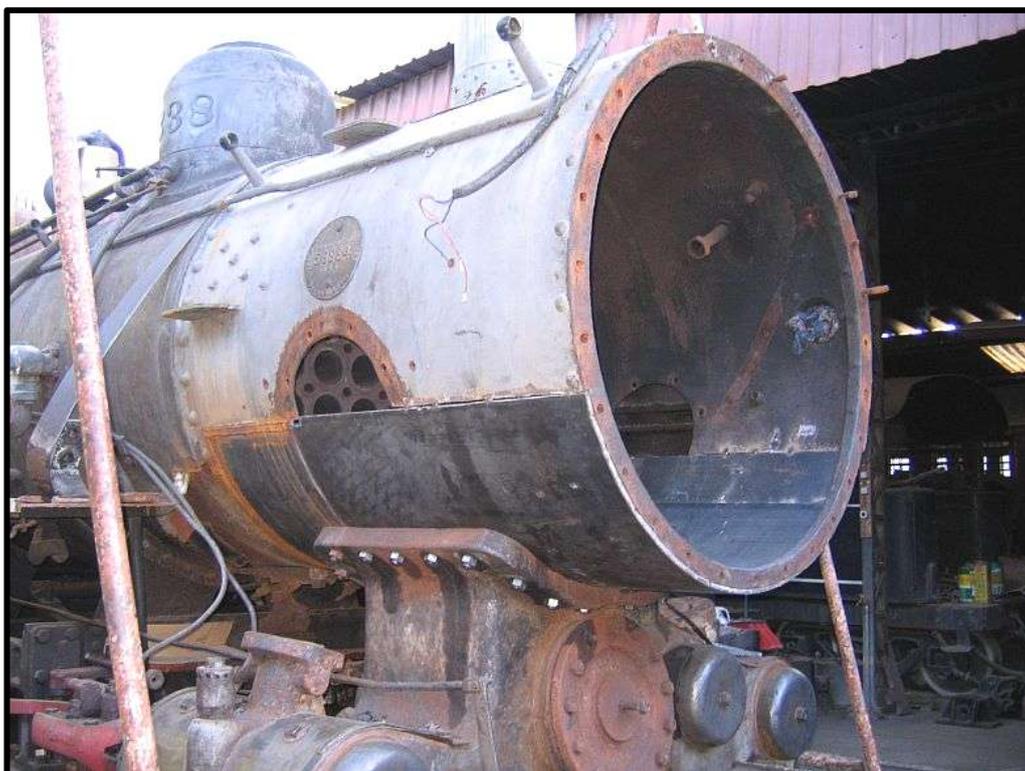
ABPF Boletim

Ano IX n° 99 – Maio de 2011



*Acima: Carro restaurante R-1 em restauração.
Abaixo: Carro CA-29 em revisão nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazetta Filho.*





Vista dos trabalhos na caixa de fumaça da locomotiva 338. Foto: Hélio Gazetta Filho.



Carro doado pela VALE-EFVM em recuperação nas Oficinas de Carlos Gomes. Foto: Marcelo Orso.

A VFCJ efetuou duas grandes compras de materiais. A primeira foi a compra junto à FCA de mais de 15 toneladas de fixação usada tipo RN utilizadas nos dormentes de concreto bi bloco. A fixação foi retirada no pátio da FCA em Ituverava – SP. Com este material a equipe da via permanente continuará com os trabalhos de substituir os dormentes velhos de madeira pelos dormentes de concreto usados doados pela FCA.

A segunda compra foi de material inservível da Amsted Maxion, unidade de Hortolândia. Estes materiais comprados a preço de sucata incluem itens substituídos em reforma de vagões em 2010, bem como parafusos que vieram travando embalagens de eixos. Estes materiais quando novos custam uma fortuna, e mesmo usados serão muito úteis. Ao todo, contando os pallets em que estavam, foram 7.020 kg de materiais retirados com a ajuda do nosso caminhão munk.

Finalizando 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, 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 neste mês de maio, as atividades do NuRVI ficaram mais uma vez concentradas apenas na manutenção e limpeza da composição histórico cultural. O evento cultural promovido no dia oito de maio, dia das mães, novamente carrou grande público à localidade de Subida, para ver o trem em funcionamento. O próximo evento será no dia 12 de junho das 9h até às 17h.

Em Rio do Sul-SC, na estação de Matador, continuam os trabalhos de restauração do carro P 02 do NuRVI, cujo assoalhamento já foi concluído. Paralelamente à restauração da caixa do carro encontra-se em restauração também um dos truques, que foi parcialmente desmontado para limpeza e troca de várias peças desgastadas. Momentaneamente, esta restauração está sendo feita com recursos provenientes dos passeios ferroviários, através da mantenedora do projeto da Ferrovia das Bromélias, a Associação Tremtur. Espera-se ainda encontrar outros patrocinadores junto à iniciativa privada para amenizar os custos relativos a este restauro.



*Locomotiva 760 sendo preparada para os testes de linha na estação de Rio Negrinho.
Foto Johnny Sandro Henschel 21 de maio de 2011.*

Os associados do NuRVI deslocaram-se no dia 21 de maio para a sede da ABPF-SC em Rio Negrinho-SC, na intenção de participar dos testes de linha realizados no dia 22 com a locomotiva 760 da CMEF (ex EFdTC). Além de realizarem uma atividade prazerosa neste dia, já que muitos sócios jamais haviam visto a 760 em funcionamento, a intenção foi também a de retribuir a ajuda oferecida pela ABPF-SC ao NuRVI pelos associados Marlon e James Ilg, nos diversos trabalhos de restauração e reparações feitas na locomotiva 232 no transcorrer dos meses passados.



*Locomotiva 760 sendo preparada para os testes em Rio Negrinho.
Foto: Charles Frederico Thurow em 22 de maio de 2011.*

A intenção do NuRVI é continuar prestando esta ajuda mútua, sempre que houver tempo disponível. A locomotiva 760 encontrava-se desativada desde 2001. Esta é uma locomotiva símbolo para o preservacionismo Catarinense, pois foi a locomotiva que iniciou as operações do museu dinâmico da ABPF-SC, motivando a organização do próprio NuRVI, arregimentando uma legião de associados e amigos do preservacionismo e, embora tardiamente, e indiretamente, originou a operacionalização do trem das Termas de Piratuba-SC, resgatando importante trecho da Ferrovia do Contestado. Pode-se portanto dizer que a ida dos associados a Rio Negrinho foi uma forma de reverenciar a reativação deste símbolo preservacionista. O Coordenador Regional Otavio Georg Jr agradece a todos que participaram desta cansativa mas gratificante empreitada. Desde que haja disponibilidade de tempo, é intenção da atual coordenadoria do Núcleo, realizar a cada mês uma atividade extra, motivando os sócios para o preservacionismo e para a história do trem. No mês de abril tivemos a limpeza do viaduto metálico da Ressacada, sendo que para o mês de junho a intenção do Coordenador Otávio Georg Jr é realizar uma caminhada de verificação do leito da extinta EFSC desde o viaduto da Ressacada, também conhecido como "ponte 13" até a "ponte 16". Esta caminhada ainda não tem data definida, pois dependerá das condições climáticas. Além de ser outra atividade prazerosa, as caminhadas pelo leito são necessárias, evitando-se principalmente as invasões e o uso indevido do leito, reservado para uso histórico cultural.



A imponência da locomotiva 760 em testes em Rio Negrinho-SC.

Foto: Geny Darli Thurow.

Neste mês de maio o NuRVI também recebeu em doação uma estante, tipo prateleira para guarda de livros e documentos oferecida pelo professor Antonio Carlos da Silva da cidade de Blumenau-SC. É uma estante com 3 m de comprimento por 2,30 m de altura, muito antiga. Acredita-se que seja do início do século passado, toda feita em madeira de canela. O professor Antonio é filho do ferroviário Jaime da Silva, já falecido, que na EFSC exercia suas funções na manutenção da linha telegráfica e telefônica. O que enobrece ainda mais a doação é o fato da estante ter pertencido ao acervo da extinta EFSC, tendo sido comprada pelo Sr. Jaime quando da desativação da ferrovia, quando muito material de escritório, tido como inservível foi colocado a venda. A idéia da doação da estante surgiu ao professor Antonio durante uma visita que fez ao trem histórico cultural de Subida, após ver o bellissimo trabalho de resgate que está sendo realizado em prol de uma história que marcou sua vida na infância e adolescência. O coordenador Otávio Georg Jr agradece ao professor Antonio, por este nobre gesto. Momentaneamente a estante ficará no aguardo de restauração e será reutilizada assim que tivermos uma estação na localidade de Subida, onde voltará a ter suas funções. Agradecemos também ao associado Adalberto Barth, que mais uma vez disponibilizou sua camioneta, para o transporte da estante até a sede do NuRVI em Indaial.

Em Rio do Sul, 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 Máisa 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 Apúna-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 Apúna e Ibirama. A exposição foi organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter e patrocinada pelo Consórcio Empresarial Salto Pilão (CESAP), com apoio cultural do NuRVI. 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. Mais detalhes com a coordenadora Rita Rosângela Pieritz pelo telefone (47) 3394 - 0708

Em Blumenau-SC a locomotiva Nº 1 da EFSC, a Macuca, pode ser vista como monumento estático nos jardins da prefeitura, e logo em frente à mesma fica a majestosa ponte metálica da EFSC, um dos cartões postais de Blumenau, na atualidade servindo ao trânsito rodoviário urbano. Sua estrutura construída entre 1929 e 1931 foi fornecida pela empresa "Louis Eilers - Fabrik für Eisenhock & Brückebau" de Hannover - Alemanha.

Mais informações com Luiz Carlos Henkels - NuRVI, pelo telefone (47) 3333-1762.
(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)

Regional Paraná

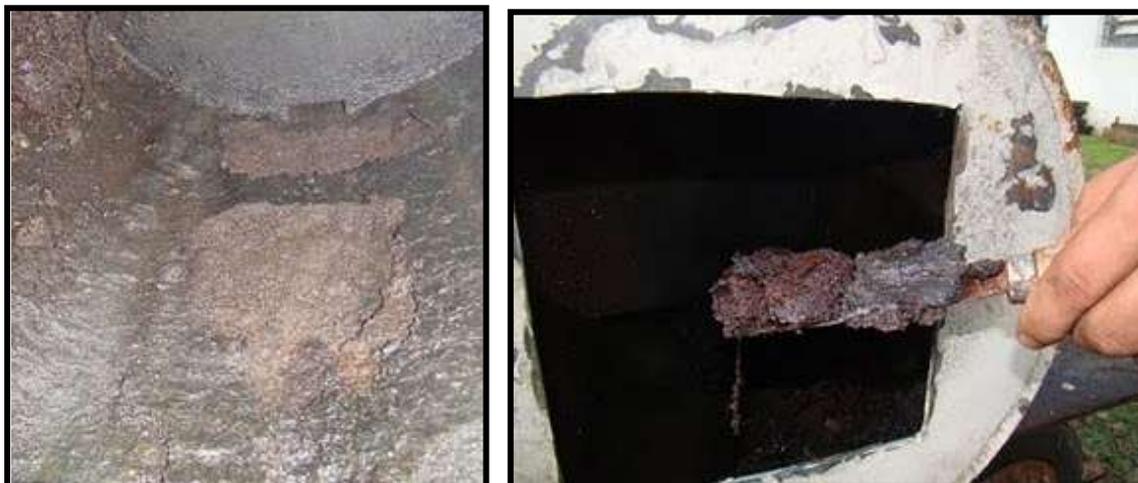
A ABPF-PR informa que no dia 14 de maio a equipe da Regional finalizou a retífica dos cabeçotes do motor diesel da locomotiva Francesa. No dia 21 de maio retiramos o tanque de combustível para verificar a situação interna, onde foi constatado a necessidade de substituição do mesmo, e instalamos o alternador retirado para revisão. No dia 23, a bomba de combustível e os bicos injetores foram levados para diagnóstico e teste de vazão. Também foram adquiridas as peças faltantes para iniciarmos a montagem do motor.



*À esquerda: Equipe da ABPF-PR reunida para iniciar mais uma jornada.
À direita: Equipe realizando a retirada do tanque de combustível da locomotiva francesa.*

Líder mundial no desenvolvimento de soluções em vedação e condução para a Indústria Automobilística Mundial, a Sabó sela parceria com a ABPR-PR doando o jogo de juntas completo para serem instalados no motor OM-355/6 da Locomotiva Francesa.

Criatividade, qualidade e inovação são os pilares da Tecnologia do Grupo SABÓ. Multinacional brasileira com plantas e escritórios distribuídos estrategicamente juntos aos principais Centros de desenvolvimento de tecnologia e um dos maiores fornecedores de vedação para as mais importantes montadoras do mundo, exportando seus produtos para mais de 40 países. Com atuação global e integrada através de suas plantas no Brasil, Argentina, Estados Unidos, Alemanha, Áustria, China e Hungria, além dos escritórios técnico-comerciais na França, Inglaterra e Japão, o intercâmbio dinâmico de informações garante o conhecimento pleno das demandas e necessidades dos clientes, do projeto ao serviço. A equipe da ABPF-PR agradece a Sabó pelo apoio a causa e já está pronta para iniciar a montagem do motor.



Situação interna do tanque de combustível, com grau elevado de oxidação interna.



Juntas doadas pela SABÓ recebidas no dia 28/05/2011.

A equipe da ABPF-PR iniciou dia primeiro de junho os estudos de viabilidade técnica para operação do trem a vapor em Curitiba, cuja finalidade principal é manter o material preservado pela regional em funcionamento para conhecimento da população e das futuras gerações. Uma das prioridades desta regional é reativar a tração vapor que está praticamente extinta no Brasil e no mundo, após a desativação das locomotivas a vapor em 1994, ficando na lembrança, um ultimo trem especial com uma locomotiva a vapor que partiu de Curitiba com destino a Lapa/PR dia 13 de junho de 1999.



Locomotiva N°760, último trem a vapor em Curitiba.

Em busca do apoio da população, lançamos uma campanha com o intuito de arrecadar fundos para a volta do trem a vapor em Curitiba. Fazendo uma contribuição para a ABPF-PR você irá concorrer a prêmios. A cada R\$ 15,00 (quinze reais) contribuídos, você terá direito a um cupom que, durante a validade da campanha, o habilitará a concorrer a:

- 1º prêmio: um par de passagens para a Litorina de Luxo da Serra Verde Express Curitiba / Morretes com almoço incluso, city tour em Morretes/Antonina e retorno de Van via estrada da Graciosa com parada no mirante São João da Graciosa;
- 2º prêmio: um par de passagens para a Litorina de Luxo da Serra Verde Express Curitiba / Morretes com almoço incluso, city tour em Morretes/Antonina e retorno de Van via estrada da Graciosa com parada no mirante São João da Graciosa;
- 3º prêmio: um quadro pintado a óleo da Locomotiva N°250.
- 4º prêmio: um Kit Básico de Ferreomodelismo Frateschi.
- 5º prêmio: uma camisa da ABPF-PR.

Esta campanha é válida entre os dias primeiro de junho e primeiro de julho de 2011, com base na extração da Loteria Federal do dia dois de julho de 2011. Mais informações e regulamento completo na página da ABPF-PR: <http://abpf-pr.blogspot.com/>.

A tacada inicial da volta da maria fumaça a Curitiba começou com a reunião de nossa equipe com a diretoria da ABPF- Rio Negrinho-SC, na qual, confirmamos o início da restauração da locomotiva a vapor nº 11. Em breve, faremos a inspeção da caldeira com ultrassom, o que possibilita um diagnóstico preciso e confiável, teste hidrostático (pressão) e revisão da parte rodante. Após finalizar os testes, previsto para final de agosto, iniciaremos a troca dos tubos da caldeira e reformas em geral.



Locomotiva Mogul n° 11 aguardando o início da restauração.



Fornalha da caldeira e caixa de fumaça da locomotiva n° 11.

O Kombi Clube Curitiba fechou parceria na restauração da kombi ferroviária com a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária Regional Paraná. Mais uma kombi salva pelo projeto 'SALVEM AS KOMBIS' do KCC. Em breve faremos o levantamento do que será necessário para iniciar o restauro.

ABPF Boletim

Ano IX n° 99 – Maio de 2011



Em breve, mais uma atração será oferecida pela ABPF-PR. A execução do projeto do Carro Maquete terá início a partir de uma nova parceria realizada com a WEG Tintas - líder no mercado nacional de tintas em pó. A WEG Tintas também produz e comercializa tintas líquidas, industriais, anticorrosivas e marítimas para os mais diversos segmentos de mercado desde 1983 e está sediada na cidade catarinense de Guaramirim. Nesta parceria, a empresa contribuirá com a ABPF fornecendo as tintas e o treinamento do pessoal da regional para a aplicação no carro maquete durante a fase de restauração. Desde já, registramos nosso agradecimento à WEG Tintas.

Em um carro bagageiro original da composição Marumbi, que será totalmente restaurado em condições operacionais e pintado nas cores da antiga RFFSA, ficará abrigada a primeira maquete da ABPF-PR. No projeto, a área interna do carro será dividida em duas partes: no espaço originalmente destinado às bagagens, com uma área aproximada de 40 m², será implantada a maquete modular em escala HO; no outro, originalmente utilizado como alojamento da tripulação e com uma área aproximada de 4 m², será instalada uma oficina

completa para manutenção de locomotivas e vagões em miniatura. Além das instalações físicas, o projeto prevê a realização de oficinas e palestras técnicas onde serão oferecidas dicas e orientações sobre o modelismo ferroviário.



Carro bagagem a ser transformado em carro maquete pela ABPF-PR.

Os visitantes terão acesso à maquete e à oficina de manutenção. Na oficina conhecerão os materiais e ferramentas utilizados para a prática do hobby. Na maquete, conhecerão a operação simulada de trechos ferroviários do PR, como a Estrada de Ferro Paranaguá – Curitiba, a mais importante ferrovia do estado. A maquete que será rica em detalhes de relevo, cursos d'água, lagos, cobertura vegetal e áreas de proteção ambiental, contando também com as principais estações, pontilhões e viadutos, possibilitando operar diversas composições tracionadas por múltiplas locomotivas e aproximadamente 80 vagões. A equipe da ABPF-PR começa esta semana a limpeza do vagão, iniciando efetivamente a execução do projeto. 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 27 do mês de abril foi realizada a 2ª Oficina do projeto “Trem é Turismo”, mais um evento do SEBRAE e ABOTTC. Esta oficina teve como tema “Qualidade no Atendimento” e atendeu diversos empreendedores de vários ramos de atividade abordando assuntos importantes para a boa qualidade e visando não apenas fidelizar o cliente, mas agregar valor a cada estabelecimento.

Após o término da oficina e no dia seguinte (28/04) foram realizadas algumas consultorias atendendo grande parte dos empreendedores participantes, auxiliando estes de acordo com as necessidades e dúvidas apresentadas. Uma das principais idéias é criar uma identidade local. A Vila de Paranapiacaba é uma Vila Inglesa. Criada pelos ingleses na construção da primeira ferrovia do Estado de São Paulo (SPR – São Paulo Railway) abrigou

trabalhadores de diversas nacionalidades e principalmente diversas regiões do país. Atualmente a vila possui cultura diversificada, entretanto por possuir características físicas e climáticas idênticas a Inglaterra, é um lugar único e diferenciado. Deve ser um local de impacto ao turista. O interesse não é alterar as atividades e cultura já estabelecidas, mas agregar uma identidade inglesa devido às características citadas aos trabalhos de cada empreendimento. O turista que procura a Vila de Paranapiacaba pretende encontrar um diferencial, muito além do visível, deseja encontrar algo inesquecível e único.



2ª Oficina do projeto “Trem é Turismo”.

Este projeto deverá não somente melhorar os trabalhos dos trens turísticos culturais nacionais a partir da divulgação dos mesmos, mas principalmente colaborar com os empreendedores locais. O interesse deverá ser de todos os envolvidos, pois estes serão os beneficiados. A próxima oficina já tem data marcada e será divulgada brevemente. A ABPF-SP, SEBRAE e ABOTTC agradecem a participação dos empreendedores, órgãos e representantes que compareceram ao evento citado e conta com a presença de todos para as próximas oficinas e atividades a serem realizadas.

No dia 15 de maio foi exibida uma matéria sobre o trabalho desenvolvido pela ABPF-SP no bairro paulistano da Mooca, no programa da TV Globo São Paulo - Antena Paulista. A reportagem havia sido gravada no último dia 30 de Abril (dia do ferroviário), por uma equipe do telejornal local (SP-TV), composta pela repórter Daiana Garbin. E tinha a previsão ser exibida no próprio dia 30, na 2ª edição deste jornal, que vai ao ar diariamente por volta das 19h.

Porém como um dia depois da gravação desta reportagem seria o dia 1º de Maio (dia do trabalho), foram exibidas matérias a respeito de eventos alusivos a esta data comemorativa do trabalhador. Ficando a matéria sobre a ABPF/SP a ser exibida em outra data. Mas a mesma acabou por ser veiculada no Antena Paulista, que vai ao ar na Globo São Paulo todos os domingos pela manhã.

A repercussão desta reportagem foi constatada no próprio domingo (15 de maio), visto que uma parcela das pessoas que assistiram a matéria pela TV por volta das 7h, já estavam presentes na Parada Rua Visconde de Parnaíba (Trem dos Imigrantes – Maria Fumaça), logo após as 10h.

Mais que a divulgação do passeio do Trem Cultural, a reportagem foi positiva no intuito de sensibilizar as pessoas, que tomaram conhecimento da atual realidade da Regional São Paulo da ABPF em São Paulo-SP, com acervo de cerca de 30 veículos ferroviários, que no passado circulavam pelas diversas ferrovias da malha paulista. Agradecemos a TV Globo (São Paulo) pelo apoio a esta entidade, na divulgação através da matéria veiculada no Antena Paulista!

A ABPF-SP atualmente não conta com qualquer apoio financeiro por parte de governos municipais, estadual e federal para promover as atividades de preservação ferroviária no bairro paulistano da Moóca, bem como no museu ferroviário de Paranapiacaba (Santo André-SP). Todos os custos da ABPF-SP, seja na operação e manutenção do Trem dos Imigrantes na Moóca ou do Museu de Paranapiacaba são pagos na medida do possível pela própria Regional, que conta somente com a boa vontade de seus associados, que em suas horas livres colaboram com trabalho voluntário, por vezes colaborando também com recursos financeiros próprios para que as atividades da Regional não parem.

Poucos mas valorosos parceiros contribuem com doações, a exemplo da lenha utilizada como combustível para o funcionamento das Marias Fumaças. E alguns materiais utilizados nos serviços de manutenção. Mas a maior parte do custo desta entidade, atualmente é pago somente com a baixa arrecadação dos bilhetes adquiridos aos finais de semana pelos visitantes. No núcleo da Moóca, a situação vem sendo agravada desde agosto de 2010, quando a Secretaria de Estado da Cultura fechou o Memorial do Imigrante (Antiga Hospedaria de Imigrantes) para reforma.

Após o fechamento do Memorial do Imigrante para reforma, a ABPF-SP apresentou projeto junto a Secretaria da Cultura, visando meios de revitalizar o seu acervo e espaço na Moóca, que resgata uma parcela da história das ferrovias paulistas, que foram a alavanca do desenvolvimento do estado de São Paulo, desde a época do auge da cultura do café. O projeto já foi entregue, mas até o momento não há nenhuma definição a respeito.

Com o fechamento do Memorial do Imigrante, graças a uma parceria firmada com a CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), foi possível a ABPF-SP implantar ao lado das Oficinas de Roosevelt uma parada provisória na Rua Visconde de Parnaíba de forma a manter a operação da Maria Fumaça. Porém, a CPTM cedeu somente o espaço para a implantação da Parada do Trem Maria Fumaça, e coube a ABPF-SP arcar com todos os custos da construção desta.

Com o apoio dos associados que aos finais de semana dedicam parte de suas horas livres com trabalho voluntário, mais o apoio de doações feitas por alguns parceiros, foi possível a ABPF-SP manter a operação do Trem Cultural dos Imigrantes. Assim que foi implantada esta nova parada, a entidade conseguiu construir a pequena plataforma de embarque e o espaço receptivo onde está a Bilheteria, com recursos próprios. Mas faltava dinheiro, para a construção de dois sanitários para uso dos visitantes, bem como uma cobertura anexa ao espaço da plataforma de embarque. Algumas doações foram feitas, por pessoas que conhecem o trabalho desta entidade pela preservação da história da ferrovia. À medida que são conseguidos os recursos, a entidade vai melhorando o local da Nova Parada da Maria Fumaça.



Trem dos Imigrantes em operação na Moóca, São Paulo-SP.

Um grande parceiro que pede para não ser identificado realizou uma doação no valor de R\$3.000 (três mil reais), que foi usada na compra do material empregado na implantação dos dois sanitários, que se encontra em fase final de construção. A mão de obra empregada na construção destes sanitários foi dos próprios colaboradores da ABPF-SP.

Do senhor Marcos Luiz Nunes, veio à doação das telhas para cobrir o espaço anexo a plataforma de embarque. O Sr. Marcos Luiz Nunes é um trabalhador autônomo que atua no ramo de estruturas metálicas para galpões e mezaninos. Além da doação das telhas, o próprio Sr. Marcos fez questão de ele mesmo executar a instalação das mesmas.



À esquerda: Construção dos sanitários da plataforma de embarque do Trem dos Imigrantes.

À direita: passageiros embarcando no Trem dos Imigrantes.

Grças à soma destes esforços, é possível à Regional continuar com a operação da maria fumaça. Através deste passeio, as novas gerações conhecem um pouco da história do

Trem e Ferrovia, que desde a época do café e vinda dos imigrantes, é uma das principais alavancas para o desenvolvimento. Lembramos que o Trem Cultural dos Imigrantes opera aos Sábados, Domingos e Feriados nesta Parada Rua Visconde de Parnaíba – 1253 (700 metros da Estação Bresser – Mooca do Metrô), das 10h às 16h. A Maria Fumaça parte a cada hora em média e cada passeio dura vinte e cinco minutos. ABPF – Regional São Paulo. (*extraído de www.abpfsp.com.br*).

Núcleo de Rio Claro-SP

No dia dois de maio alunos da escola municipal Pastor Nephtali Vieira Júnior puderam conhecer o interior de uma locomotiva modelo GE C-30-7 pertencente à empresa ALL, bem como aprender mais a respeito do trabalho de maquinista. Esse acontecimento se deu através de negociações entre a empresa e o núcleo, sendo que no dia o diretor administrativo Eder Schnetzler, que é maquinista, foi um dos monitores da excursão escolar. As crianças puderam conhecer a cabine da locomotiva e tocar o apito da mesma.

Por causa da boa repercussão que teve outras duas escolas já procuraram o núcleo para fazermos passeio semelhante, na qual já estamos negociando com a ALL os mesmos. Agradecemos, portanto, a diretoria da escola Pastor Nephtali Vieira Júnior e a empresa ALL pelo apoio concedido.



As crianças conhecendo a locomotiva. O diretor Eder é visível no centro da foto.

Em relação à III Exposição Ferroviária, Mostra Fotográfica e Ferreomodelismo, informamos que estamos trabalhando para que no dia do mesmo haja material rodante antigo

exposto na estação. Seria composto pelo antigo Carro Bar do Expresso Azul e pelos vagões QNQ-372354-2 e 372352-6 de manutenção de via aérea. Outros vagões poderão ser acrescentados. Para isso o Núcleo está em negociações com a ALL, enquanto a Secretaria de Turismo, organizadora da exposição, está cuidando dos demais pontos.

Também informamos que o Núcleo abriu um Blog para comunicação entre os associados nacionais e a todos os interessados. Todos estão convidados a seguir a página. O endereço é <http://abpffc.blogspot.com> e trará informações a respeito do andamento do museu. (por Jônatas de Camargo – ABPF – Rio Claro).

Regional Rio de Janeiro

A Regional Rio de Janeiro, através do nosso Museu de Sinalização Ferroviária da Cabine 3 da Antiga EFCB - MUSIFE, participou da 9ª Semana de Museus, promovido pelo IBRAM, cujo tema este ano é Museus e Memória. Estivemos participando no dia 21/05/2011, com uma Amostra de fotografias antigas da cidade de Friburgo e algumas regiões do Estado do Rio de Janeiro. (por David Zaidan neto – ABPF – Rio de Janeiro)



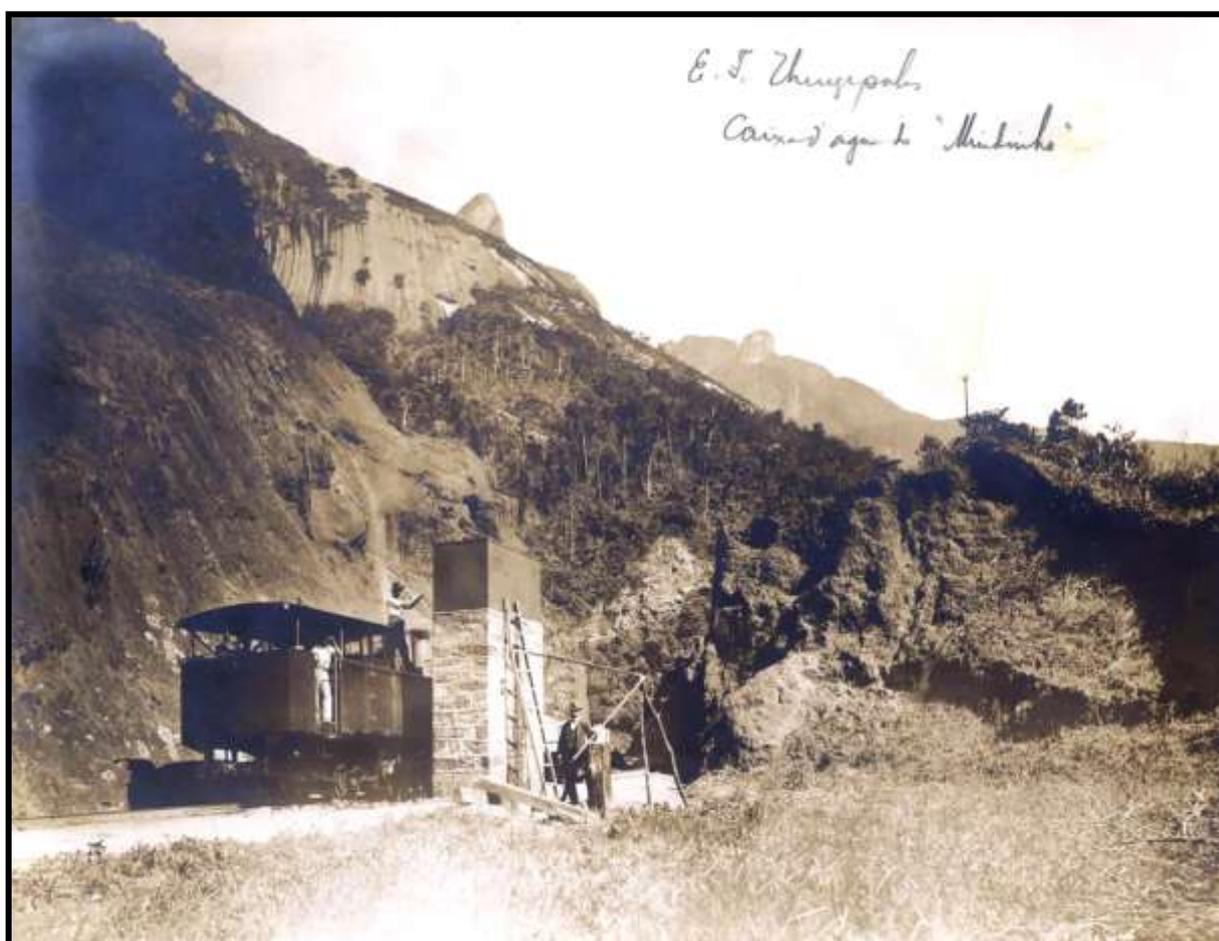
A foto e a história III



A foto da estação de Volta Grande-MG é bem antiga. Nela é visto um trem expresso tracionado por uma Pacific da série da 327. Observa-se também um vagão de pequenos animais vivos e um de leite.

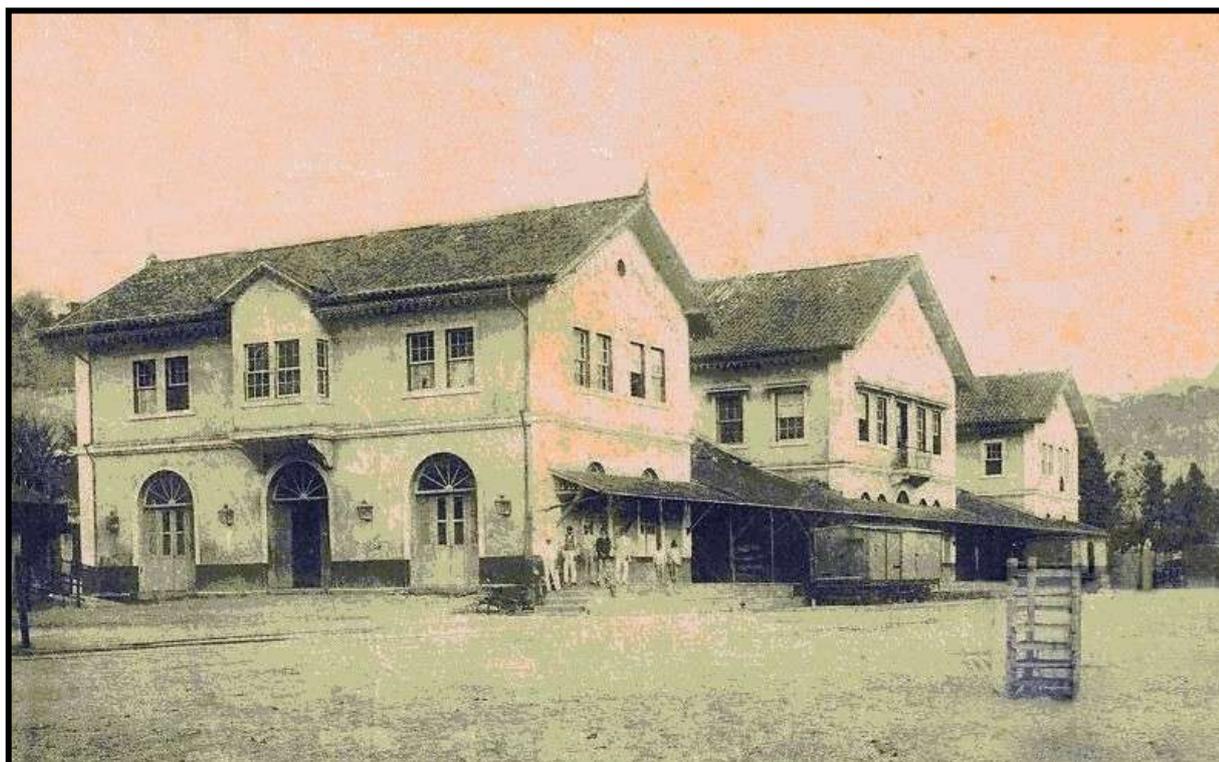
Toda composição dos trens expressos rebocavam, quando havia disponibilidade de força, estes vagões. Desta estação partiam os trens para Pirapitinga, na antiga ferrovia que foi encampada pela Leopoldina. Nesta estação ví pela primeira vez a locomotiva n° 51, que está em Porto Novo e pertence ao acervo da ABPF. Mais tarde voltei a vê-la com mais frequência, tracionando trens de socorro, manobras e trens fúnebres, mas sempre em Porto Novo.

E.F. Therezópolis (Caixa d'água do "Miudinho")



Na localidade do Miudinho, já não existe mais nada além de uma residência de um senhor que já morava no local antes da extinção da linha. A localidade pertence ao Parque Nacional da Serra dos Órgãos, não sendo permitido o acesso ao local sem licença do Ibama.

Estação de Nova Friburgo



Na foto superior da estação de Friburgo, por sinal muito antiga, pode se ver o girador que ali existia. Atrás da estação havia um pátio e um galpão para abrigar as locomotivas que pernoitavam e fazer

pequenos reparos. A estação foi demolida e, em seu lugar, construída uma rodoviária, também já demolida. No lugar do antigo pátio foi construída a prefeitura municipal, que ainda está lá. Não se sabe porquê, mas as locomotivas que subiam a serra só iam até Teodoro de Oliveira, no alto da serra. Dali a Friburgo, (8 km) a tração era feita por uma Mogul. De Friburgo a Portela, na margem direita do Rio Paraíba do Sul, a tração era das "Garrinhas" (as pequenas Garrat da Leopoldina). Raramente via-se uma Mogul no trecho. Porém para Porto Novo, Ramal de Sumidouro só eram usadas as Mogul.

por José Luiz Valle Fróes



De trem em Zurich (1ª. parte)

Quando estava em Zurich-Suíça, no último inverno (março de 2011), viajando e vendo trens e VLTs por todos os cantos, pensei: muito bem, vai ser fácil falar disso aqui em mais uma matéria para o informativo. Um dia, ainda por lá, mandei um email para o Geraldo Godoy contando sobre a viagem e algumas experiências pelas quais estava passando e ele me respondeu que aguardaria ansioso pelo artigo.

Que ilusão a minha! Quando voltei e me propus a começar a escrever não sabia por onde começar. Confesso que acabei concluindo que não havia maneira de colocar tudo aquilo em um simples texto, resumindo uma infinidade de coisas que por si só dariam para escrever um livro. Esta foi a minha grande dificuldade.

Lembrei-me de uma conversa que tive com o João Bosco Setti e ele me dizia que a melhor maneira de escrever era simplesmente começar e não se preocupar muito com detalhes, como por exemplo, o título. Bastava deixar o assunto fluir e ir escrevendo aquilo que me desse na cabeça.

Difícil, porque para uma pessoa um tanto “quadrada”, que gosta de antes de começar saber o final e planejar tudo de maneira sempre técnica ter de admitir que inspiração seja algo que não se mede, se tem e pronto é complicado.

Sendo assim comecei este trabalho, antes que o Lourenço estranhasse e me perguntasse o que estava acontecendo com meus textos, que não apareciam mais. Mas, vamos lá!

A Suíça é um país pequeno e muito montanhoso. É de se pensar na dificuldade de se colocar um sistema de trens para funcionar num lugar assim e obter bom resultado, com qualidade e lucro. Afinal não existem milagres e o transporte tem de se auto-financiar para poder acompanhar a evolução da tecnologia e ainda continuar existindo. Na nossa cabeça o transporte ferroviário só funciona bem quando o trajeto é longo e a mercadoria tem baixo custo. Pelo menos é assim que a coisa funciona por aqui.



Trem de alta velocidade na gare da Estação Central.

Lá pelo que vi é diferente! Mas aqui também já foi, ou já nos esquecemos da transposição da serra do mar em São Paulo através do funicular, da subida do trem para Curitiba no Paraná, um verdadeiro milagre da engenharia, ou ainda na subida da serra indo do Rio para Barra do Piraí, em tração por simples aderência, todas elas executadas em pleno século dezenove?

Como é que hoje se considera tão complicado construir uma ferrovia no Brasil e torná-la operacional? Vide o tal do “Trem-Bala”. O que posso afirmar é que por lá eles conseguiram!

Zurich é uma cidade importante do país, situada muito próxima dos Alpes e da fronteira com a Alemanha. A língua falada nesta parte do país é o alemão. Com a vantagem da maioria também falar inglês, o que facilita a vida do visitante. A topografia, como disse antes, é acidentada e existe um lago enorme, que de tão grande se chama Mar de Zurich.

A minha impressão depois de conhecê-la melhor era a de estar em uma grande maquete de ferreomodelismo, pois é difícil dizer se os trens estão na cidade, ou a cidade está nos trens. Uma infinidade de linhas que se cruzam no centro da cidade, na grande estação central, tanto na superfície, como abaixo dela, complementadas por um sem número de VLTs e ainda alguns ônibus para certos trajetos.



Gare da Estação Central

Carros circulam por lá, mas são minoria e algumas ruas importantes proibem sua circulação, permitindo apenas VLTs, bicicletas e pedestres. Um paraíso! E tudo isso funcionando com uma precisão de Relógio Suíço de fazer inveja! Organização, limpeza, velocidade, pontualidade e conforto.

O sistema funciona baseado em setores, sendo toda a região, que inclui as cidades vizinhas, dividida em áreas, sempre bem visível nos mapas das estações. O preço cobrado pela passagem vai depender de quantas destas regiões o viajante precisa percorrer. Na estação central existe serviço de venda de passagens, mas nas outras somente pelo auto-atendimento, com máquinas que aceitam tanto dinheiro como cartão de crédito. O mesmo ocorre nos pontos de parada dos VLTs ao longo das ruas percorridas.

Como estava hospedado perto do Aeroporto Internacional aproveitei para fazer algumas viagens, tanto saindo e chegando por lá, como por outra pequena estação (Balsberg), situada em outra linha, mais próxima do meu hotel, onde circulavam também trens de carga.



Gare da estação central com o trem que vai para o aeroporto chegando.

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 n°. 1501 – Parque Anhumas – Campinas – SP Cep: 13091-606. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfeps@terra.com.br.