

**Editorial**

Nesta edição informamos que as duas locomotivas diesel O &K adquiridas pela ABPF em um leilão já estão em funcionamento. Adicionalmente aproxima-se a inauguração do primeiro trecho da Ferrovia das Bromélias, iniciativa do NuRVI em Santa Catarina. Lembramos que é sempre possível realizarmos mais, mas para tanto é necessária a participação dos associados na forma de trabalho voluntário e também com o pagamento das semestralidades, que foram enviadas pelo correio neste mês de novembro. Caso não tenha recebido o boleto bancário da semestralidade, por favor entre em contato conosco pelo e-mail [abpfcps@terra.com.br](mailto:abpfcps@terra.com.br). Ainda nesta edição, apresentamos a segunda parte de um interessante artigo sobre o metrô de Teresina-PI escrito pelo associado Eduardo de Lanna Malta. Toda colaboração ao boletim é bem vinda e deve ser encaminhada ao e-mail [paz.lourenco@gmail.com](mailto:paz.lourenco@gmail.com).

*Redação do ABPF Boletim*

**Notícias das Regionais**

A Regional **São Paulo** informa que realizou uma parceria com a Revista Ferroviária a respeito do empréstimo de um sino e apito de nosso acervo, que estavam em exposição na ABPF-SP. O sino e o apito eram utilizados em uma fábrica do bairro do Brás, em São Paulo-SP. O pessoal da Revista Ferroviária utilizou-os na inauguração da locomotiva Zezé Leone.



*Sino e apito que eram utilizados em uma fábrica do Brás e que foram emprestados para a Revista Ferroviária durante inauguração da locomotiva Zezé Leone. Fotos: Sidnei Gonçalves.*

Na madrugada desta sexta-feira, dia quatro de dezembro, mais uma vez nossa composição do Trem Histórico Cultural dos Imigrantes - ABPF foi utilizada como cenário de TV. Tratou-se de filmagens para o quadro Menina Fantástica 2009, do programa Fantástico da TV Globo. A previsão é que estas imagens sejam exibidas na edição no próximo domingo, dia seis de dezembro.

A Regional São Paulo da ABPF tem como fonte de recursos financeiros a arrecadação dos ingressos dos passeios do Trem dos Imigrantes e do Museu Ferroviário de Paranapiacaba, e as eventuais locações dos espaços cenográficos e do acervo para emissoras de TV, agências de publicidade e agências de modelos, entre outros, que se utilizam do mesmo para a ambientação de época em seu trabalho.

Ano VII n° 81 – Novembro de 2009

**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

No caso destas filmagens o uso do espaço foi cedido com a intenção da divulgação do Trem Cultural do Imigrante, que apesar de já estar em operação há onze anos junto ao Memorial do Imigrante, ainda segue relativamente desconhecido do grande público.

Muitas pessoas não fazem idéia de que existe, em pleno século vinte e um, na cidade de São Paulo, um passeio cultural de trem com locomotiva a vapor, a Maria-fumaça.



*Locomotiva n. 5 sendo utilizada nas filmagens (à esquerda) e filmagem sendo realizada no interior de carro da SPR. Fotos: Acervo ABPF-SP.*

O Carro Reservado SPR-19, de 1928, encontra-se em fase de recuperação. Foi totalmente lixado externamente para remoção de camadas de verniz já desgastadas pelo tempo. Também estão sendo substituídas madeiras ruins da caixa do mesmo, que em seguida será totalmente envernizado. Posteriormente também será revisado internamente.

Este carro atendia às vistorias ou deslocamentos de autoridades pela via. Também servia às famílias que habitavam localidades cortadas pela The São Paulo Railway Company, de ferroviários ou não, ocasiões em que executava o deslocamento de falecidos e seus parentes até a cidade mais próxima para sepultamento. O SPR-19 foi usado na década de 1920 no translado do corpo de Alcântara Machado.



*Carro SPR n. 19 com o verniz removido (à esquerda) e o pessoal que está trabalhando na restauração do carro (à direita). Fotos: Acervo ABPF-SP.*



Ano VII n° 81 – Novembro de 2009

**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

O Carro SPR-19 voltará para a operação do Trem Histórico Cultural dos Imigrantes "Maria Fumaça - Memorial do Imigrante" assim que tiver sido finalizada sua recuperação.

O passeio do Bonde Histórico Cultural dos Imigrantes está temporariamente suspenso, pois a rua Visconde de Parnaíba teve sua mão de direção invertida no trecho entre a rua Almirante Brasil e a Estação Bresser-Moóca do Metrô. Originalmente, esta rua era de mão única no sentido Memorial do Imigrante, mas agora é mão única para a Estação Bresser do Metrô. Por conta desta inversão, determinada pela CET - Companhia de Engenharia de Tráfego, os pontos de ônibus foram deslocados para o lado oposto da rua, justamente no local que é o ponto de parada e retorno do Bonde para o Memorial do Imigrante.



*Bonde operado pela ABPF-SP junto ao Memorial do Imigrante (à esquerda) e ponto de ônibus obstruindo o tráfego do bonde (à direita). Fotos: Acervo ABPF-SP.*

Já encaminhamos solicitação para o CET e também para a Sub-Prefeitura da Moóca requisitando a alteração do local dos pontos de ônibus para termos acesso ao espaço de parada do Bonde. Este processo ainda está em fase de análise, sem nada definido até o presente.

A ABPF-SP continua operando normalmente o Passeio do Trem dos Imigrantes - Maria Fumaça, junto ao Memorial do Imigrante aos sábados, domingos e feriados, dentro do horário de visitação do Museu. (por Lourenço Paz baseado em informações coletadas junto a Fábio Barbosa, Sidnei Gonçalves e página da ABPF-SP).

A Regional **Campinas** informa que neste mês de novembro o excesso de chuvas prejudicou um pouco a operação e diminuiu o fluxo de visitantes que vêm fazer os passeios, principalmente os provenientes de São Paulo. Por outro lado, temos notícias boas também. A sensação do mês foi a conclusão da pequena locomotiva diesel de manobras, adquirida em dezembro de 2008 em um leilão da CBA em Piraju-SP. Os rodeiros já haviam sido rebitolados de 0,90m para 1,00m e restava apenas montar as caixas e instalá-las na locomotiva. Este trabalho foi efetuado pelos funcionários da mecânica da VFCJ e neste último domingo com a presença de associados e ajuda de um caminhão com Munck, instalamos todos os rodeiros e transportamos a locomotiva das oficinas para a linha, para ser usada em manobras e trens de lastro. A locomotiva foi posta em funcionamento e em seguida fizemos as primeiras manobras e um pequeno teste pelo pátio de Carlos Gomes. Foi um sucesso total! Resta agora adaptar o engate traseiro e fazer a repintura da carenagem.

A locomotiva 401 da NOB apresentou vazamentos na válvula do regulador, que já foram reparados. Realizamos novo teste hidrostático e ela foi novamente acesa para testes. Com isso podemos considerar que a reforma desta locomotiva está praticamente terminada,

Ano VII n° 81 – Novembro de 2009

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

restando pequenos retoques de pintura, instalação do capitel de cobre na chaminé e finalizar a parte elétrica. Estes serviços realizados abrangem partes da locomotiva que ainda não haviam sido restaurada por nós, pois ela veio da RFFSA parcialmente montada. Agora, podemos dizer que a 401 sofreu uma reparação geral.



*À esquerda: Eixo da locomotiva O&K rebitolado para bitola métrica.*

*À direita: associados transladando locomotiva O & K para a linha nas Oficinas de Carlos Gomes.*

*Fotos: Hélio Gazetta Filho.*

Nas oficinas de carros de passageiros estamos trabalhando simultaneamente em dois carros, sendo um de madeira da Mogiana, o CB-8, e um Budd 500 inox, o CA-560, que foi recebido em junho passado. Este último está com sua pintura interna, piso novo de paviflex, colocação de rodapés, limpeza e remoção com decapante das chaparias dos sanitários e confecção das novas portas concluídos. Também já iniciamos a recuperação dos estofamentos que será feita pela própria equipe da ABPF. Parte da equipe fará a tapeçaria e outra parte trabalhará na recuperação e pintura das estruturas metálicas dos mobiliários.



*Locomotiva O & K já em testes de linha na estação de Carlos Gomes.*

*Foto: Hélio Gazetta Filho.*





*Interior do carro Budd série 500 EFS em reforma nas Oficinas de Carlos Gomes.*

*Fotos: Hélio Gazetta Filho*







*Carro CB-8 da Mogiana em reforma nas Oficinas de Carlos Gomes. A nova madeira instalada no carro é a de cor clara. Fotos: Hélio Gazetta Filho.*







*Estruturas de truques Santa Matilde para carros que foram doados pela EFVM-Vale.*

*Foto: Hélio Gazetta Filho.*

O carro CB-8 da Mogiana já está com sua estrutura recuperada e toda a madeira necessária para o restante da reforma está cortada e trabalhada. Uma lateral do carro já está praticamente toda montada na parte inferior.

Na via permanente, continuamos por todo o mês de novembro substituindo em média 30 dormentes por dia. Com isso atingimos a marca de 2.200 dormentes de concreto assentados desde junho deste ano. Estes dormentes de concreto usados foram doados pela **FCA-Vale**. A **EFVM-VALE** doou também 14 estruturas de truque Santa Matilde para carros. Este material chegou no dia 19 de novembro.

Agradecemos muito a participação dos associados Antonio Edson Laurindo dos Santos, Jean Claud Ducombs, Cristiano Belarmino e seu pai Senhor Isaldo, Sr. João Sigrist, Mauricio “Bim-bim” Alves, Norberto e Rodrigo Tomassoni, Rafael Amalfi, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva e outros que participam e ajudam no trem. Mais informações pelo e-mail [abpfpcs@terra.com.br](mailto:abpfpcs@terra.com.br) (por Hélio Gazetta Filho – ABPF)

A Regional **Sul de Minas** informa que está sendo finalizada a pintura e instalação da buzina na máquina diesel da CBA. Retiramos o truque guia da locomotiva 332 para manutenção, pois o mesmo apresentou algumas anormalidades e precisou ser reparado. Com desmontagem constatamos que as caixas estavam desalinhadas. Será preciso usinar os bronzes, fazer cubações e refazer os encaixes das barras laterais do truque, onde os mesmos já foram completamente desgastados. O maior trabalho foi limpar a sujeira de mais de 20 anos de operações. (por Felipe Sanches – ABPF – Sul de Minas)

O **NuRVI** destaca que no Vale do Itajaí vivemos as expectativas geradas pela reconstrução do trecho de 3,5 km no antigo leito da EFSC, entre as instalações da Usina Salto Pilão até a localidade de Subida, patrocinada pelo CESAP. A previsão é de que até o fim de dezembro todo o trajeto esteja implantado por completo. Está prevista também para breve a transferência da locomotiva 232 e do carro P 01 para este novo trecho, prevendo-se para dezembro em data ainda não oficializada a inauguração da Usina, quando então será feita uma

apresentação da composição aos convidados , devendo esta percorrer cerca de 4 km, ida e volta, na via reimplantada. Ainda sem data definida para a transferência, mesmo assim a equipe do NuRVI já se prepara para este exaustivo trabalho, que deverá ser também patrocinado pela Usina Salto Pilão com apoio da Fundação Tremtur. O CESAP está providenciando um abrigo temporário para a composição histórica dentro da pátio da Usina, garantindo portanto, a segurança do equipamento, enquanto prosseguem as obras restantes em Subida, passando pelo viaduto e túnel até chegar ao ponto zero do trajeto, onde será construída uma estação provisória e o abrigo definitivo da composição.



*Após ultrapassar a Usina Salto Pilão, uma visão do "final da linha", local onde será construído o abrigo provisório para o material rodante. Importante ressaltar que esta reimplantação segue sempre pelo antigo leito da ferrovia, cuja continuidade pode ser vista no final da linha, na clareira em meio a mata ali existente. Foto: Luiz Carlos Henkels em 28/11/2009.*

A decisão de transferir a composição para Subida deixará a estação e o museu de Matador sem a presença da locomotiva e sem as costumeiras apresentações a cada segundo domingo do mês, porém, todo o trabalho de restauração dos carros continuará sendo feita neste local e o museu estático continuará a disposição dos visitantes, enfim, para quem gosta de trem ainda haverá muito a ser visto em Matador. Esta situação permanecerá assim até conseguirmos outra locomotiva, que após restaurada, atuará a partir de Matador na direção de Lontras. Neste trecho, Matador - Lontras, continuarão também as obras de instalação da via férrea, onde com o agravante da urbanização intensa, demorarão mais tempo para serem executadas. Foi este um complicador que pesou na decisão em transferir a composição para Subida, onde teremos mais quilometragem para funcionar e com perspectivas otimistas de levar a linha adiante em mais 5 km, além de ali estarmos bem localizados, historicamente,



Ano VII n° 81 – Novembro de 2009

**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

paisagisticamente e turisticamente, já que o local é equidistante de Rio do Sul, Ibirama e Blumenau e nos abre as portas para podermos buscar a necessária certificação pela ANTT.

O NuRVI pois, parabeniza a iniciativa do CESAP e a Prefeitura de Apiúna na decisão pela reabertura deste trajeto, local também com urbanização intensa, mas onde, graças ao interesse e esforço comum encontraram-se soluções para que a via pudesse novamente adquirir suas características ferroviárias. É certo e compreensível que a saída do trem da estação de Matador tenha causado divergências de opinião na comunidade, porém tanto o NuRVI como a Fundação Tremtur, entendem que foi a melhor opção para que o projeto possa se desenvolver com mais rapidez, visto que desde 1998, efetivo início do projeto, até 2009, passados onze anos, somente 600 m de linha foram reconstruídos na ponta de Rio do Sul.



*Próximo ao "final da linha" de 3,5 km, aspecto da via férrea passando em meio a Usina Salto Pilão, pronta para receber a "soca" e a nivelção definitiva, obra que está sendo feita por empreiteira especializada. Foto: Luiz Carlos Henkels em 28/11/2009.*

Aos que desejarem conhecer a estação de Matador e seu museu estático, bem como o acervo de material rodante da ABPF ali depositado, informamos que esta se situa no Beco Artur Hering - Nº 50, bairro Bela Aliança de Rio do Sul, acessível pela Estrada da Madeira, toda asfaltada, a partir do centro de Rio do Sul ou a partir do trevo de acesso a Lontras, da BR 470. Na estação ferroviária, para visitas durante a semana é preciso procurar pelo Sr. Ivo Bridi. Aos finais de semana procurar pela zeladora do museu, Rita Buzzi, na casa ferroviária nos fundos da estação.

Em Subida, município de Apiúna, as obras de restauração do trecho inicial de 3,5 km da EFSC poderão ser acessadas a cerca de 500 m após o Km 112 da BR 470, sentido Rio do Sul. Saindo da rodovia, é preciso tomar a estrada que dá acesso à localidade de Subida por cerca de 700 m a partir de onde a ferrovia já pode ser visitada em diversos pontos.

Ano VII n° 81 – Novembro de 2009

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Em Indaial, o NuRVI participou no dia 25 de novembro de mais uma reunião promovida pela Diretoria de Eventos da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo da Prefeitura Municipal. Foram tratados assuntos referentes a reinstalação e adequação do museu, reforma interna do prédio e restauração do telhado, obra prevista para o ano de 2010. A grande novidade em torno do projeto, é a instalação de uma maquete ferroviária, que deverá mostrar aos visitantes, notadamente à nova geração, os procedimentos básicos de uma operação ferroviária. Juntamente com técnicos em eletrônica e diversos artesãos, o NuRVI participará na elaboração do desenho da maquete, destacando os diversos pontos logísticos de uma ferrovia. Apesar do museu estar desativado, a coordenadora Rita Pieritz, continua a disposição para informações pelo telefone (47) 3394-0708.

Em Ibirama, na Fundação Cultural, situada no antigo Hospital Hansahoehe, a Sala Hermann Baumann continua aberta ao público em horário comercial, mostrando rico acervo fotográfico referente a atuação da EFSC na região de Ibirama. Esta exposição foi organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter, com apoio cultural do NuRVI e patrocínio do CESAP. Para visitas aos finais de semana é preciso agendar a visita com Wilde Bauner, coordenadora do museu, pelo telefone (47) 3357 - 4442. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

### **Artigo: Impressões de uma viagem no metrô de superfície de Teresina-PI (2ª. parte)**

No dia três de novembro volto a Teresina e novamente embarco no metrô, estação Matinha, desta vez com chegada e saída pontuais, indo até a estação central de Teresina. Minha intenção é conhecer a Estação histórica e o que restou do antigo pátio ferroviário.



*Cartaz com imagem do projeto de reforma dos trens húngaros.*

*Foto: Eduardo de Lanna Malta.*

Chego por volta das dez horas da manhã e desembarco na plataforma em nível inferior à estação, pois o rebaixamento, necessário para resolver os grandes problemas de cruzamentos



com ruas e avenidas, deixou a linha sete metros abaixo do original. O pátio antigo não existe mais, restando somente uma bela casa ferroviária do lado oposto à estação, provavelmente residência do antigo chefe. A área onde existiam trilhos não foi ocupada.



*Estação Central de Teresina. Foto: Eduardo de Lanna Malta.*

Dirijo-me a estação, onde funciona a sede da CMTF, empresa estadual que cuida do metrô, com seus escritórios e diretorias. Sou muito bem recebido pelo pessoal da administração que me guiam em um interessante tour pelo prédio de 1926, mantido em seu estado original, apenas com algumas adaptações para o funcionamento.

Fui apresentado ao Sr. Fernando Guimarães, diretor operacional do metrô que me relata entusiasmado detalhes do funcionamento da Empresa e dos trens. Fico sabendo que o metrô está para completar dezenove anos de funcionamento e trata-se da realização de um sonho do ex-governador Alberto Tavares Silva, entusiasta do transporte sobre trilhos, já falecido e responsável pela implantação do mesmo. Na antiga linha da CFN, que opera até hoje com trens cargueiros, corre o metrô e exceto no trecho final, que é exclusivo, a mesma é compartilhada. Os trens Húngaros Gans Mavag que são em número de quatro, dois em operação e mais dois em reformas nas oficinas próprias, estavam abandonados no Rio Grande do Sul e após a reforma e diminuição do peso com instalação de outros equipamentos, foram re-motorizados com motores Scania de 400HP, o que reduziu o consumo de combustível a níveis baixos, cerca de três quilômetros por litro de diesel. O custo da operação dos trens e da manutenção da linha é coberto com a venda de passagens e o Estado arca com o custo dos funcionários apenas. A passagem, como já mencionei, custa R\$0,50 e o principal objetivo do

Ano VII n° 81 – Novembro de 2009

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

trem é proporcionar à população de baixa renda um transporte de qualidade, barato e seguro, o que vem sendo feito conforme pode ver.



*Casa de ferroviário na beira do antigo pátio de Teresina. Foto: Eduardo de Lanna Malta.*

Em seguida sou convidado a conhecer a sala da Presidência onde pude conversar com os simpáticos Sr. Marco Silva e Sr. Sobral, respectivamente presidente e diretor da CMTM que foram muito receptivos e atenciosos. Pude ver algumas fotos do tempo das locomotivas a vapor em Teresina e uma bela pintura a óleo com o retrato do Eng. Miguel Furtado Bacelar, construtor da linha que liga Teresina a Parnaíba, no litoral do Piauí. Após conhecer o interior da estação circulamos pelo seu entorno, onde observei que o prédio está em bom estado de conservação, apenas notei a falta de telhas na cobertura da marquise frontal, mas que em absoluto não perdeu o seu charme. Encerrei então, satisfeito, a visita me despedindo da Sra. Eliete Fortes, escritora apaixonada por trens, que tão bem nos recebeu e acompanhou.

CMTM – Companhia Metropolitana de Transportes Públicos

Av. Miguel Rosa – Centro – CEP 64000-480 – Teresina-PI

Tel.: 86-3216-1991, 3216-1992, Fax: 86-3216-1990

*Por Eduardo de Lanna Malta*

Sócio n. 3220 - Regional Campinas

---

O ABPF Boletim é uma publicação em meio eletrônico destinada somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contatar a redação: paz.lourenco@gmail.com. Diagramação: Lourenço S. Paz. Conselho Editorial: Hélio Gazetta Filho, Geraldo Godoy e Lourenço S. Paz. Para contatar a Diretoria Nacional da ABPF e o Conselho Permanente: Av. Dr. Antônio Duarte da Conceição n°. 1501 – Parque Anhumas – Campinas – SP Cep: 13091-240. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfcps@terra.com.br.

---