

**Editorial**

Nesta edição trazemos a excelente notícia da doação de três carros em aço-carbono efetuada pela VALE-EFVM. Adicionalmente, trazemos um relato sobre o III Trem de Natal, as notícias das Regionais e ainda um artigo do associado José Carlos Carneiro sobre uma interessante ferrovia turística na Colômbia. Toda colaboração ao boletim é bem vinda e deve ser encaminhada ao e-mail paz.lourenco@gmail.com.

*Redação do ABPF Boletim*

**Vale-EFVM doa três carros para a ABPF**

No último dia de 2009 chegou em Paulínia-SP um carro de aço-carbono fabricado pela Santa Matilde, que foi doado pela VALE-EFVM para a ABPF. Este carro faz parte de um lote de três carros doados, sendo que os outros dois seguirão para Três Corações-MG para a Regional Sul de Minas. Os associados Vanderlei Zago, Cristiano Belarmino e Antonio Edson fotografaram o carro no dia 31 de dezembro por volta das 14h na estação de Jaguariúna Nova da FCA, que gentilmente trouxe o carro de Belo Horizonte-MG para Paulínia na cauda de um trem de containers. O traslado do pátio de Paulínia para a VFCJ realizar-se-á por via rodoviária por meio de uma carreta.



*Carro oriundo da EFVM com destino a Regional Campinas na estação de Jaguariúna Nova.*

*Foto: Cristiano Belarmino em 31/12/2009.*

Agradecemos muito a colaboração do pessoal da VALE, da EFVM e da FCA pelo empenho e dedicação para que esta doação fosse concluída. O carro fez uma grande viagem de Vitória-ES até Belo Horizonte pela EFVM e depois até Paulínia pela FCA. Sem dúvida

alguma, este foi um belo presente de Natal e uma bela forma de terminar o ano de 2009 e começar 2010 com muita disposição.

### III Trem de Natal



*Acima: III Trem de Natal na Estação da Luz em São Paulo-SP. Foto: Fábio Barbosa.  
Abaixo: III Trem de Natal seguindo para Sabaúna. Foto: Gildo Mendes/ANPF*



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

O III Trem de Natal partiu da estação da Luz com destino a Sabaúna (em Mogi das Cruzes-SP) no dia 20 de dezembro. Apesar de todas as dificuldades nas vendas de passagens, este trem especial atingiu seu objetivo principal de levar brinquedos para a criançada de Sabaúna. Foram entregues à Sociedade Amigos de Sabaúna 200 brinquedos.



*III Trem de Natal em Sabaúna, Mogi das Cruzes-SP. Foto: Marco Giffoni em 20/12/2009.*

As palavras de Marlus Cintra sintetizam a viagem neste trem especial: “o passeio foi excelente. O almoço com feijão tropeiro e carne estava ótimo, havia bastante música no local. O sol estava ajudando bastante. A composição estava sendo puxada pela locomotiva Alco RS-3 número 6001, que ainda possui a mecânica Alco original, com mais dois carros budd 800 da EFA de primeira e segunda classe. Durante o passeio foi possível ver quatro locomotivas novas AC44 da ALL sendo rebocadas pela SD40-2m 5216 da MRS. Esse foi meu primeiro Trem de Natal com a ABPF/ANPF, com certeza se eu tiver oportunidade ano que vem irei fazer o passeio de novo. Vale a pena mesmo! Muito prazeroso andar nesse trem e sentir a ferrovia como era antes”

Esta é a terceira edição deste trem no qual contamos com a parceria da ANPF – Associação Nacional de Preservação Ferroviária. Sendo que pela primeira vez toda a operação comercial foi realizada pela Jatur Turismo, que patrocinou e acreditou no evento. A ABPF-SP obteve receita de R\$ 312,00 proveniente de um comissionamento das passagens vendidas por conta da locação dos carros. (por Fábio Barbosa e Lourenço Paz- ABPF)

**Notícias das Regionais**

A Regional **Campinas** informa que as fortes chuvas que atingem o Estado de São Paulo têm gerado muitos prejuízos com enchentes. Nossa via permanente não sofreu grandes

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

estragos, embora tenha ocorrido várias quedas de barreiras, sendo que algumas encobriram parte da via permanente, contaminando todo o lastro. Os serviços de recuperação destes trechos foram realizados pela nossa equipe de via permanente.

Nas oficinas de Carlos Gomes já se encontra praticamente pronta a locomotiva 401, que recebeu pequenos reparos de vedação após vários testes com pressão de vapor. Agora ela passa pelos últimos retoques e acabamentos para voltar ao tráfego para atender o movimentado mês de férias que é janeiro. Com a volta da 401 à linha, a locomotiva 338 de três cilindros será recolhida para manutenção pesada que contará inclusive com serviços contratados junto a terceiros.



*Locomotiva O&K adquirida junto a CBA já com o engate instalado e recebendo nova pintura.*

*Foto: Hélio Gazetta Filho em dezembro de 2009.*

Nas oficinas de carros, prosseguem os trabalhos no carro de madeira da Mogiana que está com as laterais inferiores terminadas e parte da madeira para as partes superiores prontas. Devido aos feriados de fim de ano, muitos dos colaboradores tiraram férias e isso acarretou um menor progresso nos trabalhos.

O outro carro em reforma, Budd de aço inox série 500 EFS, contou com o trabalho voluntário dos associados. Com isso houve muito progresso destacando-se a instalação das fechaduras nas duas portas, instalação e ligação das luminárias internas e da cabeceira, colocação dos geradores, término da pintura das estruturas dos bancos e a reinstalação do sistema de água pressurizada dos sanitários, que havia sido totalmente vandalizado. Agora para janeiro vamos fazer a tapeçaria dos estofamentos e a colocação das estruturas.



*Laterais do carro Mogiana CB-8 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.  
Fotos: Hélio Gazetta Filho em dezembro de 2009.*



*Interior de carro Budd série 500 em reforma nas Oficinas de Carlos Gomes.  
Fotos: Hélio Gazetta Filho em dezembro de 2009.*

Na via permanente concluiu-se a última etapa de aplicação dos dormentes de concreto pela empreiteira. Por hora vamos continuar os trabalhos com nossa própria equipe. No dia 23 de dezembro foi feita a capina química de todo o trecho, cujo mato estava bem alto devido ao excesso de chuvas. Uma semana depois notava-se o resultado já com o mato todo amarelo e seco. Agradecemos a ajuda do associado Sr. Francisco Carlos Bianchi (Chico) de Piracicaba-SP, pela intervenção junto a Cooperativa dos Plantadores de Cana de Piracicaba para a aquisição do mata-mato.



*À esquerda: Brasão da EFS a ser instalado nos carros Busch da VFCJ.  
À direita: Sr. Isaldo, associado que trabalha voluntariamente nos fins de semana nas Oficinas de Carlos Gomes. Fotos: Hélio Gazetta Filho em dezembro de 2009.*

A ABPF Campinas agradece ao associado Paulo Ricardo de Mello, pela doação de quatro placas ovais da Sorocabana, feitas em alumínio, para serem colocadas nas laterais dos carros Busch em circulação na VFCJ. As placas ficaram com uma qualidade excelente e após a repintura dos carros, serão colocadas nas laterais.

Agradecemos muito a participação dos associados Antonio Edson Laurindo dos Santos, Jean Claud Ducombs, Cristiano Belarmino e seu pai Sr. Isaldo, Sr. João Sigrist, Maurício Alves (Bim Bim), Norberto e Rodrigo Tomassoni, Rafael Amalfi, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos, Francisco Carlos Bianchi e outros que participam e ajudam na ferrovia. A ABPF Campinas deseja aos associados e colaboradores um feliz 2010. Mais informações pelo e-mail [abpfcps@terra.com.br](mailto:abpfcps@terra.com.br) (por Hélio Gazetta Filho – ABPF)

A Regional **Sul de Minas** informa que em Passa Quatro-MG os trabalhos proseguem na mesma rotina, com a exceção dos trabalhos de limpeza de bueiros e redes pluviais devido a grande quantidade de chuvas que castiga a região. Estamos realizando também várias inspeções de linha, inclusive antes da partida do trem, para verificar a ocorrência de quedas de barreiras. Adicionalmente está sendo feito o monitoramento de um barranco próximo ao Rio Verde, onde será necessário construir um muro de arrimo.

Provavelmente este mês faremos a troca de um dos carros de passageiros, onde o carro nº 1 será levado para São Lourenço-MG e completamente reformado. No lugar dele virá um dos carros que foram completamente reconstruídos com 100% de madeiramento novo e respeitando 100% das suas características originais.

Em São Lourenço prosseguem a reforma do carro da Leopoldina e de um dos carros de madeira da composição. Já encontra-se nesta estação a nossa locomotiva diesel-hidráulica O&K semelhante à que está na Regional Campinas. Adaptamos dois pequenos engates nela, sendo que não foi preciso retirar os engates originais de bitola três pés. Assim poderemos usá-la para manobras dos carros e locomotivas e também para rebocar pequenos troles e vagonetas de manutenção numa eventual avaria do auto-de-linha. Com exceção do engate e da nova

Ano VII nº 82 – Dezembro de 2009

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

buzina montada em cima do capô, nós mantivemos esta pequena locomotiva completamente original. Ela é utilizada diariamente de domingo a domingo nas manobras de formação do trem e carros em reforma na oficina.

Em Cruzeiro-SP a reforma da locomotiva 415 da EFS prossegue em ritmo acelerado e provavelmente este mês terminaremos a locomotiva 1424, que irá para São Lourenço. As locomotivas 103 (Leopoldina) e a 207 (EFSPM) foram completamente lavadas e pintadas para melhorar o seu aspecto. Elas chamam a atenção de todos que passam, pois são dois exemplares bem exóticos.

Conseguimos também comprar um novo motor para a nossa GE 15 Toneladas, são dois Scania D11 de um antigo grupo gerador de uma empresa daqui mesmo. Os dois se encontram em ótimas condições e pelas marcas nas porcas e parafusos eles nunca foram mexidos. Já funcionamos os dois e estão "redondinhos". Um deles será guardado para a nossa diesel-mecânica Christoph Schöeler (originalmente da CCPL, Rio de Janeiro-RJ) que utiliza um motor Mercedes de 1952 e provavelmente não será fácil conseguir peças para ela no futuro. Esta máquina é muito utilizada nas manobras aqui em Cruzeiro, é a atual substituta da locomotiva a vapor 2, também conhecida como "2zinha". (por Felipe Sanches – ABPF – Sul de Minas)

O NuRVI informa que dezembro foi um mês trabalhoso, porém empolgante em razão da transferência da composição histórico-cultural da estação de Matador em Rio do Sul-SC, para a localidade de Subida no município de Apiúna-SC, a outra ponta do projeto ABPF/Tremtur. Como já é do conhecimento, nesta ponta do projeto o Consórcio Empresarial Salto Pilão (CESAP) está patrocinando a restauração de 3,2 km do antigo leito da EFSC, dos quais 1,7 km foram abertos ao tráfego provisório em 13 de dezembro último. Os 1,5 km restantes, trecho que passará pelo viaduto de dois arcos e o túnel, deverão ser entregues entre janeiro e fevereiro desde que as condições climáticas colaborem, conforme nos informado pelo empreiteiro da obra, Sr. Azuir.



*Composição já na linha dentro da Usina Salto Pilão.  
Foto: Luiz Carlos Henkels em 15/12/2009.*

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

Explicando um pouco melhor, a participação do CESAP no projeto contemplava inicialmente a restauração da infraestrutura na totalidade dos 28 km do leito ferroviário pretendidos pelo projeto. No entanto, com o passar do tempo, percebeu-se que a melhor opção seria utilizar a verba destinada para este fim, contemplando-se a completa restauração de um pequeno trecho da ferrovia (infra e super-estrutura). O entendimento era que, uma vez ativo este trecho revitalizado poderia gerar algum recurso para futuras obras de restauração e, mais importante, apresentaria algum resultado à opinião pública, sempre descrente em relação ao mesmo. A decisão para completa restauração recaiu sobre o trecho que iniciava na localidade de Subida, historicamente importante, paisagisticamente interessante e estrategicamente bem localizado. Era também um dos trechos mais complicados em termos de restauração em função da avançada urbanização neste local, determinando medidas urgentes para a manutenção das características do leito ferroviário. Foram determinantes também pela opção por este trecho o auxílio incondicional dispensado pelo prefeito de Apiúna, Jamir Schmidt, que disponibilizou máquinas e pessoal para os trabalhos de reabertura, o apoio da comunidade de Subida, e a proximidade do canteiro de obras da Usina Salto Pilão, facilitando o aproveitamento de máquinas, equipamentos e pessoal para as obras.



*Teste da composição na linha da Usina Salto Pilão, vista à direita.*

*Foto: Luiz Carlos Henkels em 9/12/2009.*

A possibilidade, inicialmente remota, da inauguração da Usina com a participação do trem histórico, como ocorreu em 15 de dezembro, foi um sonho do engenheiro Evânio Lopes, destacado pelo CESAP para coordenar a reabertura do trajeto, sonho que de imediato teve o apoio de todos os associados do NuRVI. O engenheiro Evânio Lopes havia trabalhado no início de sua carreira como engenheiro da RFFSA, e ficou entusiasmado com a possibilidade de unir sua atual função como engenheiro civil da Usina ao trabalho de revitalização deste trecho da EFSC, acabando por se tornar um dos mais importantes parceiros do projeto ABPF/Tremtur. Era também um desafio para todos, pois significava obter trilhos, inexistentes no Vale do Itajaí, obter mais dormentes e acessórios ferroviários, achar pessoas especializadas em construção ferroviária e pensar na transferência rodoviária da composição, todos desafios aos poucos superados conforme o passar dos meses.



*Locomotiva 232 sendo abastecida com água.*

*Foto: Luiz Carlos Henkels em 9/12/2009.*

Inesperadamente em novembro, um último desafio surpreendeu mais uma vez a equipe ligada ao projeto. A alta direção do CESAP decidira inaugurar a Usina Salto Pilão no mês de dezembro, inauguração inicialmente prevista para acontecer em janeiro ou fevereiro. Este adiantamento da data inaugural poderia comprometer o sonho de ter a participação do trem no evento. O desafio então passou a ser a finalização de um pequeno trecho, do já pequeno trecho de 3,2 km para propiciar a operação do trem naquele dia, bem como a preparação da composição para a transferência de Matador para Subida. Foi uma corrida contra o tempo...

Para complicar ainda mais a situação, numa certa reunião informal em Matador, o sócio Marciano Pereira levantou a hipótese de se transferir para Subida não somente a locomotiva e o carro P 01 conforme estava previsto, mas também o carro P03, pois na sua opinião com um carro só, a composição ficaria "muito pitôca". Todos se entreolharam e sem dizer palavras todos aprovaram a opinião do Marciano. Só que havia alguns problemas; o P03 ainda não estava mecânicamente apto a rodar, era preciso terminar o AMV sendo que a locomotiva manobreira, ainda não testada, precisaria de alguma forma realizar os trabalhos de retirada dos

Ano VII nº 82 – Dezembro de 2009

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

carros do desvio em que se encontravam. Foi graças ao empenho do Presidente da Tremtur e associado do NuRVI, Carlos Ramiro da Silva e do associado Germano Purnhagen, que puseram mãos à obra e assim no dia sete de dezembro tudo estava pronto para iniciar a transferência da composição, incluindo o P03. Foi o momento em que o trator convertido em locomotiva pôde demonstrar sua utilidade, manobrando o acervo durante os três dias de transferência da composição.



*“Tratativa” manobrando carro na estação de Matador para traslado à linha Subida.*

*Foto: Luiz Carlos Henkels em 8/12/2009.*

O traslado rodoviário do trem, realizado pela Guindastes Constâncio teve completo êxito, ficando a logística deste transporte a cargo do engenheiro Evânio Lopes do CESAP e do Presidente da Tremtur, Carlos Ramiro da Silva. Ao NuRVI coube a tarefa de organizar a composição, inicialmente preparando-a para o transporte em Matador e após, preparando-a para os primeiros testes de linha já no dia nove dezembro, dia em que a locomotiva 232 chegou à Subida. No dia 12 de dezembro, realizamos alguns ajustes na composição e na tarde do domingo, 13 de dezembro, dois dias antes da apresentação da composição durante a inauguração da Usina, realizávamos os testes finais com a composição trafegando em toda a linha de 1,7 km, entregue neste dia ao tráfego pela empreiteira. Felizmente tudo correu conforme o esperado e assim no dia 15 de dezembro por volta de 11h50, a 232 e seus dois carros entraram triunfantemente no pátio da Usina Salto Pilão, ao final do ato inaugural da usina.

A bordo do trem, devidamente autorizadas e acompanhadas de seus professores, 80 crianças da Escola Municipal de Subida que ao passarem pelas instalações da usina soltaram balões de gás nas cores da Salto Pilão das janelas dos carros, um dos momentos mais emocionantes de toda a inauguração conforme alguns depoimentos em jornais.

O NuRVI agradece a todos que se empenharam para o bom êxito da transferência do trem histórico cultural para Subida, em especial aos instituidores da Tremtur: Horst Bremer, Germano Purnhagen e Carlos Ramiro da Silva que apoiaram a idéia, enfrentando inclusive

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

compreensíveis divergências entre seus associados, alguns dos quais, relutaram pela transferência do trem, preferindo sua permanência em Matador. Agradecemos também aos associados do NuRVI, Paulo Stein, Marciano Pereira, Charles Thurow, Otávio Georg Jr., Marcelo Montibeller e Arlindo Fiedler, que durante os dias de transferência e de testes da composição, largaram suas atividades empresariais e de trabalho, para se dedicar ao trabalho voluntário, inclusive disponibilizando veículos e ferramental de sua propriedade. Agradecemos também ao funcionário da Tremtur, Sr. Ivo Bridi, pelo apoio logístico.

Em Subida, a composição histórico cultural permanecerá momentaneamente abrigada com segurança em um galpão coberto com lona especial (antichamas) dentro do pátio da Usina Salto Pilão, enquanto se aguarda o término das obras de reconstrução da parte final do leito até o "centrinho" de Subida. No local do abrigo da composição o acesso, por questões de segurança da própria usina, é permitida somente aos associados do NuRVI e Tremtur, devidamente autorizados.

Pensa-se em trafegar com a composição no mês de janeiro em data ainda a ser confirmada para que a comunidade de Subida e demais interessados matem sua curiosidade em relação ao trem. No dia nove de janeiro o NuRVI e Tremtur estarão promovendo uma reunião na estação de Matador para discutir e traçar estratégias para os trabalhos a serem desempenhados em 2010. Para quem desejar conhecer as obras de revitalização da EFSC neste local, informamos que o acesso ao centrinho de Subida deverá ser feito no km 112, entrada imediatamente antes da travessia da ponte sobre o rio Itajaí Açú, isto para quem vem de Blumenau ou no km 113, imediatamente após a travessia da ponte sobre o rio Itajaí-Açú, para quem procede de Rio do Sul. O centrinho de Subida dista 700 m da BR-470, agora também por rua asfaltada.

Em Matador permanece toda a estrutura de restauração do material rodante que ali encontra composto pelo carro P 02, o carro administrativo A 07, o vagão FB 01 utilizado como marcenaria, o carro bagageiro e a locomotiva manobreira ("tratativa") em fase de testes. Todo este material, bem como o museu estático, poderão ser visitados, bastando para isso comparecer ao local e procurar por Rita Buzzi, zeladora do museu, que reside nos fundos da estação na antiga casa do agente ferroviário. Eventualmente os associados do NuRVI e da Tremtur também poderão ali ser encontrados, visto que inúmeras atividades continuarão ali a ser desenvolvidas, apesar da ausência do trem. A estação de Matador situa-se no bairro Bela Aliança de Rio do Sul - Beco Artur Hering - nº 50 - acessível pela Estrada da Madeira, toda asfaltada, a partir do trevo de Lontras com a BR 470 ou então a partir do centro da cidade de Rio do Sul. Informações adicionais poderão ser obtidas com Carlos Ramiro da Silva pelo telefone (47) 3521-2700 ou com Luiz Carlos Henkels pelo telefone (47) 3333-1762.

Informamos também que os museus ferroviários de Indaial e Ibirama estão temporariamente fechados ao público em razão do recesso do funcionalismo. O museu ferroviário de Indaial, momentaneamente está fechado para reformas, porém, sua coordenadora retornará em 11 de janeiro. Já o museu ferroviário de Ibirama reabrirá a partir de 25 de janeiro de 2010, conforme informação prestada pela Fundação Cultural de Ibirama. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

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

A Regional **São Paulo** informa que o sócio Sr. Cristian Cavallaro, proprietário da empresa Qualimad Comércio de Madeiras, fez a doação de madeiras para nossa entidade. São 30 m de lambris, que serão usados para finalizar o acabamento externo do Carro Reservado 19 da The São Paulo Railway, que está em recuperação há cerca de dois meses.



*Lambris doados para a ABPF-SP. Fotos extraídas de [www.abpfsp.com.br](http://www.abpfsp.com.br).*

Agradecemos ao Sr. Cristian por esta doação, de grande valia para todos nós. É através deste tipo de apoio e parceria, bem como pelo empenho e dedicação dos nossos membros, que a Regional São Paulo da ABPF consegue executar a recuperação e manutenção do acervo. Ao Sr. Cristian, o nosso muito obrigado! (extraído de [www.abpfsp.com.br](http://www.abpfsp.com.br)).

**Artigo: Trem Turístico de Bogotá-Colômbia**

Tenho uma paixão por ferrovias como todos os nossos sócios e como tal, em qualquer local que eu vá eu procuro logo pela estação ferroviária. Fui a Bogotá numa viagem turística e nas agências de viagem não encontrei nada relativo a viagens ferroviárias. Garimpando informações pela internet fui surpreendido por uma empresa chamada Turistrem, homônima de uma associação de mesmos propósitos aqui do Brasil. É evidente que todo meu foco nessa viagem foi conhecer esse trem que só funciona nos finais de semana e feriados. Estava muito triste por não poder fazer a viagem já que minha permanência na cidade não incluía um fim de semana, mas por sorte descobri que o dia oito de dezembro é um feriado religioso nacional, então mais que depressa reservei minha passagem pelo site da Turistrem aqui mesmo no Brasil pelo cartão de crédito.

O trem parte da Estação de La Sabana no centro da cidade até Zipaquirá ao norte onde se encontra a Catedral de Sal considerada a primeira maravilha da Colômbia de merecida distinção. No próprio trem há vendas do ingresso para a catedral e do pequeno trecho rodoviário que por questão de tempo seria desaconselhável ser a pé. No retorno somos encaminhados a um restaurante onde os pedidos são adiantados no próprio ônibus. No nosso caso o pedido atrasou e tivemos que comer rápido para não perder o retorno do trem. Realmente partiu rigorosamente no horário como o foi na partida e na chegada.

**O trem**

A composição é formada por 14 carros de fabricação suíça de 1958 tracionada por uma locomotiva a vapor Baldwin alimentada com carvão mineral. Os carros possuem poltronas reclináveis, são confortáveis, mas com restauração descuidada. Os carros são totalmente diferentes dos existentes aqui. São mais curtos e o fechamento com chapas de aço frisadas e as janelas semelhantes aos ônibus antigos, apenas com meio curso de abertura na parte superior. No nosso carro não tinha cortinas e o sol escaldante de montanha exigiu dos passageiros uma improvisação de cortinas com os agasalhos pessoais.

**A Estação de La Savana**

Tínhamos duas opções de embarque, uma na estação central da cidade, La Savana ou na estação de Usaquén bem próxima ao nosso hotel. Como vi muitas construções públicas na cidade muito bem conservadas e mantidas sob forte policiamento, imaginei que seria uma boa embarcar em La Savana e deliciar com uma majestosa estação ferroviária. Foi o nosso maior erro. Fomos de microônibus que é a base do transporte da cidade apesar da fama do Trans-Milênio. Descemos próximo ao local, num dia de feriado nacional, bem cedo e quase ninguém na rua. Na dúvida sob local certo, perguntamos a um grupo de policiais (sempre são em grupos de no mínimo 3 e fortemente armados). Eles simplesmente entraram em pânico com a nossa presença naquele local. Foram taxativos: este é o local mais perigoso da cidade e nós próprios nos cercamos de cuidados. Os próprios se encarregaram de localizar um taxi para nos resgatar que apesar de inúmeros na cidade, naquele trecho eles não se arriscam. O motorista confirmou o risco e deu um jeito de nos deixar praticamente dentro da estação.

O que aconteceu com o transporte ferroviário colombiano é praticamente cópia do aconteceu no Brasil, as ferrovias foram privatizadas com concessão apenas para a carga e as estações ficaram totalmente abandonadas. Foi muito triste ver o estado da estação de total abandono. O pouco do que podia ser visto era um pequeno museu com mapas e equipamentos de uso comum na via heroicamente mantido pela Turistrem. Ficou claro a razão da opção de embarque em Usaquén, um bairro nobre da cidade e com muita segurança.

Antes da partida, ainda no saguão o chefe de trem fez a recomendações de segurança, como a proibição de crianças circularem livremente no trem e não colocar a cabeças para fora das janelas. Entre a liberação para o embarque e a partida foi muito rápido e praticamente não tive tempo de apreciar a locomotiva. Achei que encontraria dados no site, mas não encontrei. Fiquei sem os dados e não acreditei na informação do chefe de trem de que sejam de 1949.

A partida foi pontual, no lado direito via-se uma cobertura ampla com locomotivas e carros em reparação e no lado direito um comboio de locomotivas a vapor em vários níveis de degradação possivelmente a espera de restauração. Aquela visão tem um significado especial para quem é sócio da ABPF. No percurso dentro da área central da cidade deu-se para entender a fama triste do local. Na área de domínio da via dormiam muitas pessoas que mal conseguiam levantar a cabeça com o apito insistente da locomotiva. Ao contrario do restante da cidade não encontramos pedintes ou moradores de rua como vemos em qualquer cidade brasileira. Um policial nos contou que há muitos viciados na cidade e como não há outra solução, permitem que se mantenham no leito da ferrovia, sem chances porém de perambularem pela cidade.

**A viagem**

O trecho de aproximadamente 50 km é percorrido em cerca de 2 horas mas nem se percebe o tempo passar tanto pela paisagem quanto pelas atrações do próprio trem com apresentação de músicas e venda de comida típicas. Eu particularmente estava concentrado no trem e a sensação era diferente de todos os trens que já viajei. Internamente parece que estamos num ônibus, não ouvia aquele tantam...tantam nas emendas das talas apesar do péssimo estado dos trilhos. O que nos remetia ao sentimento ferroviário era o som da locomotiva, mas não aquele cheiro endiabrante da lenha. O combustível usado é o carvão mineral de odor menos agradável e fumaça densa e muito escura.

As estações do percurso são pequenas e bem restauradas em meio a uma paisagem rural de verde intenso acompanhando a encosta dos Andes. Em alguns locais a linha se perde no meio do mato e em algumas localidades ela passa pela área urbana sem muita segregação. Em duas ocasiões foi usado o freio de emergência, coisa que nunca tinha experimentado antes. Não descobri o que houve mas possivelmente tenha sido animais na linha. Vi pela janela uma boiada desembestada e concluí que essa possa ter sido a causa.

Imaginei que por estar nos Andes a três mil metros de altura encontraria rampas acentuadas e desfiladeiros temerosos, até duvidei que a aquela locomotiva rebocasse os 14 carros em todo o percurso. Na verdade o trecho é plano numa espécie de bacia (savana de Bogotá) formada entre duas linhas de montanhas que nesse local se divide a cordilheira dos Andes. A locomotiva venceu com galhardia todo o trecho, meio vagarosa em algumas rampas, mas sem perder a imponência. Em nenhum momento ouvi o disparo das rodas por perda de aderência.



*Interior do trem turístico de Bogotá. Foto José Carlos Carneiro*

**A via**

A bitola é de 914 mm e o trilho, que não consegui identificar é menor que o TR 37. É difícil acreditar que suporte o peso da locomotiva, lembra mais aqueles trilhos de vagoneta de mina. A conservação é precária e é assustador nas passagens de nível onde o tráfego rodoviário sobre os trilhos os compromete ainda mais.

Na região de Usaquén a via ocupa a parte central de uma avenida e chama a atenção de todos. Nessa região estão os prédios comerciais mais bonitos e imponentes da cidade. Na seqüência entra num bairro suburbano mais pobre com casas simples, mas nada que se compare as nossas favelas. Depois por longo tempo percorrermos a área rural, belas paisagens, mas com a via visivelmente piorada.

**Estação de Zipaquirá**

É a estação que encerra a viagem. É uma pequena cidade com a estação totalmente fechada por tapume em processo de restauração. É nessa cidade que está a Catedral do Sal e que realmente faz jus ao título de primeira maravilha da Colômbia. Trata-se de uma mina de sal que ao encerrar as atividades os próprios mineiros construíram uma catedral totalmente esculpida no sal e nas rochas.

**A Empresa Turistrem**

É uma empresa privada focada no turismo por trem, mas com obrigação de manter preservado o material rodante. O material é de propriedade da empresa que os adquiriu no estado de sucata e os restaurou. São 4 locomotivas a vapor e 14 carros e uma litorina diesel.

A passagem ida e volta para adultos custa 32.000 pesos que equivale a R\$ 26,00. Idosos e crianças têm um bom desconto. Uma composição disponibiliza 560 assentos. Fazendo uma conta simples dá para observar que empresarialmente o retorno financeiro é sofrido. Um fato interessante é a falta de publicidade tanto nas agências aqui no Brasil como na própria Colômbia. Nos folders disponíveis nos hotéis não encontramos nada a respeito, mas todos os funcionários conheciam o trem.

Pelo que pude observar eu e minha esposa éramos os únicos estrangeiros no trem. A maioria dos passageiros comprou ingresso para a catedral do Sal e eu fiquei com a dúvida: será que os passageiros queriam realmente desfrutar dos encantos do trem e aproveitaram para conhecer a Catedral ou foi ao contrário. Particularmente tenho muita preocupação com o plano de negócios para trem turístico. Há muitas cidades fazendo seus projetos e tenho receio que depois de um estrondoso sucesso inicial perca o volume inicial de passageiros e junto os recursos públicos que não mais retornam. Para informações mais é interessante consultar o site: [www.turistren.com.co/](http://www.turistren.com.co/) e aproveitar também a galeria de fotos que são bem melhores que as minhas.

*por* José Carlos Carneiro

Sócio 0404 da ABPF

Ex sócio da LP locomotivas. (Lincoln Palaia)