



 Editorial

Nesta edição de março de 2012, o ABPF Boletim inicia seu décimo ano de existência! Os que nos acompanharam durante esta jornada puderam perceber não somente um aumento significativo no número de páginas, bem como uma melhora na diagramação e na quantidade de artigos enviados pelos colaboradores. Nesta edição publicamos as notícias das Regionais da ABPF. Ressaltamos o convite para a 1ª Exposição Memória do Ferroviário de Rio Claro que ocorrerá no dia 29 de abril. Trazemos também a segunda e última parte de um interessante artigo sobre as automotrizes da Sardenha escrito pelo associado Eduardo Malta, um relato da

visita do Locomotive Club of Great Britain ao Brasil feito pelo associado Bruno Sanches, e um artigo sobre as grandes locomotivas a vapor da RMV escrito pelo associado Jonas Augusto Martins de Carvalho.

**Destaques deste mês**

- Noticiário das Regionais

Artigos

- As Gigantes da RMV
- Samba e Vapor 2012
- Automotrizes da Sardenha (2ª. Parte)

 Noticiário das Regionais

**Regional Campinas**

A ABPF-Campinas informa que a locomotiva 215 foi quase toda repintada e está pronta para voltar a circular, sendo que ela participou de algumas cenas gravadas pela EPTV (afiliada da Rede Globo) para o Globo Repórter especial sobre trens e ferrovias que foi ao ar neste mês de abril.

Os tubos para as caldeiras das locomotivas 401 e 505 já chegaram nas Oficinas de Carlos Gomes. Logo após a Páscoa, a locomotiva 401 parará na oficina para ter todos os tubos de 50 milímetros trocados. Depois dela será a vez da locomotiva 505. A locomotiva de três cilindros 338 está com o domo fechado, os condutores de vapor prontos, o tênder colocado sobre o estrado e o tubo de saída para limpeza da caixa de fumaça já está concluído. Como a equipe é reduzida, nos momentos em que não se faz a manutenção das locomotivas que trabalham regularmente na VFCJ, a equipe dedica-se aos trabalhos na 338.

Paralelamente, mantemos as três pequenas locomotivas diesel em operação. Terminou-se a instalação de freio automático na locomotiva Orestein & Kopell nº2 da ABPF.



*Acima: Locomotiva 338 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes. O tubo grande no interior da caixa de fumaça é chamado de condutor de vapor, pois leva o vapor da caldeira ao cilindro.*

*Abaixo: Novo condutor de vapor que aguarda instalação na locomotiva 338.*

*Fotos: Hélio Gazetta Filho.*





*Carro CR-17 que foi restaurado recentemente nas Oficinas de Carlos Gomes.  
Fotos: Vanderlei Zago.*



# ABPF Boletim

Ano X nº 109 – Março de 2012

Na Oficina de Carros trabalhamos na revisão e pintura do carro restaurante CR-17 durante todo o mês de março. Realizamos reparações na caixa do carro, principalmente do lado externo e na cozinha e troca de gerador. Agora o carro ostenta as iniciais da V.F.R.G.S. na lateral superior, e também algumas propagandas antigas de bebidas no seu interior.

No dia 31 de março o CR-17 saiu das oficinas. Assim, recomeçamos os trabalhos no carro NOB CA-35, que necessitará a reconstrução de uma lateral da caixa e a troca de todo o piso. As luminárias também serão substituídas e já instalamos o ajustador automático de freios. Estimamos que os trabalhos serão concluídos em 60 dias. O carro CA-37, similar ao CA-35, passou por pequenos reparos.



*Interior do carro CA-35 que está em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.  
Foto: Hélio Gazetta Filho.*

Até o presente momento, nossa equipe de via permanente instalou 12.006 dormentes de concreto doados pela VALE-FCA. O associado Antônio Edson auxiliou-nos na compra de mais peças da Amsted Maxion, destacando-se mais de 50 cilindros de freio, ajustadores pneumáticos, sapatas de freio e peças diversas.

Lembramos que a VFCJ não recebe nenhum subsídio governamental nem de particular, trabalhando e se mantendo apenas com a receita dos trens, trabalho de voluntários e parte da receita das semestralidades de seus associados, cuidando de todo o material rodante e via permanente e contando, também, com o trabalho voluntário dos associados. E ainda assim investimos em materiais que não gerarão receitas, mas que são

# ABPF Boletim

Ano X nº 109 – Março de 2012



*Acima: Material adquirido da Amsted-Maxion que foi estocado nas Oficinas de Carlos Gomes. Foto: Hélio Gazetta Filho.*

*Abaixo: Locomotivas diesel Brookville nº. 18 e O&K nº. 2. Foto: Vanderlei Zago.*



itens de valor museológico, de preservação e, por isso, merecem cuidados e investimentos como, por exemplo, o carro administração em inox, os carros administração da Mogiana e Leopoldina, dentre outros, e também as pequenas locomotivas a vapor que não são operacionais para a tração de trens, como as nº 4, 5 e 980.

Agradecemos a dedicada participação dos associados Antonio Edson Laurindo dos Santos, que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias e serviços na marcenaria, Rodrigo Jose Cunha, Cristiano Belarmino nos serviços de instalação elétrica nos carros e fabricação de regulador de voltagens, 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, geração de luz dos carros de passageiros e na liderança nos serviços de recuperação de vários veículos, incluindo o carro administração em inox, a empresa MOMBRAS de Piracicaba-SP que sempre colaborou na doação de refratários e uma forja para uso nas oficinas, Maurício Alves (Bim Bim) nos serviços das oficinas de carros, Norberto e Rodrigo Tomassoni, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos, Francisco Carlos Bianchi na fundição de peças, Sr. Albert Blum no assessoramento da diretoria da VFCJ e nosso elo de ligação 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, ao Marcelo Bianchini Orso, pela colaboração nas melhorias dos jardins da estação de Carlos Gomes, ao Sr. André Aranha que é nosso elo de contato com a Prefeitura Municipal de Campinas, Maurício Poly na assessoria dos serviços de informática, e o agradecimento especial para o Jorge Cialowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, uma vez que ele vem quando têm condições de deixar a família, Sr. André Louwart que é engenheiro agrônomo em Piracicaba-SP e que em muito colabora conosco na capina química da via permanente, e a todos os outros que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail [abpfcps@terra.com.br](mailto:abpfcps@terra.com.br) (por Hélio Gazetta Filho – ABPF)

## **Núcleo de Rio Claro**

Durante o mês de março o Núcleo de Rio Claro-SP deu continuidade aos preparativos para a 1ª Exposição Memória do Ferroviário, as manutenções preventivas da sede do Núcleo e a luta para implantar o Museu Ferroviário.

A 1ª Exposição Memória do Ferroviário de Rio Claro será realizada pela ABPF Rio Claro em parceria com o Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista e União dos Ferroviários Aposentados, tendo o apoio da Secretaria de Turismo Municipal, da América Latina Logística (ALL), da Midiascenter CDs e DVDs, e do Estacionamento Stocco.

A exposição será realizada no dia 29 de abril de 2012, das 8 às 17 horas, na antiga estação ferroviária, na Rua 1 nº 1100, Centro – Rio Claro/SP. O evento iniciar-se-á com a tradicional Missa dos Ferroviários, havendo depois uma apresentação da Banda União dos Artistas Ferroviários. Haverá exposição de peças históricas, documentos, mostra de

ferreomodelismo e exibição de vídeos ferroviários. Todos estão convidados para participar e prestigiar o evento.

## 1ª Exposição Memória do Ferroviário Rio Claro



Primeira estação ferroviária de Rio Claro (1876 - 1910)

### Prestigie a história da Ferrovia Padrão

*Celebração da tradicional Missa dos Ferroviários*  
*Apresentação da banda União dos Artistas Ferroviários*  
*Exposição de Antiguidades Ferroviárias*  
*Exibição de vídeos ferroviários*  
*Mostra de Ferreomodelismo*

**Local: Estação Ferroviária**  
**Rua 1, nº 1100, Centro, Rio Claro, SP**  
**Dia 29 de Abril de 2012, das 08 às 17 horas**  
**Telefone: (19) 9169-2087    [secretario.abpfrc@hotmail.com](mailto:secretario.abpfrc@hotmail.com)**  
**<http://abpfrc.blogspot.com>**

---

**Realização**



**Apoio**



O Núcleo também vem realizando reuniões junto à Prefeitura de Rio Claro com o objetivo da concretização do Museu Ferroviário de nossa cidade, já que o restauro interno da antiga estação está quase concluído. Em uma dessas reuniões obtivemos uma resposta positiva junto ao DNIT, que está analisando o processo que regulariza a doação de todo o material que se encontra em nosso município e outros assuntos relacionados ao museu do ferroviário. Tudo indica que em breve teremos mais novidades, continuaremos divulgando assim que possível.

Nossa sede fica na Avenida Oito, s/n, entre Ruas 1 e 1B, Centro, Rio Claro-SP, antiga cabine de chaves da ferrovia. Funcionamos aos sábados de manhã, das 9h às 12h30. Os interessados podem acompanhar nosso Blog, <http://abpfrc.blogspot.com> ou entrar em contato pelos e-mails [abpfrioclaro@uol.com.br](mailto:abpfrioclaro@uol.com.br) ou [secretario.abpfrc@hotmail.com](mailto:secretario.abpfrc@hotmail.com) para saber mais informações. (por Eder Schnetzler, Leocádio Marçal e Jônatas de Camargo-ABPF-RC)

## Regional Sul de Minas

A ABPF-Sul de Minas informa que continuam os trabalhos na linha de São Sebastião do Rio Verde-MG. Realizamos no mês passado um pequeno teste com a locomotiva 1424 no trecho de cerca de três quilômetros já restaurado em São Lourenço-MG.



*Trecho de linha reconstruída na saída da estação São Lourenço-MG em direção a São Sebastião do Rio Verde-MG. Foto: Felipe Sanches.*



*Acima: Vista de um pontilhão no trecho de linha reconstruída na saída da estação São Lourenço-MG em direção a São Sebastião do Rio Verde-MG.*

*Abaixo: Trecho em tangente da linha reconstruída na saída da estação São Lourenço-MG em direção a São Sebastião do Rio Verde-MG. Fotos: Felipe Sanches.*



# ABPF Boletim

Ano X nº 109 – Março de 2012



*Acima: Locomotiva diesel O & K estacionada próximo ao fim do trecho de linha reconstruído na saída da estação São Lourenço-MG em direção a São Sebastião do Rio Verde-MG.  
Abaixo: Locomotiva EFCB 1424 no mesmo local da foto acima. Fotos: Felipe Sanches.*





*Locomotiva EFCB 1424 estacionada no fim do trecho de linha reconstruído na saída da estação São Lourenço-MG em direção a São Sebastião do Rio Verde-MG. Foto: Felipe Sanches.*

Foi retomado em Passa Quatro-MG o projeto “Trem Turístico Cultural para Escolas”, que tem como objetivo resgatar os aspectos históricos da região, através de atividades lúdicas extraclasse, proporcionado primeiramente pelo passeio em autêntico trem movido a vapor (Maria Fumaça), que percorrerá os 10 km entre as estações de Passa Quatro e Coronel Fulgêncio (esta última na boca do túnel, do lado mineiro, onde aconteceram os históricos combates da Revolução Constitucionalista de 1932) no já conhecido Trem da Serra da Mantiqueira.

No retorno à estação, a programação se estenderá com a visita ao “Projeto Brasil Nota 10”, onde os alunos terão a oportunidade de fazer uma viagem por páginas marcantes da história de nosso país, através de maquetes temáticas que retratam de forma artística e criativa, cenários como: Brasil Colônia; Índios, Bandeirantes e Jesuítas; Caravelas, Casa Grande e Senzala; Saga e Lenda dos Pampas; O Ouro das Gerais; Brasil Império; O Grito da Independência; A Revolução Farroupilha; Brasil República; Ferrovia Madeira-Mamoré; Seringueiros e Coronéis da Borracha; JK, a Revolução e o Túnel; Imigrantes e Barões do Café. Salas museológicas com diversificadas temáticas e réplicas em tamanho real

completam a estrutura pedagógica do Projeto. Para ver fotos sobre o projeto, visite: <http://www.flickr.com/photos/rostev/2754711254/>.



*Maquete da Estação Coronel Fugêncio - Autor: Brasil Nota 10*

As atividades serão encerradas na maravilhosa Floresta Nacional de Passa Quatro, umas das mais belas unidades de conservação gerenciadas pelo ICMBio – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (órgão vinculado ao Ministério do Meio Ambiente). A reserva apresenta uma paisagem maravilhosa e dispõe de inúmeros atrativos como cachoeira, lagos ornamentais, viveiro florestal, área de lazer infantil, caminhos e trilhas. As visitas são monitoradas e as instalações contam com espaços para palestras e toda estrutura audiovisual para apresentação de filmes



*Cachoeira na Floresta Nacional de Passa Quatro*

O projeto “Trem Turístico Cultural para as Escolas” objetiva, portanto, utilizar todo o cenário apresentado como pesquisa de campo, buscando a interdisciplinariedade das diferentes áreas. Para maiores informações, entre em contato pelo email [suldeminas@abpf.com.br](mailto:suldeminas@abpf.com.br) ou pelos telefones (11) 8187-0366 e (12) 8239-7665

Em Cruzeiro-SP continuam os trabalhos de restauração de partes da locomotiva 353, além de serem feitos deslocamentos semanais da equipe de mecânicos para execução dos trabalhos de restauração no pátio da Moóca em São Paulo-SP. Iniciamos também a reforma da locomotiva a vapor nº. 2, que deve receber restauração no paracheque, tanque d'água, pintura, chaparia da cabine, etc. A pintura deve ser feita no padrão original de fábrica ostentando as inscrições do proprietário original: Companhia Nacional de Cement Portland.

No início do mês de março foram feitos três passeios especiais para os visitantes do LCGB- Locomotive Club of Great Britain, sendo dois passeios em Passa Quatro e um em São Lourenço, além de visitas às oficinas de Cruzeiro e à Amsted Maxion, que mais uma vez abriu suas portas para entusiastas visitarem as locomotivas Sentinel. Mais informações no Blog da Regional em <https://abpfsuldeminas.wordpress.com/>. (por Bruno Sanches – ABPF-Sul de Minas)



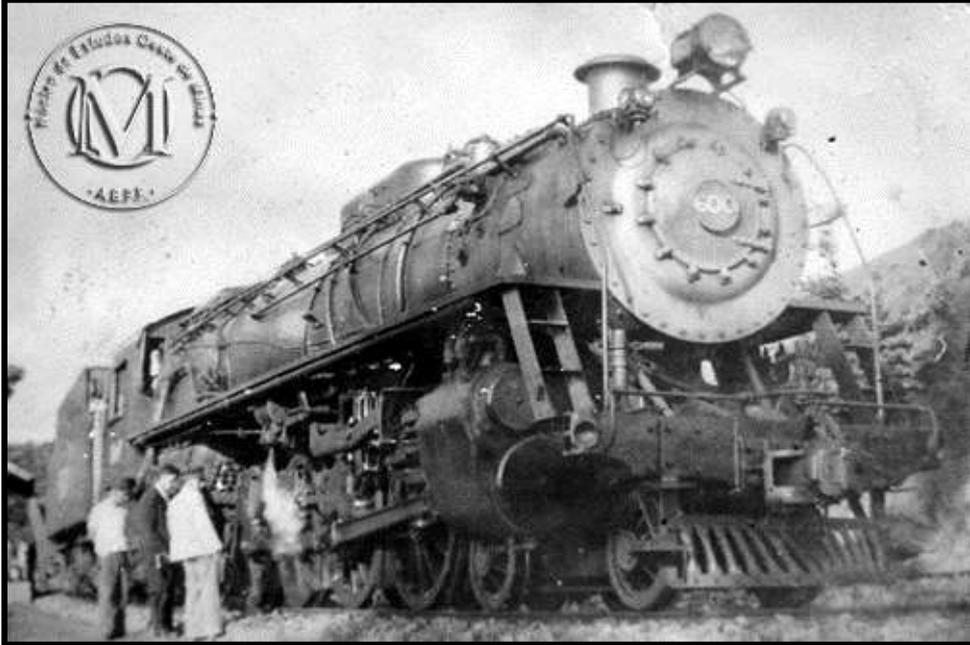
## As “gigantes” da Rede Mineira de Viação

Após a Segunda Guerra Mundial, grande parte das ferrovias brasileiras encontrava-se defasada em termos de material rodante, principalmente com relação a seus parques de tração, já a longos anos sem investimentos. As velhas locomotivas além de obsoletas estavam desgastadas, sendo, portanto incapazes de atender a demanda de transporte existente.

Para remediar a situação, o Governo Federal, através do então DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro adquiriu modernas locomotivas a vapor para serem empregadas nas ferrovias brasileiras. A Rede Mineira de Viação foi uma das ferrovias “agraciadas” com tais locomotivas. Em 1946 a Rede Mineira de Viação recebeu 4 locomotivas rodagem 4-8-4 “Northen” do fabricante norte-americano Baldwin, sendo numeradas de 600 a 603.

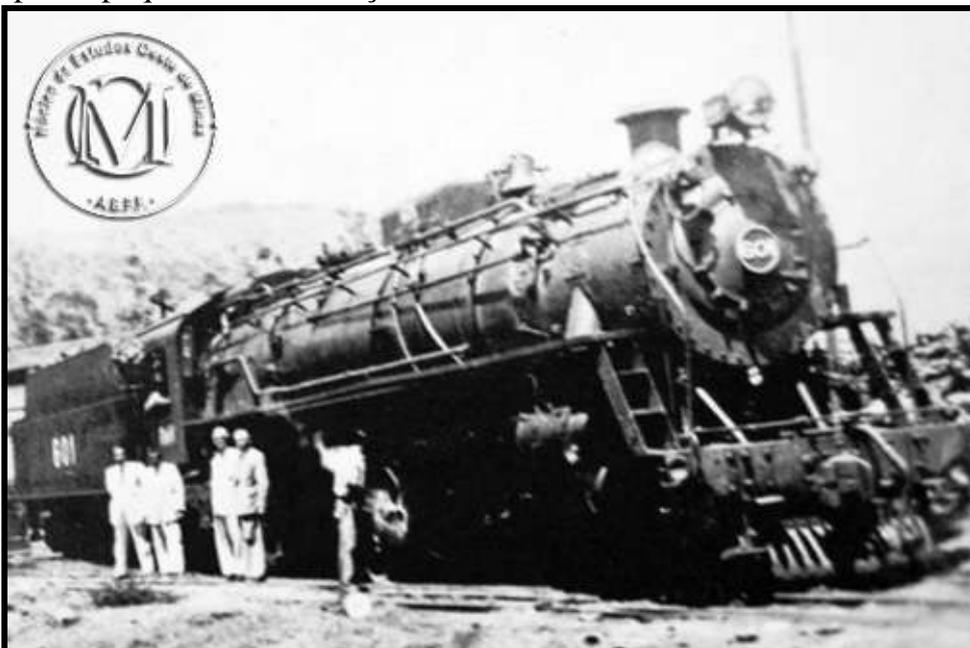
Essas locomotivas eram uma versão “em escala” das 4-8-4 de bitola padrão então em uso nos EUA, incluindo todos os avanços tecnológicos daquela época. Informações dão conta de que essas locomotivas teriam sido compradas como “excedente de guerra” do governo norte-americano, o qual as encomendou para uso em uma possível invasão ao Japão em 1945.

O que provavelmente ocorreu foi que este "projeto" de locomotiva foi desenvolvido com o propósito da suposta invasão ao Japão, mas no entanto, nenhuma locomotiva foi de fato construída. O que deve ter acontecido é este projeto ter sido oferecido ao Brasil, e, de



*A equipagem observa as braçagens da “enorme” locomotiva nº 600 da RMV.*

acordo com o Termo de Contrato firmado com o fabricante Baldwin Locomotive Works, as especificações para a construção das locomotivas foi feita de acordo com a especificação técnica A-13363 (A-treze mil trezentos e sessenta e três) tendo o DNEF solicitado apenas pequenas modificações.



*Funcionários do depósito de Ribeirão Vermelho posam ao lado da 4-8-4 nº 601 em fins dos anos 40.*



*Locomotiva nº 602 no pátio da estação de Rutilo em 1950.*

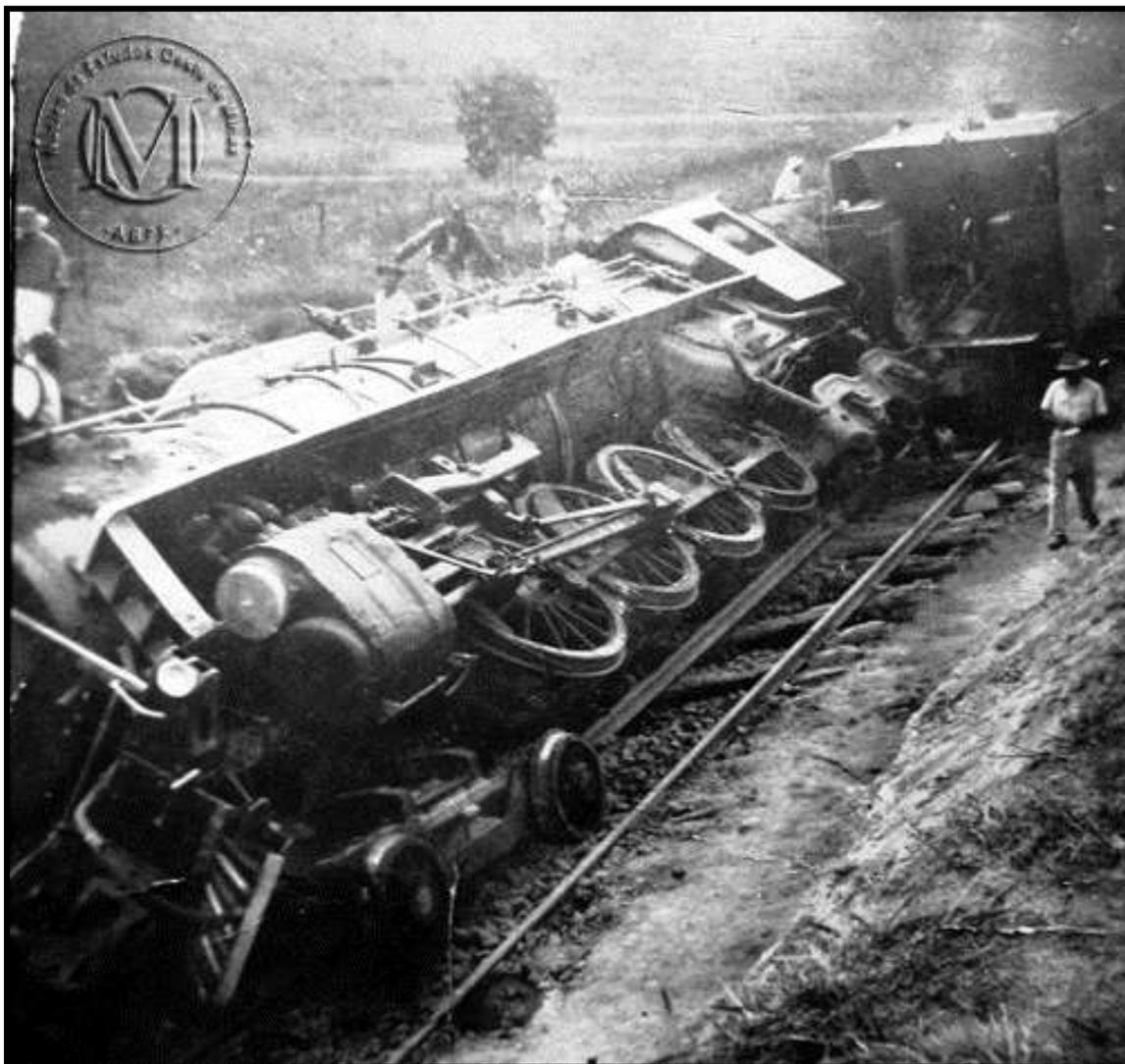
As “enormes” caldeiras trabalhavam com 235lbs de pressão, geradas por fornalhas com 5,252m<sup>2</sup> de área de grelhas, 112 tubos de fogo e 32 de superaquecimento. Com peso médio por eixo de 13.080kg, em ordem de marcha essas locomotivas chegavam a pesar 173 toneladas e desenvolviam 13.925kg de esforço de tração, sendo as mais possantes da RMV em se tratando de tração a vapor.

Com seus 3,90m de altura, 25,31m de comprimento e 2,80m de largura, essas foram as maiores locomotivas já vistas na RMV, sendo apelidadas pelos funcionários da ferrovia como “Virginiam”. Causavam um sentimento ambíguo, sendo admiradas por sua imponência e desenho moderno e ao mesmo tempo temidas por sua “giganteza”. Foram destinadas ao tráfego de calcário de Arcos-MG para Volta Redonda-RJ, no trecho até Ribeirão Vermelho-MG.

Com o preço elevado do carvão importado e a baixa qualidade do carvão nacional, aliados a contenção de despesas da ferrovia, essas locomotivas passaram a trabalhar com uma mistura pobre de carvão nacional e lenha, reduzindo assim drasticamente o seu desempenho. Outro problema foi o fato de as curvas serem muito “apertadas” o que acarretou além de inúmeros acidentes, a remoção dos stokers de alimentação mecânica das fornalhas, exigindo portanto o trabalho árduo de dois foguistas.

Em 1956-57, essas locomotivas foram convertidas para queima de óleo combustível otimizando assim seu desempenho. A exceção foi a nº 603 a qual havia sido retirada de

serviço em 1953 devido à fratura do cilindro esquerdo, nunca tendo sido reparada e permanecendo por longos anos encostada nas oficinas de Divinópolis.



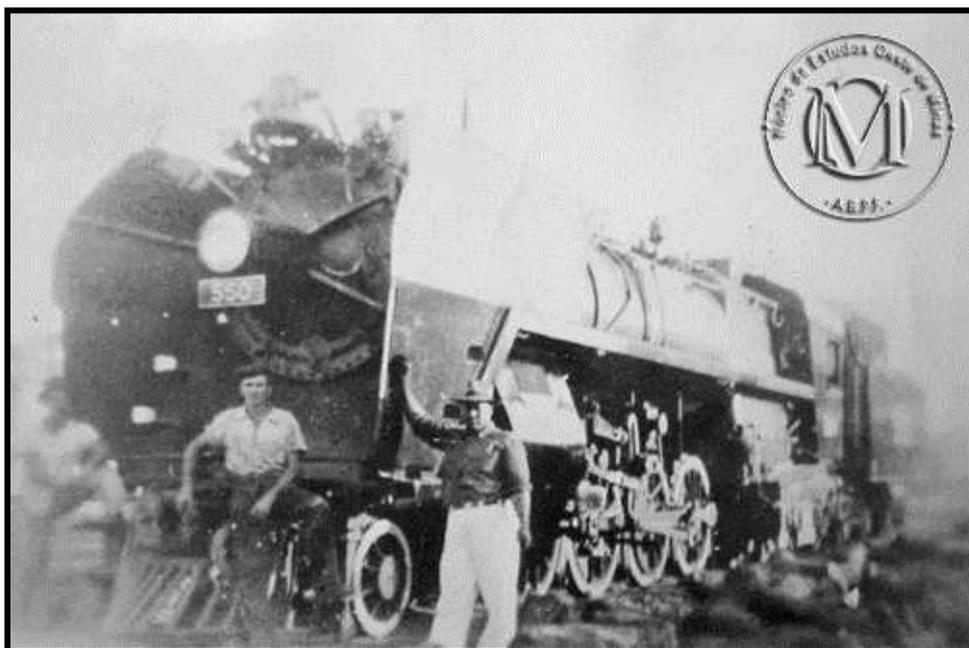
*Por volta de 1957, uma das 4-8-4 Baldwin foi flagrada em um dos constantes descarrilamentos pelos quais essas locomotivas passaram durante sua breve carreira na RMV.*

O maior problema no entanto dessas “enormes” locomotivas eram as condições da via permanente, a qual não oferecia suporte a máquinas tão grandes e pesadas, sendo muito frequentes os descarrilamentos e tombamentos.

O DNEF enviou novo reforço para o parque de tração da RMV em 1952. Dessa vez, chegaram as locomotivas obtidas na França, fabricadas pelo consórcio “GELSA” - Groupement d'Locomotivas Exportação de en Sud-Amerique, projetadas pelo famoso engenheiro francês André Chapelon. Foram recebidas seis locomotivas do tipo 2-8-4 “Berkshire” e seis locomotivas do tipo 4-8-4 “Northen”, sendo numeradas como 550 a 555 e 650 a 655 respectivamente.

Essas locomotivas traziam o que havia de mais moderno na época de sua fabricação, representando o avanço máximo obtido no que se refere à tecnologia da tração

a vapor. Eram locomotivas refinadas, se destacavam pela utilização dos defletores de fumaça e na RMV logo receberam apelidos. As 2-8-4 eram as “francesinhas” e as 4-8-4 as “francesonas”. Os defletores de fumaça também renderam a elas o apelido de “irmã de caridade”.

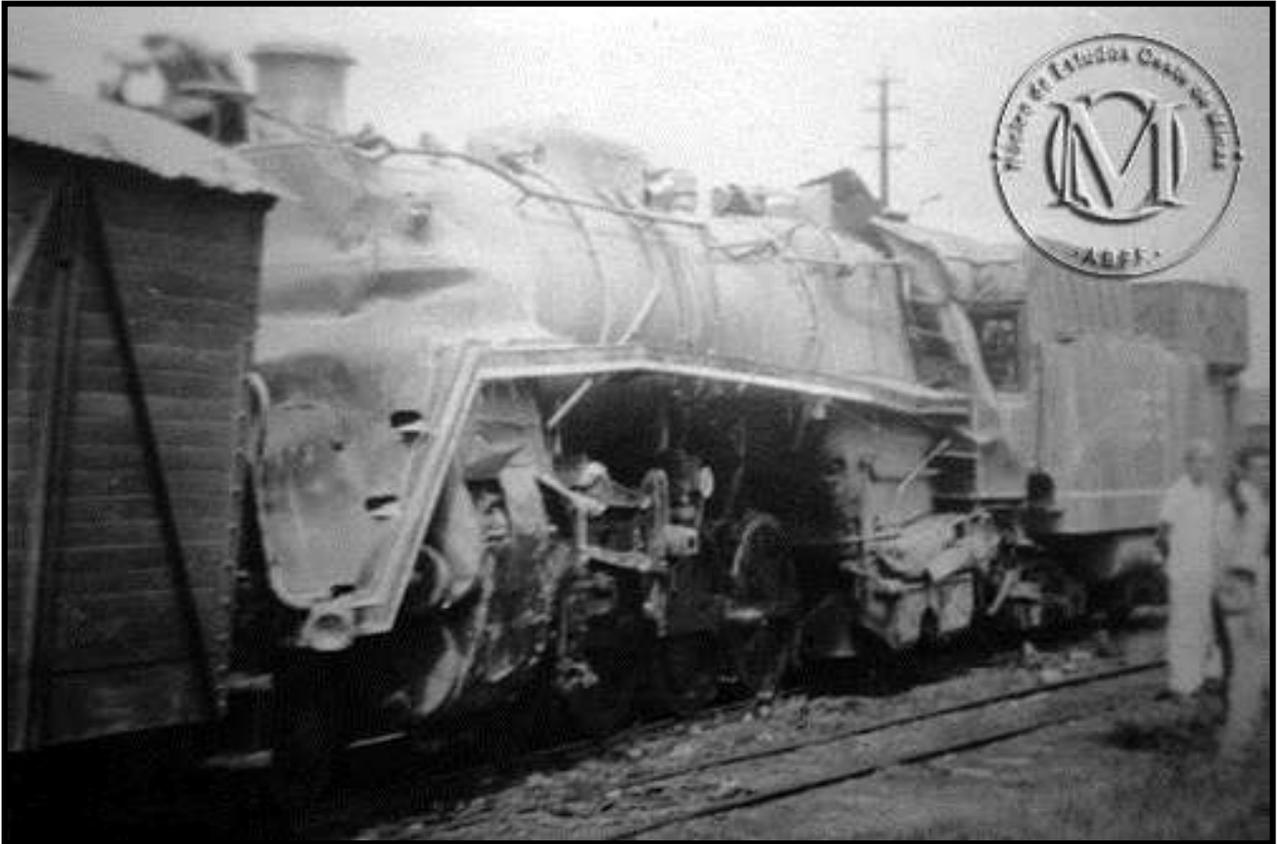


*Locomotiva nº 550 em Ribeirão Vermelho, início dos anos 50.*



*Locomotiva Nº 652, a “Francesona” como ficaram conhecidas as 4-8-4 francesas na RMV.*

A história com as locomotivas francesas não foi muito diferente das 4-8-4 americanas, tendo sofrido com os mesmos problemas. Grandes e pesadas, a via não as suportava, resultando em uma série de acidentes.



*A “Francesinha” n° 555 após o acidente ocorrido entre as estações de Timboré e de Bugios, em 10 de agosto de 1957. O trem transportava areia e brita para Lavras.*

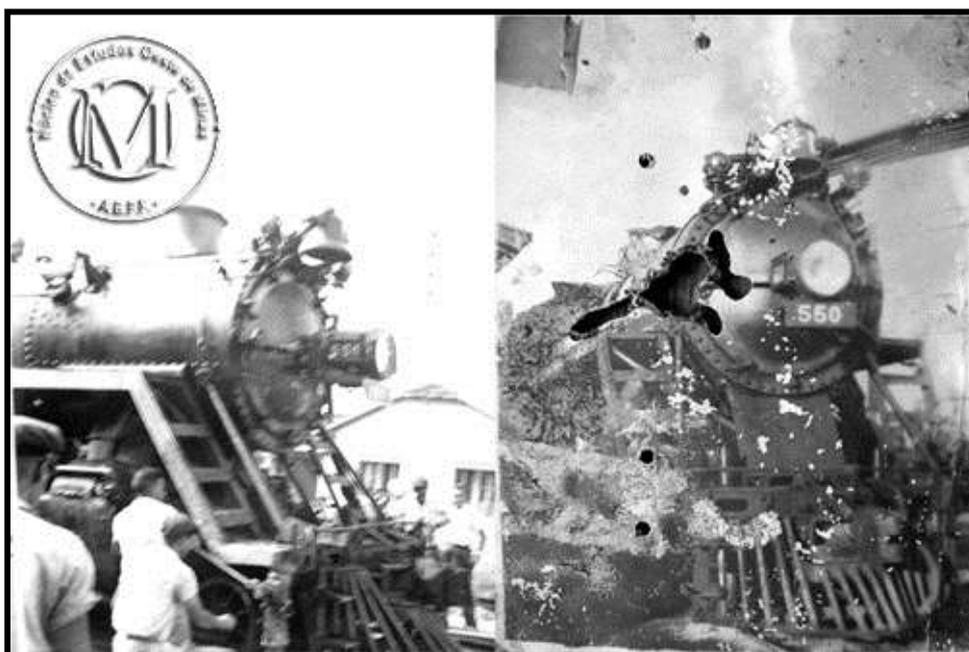
As Berkshire tinham 19,82m de comprimento, 3,77m de altura e 2,72m de largura. Com aproximadamente 10 toneladas de peso por eixo, em ordem de marcha o seu peso era de 123.500 kg. O esforço de tração desenvolvido no entanto pela caldeira de 215lbs de pressão, geradas por uma fornalha com grelha de 4m<sup>2</sup>, era aquém das expectativas para locomotivas desse porte, desenvolviam apenas 10.000kg. As 2-8-0 Baldwin de 1923 da RMV desenvolviam 10.817kg pesando apenas 84.950kg em ordem de marcha com apenas 170lbs de pressão e fornalha com grelha de 1,63m<sup>2</sup>.

Devido aos acidentes e com o intuito de “padronizar” a aparência das locomotivas, diversas alterações foram sendo feitas nessas locomotivas, como a retirada dos defletores de fumaça (inefícazes devido à baixa velocidade dos trens) e a abertura da chapa que fechava a frente da locomotiva abaixo da caixa de fumaça. As escadas para acesso ao estrado da caldeira também foram modificadas dando as locomotivas uma aparência mais “americanizada”.

A manutenção dessas locomotivas francesas também se mostrou um pesadelo. Complicadas, muito refinadas, seguindo os padrões europeus, sua mecânica era mais frágil e complexa, resultando em manutenção mais constante e demorada.



*A 2-8-4 nº 551 em Ribeirão Vermelho em 15/03/1956.*



*A locomotiva nº 550 em duas ocasiões: descarrilada a esquerda e em Ribeirão Vermelho a direita. Note a aparência “americanizada”, com a retirada dos defletores de fumaça e da carenagem abaixo da caixa de fumaça.*

As “enormes” 4-8-4 partilhavam dos mesmos problemas de suas irmãs menores, sendo agravados os casos de descarrilamentos e tombamentos devido ao peso e tamanho maiores. Com seus 25m de comprimento, 4,2m de altura e 2,8m de largura, 13 toneladas por eixo, chegavam a pesar 162 toneladas. A caldeira desenvolvia 285lbs de pressão com uma fornalha de 5,33m<sup>2</sup> de grelha resultando em um esforço de tração de 13.650kg. Ao contrário das 4-8-4 americanas, os stokers de alimentação foram mantidos e essas locomotivas nunca foram convertidas para combustão de óleo.



*Uma das “Francesonas” tombada próximo a Ribeirão Vermelho (note o terceiro trilho da bitolinha 76cm). Acidentes como esse eram constantes com essas locomotivas.*

A partir de 1958, com a chegada das novas locomotivas diesel-elétricas da GM modelo G-8 as maiores locomotivas a vapor foram logo recolhidas. Neste mesmo ano, todas as 4-8-4 restantes, tanto as americanas quanto às francesas, foram desativadas e encostadas nas oficinas de Divinópolis onde já se encontrava a Baldwin nº 603 desde 1953. Em 1963/1964, chegaram as GM G-12 selando o destino das maiores locomotivas a vapor da RMV. Logo foram recolhidas todas as locomotivas francesas 2-8-4 que haviam resistido ainda em operação. As informações não são precisas, mas dão conta de que essas locomotivas não foram transferidas para outras ferrovias, tendo sido todas cortadas alguns anos depois nas referidas oficinas. Segundo Délio Araújo, em 1967 ainda havia uma 2-8-4 conservada como relíquia na rotunda de Ribeirão Vermelho.

*por Jonas Augusto Martins de Carvalho*

## Samba e Vapor 2012

“Samba e Vapor” foi o nome dado à excursão promovida pelo LCGB (*Locomotive Club of Great Britain* ou “Clube da Locomotiva da Grã Bretanha”) que trouxe ao Brasil 26 integrantes do clube, sendo 23 ingleses, dois australianos e um alemão. O grupo visitou o Brasil dos dias 23 de Fevereiro a 10 de Março e com apoio da Regional Sul de Minas que cuidou dos contatos e da organização da parte ferroviária da excursão, visitaram diversas ferrovias a vapor preservadas, sendo a grande maioria ferrovias mantida pela ABPF.

O grande objetivo do grupo era fotografar e filmar o maior número possível de locomotivas a vapor em operação e com o suporte da ABPF foi possível ao grupo conhecer dezenas de locomotivas, sendo que presenciaram 19 em funcionamento e muitas outras preservadas ou aguardando restauração.

A excursão teve início no Rio de Janeiro-RJ que foi a porta de entrada dos visitantes no Brasil, após passar uma noite na cidade o grupo partiu então em direção a São João Del Rei-MG, para visitar o complexo da VFCO (Viação Férrea Centro Oeste) mantida pela FCA (Ferrovia Centro Atlântica) e que foi criada a partir de esforços da ABPF junto ao governo federal. Além disso, parte do grupo se deslocou a Ouro Preto-MG para fotografar e conhecer o acervo que a ABPF cedeu à FCA para operar o Trem dos Inconfidentes.



*Parte do grupo se posicionando para fotografar o Trem da Serra da Mantiqueira em Passa Quatro - MG.*

# ABPF Boletim

Ano X nº 109 – Março de 2012

Após o final de semana, o grupo retornou na segunda-feira para o Rio de Janeiro, onde visitou a Fazenda Mato Alto (<http://www.locomotivasavapor.com.br/home.htm>) e pode conhecer o acervo mantido na Fazenda além de realizar filmagens e fotografias de todo material. Após a visita o grupo permaneceu por dois dias na cidade para conhecer os principais pontos turísticos, para então novamente voltar à estrada e visitar outras ferrovias.

A próxima parada do grupo foi Passa Quatro-MG, onde conheceram a operação da Regional Sul de Minas e realizaram dois passeios de trem exclusivos, sendo um no período da manhã e outro no período da tarde, tirando proveito assim de diferentes pontos de fotografia com o sol da manhã e o sol da tarde.

A necessidade do trem exclusivo era devido às exigências especiais do grupo, que tinha como prioridade fotografar e filmar o trem e não fazer o passeio. Para tal o grupo escolhia diversos pontos na ferrovia, onde o trem parava e fazia o desembarque dos passageiros, após o desembarque o trem recuava e realizava diversas passagens para criar oportunidades para filmagem e fotografias.



*Outra tomada do Trem da Serra da Mantiqueira.*

No final do dia o grupo seguiu para São Lourenço-MG onde foi recebido com um jantar na estação onde já foi possível conhecer o acervo da ABPF e ver o que era esperado para o dia seguinte. Na sexta feira às 9h partiu o trem especial formado pela locomotiva 1424 e cinco carros de madeira, durante a viagem para Soledade de Minas-MG novamente foram realizados diversas tomadas e a viagem que normalmente leva 40 minutos dessa vez

# ABPF Boletim

Ano X nº 109 – Março de 2012

levou três horas para que os visitantes pudessem aproveitar todos os bons pontos para fotografia.



*Composição especial do Trem das Águas.*



*Grupo na estação Tanquinho na VFCJ.*

Logo após retornar a São Lourenço o grupo partiu para Cruzeiro-SP, onde visitou a Amsted Maxion, que mais uma vez abriu suas portas para que entusiastas pudessem ver de perto as locomotivas do tipo “Sentinel”, as duas últimas no mundo ainda em uso comercial.

A comitiva seguiu então para as oficinas da Regional Sul de Minas, onde conheceu o restante do acervo da regional e os trabalhos de restauração, para depois partir para São José dos Campos-SP onde pernitoitou.

Já no sábado o grupo prosseguiu para Campinas-SP, onde ao invés de fretar um trem especial foi decidido desfrutar de toda operação da Regional, onde no sábado iriam circular três trens, com encontros, manobras e etc. Ainda foi possível contar com a colaboração da sempre prestativa Regional de Campinas que facilitou algumas paradas extras do trem para fotografias e filmagem, aproveitando-se assim ao máximo da mais complexa operação com trens a vapor do Brasil.

No domingo o grupo teve o dia mais extenso de toda excursão, foram visitados quatro locais de preservação. O dia começou com uma visita a Estrada de Ferro Perus Pirapora, mantida pelo IFPPC (Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural - <http://peruspirapora.blogspot.com.br/>), que fez um trem especial misto (com vagões de carga e um carro de passageiros) para deleite dos visitantes.



*Trem misto especial na EFPP.*

Na sequência foi visitado o Parque Dom Pedro II, já na capital paulista, que conta com duas locomotivas a vapor e uma locomotiva elétrica em exposição. Do Parque o

grupo se dirigiu ao Pátio da Moóca mantido pela Regional São Paulo. Aonde foi feito um passeio no Trem dos Imigrantes seguido de uma extensa visita a todo acervo depositado no local. Por fim, os visitantes se dirigiram a Vila de Paranapiacaba em Santo André-SP para conhecer o Trem dos Ingleses também operado pela Regional São Paulo.



*Fotografando o Trem dos Ingleses em Paranapiacaba*

Na segunda-feira o grupo madrugou para poder pegar um voo logo cedo para Joinville-SC de onde seguiu para Rio Negrinho-SC visitando assim o acervo mantido na cidade pela Regional Santa Catarina. Foram realizadas também manobras com duas locomotivas a vapor simulando chegadas e partidas da estação de Rio Negrinho.

Na manhã seguinte foi feita uma visita ao NuRVI (Núcleo Regional do Vale do Itajaí), onde além da visita ao acervo da regional na estação de Matador, foi realizada uma visita à Ferrovia das Bromélias na Usina Salto Pilão, que gentilmente abriu suas portas aos entusiastas. Neste trecho restaurado da EFSC (Estrada de Ferro Santa Catarina) foram feitas diversas fotografias e filmagens aproveitando-se das magníficas obras de arte da ferrovia, que inclui viadutos e túneis. No dia seguinte, quarta feira, o grupo dirigiu-se para Piratuba-SC para visitar o Trem das Termas, também mantido pela Regional Santa Catarina. Foram dois trens especiais, sendo o primeiro de meio percurso e o segundo com o percurso completo, com horário calculado de forma a se chegar ao final do passeio com

o sol em posição para a tradicional foto da ponte de ferro.



*A locomotiva 760 foi o grande destaque em Rio Negrinho.*



*Fotografando no túnel da EFSC.*

O último trem visitado foi o mantido pelo SALV (Sociedade dos Amigos da Locomotiva a Vapor) em Tubarão SC, a visita incluiu um tour pelo museu ferroviário e um trem especial misto com quatro vagões de cargas de forma a simular os antigos trens de carvão da Ferrovia Teresa Cristina.

## Conclusões Finais

Mais uma vez a ABPF mostrou que a preservação ferroviária não se trata apenas de preservar a memória de um país, mas que operacionalizado de forma correta e consciente pode trazer diversos frutos a nação. Desta vez tivemos 26 visitantes internacionais que certamente vão divulgar o Brasil e seus trens para diversas pessoas, sem contar que o LCGB possui mais de 1000 associados por todo mundo que em breve vão receber um relatório da viagem ao Brasil.



*Trem de meio percurso em Piratuba-SC.*



*Partindo de Piratuba-SC.*

Vários integrantes do grupo destacaram que ficaram surpresos com todo o trabalho da ABPF além de ressaltar a pontualidade dos trens, mencionando que em alguns casos, os trens já estavam prontos uma hora antes do combinado. Alguns membros inclusive citaram que a ABPF deveria considerar expandir suas operações para fora do Brasil, em especial nos países vizinhos.

Por fim, os organizadores mencionam que devido o grande sucesso da excursão já pensam em realizar um segundo tour, se preocupam apenas que vai ser quase impossível, segundo palavras deles próprios, fazer uma excursão tão perfeita quanto esta.

Também espera-se que este evento ajude e possa servir de inspiração para criação de eventos semelhantes por entidades nacionais e grupos de entusiastas, promovendo assim visitas e trens especiais para fomentar o turismo ferroviário nacional.



*Grande final da viagem em Piratuba-SC.*

Por fim, fica o agradecimento a todos colaboradores e voluntários da ABPF que tornaram essa visita um grande sucesso, sem a paciência, colaboração e esforços de toda a entidade, essa excursão não teria sido o sucesso que foi. Parabéns a todos!

*por Bruno Sanches*

## As Automotrizes da Sardenha (2ª. Parte)

Fui conhecer um serviço de transporte de passageiros, na região de Olbia, que liga esta cidade ao resto da ilha com o uso de Automotrizes. Contando com a ajuda do dia de sol muito bonito e seco, característico do verão da ilha vou caminhando cedinho, logo após o café para a estação, não muito distante do meu hotel. Uns vinte minutos andando com calma e já estou atravessando os trilhos e buscando o acesso à plataforma. De longe já avisto a automotriz estacionada em frente ao bonito e simpático prédio já com movimento dos passageiros e funcionários.



*Acima: Vista da paisagem ao longo da linha entre Olbia e Golfo Aranci.*

Dirijo-me à bilheteria (vi também uma máquina de bilhetes automática) e compro os bilhetes de ida e volta que custam 4,70 Euros (os dois), ou aproximadamente R\$ 11,00, preço bastante barato comparado com outros países da Europa, para percursos semelhantes. O trecho que escolhi é bastante curto, entre as estações de Olbia e Golfo Aranci, com paradas intermediárias.

Na Itália, quando você compra um bilhete para qualquer tipo de transporte público é necessária uma validação. Geralmente pode ser feito em máquinas nas estações, ou até mesmo dentro do próprio veículo. Consiste em marcar o horário no bilhete, que só então permite ao passageiro fazer a viagem. As fiscalizações acontecem por amostragem e caso o procedimento não tenha sido feito, o passageiro estará sujeito a multa.

Burocracia cumprida embarco e procuro conhecer o interior da automotriz. Bastante espartano, com bancos que não reclinam, mas muito confortáveis. A limpeza também é muito boa.

O maquinista já se encontra no seu posto e caminho para a dianteira, passando por um pequeno compartimento para cargas e bagagens. Puxo assunto com ele e me identifico

como pessoa que gosta de trens. É um sujeito agradável e me recebeu muito bem, dando muitas informações sobre o carro, a linha e a ferrovia.



*Parada intermediária da linha entre Olbia e Golfo Aranci.*

Descobri que a automotriz é de fabricação italiana, marca Iveco-Fiat, ano 1983, porém já tendo sido reformada e está equipada com dois motores diesel de 200HP. A cabine de comando é bem equipada, como boa visibilidade, mas para apenas uma pessoa, sendo que o auxiliar viaja fora dela, ao lado.

Me diz também que este trecho, no qual viajaremos está com os dias contados, pois a linha será modificada e o transporte de passageiros encerrado. Deu-me a entender que existem interesses econômicos de grandes imobiliárias e políticos, para investimentos em projetos justamente no trecho percorrido pelo trem. Já no ano de 2012 não haverá mais viagens.

Pontualmente deixamos a estação de Olbia e iniciamos a viagem. Com o carro lotado, mas com assentos para todos.

O primeiro trecho, por estar em obras, é percorrido em velocidade reduzida, mas quando passamos a placa de sinalização a automotriz acelera bastante, chegando perto dos cem quilômetros por hora.

A linha é muito boa e bem mantida, com muitas retas e curvas de raio grande e até inclinação lateral o que permite que a alta velocidade seja mantida o tempo todo.

As paradas intermediárias estão praticamente sem movimento e abandonadas possuindo apenas um ou outro banquinho na plataforma.



*Bonita praia vista da janela. A linha segue bem perto do mar em um bom trecho.*

Os passageiros, aparentemente são de origem humilde, trabalhadores, mas há também aqueles que se dirigem às praias existentes no percurso, que segue uma boa parte do tempo paralelo ao mar.

Já na segunda parada o carro está praticamente vazio, desceram quase todos e vamos seguindo normalmente em direção a Golfo Aranci, final da viagem, distante aproximadamente 30km de Olbia.

A paisagem é linda e dos campos e pequenas construções passamos a ver o mar, bonito demais com suas praias de areia branca, coisa rara na Europa.

Após quatro paradas chegamos à estação de Golfo Aranci, prédio bonito, grande, mas praticamente deserto, não fosse por um único funcionário em uma salinha, sem muito o que fazer. A automotriz é desligada na plataforma mesmo e a estação fica deserta. A parada vai ser de aproximadamente quarenta minutos até a viagem de volta.



*Outra parada intermediária da linha entre Olbia e Golfo Aranci.*

Aproveito para circular um pouco, fotografar e conhecer a estação e seus arredores. Uma vilazinha junto ao porto, com um café e um escritório, mais nada. Na estação nem o banheiro funciona e a máquina de validar os bilhetes está quebrada. Tudo bem, pelo menos a conservação do prédio é boa e há bancos para os passageiros se sentarem e aguardar.

O número de desvios na estação é grande e pude observar alguns vagões de carga parados, bem como uma manobreira diesel. Existem também vários desvios em direção ao porto da cidade.

No horário da saída, com a mesma tripulação, que já vinha de uma viagem longa e terminará sua jornada em Olbia, mais uns poucos passageiros, consigo validar meu bilhete com o auxiliar que possui uma maquininha manual, daquelas antigas de perfurar.



*Fachada da estação Golfo Aranci.*

Seguimos de novo, acelerando pela paisagem da Sardenha, que faz com que a gente não se canse de admirá-la.

Gostei muito do que vi e realmente lamento a perda de tão interessante trecho ferroviário em favor de especulação imobiliária, mas para nós brasileiros, infelizmente, isto já foi e continua sendo algo corriqueiro.

As fotos falam por si e espero, no futuro, ter a oportunidade de visitar a Sardenha de novo e quem sabe, conhecer o Trenino Verde.



*Automotriz na estação Golfo Aranci.*

*por Eduardo Malta*

---

O ABPF Boletim é uma publicação em meio eletrônico destinada somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contatar a redação: paz.lourenco@gmail.com. Diagramação: Lourenço S. Paz. Conselho Editorial: Hélio Gazetta Filho, Geraldo Godoy e Lourenço S. Paz. Para contatar a Diretoria Nacional da ABPF e o Conselho Permanente: Av. Dr. Antônio Duarte da Conceição nº. 1501 – Parque Anhumas – Campinas – SP Cep: 13091-606. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfcps@terra.com.br.

---