Ano XIII n° 151 - Setembro de 2015



Neste mês de setembro de 2015 o ABPF Boletim publica as realizações recentes da ABPF e suas Regionais, além de um interessante artigo sobre a Cumbres & Railroad Scenic escrito associados Daniel Pinto da Silva Kramer e Paulo Kramer. Lembramos que toda colaboração (artigos, fotos etc...) ao ABPF bem vinda Boletim é

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

Destaques deste mês

• Noticiário das Regionais

Artigo

 Uma viagem à Cumbres & Toltec Scenic Railroad



Regional Campinas: Chegada do caboose da Mogiana

Prosseguem em nossas oficinas os serviços de pequenos reparos e acabamento na locomotiva 338, bem como a raspagem da tinta velha e preparação para pintura. Como noticiado anteriormente, esta locomotiva passou por diversos testes no mês de agosto para detecção de pequenos problemas, que foram sanados neste mês de setembro. Esperamos que em meados de outubro a restauração desta locomotiva esteja concluída e ela volte ao tráfego com sua nova pintura no padrão da antiga Viação Férrea do Centro Oeste–VFCO.

Os tubos novos a serem instalados na caldeira da locomotiva 215 chegaram nas Oficinas de Carlos Gomes. Concluindo-se a restauração da 338, a 215 adentrará as oficinas para a troca de seus tubos. A 215 e seu tender passarão por uma completa revisão de sua parte mecânica. As seguintes locomotivas estão em operação: 9, 401 e 215, juntamente com a diesel Alco número 905 nos horários da manhã.

Na seção de carros, estamos reparando truques sobressalentes para carros a serem substituídos nos carros em operação. Adicionalmente, revisamos os rodeiros desses truques. Este serviço consiste em reperfilamento das rodas, revisão dos rolamentos e inspeção com ultrassom. Pretendemos substituir os truques pelos revisados em três carros de passageiros até meados do próximo ano.

Finalmente, no dia 16 de setembro, recebemos o tão esperado vagão caboose, fabricado em Campinas-SP, nas Oficinas da Cia. Mogiana no ano de 1967. Foram fabricados 25 vagões e



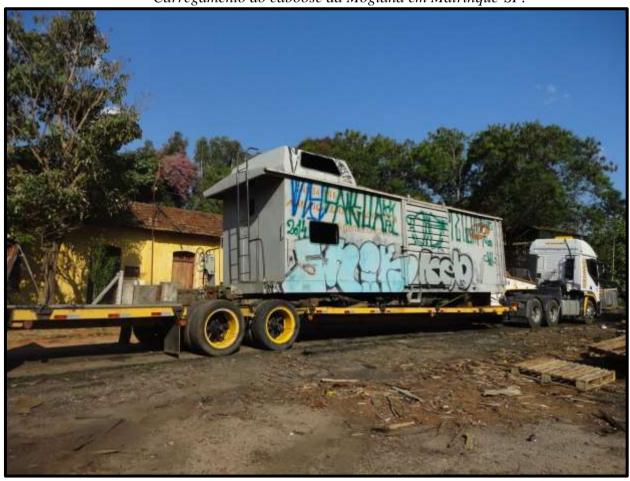
Locomotiva 338 nas Oficinas de Carlos Gomes.



Caboose da Mogiana em Mairinque-SP aguardando resgate.



Carregamento do caboose da Mogiana em Mairinque-SP.



Chegada da carreta com o caboose a Anhumas.



Vistas do caboose da Mogina já em Anhumas.



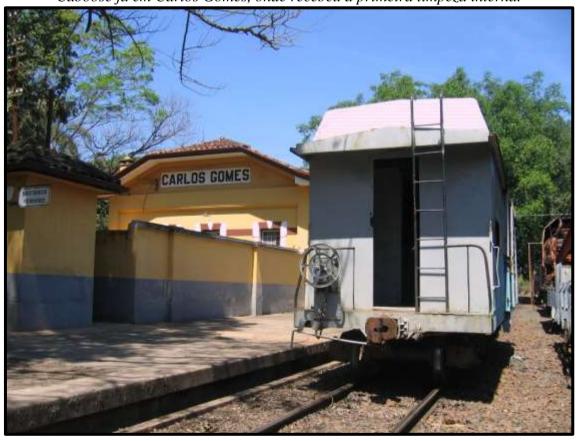


Locomotiva Alco RSD-8 com o caboose da Mogiana em Anhumas.



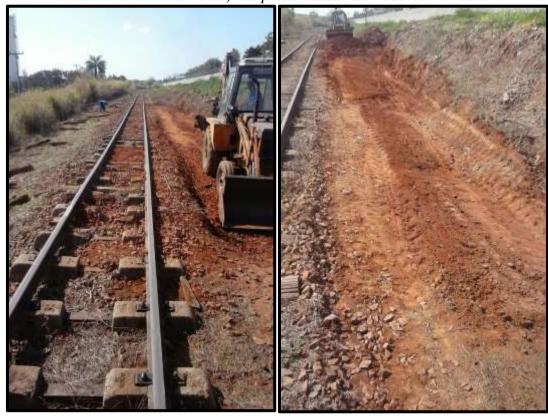


Caboose já em Carlos Gomes, onde recebeu a primeira limpeza interna.





Recuperação da via permanente (retirada de terra, troca de dormentes, nivelamento e alinhamento) nas proximidades da Rodovia D. Pedro I.





Acima: Retirada de terra do leito e construção de galeria para águas pluviais. Abaixo: Trecho recuperado recebendo lastro novo.





Reconstrução do telhado da Estação Anhumas.





Vistas do telhado da Estação Anhumas após recuperação.







Vistas do telhado recuperado da Estação e de seu prédio anexo.





Estação Anhumas com seu novo telhado.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

o nosso é exatamente o primeiro da série, sendo sua numeração original EI-1. Este vagão foi fabricado para ser usado na cauda de trens de carga especiais, mas também levava encomendas, além do chefe do trem.

O caboose deveria ter chegado à VFCJ junto com a locomotiva Alco, mas não obtivemos autorização para que viesse rebocado. Outra complicação para sua retirada foi a difícil manobra para separá-lo de uma longa fila de carros de aço inox incendiados em Mairinque—SP. Felizmente, o pessoal da RUMO—ALL conseguiu realizar a manobra para nós e situou o vagão em um local que permitia o seu embarque em uma carreta.

Aos poucos o seu madeiramento interno (revestimento) que foi retirado será reposto, bem como realizaremos a sua restauração e pintura nos padrões da antiga Cia. Mogiana. A ABPF agradece a colaboração imprescindível da empresa RUMO-ALL na disponibilização do vagão, bem como ao associado Norberto Agnaldo Tomassoni que acompanhou e coordenou o resgate e também à empresa GT Locação de Munck Ltda-ME, que fez o serviço de carga e descarga do velho caboose.

A equipe de via permanente segue em bom ritmo com a substituição dos velhos dormentes de madeira pelos de concreto bi-blocos. No trecho do km 10 (reta da rodovia D. Pedro I) estamos usando a retroescavadeira para a retirada de terra e desenterramento de um pequeno trecho. O depósito desta terra em nossa linha decorreu das obras do loteamento vizinho há algum tempo atrás. Adicionalmente, foram distribuídas neste mês duas pranchas (duzentos e cinquenta dormentes) ao longo da linha para substituição. Além da troca de dormentes e descontaminação do lastro, faz-se o nivelamento, alinhamento e puxamento da linha, que então recebe o novo lastro. Neste trecho restará reparar os segmentos da linha situados sob os viadutos da rodovia. Devido às obras nos viadutos da rodovia, houve contaminação do lastro. Assim, temos que aguardar o término das obras na rodovia para trabalharmos nestes segmentos.

Em Anhumas concluiu-se a troca das telhas e embolsamento das cumeeiras do telhado da estação. Foram usadas telhas francesas novas, assim como as originais que estavam em bom estado. No momento, estamos reparando o madeiramento do beiral e a troca completa do forro do saguão que estava tomado por cupins. Após o término do forro, faremos os serviços de reparação de portas e janelas. Conforme divulgado em edições anteriores, a pintura da estação de Anhumas e Tanquinho está acertada, mas devido às necessidades destas outras intervenções, adiamos a esua execução para que os serviços de pintura não fossem comprometidos pelas goteiras.

Finalizando, agradecemos a dedicada participação dos associados Antônio Edson Laurindo dos Santos, que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias e serviços na marcenaria, Cristiano Belarmino nos serviços de instalação elétrica nos carros e fabricação de regulador de voltagens e seu pai Sr. Isaldo Belarmino, que nos ajuda em usinagem de peças, Sr. João Sigrist, que nos ajuda na manutenção das locomotivas diesel, na geração de luz dos carros de passageiros e na liderança nos serviços de recuperação de vários equipamentos. A empresa MOMBRÁS, de Piracicaba-SP, que sempre colaborou na doação de lã de rocha e refratários, Maurício Alves (Bim Bim), nos serviços das oficinas de carros e na locomotiva diesel, Norberto e Rodrigo Tomassoni também nos serviços na locomotiva diesel, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos, que está participando dos projetos de reativação da Litorina 5002, Francisco

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015



Consultor da Abottc Sr. Liberato e Vanderlei Alves (ABPF) em evento ocorrido em São Paulo.

Carlos Bianchi, na fundição de peças, Sr. Albert Blum, assessor da diretoria da VFCJ e nosso elo com a MRS, a empresa Acrílicos Marcon, através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, e a empresa GT Locação de Munck Ltda., que sempre colabora no carregamento e transporte de material, a empresa PRISMA 21 de nosso associado e amigo Leslie Mac Faddden, que sempre nos ajudou em doação de acessórios e serviços para locomotivas, Mauricio Polly, na assessoria dos serviços de informática, e o agradecimento especial para o Jorge Ciawlowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, Daiane Kowaleski e Rodrigo Cunha, que tem nos ajudado nas oficinas. Agradecimento especial também para o amigo de Piracicaba, Sr. André Louwart, engenheiro agrônomo que em muito tem colaborado conosco na capina química da via permanente, o Sr. Evandro Zonzine na recuperação do auto de linha, o colaborador Ronald (Borroso) e seu irmão Rodrigo Fernando também nos serviços de adaptação e apoio nos serviços externos para as locomotivas e do arquiteto Denis W. Esteves, ajudando a elaborar os projetos de restauração, o apoio de sempre do associado e amigo Dr. Sérvio Túlio Prado, que na época patrocinou a reforma da locomotiva 604 através da NEC do Brasil. Por fim agradecemos a todos os outros que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br. (por Hélio Gazetta Filho – ABPF).

Núcleo de Rio Claro-SP: Visitas Técnicas para troca de experiências

Os meses de agosto e setembro de 2015 foram movimentados para o Núcleo Rio Claro, sendo que recebemos diversas doações no decorrer do período, realizamos diversas viagens

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

técnicas, prosseguimos com os trabalhos de levantamento de nosso acervo e recebemos ilustres visitas de pesquisadores ferroviários em nossa sede.



Sócios e familiares que participaram de mais uma confraternização promovida pelo Núcleo Rio Claro.





À esquerda: reboco lateral de nossa sede danificado após acidente automotivo. À direita, o mesmo já reparado graças a doação de materiais e mão de obra feita por nossa vizinha, Dona Iara.

No dia 26 de agosto, foi realizada mais uma confraternização entre os sócios do Núcleo, com a presença de 12 pessoas entre associados e familiares. Excelente oportunidade para ampliar a convivência entre todos, e também tornando a Associação mais próxima às famílias. Nossa intenção é que estes eventos sirvam para valorizar e incentivar a presença de nossos associados nos trabalhos que desenvolvemos.

Recebemos também as visitas dos pesquisadores ferroviários Eric Mantuan, Rafael Prudente Corrêa Tassi, Rubens Ueda e Leandro Guidini, que vieram especialmente para

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

conhecerem nosso acervo documental, principalmente plantas técnicas de peças e carros de passageiros, além de conhecerem melhor os projetos do Núcleo e nossas dificuldades. Gostaríamos de agradecer as visitas dos mesmos.

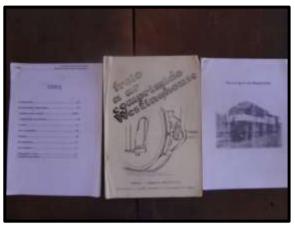


Da esquerda para a direita: sócios José Carlos, Roberto e Jônatas presentes durante a viagem inaugural da restauração da locomotiva 905, vista abaixo com o trem especial em Jaguariúna-SP.



Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015





Em sentido horário: roçadeira doada por Roberto Reis; manuais doados por Vanderlei Zago; aspirador de pó doado por José Fernando; prato e pires EFA doados por José Carlos.





Em cinco de setembro, nossos sócios Roberto Reis, Jônatas de Camargo e José Carlos de Camargo estiveram presentes no trem especial de 38 anos da ABPF, em Anhumas, ocasião em que também foi entregue para tráfego a locomotiva Alco RSD-8 905 da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Além do momento agradável, foi-nos possível conversar com diversos amigos de outras Regionais e Núcleos da Associação, trocando-se experiências. Tendo sido mais uma vez bem recebidos pelos amigos da ABPF-Campinas, aproveitamos para agradecer pela acolhida e os parabenizamos novamente pelos trabalhos realizados.

Em 12 de setembro, nosso associado Thales Veiga realizou uma visita técnica à Estrada de Ferro Campos do Jordão e às oficinas da mesma, podendo ver pessoalmente os serviços executados por essa empresa na manutenção e restauração de seus materiais, bem como os

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

projetos futuros da empresa. Nossos agradecimentos ao Sr. Ayrton Camargo, Sra. Rita e ao Leandro Guidini, que proporcionaram ao nosso sócio as facilidades para essa visita.

Por fim, em 26 de setembro, novamente os sócios Roberto, Jônatas e José Carlos realizaram visita ao Museu Ferroviário Regional de Bauru-SP, aproveitando a realização do 6º Encontro de Ferreomodelismo daquela cidade. Durante o evento foi-nos possível ver os trabalhos de restauração que aquela entidade está realizando na GE "Vandeca" nº 351, que aos poucos retorna à pintura da antiga CPEF, e conversar com representantes de diversas associações de preservação ferroviária, para com isso nós trocarmos experiências entre as entidades, objetivando uma maior união técnica entre os grupos.

Gostaríamos de agradecer a todos àqueles que realizaram doações para nosso Núcleo, bem como ao nosso Diretor Financeiro Roberto Reis pela disponibilidade durante as viagens, ao associado Marco Antônio Muniz pelo auxílio na questão de orçamentos e divulgação, associado Thales Veiga pelos contatos feitos e pela ajuda na divulgação de nossos trabalhos, aos senhores Alex Sanches e Douglas Ruzon pela recepção nos oferecida no Museu Ferroviário de Bauru, e a todos que vêm nos apoiando direta ou indiretamente na realização de nossos projetos.



Nosso associado Thales Veiga (esq.) junto a Leandro Guidini, funcionário da EF Campos do Jordão, durante visita técnica às instalações daquela empresa.



Carro ex-Sorocabana em restauração nas oficinas de Pindamonhangaba.



Acima, da esquerda para a direita: pesquisadores Leandro Guidini, Rafael Prudente Corrêa Tassi, Rubens Ueda e Eric Mantuan, visitando nossa sede e conhecendo nosso acervo documental.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015



Acima: reunião realizada entre representantes do Museu Ferroviário Regional de Bauru, Associação Garcense de Ferreomodelismo e Preservação Ferroviária, Movimento de Preservação Ferroviária da Zona Sorocabana, e ABPF Núcleo Rio Claro. Da esquerda para a direita, na fileira de cima: Carlos Eduardo e Eric Mantuan (MPF-EFS), rapaz da preservação ferroviária bauruense (nome não anotado), Kleber Ragassi (AGFEMF), Douglas Ruzon e Alex Sanches (MFRB). Na fileira de baixo os sócios da ABPF Rio Claro.

Nossa sede fica na antiga cabine de chaves do pátio ferroviário, localizada na Av. 8, s/n, entre Ruas 1 e 1B, Centro, Rio Claro. Nosso horário de funcionamento é aos sábados, das 9 às 12 horas. Acessem nosso Blog http://abpfrc.blogspot.com e nossa página no Facebook, http://facebook.com/abpfrioclaro.

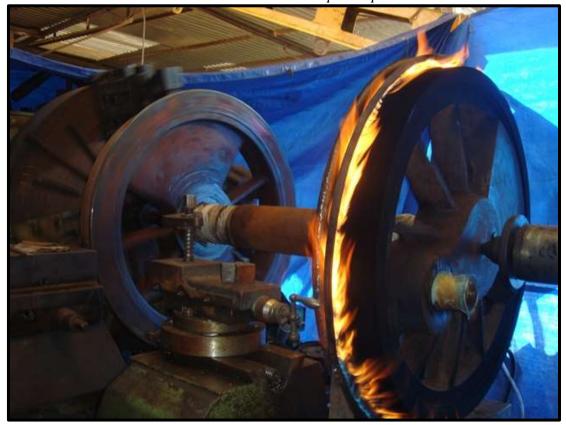
Regional Santa Catarina: Usinagem de rodeiros da locmotiva nº 11

A regional de Santa Catarina opera três trens distintos no estado. Na sede em Rio Negrinho-SC realiza-se mensalmente o Trem da Serra do Mar num trecho de Mata Atlântica entre Rio Negrinho e São Bento do Sul-SC. O segundo, Trem das Termas, corre semanalmente aos sábados em Piratuba-SC, cidade turística por sua fonte de águas termais e histórica por causa da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. O terceiro é o Trem da Estrada de Ferro Santa Catarina na cidade de Apiúna-SC organizado pelo Núcleo do Vale do Itajaí que resgata a memória da única ferrovia do Brasil com tecnologia alemã.

Este mês em Rio Negrinho tivemos um triste cancelamento de um trem lotado devido a trincas nos trilhos do trecho da serra. De fato, houve um trilho quebrado que descarrilhou um trem cargueiro nos dias que antecederam o passeio. A concessionária Rumo-ALL está se empenhando para que os próximos passeios de outubro possam transcorrer normalmente. Os passageiros do trem cancelado que aceitaram trocar a data da viagem, realizarão o passeio no dia primeiro de novembro.



Carro C-02 sendo embarcado para Apiúna-SC.



Rodeiro da locomotiva Mogul nº 11 sendo aquecido para ser preenchido com solda.



Ao fundo vê-se o rodeiro da locomotiva Mogul nº 11 já usinado e reinstalado na máquina.



Rodeiro do tênder da locomotiva Mallet nº 204 sendo usinado.



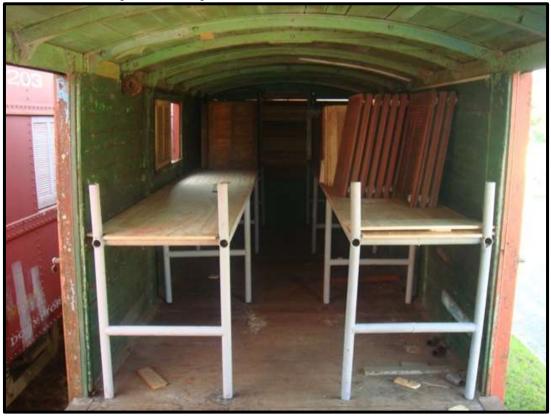
Trabalhos no tênder da locomotiva articulada nº 204.



Truques sendo recolocados do tênder da locomotiva Mallet.



Reparos na serpentina da locomotiva Mikado nº 760.



Nova organização de material e peças de carros de madeira em um dos vagões FNB.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015



Venezianas e janelas sendo organizadas e armazenadas em um vagão FNB.

Nas oficinas foi um mês de poucas atividades, pois nossa equipe se deslocou para Guararema-SP para auxiliar os trabalhos na locomotiva de três cilindros nº 353 da EFCB. E os outros colaboradores estavam em férias. Restaram apenas os voluntários que colaboram nos finais de semana.

Já no início do mês tivemos o carregamento do carro passageiro na carreta para envio à Apiúna-SC. Esse carro substituirá o carro P01 que infelizmente foi incendiado. Trabalhamos também na organização de nosso material. Para este mês destacamos a reorganização das janelas e venezianas, que foram todas reunidas num vagão FNB, no qual estão sendo organizadas e estocadas todas as peças de madeira para carros em geral.

Após o retorno da equipe de Guararema, o pessoal dedicou-se ao preenchimento do rodeiro da locomotiva a vapor nº 11. Esse rodeiro havia sido usinado anteriormente, mas como o friso estava muito fino, foi preciso preenche-lo com solda, para então usinar a roda novamente. Resta retirar os outros dois rodeiros da locomotiva e executar o mesmo procedimento neles. Também trabalhou-se na usinagem do rodeiro do tênder da locomotiva Mallet nº 204. No último teste ocorrido meses atrás houve certo aquecimento neste eixo, que agora foi usinado. Nesta ponta de eixo não havia nada muito grave. Tratou-se apenas de uma porosidade de muitos anos parada e que acabou provocando esse aquecimento. Este problema já está sanado. Aproveitando que o rodeiro estava fora do truque, trabalhou-se também no acerto das molas de ambos os truques. Por fim, o mês termina com reparos nas serpentinas do

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

superaquecedor da locomotiva Mikado nº 760. É provável que no ano seguinte elas terão que ser substituídas por novas.

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

Em Piratuba os passeios ocorrem normalmente todos os sábados e durante a semana com no mínimo 50 pessoas. A equipe se concentra no atendimento ao público que visita a estação, bem como os passeios que são mais frequentes.

A equipe da via permanente voltou este mês a dar maior atenção no trecho, principalmente nas roçadas e no reforço de fixação dos trilhos. Estamos no aguardo de recebimento de dormentes da concessionária Rumo-ALL. Maiores informações sobre o Trem das Termas com Roberta, Marines ou Maridiane pelos fones (49) 3553-1121 e (49) 9121-7700.

Núcleo Regional do Vale do Itajaí: Carro C 2 integra composição

O NuRVI informa que o mês de setembro foi totalmente dedicado a restauração do carro C 2, recebido a título de empréstimo da ABPF–Regional Santa Catarina, em substituição ao carro P01, incendido no dia 16 de agosto. O C 2 foi recebido no dia dois de setembro em carreta rebaixada, e devido ao seu comprimento, seu descarregamento deu muito trabalho à pequena equipe de voluntários. Isto sem falar nas complexas manobras que tiveram que ser feitas no pátio da composição junto à garagem, em função do pouco espaço disponível para quem tem apenas um desvio morto.



Momento da chegada do carro C 2 à plataforma de descarga em Subida. Foto: Luiz Carlos Henkels em 02/09/2015.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015



Momentos finais da pintura do C 2. No flagrante o associado Johnny Sandro Henschel. Foto: Luiz Carlos Henkels em 11/09/2015.

O restante das semanas que precederam o dia 13 de setembro, dia do primeiro passeio do mês, foram de trabalho intenso, dedicados a limpeza, pintura e adaptação do carro que inclusive precisou ser dotado de novos bancos, construídos em tempo recorde por marceneiro especializado, uma vez que havia apenas seis bancos disponíveis. Foi no anoitecer de 11 de setembro que o último banco foi fixado no carro, sendo o dia 12 de setembro dedicado aos testes de linha e últimos acabamentos.

Foi com imenso júbilo que, no dia 13 de setembro, a equipe pode apresentar este carro em perfeitas condições de tráfego junto a composição histórico cultural. Ou seja; a despeito do incêndio ocorrido, a composição seguiu normalmente com suas atividades, cumprindo a risca o calendário de passeios. Desejamos externar nossos mais profundos agradecimentos a diretoria da ABPF-SC que reconheceu nossa necessidade urgente de substituição do carro incendiado, enviando-nos prontamente o C2, bem como agradecer a todos os associados e voluntários que não mediram esforços para que pudéssemos entregar o C2 ao tráfego dentro do prazo determinado.

A coordenação do NuRVI também agradece a todos, associados ou não que fizeram doações financeiras, ajudando a minimizar um pouco os imensos prejuízos sofridos com o incêndio. Agradecimentos também a Madeireira Voss, na pessoa do nosso amigo Sr. Osmar Voss, que nos doou a madeira necessária para reparar as paredes internas e externas do nosso carro P03, que também tinha sido atingido pelo incêndio.



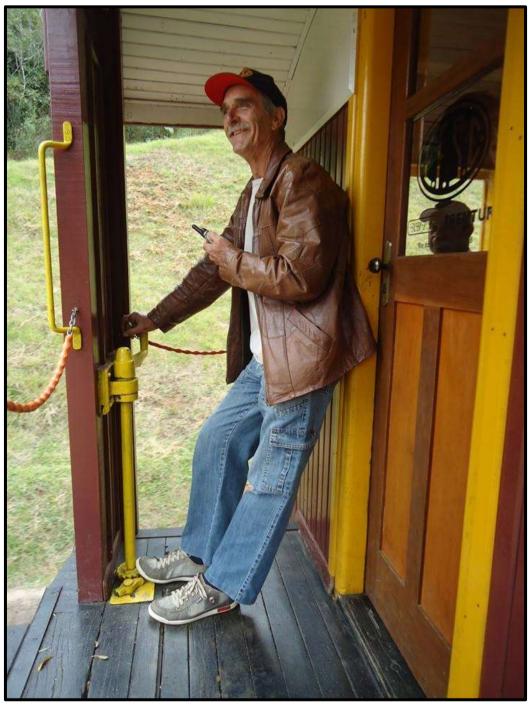
Interior do carro C2 com destaque para os novos bancos que momentaneamente trafegarão sem pintura. Foto: Luiz Carlos Henkels em 13/09/2015.



Carro C 2 integrado à composição histórico cultural em dia de grande fluxo de visitantes. Foto: Johnny Sandro Henschel em 20/09/2015.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

O NuRVI lamenta informar o falecimento no dia 15 de setembro do associado Osni Klabunde. Blumenauense de nascimento, "Klabunde" como era popularmente conhecido, era maquinista da extinta RFFSA, tendo sido seu palco de atividades principal, a linha entre Curitiba e Ponta Grossa e também no norte do Paraná e por isso havia se radicado em Curitiba.



Associado Osni Klabunde, falecido em 15 de setembro, visto aqui em seu posto de trabalho, atuando como guarda freio e monitor da cauda do trem.

Foto: Johnny Sandro Henschel.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

Ao se aposentar, voltou ao Vale do Itajaí, onde possuía um sítio no interior do município de Ibirama. A convite do associado Johnny Sandro Henschel, não resistiu voltar aos trilhos e resolveu se associar à ABPF em 2011. Aqui no NuRVI, dado ao seu conhecimento de via férrea, atuava como auxiliar de trem, monitorando a cauda do trem, quando no recuo da composição. Mas, solícito, sempre estava presente em quaisquer atividades para as quais era solicitado. Ironicamente, poucos meses antes do seu falecimento, teve intensa participação nas recentes atividades de recepção dos vagões de carga e do carro AM 55. No dia 16 de agosto, dia do incêndio do P01, um mês antes do seu falecimento, foi o único associado que encontramos e que se dispôs a informar o coordenador do NuRVI este lamentável fato. Quem diria que um mês depois estivesse sendo velado. De qualquer forma, amigo Klabunde, esteja onde estiver sua alma, nós do NuRVI, mesmo que em memória, sempre lembraremos de você, e lhe agradecemos do fundo dos nossos corações pelos serviços que prestou à memória da nossa EFSC.

Por fim, a coordenação do NuRVI agradece a todos seus associados e voluntários que, sem distinção, encararam o imenso desafio que se impôs em função do incêndio de 16 de agosto, mantendo o tráfego normal da composição do Trem Histórico Cultural da EFSC.

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

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

OUTRAS ATRAÇÕES FERROVIÁRIAS DO VALE DO ITAJAÍ – SC

- Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva antiga estação ferroviária de Indaial centro Rua Marechal Deodoro da Fonseca telefone 3394-0708
- Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica Sala Hermann Baumann Fundação Cultural de Ibirama antigo Hospital Hansahoehe contatos pelo telefone (47) 3357-4442.
- Ponte Ferroviária sobre o Rio Itajaí BR-470, trevo de acesso a Ibirama
- Locomotiva Macuca jardim da Prefeitura Municipal de Blumenau, com vista à ponte ferroviária metálica.
- Estação Ferroviária de Rio do Sul Avenida Oscar Barcelos S/Nº centro

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

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

Regional de Porto Novo: Prossegue restauração da locomotiva 51

Prosseguem os trabalhos de restauração da locmotiva 51 da Estrada de Ferro Leopoldina em Além Paraíba-MG. No momento, os trabalhos estão concentrados no sistema de distribuição



José Mauro, José Carlos e André Tenuta trabalham na recuperação de uma das válvulas do sistema de distribuição da locomotiva EFL 51.



Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015



Outra vista de parte da válvula de distribuição da locomotiva EFL 51.

da locomotiva. (por Valério Franco – ABPF-PN).

Regional Paraná: Restauração de carros segue a todo vapor

No mês de setembro continuamos os trabalhos de limpeza e remoção do antigo piso emborrachado do nosso Carro Administração (O-3) e instalação de acessórios nesse belo carro de luxo. Fizemos uma limpeza geral na locomotiva Francesa (201) e instalamos os pega-mãos no carro P-14. Seguem os trabalhos de recuperação do auto de linha "Fairmont". (por João Luís Teixeira – ABPF-PR).



Uma visita à Cumbres & Toltec Scenic Railroad em 7/06/2015

A ferrovia histórica Cumbres & Toltec (C&TSRR) opera hoje como trem turístico em um trecho da antiga Denver & Rio Grande Western, entre Alamosa-Colorado e Chama-Novo México. Pouco conhecida frente a outras ferrovias históricas como a Durango & Silverton ou Cass Scenic Railroad, a C&TSRR é hoje operada de forma bastante peculiar: O material rodante e via permanente pertencem aos estados do Colorado e Novo México. O acervo é restaurado e mantido por uma ONG (Friends of the Cumbres & Toltec Scenic Railroad) e os trens são operados por uma empresa seguindo as mesmas normas de operação de trens regulares.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

Designada como patrimônio histórico pelo governo dos EUA a história do que veio a se tornar a C&TSRR se inicia na década de 1880. A D&RGW constrói a linha San Juan, visando atender as minas de prata na região sudeste do Colorado, se estendendo ao norte do Novo México. Para economizar na construção da ferrovia em terreno montanhoso a mesma foi feita em bitola de 3 pés (914,4mm). A quebra de bitola impedia que houvesse intercambio de vagões com outras ferrovias ou mesmo com outros trechos da própria D&RGW, o que levou a muitas destas linhas serem convertidas para a bitola padrão de 1435mm a partir de 1890.



Partida do trem às 10h em Antonito-Colorado.

A linha de San Juan, a partir da revogação do Sherman Silver Purchase Act (lei que obrigava o tesouro americano a comprar prata como lastro para a emissão de dólares) passa a ter um forte declínio, uma vez que diversas minas fecharam uma vez que a cotação da prata mergulha (o tesouro americano era o principal comprador de prata). A D&RGW decide manter a linha em operação, mas realiza seus últimos investimentos na década de 1920. Trens a vapor operaram nesta linha até 1969, servindo agora principalmente a indústria do gás natural até a mesma ser considerada deficitária e a D&RGW solicitar seu fechamento. Parte da linha foi arrancada até os estados do Colorado e Novo México, percebendo o potencial turístico da linha, comprarem os trechos remanescentes.

A C&TSRR opera usualmente dois trens por dia, um partindo de Antonito e outro de Chama. O forte gradiente (atinge 4% em seu trecho mais íngreme) exige muito das locomotivas quase centenárias, sendo que em momentos de pico como férias escolares ou feriados os trens podem ser tracionados por duas locomotivas ou ser dividido em duas ou mais seções. O traçado sinuoso também contribui para baixas velocidades, sendo que a viagem de 64 milhas (103km) leva aproximadamente sete horas e meia, incluindo o almoço na estação de Osier, onde os trens se encontram. O preço do bilhete varia de 95 a 99 dólares, de acordo com o período do ano e a ferrovia não opera trens regulares no inverno, devido à neve (embora alguns trens especiais para fotógrafos serem agendados no inverno).

Partindo de Antonito pode-se pegar um ônibus até Chama, retornando de trem; seguir direto de trem e retornar de ônibus ou ir até Osier e voltar de trem. Arranjos semelhantes também podem ser feitos partindo-se de Chama. Escolhemos pegar o trem até Chama e retornar de ônibus.

Às 10h o trem parte da estação de Antonito. Apesar de seguir o padrão arquitetônico das construções da D&RGW do período de ouro da bitola estreita todo o complexo atual foi construído a partir de 1970, em grande parte pelos voluntários da ONG já citada. A

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

composição, liderada pela locomotiva 484, uma K-36 (K denomina locomotiva com arranjo de rodas 2-8-2, conhecida como Mikado, e 36 por ter uma capacidade de tração de 36 mil libras) fabricada pela Baldwin Locomotive Works em 1925. A classe K-36 foi a penúltima a ser adquirida pela D&RGW, somente suplantada pela K-37. No meio dos carros de passageiros foi colocada um vagão gondola, permitindo uma visão muito mais ampla durante a viagem.

É recomendável chegar com antecedência, especialmente se desejar visitar as instalações ou comprar lembranças, pois o trem segue o horário com precisão. Normalmente o trem não segue muito cheio. Uma das vantagens para quem gosta, é que você pode andar livremente pelo trem, permanecendo inclusive nas plataformas entre os vagões, o que não é permitido em outros trens históricos que rodam nos Estados Unidos. Quatro apitos curtos e o condutor faz a chamada de "all aboard", e às 10h dois apitos longos indicam que o trem começa a se mover.





Vista da paisagem do trecho.

O início da jornada se dá pelo fundo do vale, a uma altitude de 7888 pés (2404m) e a vegetação árida faz lembrar dos antigos filmes de faroeste. A ferrovia cruza estradas e canais, e por fim começa a ganhar altitude. Devido à sinuosidade do traçado o trem cruza a divisa Colorado-Novo México 11 vezes. Podemos ver diversas estruturas típicas da ferrovia, como caixas d'agua, casas de trabalhadores (section houses) e cabines telefônicas que estão em sua maioria bem preservadas, embora algumas estruturas originais tenham sido destruídas. As construções são em sua maioria de madeira, e diversos incêndios destruíram parte do acervo. A mudança de altitude se mostra principalmente pela vegetação, que evolui das estepes dominadas pelo *sagebrush* para campos com flores silvestres e por fim florestas dominadas pelos aspens e pinheiros *ponderosa*.

Durante o início do trajeto a tripulação do trem passa perguntando aos passageiros que refeição preferem (existem sempre duas opções), e quem necessita de dietas especiais também pode solicitar com antecedência.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015



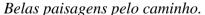


Reabastecimento de água em Sublette.

Belas paisagens pelo caminho.

Diversas estações pontuam a linha, porém não é possível descer em nenhum ponto exceto Osier. Na estação de Sublette a locomotiva reabastece o tender com agua antes de entrar na formação denominada *Toltec Gorge*. A linha férrea neste ponto é construída em cortes e aterros a meia encosta da montanha, sendo que dois pontos necessitaram de túneis para serem transpostos. O primeiro túnel é denominado túnel de lama pois foi escavado em solo vulcânico fofo, necessitando de reforços com madeira. Entre este túnel e o próximo diversas formações geológicas interessantes, como torres de rochas vulcânicas. O próximo túnel foi aberto em rochas com uso de pólvora negra, sendo denominado de túnel de rocha. Este túnel não precisa de reforços, sendo que as próprias paredes do túnel suportam o peso sobre o mesmo.







Um de dois túneis, que foi esculpido na rocha.

Menos de quatro milhas separam o túnel de rocha de Osier (altitude de 2937m). Nesta estação ocorre o encontro dos trens de origens opostas, sendo que nesta parada as locomotivas abastecem com água e os viajantes almoçam. A comida é servida no sistema de "bandejão", mas é extremamente saborosa e a sobremesa, suco ou chá estão inclusos. Outra peculiaridade nesta parada é o índio com seu cachorro que aparece repentinamente e galopa ao lado do trem, reforçando a sensação de viagem no tempo que sentimos durante a viagem. Por alguns dólares você pode até tirar fotos com ele. Entre as estruturas localizadas em Osier existe um curral usado pela ferrovia para o embarque e desembarque de gado. No passado animais criados em áreas mais baixas eram enviados na primavera para Osier para engordarem nos pastos inacessíveis no inverno, antes de serem enviados para o abate.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015



Recepção por um nativo em Osier.



Cruzamento dos dois trens em Osier.



Vagões devidamente identificados para você não embarcar no sentido errado.



Um dos dois túneis, este foi esculpido na rocha.



Antigo curral em Osier.



Pontilhão Cascade.

Depois de Osier, o pontilhão de Cascade se eleva a mais de 41m e tem mais de 124m de comprimento. A estrutura de metal foi construída em 1889 para substituir uma estrutura de madeira temporária. Apesar de ser uma estrutura robusta nunca foi autorizado duas locomotivas ocupando o pontilhão simultaneamente, consequentemente nos cargueiros as locomotivas extras eram colocadas no meio do trem e no final do mesmo, apenas à frente do *caboose*.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015





Mais uma parada para abastecimento com água em Cumbres, ponto mais elevado do passeio onde ainda havia neve, em pleno verão.

Por mais 16km o trem ainda sobe até atingir o ponto mais alto da linha, o passo Cumbres (cimeira ou crista em espanhol), 3052m acima do nível do mar. A partir deste ponto o traçado, agora descendente, tem 4% de declividade. Para os trens partindo de Antonito o controle da velocidade é imprescindível, mas os trens partindo de Chama precisam de muito esforço neste trecho. O trecho descendente é menos constrito que o ascendente e a vista da garganta apertada é substituída por vales mais amplos, embora ainda existam algumas curvas de pequeno raio. Por 19km o traçado mantém 4% de declividade, passando por vales, estações, cruzando córregos e rodovias. Quando o mesmo se torma mais plano estamos já a três quilômetros de Chama. O maquinista guarda um bônus para o final da viagem: Ao cruzar o rio Chama o excesso de vapor é liberado e do alto da ponte de 70m, se o sol estiver batendo do jeito certo, se pode ver um belo arco-íris.



Belo arco íris com o vapor liberado.



Ônibus da própria ferrovia de Antonito para Chama pela manhã e de Chama para Antonito à tarde

Se você perguntar qual é o lado com as paisagens mais bonitas, aconselho, se não estiver chovendo, a ir no vagão gôndola em que você tem uma ampla vista para os dois lados, a desvantagem é que você fica em pé, mas você sempre pode ir para o vagão da frente ou de trás e sentar um pouco para descansar, já que embora os assentos sejam marcados quando você compra o bilhete, como o trem não viaja muito lotado, existem muitos assentos disponíveis, mas isto somente na baixa estação, já que na alta estação (julho e agosto) eles colocam até

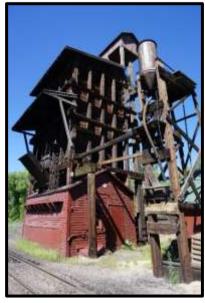
Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015

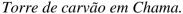
composições extras em cada sentido. No vagão gôndola, além do vento e da fumaça, você ainda traz um pouco de partículas de carvão/fuligem nos cabelos como lembrança.

O retorno de ônibus da própria C&TSRR (já incluso no pacote) deixa pouco tempo para ver o pátio em Chama (o trecho de ônibus dura menos de uma hora), mas tivemos a oportunidade de retornar no dia seguinte logo depois do ônibus partir. É um ótimo momento para ver a locomotiva a vapor manobrar a composição, virando a mesma no triangulo e depois adicionar ou remover os carros conforme o trem do dia seguinte precise de assentos.

Em Chama também é mantida no vapor ao menos uma locomotiva para apoiar uma possível quebra das antigas locomotivas. No dia que viajamos a locomotiva reserva era a K-27 463, também fabricada pela Baldwin em 1903, sendo esta a locomotiva mais antiga em operação na C&TSRR. Nas oficinas (visitação proibida, porém se os portões estiverem abertos pode olhar sem entrar) existem ao menos duas locomotivas em restauro ou manutenção. Além de seis K-36 (das quais três operacionais) existem quarto K-37 (nenhuma em operação) e três locomotivas diesel para manobras.

Todas as locomotivas a vapor são seguidas por autos de linha no trecho, sendo que a função deste pessoal é evitar incêndios causados for fagulhas ou brasas provenientes das locomotivas. Os autos de linha também fazem uma vistoria diária da linha antes dos trens partirem. Em Chama também ficam a maioria dos vagões de carga e manutenção de linha, incluindo limpa-neves rotativos, vagões grua, *cabooses*, vagões com refrigeração por blocos de gelo e carros correio. As instalações incluem torre de carvão, caixa d'agua, triangulo, oficinas, estação e balança ferroviária.







Locomotiva 463 em prontidão em Chama.

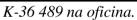




Vista do tênder da 463.

Ao fundo, a oficina.







K-36 487, note o limpa neve instalado.



Outra vista da oficina.



Um dos diversos cabooses.



Balança ferroviária.



Vagão refrigerado a barra de gelo. Atualmente usado como depósito.



Flanger e derrick.



Um dos diversos logotipos da D&RGW.



Limpa-neve rotativo, acionado à vapor.



Detalhe do mecanismo rotativo.

Ano XIII n° 151 – Setembro de 2015





Vagões de carga diversos.

Carro bagagem/carga expressa.

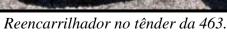




K-37 aguardando restauro.

K-36 488 retornando a Chama.







Outro tipo de reencarrilhador.

Texto e fotos por Daniel Pinto da Silva Kramer e Paulo Kramer

O ABPF Boletim é um informativo em meio eletrônico destinado 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.