



 Editorial

O ABPF Boletim inicia seu décimo primeiro ano de existência nesta edição de março de 2013. Prosseguimos firmemente em nossa tarefa de divulgar as atividades da ABPF e os artigos escritos por nossos colaboradores.

Por fim, 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. Visite também o nosso site: www.abpf.com.br

Destaques deste mês

- Noticiário das Regionais
- Artigos
- Artíficos utilizados pelas antigas ferrovias (2ª parte)

 Noticiário das Regionais

Regional Campinas

Como já divulgado aos amigos e associados, através do ABPF Boletim, a nova pintura da locomotiva GE da Mogiana número 3 foi concluída e a locomotiva será apresentada no próximo dia 30 de abril na estação Anhumas às 10h, e realizará um passeio de ida e volta até Jaguariúna. Enquanto aguardamos a chegada do dia 30, seguiremos realizando mais alguns testes e melhorando alguns detalhes da locomotiva, sejam mecânicos ou de acabamento.

Além da locomotiva número 3, apresentaremos também o belíssimo carro Restaurante da Mogiana, antigo R-1 que foi inteiramente restaurado, ou melhor: reconstruído, pois seu estado era lastimável! No momento estamos trabalhando nos últimos detalhes de acabamento e instalação dos acessórios. Adicionalmente, o carro administração em aço carbono que foi adaptado pela FEPASA a partir de um carro restaurante da Mogiana será reapresentado nas cores azul e amarela, originais de sua primeira pintura na velha Mogiana. Compareçam para ver um raro material da Mogiana em plena operação!

Na Oficina de Locomotivas de Carlos Gomes trabalhamos até o dia 30 de março na reforma da locomotiva 338 de três cilindros. No domingo, dia 31 de março, deu entrada nas oficinas a locomotiva 401 para substituição dos tubos da caldeira.

Durante o mês de abril ela permanecerá em repouso até que se termine a troca de tubos e outros reparos e adequações como, por exemplo, a instalação de uma bomba de lubrificação

DIA DO FERROVIÁRIO O dia 30 de abril vai ter uma comemoração especial

A ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, com 35 anos de tradição na preservação ferroviária, entra na Era Diesel resgatando uma locomotiva histórica da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e inaugurando também o carro restaurante R-1 (ex-CM). Você é convidado especial para comemorar conosco o DIA DO FERROVIÁRIO e o 159º Aniversário da Primeira Ferrovia do Brasil numa inesquecível viagem inaugural.

ABPF
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
O S C T P

Dia 30 de abril de 2013 - 10:00 horas - Estação Anhumas
Rua Dr. Antonio Duarte da Conceição, 1501 - Campinas, SP



R.S.V.P. (19) 3207-2637 - (19) 3207-4290
abpf@abpf.org.br

Fabricada nos EUA em 1952 pela General Electric, pertenceu à primeira série de locomotivas diesel-elétricas da Cia. Mogiana, rodando pela linha tronco e por todos os ramais da ferrovia.

Na época da Fepasa sobreviveu no serviço de manobras em pátios e oficinas.

No final da era Fepasa, foi salva pelo pessoal das oficinas de Campinas. Passou pela Ferrobán, Brasil Ferrovias e foi baixada pela ALL.

Seu destino era o sucateamento, mas foi resgatada e restaurada pela ABPF com o apoio do DNIT e agora volta à vida.

Convite para evento de comemoração do dia do Ferroviário.

forçada para os cilindros, assim como já foi instalada uma na 338. Em breve ele voltará com todo o seu charme, para rebocar os trens provenientes de Anhumas.

Depois de muito trabalho e dedicação, o associado e amigo Evandro Zonzine conseguiu finalmente acertar a partida do auto AL-3. Havia outro mecânico fazendo a adaptação do motor diesel no AL-3, mas este abandonou o serviço no final.



Locomotiva GE número 3 em testes na Oficina de Carlos Gomes. Foto: Vanderlei Zago.

ABPF Boletim

Ano XI nº 121 – Março de 2013



*Locomotiva CMEF número 3 (ou 3136 na Fepasa) rebocando carro restaurante CMEF R-1.
Fotos: Vanderlei Zago.*



ABPF Boletim

Ano XI nº 121 – Março de 2013



*Testes com a locomotiva CMEF número 3 rebocando carro restaurante CMEF R-1.
Fotos: Vanderlei Zago.*



ABPF Boletim

Ano XI nº 121 – Março de 2013



*Locomotiva CMEF número 3 e carro restaurante CMEF R-1 na ponte do Rio Atibaia.
Fotos: Vanderlei Zago.*



ABPF Boletim

Ano XI nº 121 – Março de 2013

E o Evandro se propôs a nos ajudar e levou o assunto a sério até o auto funcionar perfeitamente. Ele próprio fez a viagem de teste de Anhumas a Carlos Gomes e de volta a Anhumas. Restam agora pequenos ajustes, mas nada impede o auto de voltar à ativa. Nosso agradecimento especial ao Evandro.



Válvula de freio ABDX instalada no carro CA-25. Foto: Rodrigo J. Cunha.

Em mais dois carros da VFCJ foram instaladas válvulas de freio modernas. Em 26 de março o carro NOB CA-35 recebeu uma válvula Knorr modelo DB-60 e no dia quatro de abril foi a vez do carro NOB CA-25 receber uma válvula Wabtec modelo ABDX. Assim, o trem que parte de Anhumas está tendo o freio modernizado gradativamente, tendo em vista os mais modernos parâmetros operacionais ferroviários.



Válvula de freio DB-60 instalada no carro CA-35. Foto: Rodrigo J. Cunha.

Agradecemos a dedicada participação dos seguintes associados e colaboradores: Antonio Edson Laurindo dos Santos que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias e serviços na marcenaria, Cristiano Belarmino nos serviços de instalação elétrica nos carros e fabricação de regulador de voltagens e seu pai Sr. Isaldo Belarmino que nos ajuda em usinagem de peças, Sr. João Sigrist que nos ajuda na manutenção das locomotivas diesel, na geração de luz dos carros de passageiros e na liderança dos serviços de recuperação, a empresa MOMBRAS de Piracicaba SP que sempre colaborou na doação de refratários e uma forja para uso nas oficinas, Mauricio Alves (Bim Bim), nos serviços das oficinas de carros e na locomotiva diesel, Norberto e Rodrigo Tomassoni também na locomotiva diesel, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos que participa dos projetos de reativação da Litorina 5002, Francisco Carlos Bianchi na fundição de peças, Sr. Albert Blum que é assessor da diretoria da VFCJ e nosso elo com a MRS, a empresa Acrílicos Marcon através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, a empresa GT Locação de Munck Ltda. que sempre colabora no carregamento e transporte de material, ao Sr. André Aranha que é Secretário Municipal de Transportes e nosso elo de contato com a Prefeitura Municipal de Campinas, Mauricio Poly na assessoria dos serviços de informática, e o agradecimento especial para o Jorge Cialowisk que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, a Daiane Kowaleski, ao Rodrigo Cunha que tem nos ajudado nas oficinas, Sr. André Louwart que é engenheiro agrônomo e muito tem colaborado conosco na capina química da via permanente, o Sr. Evandro Zonzine na recuperação do auto de linha, e o colaborador Ronald (Borroso) também nos serviços de adaptação e apoio nos serviços externos para as locomotivas. Por fim agradecemos a todos os outros que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br (por *Hélio Gazetta Filho* – ABPF)

Regional Sul de Minas

A Regional Sul de Minas informa que continuam os trabalhos de restauração das locomotivas 522 e 327 em Cruzeiro-SP. Em Passa Quatro-MG continua o trabalho de reforma do depósito, onde já começaram a serem colocadas as novas telhas na nova estrutura de telhado. Nos últimos dias, o nosso pessoal esteve em contato com o DNIT para verificar a possibilidade de cessão de mais materiais de valor histórico para a ABPF. (por *Bruno Sanches* – ABPF-Sul de Minas).

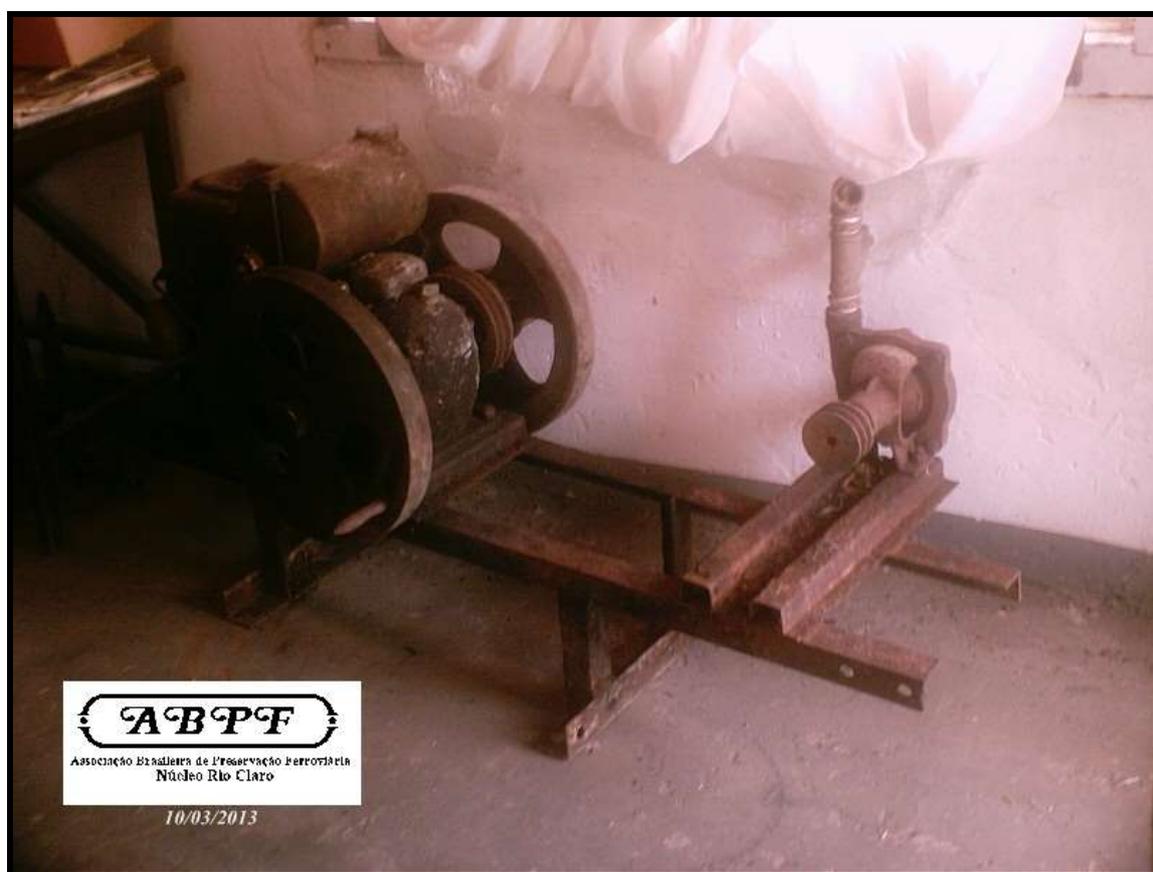
Núcleo de Rio Claro

Durante o mês de março, o Núcleo Rio Claro esteve empenhado em continuar a restauração do carro Salão Bar, na manutenção de seu jardim e de sua sede, no recebimento de doações, na organização da 2ª Exposição Memória do Ferroviário de Rio Claro, e principalmente, na recolocação da antiga linha 1 na plataforma da estação.

ABPF Boletim

Ano XI nº 121 – Março de 2013

Em três de março, nossa associação realizou nossa primeira operação de resgate, para receber uma doação que virá a ser muito importante para nós no futuro, tanto por seu caráter histórico quanto funcional. Trata-se de um motor de 2 HP, construído na década de 1950, e doado por nosso Diretor Financeiro, Roberto dos Reis. Com mais de 60 anos de existência, a oferta para termos esse equipamento já vem de pelo menos um ano antes, sendo um equipamento histórico, tanto pelo modelo quanto pela marca. Mas diversos impedimentos, dentre eles o fato da peça estar em uma chácara perto da cidade de Itapetininga, SP, nos levou a apenas agora realizarmos o “resgate” do motor. Participaram dessa missão, além de Roberto, sua esposa, o associado Arnaldo Stocco, e nosso Diretor Administrativo, Eder Carlos Schnetzler, que se prontificaram a ir buscar o equipamento. Após uma viagem de seis horas de ida e volta, sem maiores incidentes, foi concluída a nossa primeira missão de resgate de material, e agora o motor repousa no andar térreo de nossa sede, esperando para iniciarmos a recuperação do mesmo.



Motor doado por nosso Diretor Financeiro, Roberto dos Reis, já guardado na nossa sede.

Em 17 de março, o Secretário Geral Jônatas de Camargo e o associado José Carlos de Camargo fizeram obras no jardim da associação, com o intuito de impedir que automóveis estacionem sobre a grama, como para preparar o local para um futuro monumento que vem sendo estudado para o local há algum tempo.

ABPF Boletim

Ano XI nº 121 – Março de 2013



Acima: mourão de concreto e dormente instalados no jardim da cabine, iniciando obras no local para cercamento e montagem de um monumento.

Abaixo: passagem de acesso à instalação elétrica do teto do carro Salão Bar, ainda sem a tampa.





À esquerda: diretor Eder e associado Arnaldo dando os últimos ajustes para instalação da nova chapa de alumínio para o teto do carro. À direita: a chapa já instalada.

O problema de estacionamento irregular vem sendo registrado desde os primeiros dias em que assumimos a cabine 2 do pátio. Para tentar mais uma vez resolvê-lo sem o cercamento completo do terreno, foi instalado um mourão de concreto de forma provisória, para poder estudar qual seria o comportamento dos motoristas nas semanas seguintes. O resultado já começa a aparecer, pois desde sua instalação, não temos registrado invasões de automóveis no jardim, o que está nos motivando a instalar mais peças no futuro próximo. Também na mesma ocasião transportamos o primeiro de cinco dormentes doados pela ALL Logística há mais de seis meses, para realizar com os mesmos a montagem de uma pequena grade no centro do jardim, onde será instalado futuramente um monumento. Traremos novas notícias conforme formos avançando nesse projeto.

Em 24 de março, dando continuidade aos trabalhos de manutenção e restauração do Carro Salão Bar, o Diretor Eder, o Diretor Roberto, o Secretário Jônatas e o associado Arnaldo realizaram a instalação de uma chapa de alumínio que dá acesso à parte elétrica do carro, cuja placa original havia desaparecido antes do carro vir para o Núcleo, bem como realizou a instalação de uma fechadura de segurança em uma das portas, para evitar que pessoas não autorizadas entrem no interior do veículo. Esses trabalhos só puderam ser realizados mais uma vez graças a nossa parceria com a ALL Logística, a quem agradecemos mais uma vez pelo apoio dado em manter viva a história ferroviária da cidade.

ABPF Boletim

Ano XI nº 121 – Março de 2013



Acima: diretor Eder e associado Arnaldo realizando a furação da porta para instalação de fechadura de segurança. Abaixo: a primeira fechadura já instalada.



2ª Exposição Memória do Ferroviário de Rio Claro

Prestigie a História da Ferrovia Padrão



Oficinas da Estrada de Ferro Rio Claro (1892)

Celebração da Tradicional Missa dos Ferroviários
Apresentação da banda União dos Artistas Ferroviários
Exposição de Antiquidades Ferroviárias
Exibição de Vídeos Ferroviários
Mostra de Ferremodelismo

Participação do Carro Salão Bar da ABPF Rio Claro

Local: Estação Ferroviária
Rua 1, nº 1100, Centro, Rio Claro, SP
Dia 28 de Abril de 2013, das 08:30 às 17 horas
Telefone: (19) 9169-2087 secretario.abpfrc@hotmail.com
<http://abpfrc.blogspot.com>

Realização



Apoio



Durante todo o mês, estivemos ultimando os preparativos para a 2ª Exposição Memória do Ferroviário de Rio Claro. Apesar do cartaz não estar pronto ainda, já podemos adiantar algumas informações: será realizada no dia 28 de abril, das 08h30 às 17h na antiga estação ferroviária de Rio Claro, localizada na Rua 1, nº 1100, Centro. Será realizada a tradicional Missa dos Ferroviários, apresentação da Banda União dos Artistas Ferroviários, ocorrerá uma exposição de peças históricas, ferreomodelos e exibição de vídeos, além de já estar confirmada a participação do carro Salão Bar. Todos estão convidados a participarem do evento, que será realizado pela ABPF em parceria com outras instituições ferroviárias da cidade, como Grêmio Recreativo dos Empregados da CPEF, UFA, e com apoio do estacionamento Stocco, Prefeitura Municipal de Rio Claro e ALL Logística.

Por fim, resta comunicarmos a todos uma grande notícia que coroa os esforços que o Núcleo vem realizando nos últimos anos para a criação do Museu Ferroviário de Rio Claro. Trata-se da reinstalação dos trilhos na antiga linha 1 do pátio da cidade, ou linha da plataforma da estação. Retirada por motivos até hoje não explicados em princípios dos anos 2000, mesmo sendo um prédio tombado e tal ato ir contra a lei, a falta dessa linha sempre prejudicou qualquer iniciativa mais séria de preservação, e foi uma das principais metas buscadas pelo Núcleo desde sua constituição em 2010. Após anos de estudos e trabalhando na sensibilização do poder público e da ferrovia local, esse mês chegou a tão esperada notícia, de que a ALL Logística, através de um acordo com a prefeitura municipal, irá realizar a doação de mil metros de trilhos do tamanho 50, 55 e 57, o suficiente para nossas necessidades imediatas. Essa doação não teria sido possível se não fosse o trabalho conjunto entre Prefeitura, ALL e ABPF Rio Claro, que ficará encarregada da reconstrução da linha, onde futuramente o carro Salão Bar e outros materiais ficarão expostos.

Gostaríamos de agradecer, portanto, a ALL Logística, na pessoa de todos os funcionários envolvidos nessa importante doação realizada, principalmente ao pessoal da área de trilhos e de patrimônio, bem como agradecer a Prefeitura Municipal, nas pessoas do prefeito Du Altimari, da Vereadora Maria do Carmo e do Secretário de Turismo René Neubauer, por ter sensibilidade ao projeto e por terem realizado a negociação com a ALL.

Falando ainda em doações, gostaríamos de agradecer também a Ronaldo Basso por doar um talão de passes da FEPASA e uma foto da primeira das EMD SD70ACe da Eldorado, flagrada pelo mesmo no pátio de Rio Claro quando se estavam treinando os maquinistas. E agradecemos também a Irineu de Oliveira Prado, nosso novo colaborador, e associado a muitos anos da ABPF, pela doação de material de ferreomodelismo, tanto de modelos como escritos, e pela ajuda que vem prestando ao núcleo.

Nossa sede fica na antiga cabine de chaves 2 do pátio, localizada na Av. 8, s/n, entre Ruas 1 e 1B, Centro, Rio Claro. Funcionamos aos domingos, das 9h às 13h. Para mais informações, acessem nosso Blog <http://abpfrc.blogspot.com>. (por *Jônatas de Camargo*, Fotos: *Jônatas de Camargo* e *José Carlos de Camargo* – ABPF-RC).

Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI

Para este mês de março, além dos trabalhos rotineiros de conservação do material rodante do NuRVI, destacamos a troca do manômetro da locomotiva 232 por um mais original cedido pela ABPF – Campinas. Restaurado pelo engenheiro James Ilg da ABPF-SC, sua adaptação ao painel da locomotiva foi providenciada pelo associado e mecânico Adalberto Barth. Ao James e ao Adalberto os agradecimentos da Coordenação do NuRVI por mais este trabalho.

Em Rio do Sul-SC, na estação de Matador, encontra-se depositado o material rodante do NuRVI, em restauração e por restaurar, bem como o museu estático e fotográfico relativo aos fatos históricos que marcaram a EFSC no Alto Vale do Itajaí. A estação se situa no Beco Artur Hering – Nº 50, bairro Bela Aliança de Rio do Sul.

Em Apiúna-SC, a localidade de Subida abriga o trecho revitalizado de 2,8 km da EFSC. Desta quilometragem, 1,7 km são de domínio público, incluindo-se o túnel de 68 m, a ponte dos arcos em estilo românico e a passagem superior no mesmo estilo, bem como um belíssimo trecho em meio a Mata Atlântica secundária. O restante do trajeto – 1,1 km – se desenvolve por dentro do pátio da Usina Hidrelétrica Salto Pilão, local onde também se localiza a gare e abrigo da composição histórico cultural. Este trajeto, bem como a composição, só poderão ser visitados com acompanhamento de associados, devidamente e antecipadamente autorizados pela gerência da Usina. O acesso à localidade de Subida se dá pela rodovia BR-470, km 112 + 500 m para quem procede de Blumenau e km 113 - 500m para quem procede de Rio do Sul.

Outras Atrações Ferroviárias do Vale do Itajaí-SC

- Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva – antiga estação ferroviária - centro de Indaial. Contatos com Rita Rosângela Pieritz, pelo telefone (47) 3394 – 0708, e-mail museu@indaial.sc.gov.br .
- Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica - Sala Hermann Baumann – Fundação Cultural de Ibirama – antigo Hospital Hansahoehe – contatos com Wilde Bauner pelo telefone (47) 3357 – 4442.
- Ponte Ferroviária sobre o Rio Itajaí – BR470 - 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

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

Regional São Paulo

A ABPF - São Paulo recebeu a doação de um lote de madeira de um voluntário entusiasta para a restauração do carro que encontra-se em Paranapiacaba. Graças aos

ABPF Boletim

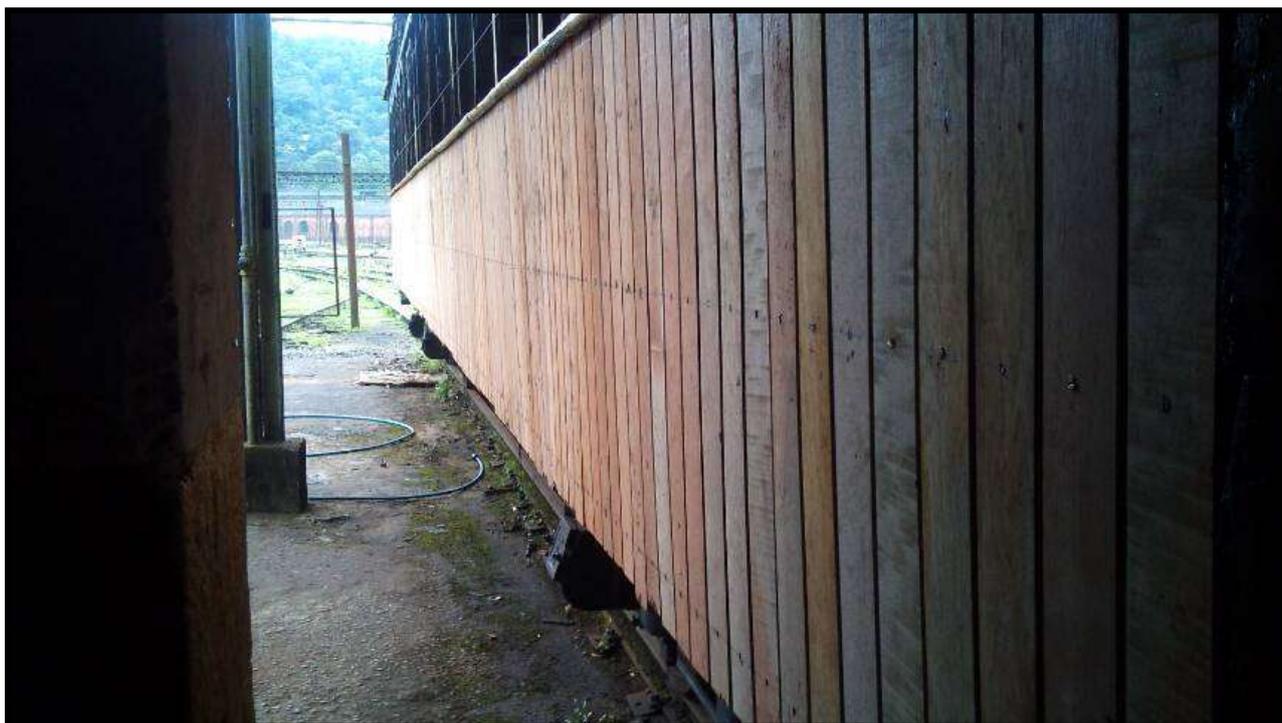
Ano XI nº 121 – Março de 2013

funcionários da empresa RGC Restauração e Manutenção Ltda., o carro P-112 está novamente revestido externamente, e de acordo com as fotos, podemos dizer que em breve será pintado.



*Acima: Carro P-112 sendo preparado para restauração.
Abaixo: Madeira doada para a restauração do carro P-112.
Fotos: Carlos Alberto Rollo.*





*Lateral do carro P-112 sendo restaurada.
Fotos: Carlos Alberto Rollo.*



Posteriormente, trocaremos o teto colocando a mesma manta utilizada nos carros que foram para Guararema-SP. Portanto em breve teremos novamente o carro totalmente restaurado. A RGC também realizou as reformas necessárias no carro especial fúnebre para que o mesmo ficasse exposto na estação da CPTM na Roosevelt recentemente. (por Carlos Alberto Rollo – ABPF).

Regional Paraná

O espaço para visitação na ABPF-PR seguirá o padrão das antigas estações ferroviárias do Paraná. Com o apoio da Pierini Revestimentos Cerâmicos, as principais características das estações da década de 80 serão revividas já na entrada, com as bilheterias e no hall de embarque com plataforma para a parada do trem.

Para compor o hall de entrada a administração da regional conta com o apoio de arquitetos e engenheiros, tomando o cuidado de manter as características do Depósito de Locomotivas e se baseando em fotos antigas e projetos das estações da Rede de Viação Paraná – Santa Catarina.



“A idéia é que o visitante ao retirar seu bilhete no hall de entrada, seja transportado para 1980. Podendo admirar e conhecer a arquitetura ferroviária da época. Em todos os ambientes a decoração está sendo feita com todos os detalhes como: como a bilheteria, pintura, revestimentos, sino e os famosos relógios de dupla face. Com o apoio da Pierini Revestimento a decoração terá um toque impressionista, além de nostálgico.”, explica Leon Henrique Pereira – Diretor de Marketing.



O grupo PIERINI iniciou suas atividades através da empresa Mepil Metalúrgica Pierini, fundada em janeiro de 1976 em um porão de 108 m² na Avenida dos Imigrantes, 1.340 – Rio Maina – Criciúma – SC com o intuito de fabricar e recuperar peças para as indústrias do setor de mineração.

Em 1980, em virtude da ascensão do setor cerâmico da região, a empresa ampliou seu campo de atuação, passando a fabricar e recuperar matrizes e estamparias para as indústrias cerâmicas da região. Sendo que em 1994 foi comprado o primeiro centro de usinagem do sul do estado.

Em 1990, fundou-se a Pierini Revestimentos Cerâmicos que iniciou suas atividades fabricando revestimento cerâmico natural no formato 6,5 x 26 cm com o intuito de imitar o tijolo a vista. Posteriormente, foram criados as linhas imperial e ouro no mesmo formato. Hoje sua gama de produtos oferecidos chega a 51 opções fornecidas nos formatos 6,5 x 26 cm e 12,5 x 26 cm.

Em 2007 foram iniciadas as atividades da Pierini Forros de PVC aproveitando-se estrutura de venda e logística da cerâmica. A partir de março de 2009 iniciaram-se as atividades também no campo de injeção de produtos plásticos com o intuito de oferecer aos clientes um maior mix de produtos para a linha da construção civil. Hoje, seu parque fabril conta com 200 profissionais altamente qualificados e é considerado um dos mais modernos do sul do estado de Santa Catarina. Com um área construída é de 20.000 m² e área disponível é de 210.000 m². (extraído de www.abpf-pr.blogspot.com).



Artifícios utilizados pelas antigas ferrovias (2ª parte)

Na edição anterior vimos a atuação dos guarda freios nos trens e como funcionavam os sistemas de freio nos primórdios da Leopoldina. Nesta parte final do artigo vamos conhecer os artifícios utilizados para controlar a integridade da composição, o sistema de controle do movimento via telégrafo, a sinalização etc, além de uma curiosidade: por que os vagões de combustível iam sempre na cauda das composições de carga ou dos trens mistos. E mais: o fracasso da tentativa de “modernização” da ferrovia utilizando material rodante pesado numa linha sem condições de suportar o peso.

Como as composições não possuíam freios automáticos que, se porventura acontecesse de algum veículo se desligar, o freio atuava, parando a composição, havia uma corda que, passando por cima dos vagões, entre as duas tábuas existentes no centro da cobertura, iam ser ligadas a uma sineta instalada no teto da cabine da locomotiva. Essa corda ficava presa ao ultimo veículo. Caso algum desengatasse, a corda esticava e tocava a sineta, alertando o maquinista.

Durante o dia as composições usavam no último carro ou vagão o uso das orelhas. Estas eram chapas de metal, com mais ou menos 30 x 20 cm pintadas na face que ficava para trás em vermelho e do outro lado em verde. As placas, chamadas de orelhas, ficavam fixadas em um pino existente nos carros e o maquinista, olhando para trás, podia vê-la com facilidade. À noite as orelhas de chapas eram substituídas por lanternas de duas faces, que consumiam querosene. A face vermelha ficava para trás e a face verde ficava para frente, também podendo ser vista pelo maquinista com facilidade. Estes sinais facilitavam o maquinista para saber se a composição estava completa.

O sistema de licenciamento dos trens, para ocupar a linha, era usado o “Telégrafo Morse”. Este sistema era usado da seguinte forma: a estação de origem pedia, através do telégrafo, à estação seguinte a autorização para o trem partir as “tantas” horas. Caso não houvesse nenhum impedimento, era autorizado à ocupação da via. Quando o trem partia, o telegrafista informava a partida e a hora. A estação à qual o trem se dirigia pedia licença a seguinte, em caso positivo. Havendo alguma precaução no trecho, por exemplo: homens trabalhando ou qualquer problema na via, ou ocorrendo algum cruzamento, o telegrafista era informado ao ser concedida a licença, e isto constava no impresso que era entregue ao maquinista. E assim sucessivamente, até a estação de destino.

Toda vez que o telegrafista recebesse a comunicação de partida, informava ao guarda-chaves que, imediatamente, seguia para o AMV de entrada no pátio, onde geralmente havia uma pequena guarita, e ali aguardava a aproximação do trem. Na chegada do trem o guarda-chaves acenava com bandeira, na cor que indicava a autorização (vermelha parar, amarela precaução, verde trânsito livre, branca passagem livre sem parada).

A distância entre as estações variava entre 10 e 20 km. Às vezes, esta regra variava para mais ou para menos, atendendo a alguma circunstância. Muitas vezes, quando da construção da estrada, algumas estações eram construídas em locais onde não existia nada. Isto era devido a alguma exigência técnica. A parada na estação geralmente era usada para abastecimento da locomotiva, combustível ou água, ou para recuperar a pressão de vapor.

Assim antes de uma serra pesada, ou mesmo no meio da serra, havia uma estação onde, enquanto o trem estava parado, o foguista ocupava o tempo recuperando a pressão. Muitas vezes estas paradas eram usadas para cruzamento de trens, ex: Parada Telhas, entre Bicas e Rochedo, onde aconteciam as duas situações com frequência. Os trens de passageiros denominados “Rápido” ou “Noturno” levavam dois foguistas a fim de evitar paradas em estações onde não havia passageiro e em serras para recuperar vapor.

Havia em Campos a Usina Martins Lages (hoje em ruínas), pertencente ao I.A.A., que produzia álcool. Para transportar este material, possuíam um vagão tanque que era tracionado na cauda de trens, misto ou de cargas. No tanque além das siglas do Instituto e do nome da Usina havia em letras garrafais: “Produto inflamável”. Fiquei pensando, sai tanta faísca da locomotiva, por que não incendeia o tanque? Ninguém me respondeu. Enquanto não consegui saber o porquê, não sosseguei. Mais tarde descobri. Caso o tanque sofresse algum acidente, era só desengatá-lo, puxar a composição e deixá-lo queimando, salvando o trem.

Outro problema grave era o combustível. Com o início da 2ª Grande Guerra, ficou impossível importar carvão mineral. Tentaram queimar o de Santa Catarina. Porém foi uma grande decepção. O teor de caloria é muito baixo e, por ter muito enxofre, ele corroía todo o material metálico da locomotiva. Os moradores das margens da ferrovia chamavam este carvão de “pela égua”, porque saía tanta fagulha da chaminé que, além de colocar fogo nos pastos, queimava os animais que pastavam e que saíam em disparada.

Enquanto tinha o adobe, que era um resíduo do carvão importado que compactavam e ficava igual a um tijolo grande, ainda quebrava o galho. Porém, quem usava era só a Central, que tinha grandes depósitos de carvão. As pequenas empresas passaram a queimar lenha.

Como o preço da lenha era alto, todos os fazendeiros colocaram seu pessoal para derrubar matas e deixá-la cortada em metros à margem da via aonde um trem especial vinha carregá-los. Assim vimos muito ipês, jacarandás, garapas, canelas, jacarés etc., cortadas e carregadas nas locomotivas para queima.

Como já haviam desmatado para plantar lavoura de café, canaviais etc. o pouco de mata que ainda restava foi destruído, sendo queimada nas fornalhas das locomotivas. Hoje existem campanhas para preservar o meio ambiente. Também derrubavam as árvores para levar para as serrarias e cortá-las em dormentes. Mas para essa finalidade só serviam árvores grandes e grossas e de madeiras de lei.

Nas oficinas ferroviárias também era utilizada muita madeira de lei para construção de carros de passageiros, vagões e até a armação dos truques. Não existiam aparelhos de solda oxi-acetileno e solda elétrica. Por esse motivo muitas peças de ferro tinham que ser fundidas, ou usinadas, ou ligadas com rebites nas oficinas.

Com o advento das soldas o serviço foi muito facilitado. Todas as oficinas tinham uma seção de fundição, onde mestres, verdadeiros artífices faziam milagres. Antes do final da Guerra os ingleses da Leopoldina conseguiram adquirir quatro locomotivas Garrat, 2-4-0 - 0-4-2. Eu lembro muito bem quando elas subiram pelo ramal de Sumidouro para Friburgo. Isso foi em 1943.

Causou muita admiração a chegada dessas gigantescas locomotivas. A linha de Friburgo a Portela era crítica, com curvas de até 60 metros. Ali a Leopoldina fez diversas experiências. Usou uma Kitson-Meyer, porém com rodas motrizes na frente e sob o tênder e duas chaminés. Não foi adiante. Adquiriu então uma locomotiva de três cilindros e engrenagens tipo Clímax, que foi apelidada de “aranha”, mas era muito lenta. Lá só restaram as “Mogul”, 2-6-0, mas que já estavam muito surradas. Essas “garrinhas”, como eram chamadas, foram um sucesso absoluto. As quatro ficavam baseadas em Cantagalo e faziam o trecho de Theodoro de Oliveira a Portela, com trens de passageiro mistos e cargas. As quatro resolveram o problema de tração deste trecho. Quando a empresa ia modificar a fornalha para usar óleo pesado ao invés de carvão ou lenha, resolveram fechar o ramal e, imediatamente um trem lastro tracionado por uma “garrinha”, arrancou os trilhos do ramal de Cantagalo e depois de Sumidouro.

Além destas locomotivas, a Leopoldina ainda importou uma Pacific, 4-4-2, sem tênder, para subúrbio do Rio e alguns vagões de metal com capacidade de 30 toneladas. Mas, logo após, em 1947, a Leopoldina Railway entrou em acordo com o governo brasileiro, já que o prazo de concessão de algumas linhas estava terminando e o governo

indenizou as que ainda estavam em vigor e, dessa forma, encampou toda a ferrovia que passou a denominar Estrada de Ferro Leopoldina.

Já pertencendo ao DNEF (Departamento Nacional de Estradas de Ferro), recebeu algumas locomotivas Gelsa, a “francesa” e também algumas locomotivas diesel-elétricas e litorinas, um material rodante pesado que foi colocado sobre uma via com quase 100 (cem) anos de construção, sem manutenção nem melhorias adequadas para receber estes novos materiais. Resultado: esses veículos não paravam em cima das linhas, descarrilavam com facilidade. Para tentar resolver decidiram que a velocidade fosse reduzida a uma quilometragem abaixo daquela que as Marias Fumaças faziam.

Fazendo uma comparação: não adianta colocar um ônibus moderno, de luxo, em cima de uma rodovia de terra, cheia de buracos que não permite velocidade e conforto. Só vai destruir o material.

E foi isso o que aconteceu com esse material novo da Leopoldina. Em consequência, cada vez mais caiu no descrédito esse meio de transporte, econômico e confortável. Já nesta época haviam formado a RFFSA, que assumiu todas as ferrovias de propriedade do Governo Federal. Neste lote foi também incorporada a Leopoldina.

Na época da Guerra, meu pai trabalhava em uma estação muito movimentada, somente ajudado por um guarda-chaves. Depois da encampação ele passou a trabalhar em uma estação sem movimento, onde haviam três auxiliares mais o guarda-chaves. O custo operacional era muito alto, sem resultar em lucro. Ou seja, prejuízos bancados pelo Governo Federal.

por José Luiz Valle Fróes