

Editorial

Nesta edição informamos a nova composição da Diretoria Nacional da ABPF eleita em assembléia realizada em janeiro último. A página da ABPF na internet (<http://www.abpf.com.br>) continua sendo ampliada. Recentemente adicionamos alguns filmes sobre as atividades da ABPF e disponibilizamos o estatuto da associação na seção ‘Quem Somos’. Toda colaboração ao Boletim é bem vinda e deve ser encaminhada ao e-mail paz.lourenco@gmail.com.

Redação do ABPF Boletim

Nota de Falecimento

Faleceu no dia 19 de janeiro, em São Paulo-SP, o nosso associado Sérgio Vidulich Andrade, mais conhecido entre o pessoal da velha guarda da ABPF como “Serjão”.

Sérgio Andrade, um dos associados de primeira hora da ABPF, era economista e funcionário público estadual, e dedicava-se à Viação Férrea Campinas-Jaguariúna como Maquinista Voluntário, trabalhando sempre em parceria com o associado Eduardo de Santis, já falecido.

Serjão trabalhava no departamento estadual que cuidava do destino dos bens baixados pelo Governo do Estado de São Paulo e foi graças à sua atuação que a ABPF obteve seu primeiro caminhão, o antigo Mercedes Benz “cara-chata” que nos auxiliou e auxilia em muito até hoje.

Aos familiares do Sérgio Andrade transmitimos os nossos mais profundos sentimentos.

Notícias da NacionalEleições da Diretoria Nacional

No dia 23 de janeiro às 14h30 ocorreu a Assembléia Geral Ordinária da ABPF na estação de Anhumas (Sede Nacional) em Campinas-SP, na qual realizou-se a eleição da diretoria da Nacional e do Conselho Fiscal para o biênio 2010 – 2011, a análise e aprovação da prestação de contas da Associação, e outros assuntos diversos. A diretoria eleita é composta pelos seguintes associados:

Diretor Presidente: Hélio Gazetta Filho
Diretor Vice-Presidente: Jorge Luiz Sanches
Diretor Primeiro-Tesoureiro: Carlos Alberto Rollo
Diretor Segundo-Tesoureiro: Germano Purnhagen
Diretor do Patrimônio Histórico: José Luiz Valle Fróes
Diretor Secretário: Fábio dos Santos Barbosa

O Conselho Fiscal eleito é composto pelos associados:

Ivo Arias, Dieter Heinz Korn, Marlon Ilg e Luiz Carlos Henkels (suplente)

A ABPF deseja muita sorte a diretoria empossada!

Assinado o convênio para o Trem Republicano

O Trem Republicano, que ligará Itu e Salto, duas importantes estâncias turísticas do Estado de São Paulo, numa distância de cerca de 7 km, recebeu no dia 10 de fevereiro um valioso impulso com a assinatura do convênio entre o Ministério do Turismo e o Consórcio do trem, formado pelos dois municípios.



O Ministro do Turismo, Luiz Barreto, ao lado do prefeito de Itu, assina o convênio que viabilizará a implantação do “Trem Republicano”.

A ABPF se fez representar pelo sr. Geraldo Godoy, representando o presidente Hélio Gazetta Filho, e pelo diretor administrativo da Regional Campinas, sr. Ivo Arias. A ABPF já é tida por todos como a virtual operadora do futuro “Trem Republicano”, que deverá ser inaugurado ainda em 2010.

A assinatura do convênio, que dará um aporte de 5 milhões de reais para a implantação da superestrutura ferroviária, ocorreu em evento realizado defronte à antiga estação de Itu, com a presença do Ministro do Turismo, sr. Luiz Barreto, dos prefeitos de Itu, sr. Herculano Castilho Passos Jr., e de Salto, sr. José Geraldo Garcia, além de muitas autoridades presentes.



Geraldo Godoy, da ABPF, e o Ministro do Turismo, sr. Luiz Barreto, quando conversavam sobre os trens operados pela ABPF. O Ministro mostrou vivo interesse em conhecer o trabalho da associação.



A Deputada Federal Aline Correa foi a parlamentar que mais atuou em prol da implantação do “Trem Republicano”. Ela também quer conhecer de perto a ABPF - de quem já ouviu falar muito - e colocou-se à disposição da associação para oferecer sua colaboração.

Notícias das Regionais

A Regional **Campinas** informa que no dia 14 de janeiro chegou em Anhumas o carro de aço carbono fabricado pela Santa Matilde (em Três Rios–RJ), doado pela **VALE–EFVM** à ABPF. Como noticiado na edição anterior do ABPF Boletim, a **FCA** gratuitamente fez o traslado do carro de Belo Horizonte–MG a Paulínia-SP, bem como a revisão de freios para a viagem. Adicionalmente, recebemos uma expressiva ajuda do pessoal da FCA da estação de Paulínia, que colaboraram nas manobras e re-alocação do carro para um local adequado para o embarque, uma vez que esta operação envolve dois guindastes e uma carreta extensiva. Em breve, este carro será rebocado para as oficinas de Carlos Gomes, onde iniciaremos os trabalhos de recuperação, uma vez que ele pertence à frota própria da ABPF.



*Carro doado pela VALE-EFVM já na estação de Anhumas.
Foto: Hélio Gazetta Filho em janeiro de 2010.*

Nas Oficinas de Carlos Gomes, estamos trabalhando no carro de aço-inóx fabricado pela Budd para a EF Sorocabana. Este carro está com 80% dos serviços prontos, dos quais a parte elétrica interna, colocação de bancos e lavagem do estrado estão concluídas. Agora estamos revisando os truques, os quais serão raspados e lavados completamente, para então serem pintados e instalados no carro.

Estes truques que vieram com o carro estão em boas condições. Entretanto as rodas estão com os frisos altos e finos e na última vida, o que impede o torneamento delas. Há tempos atrás, a RFFSA cedeu-nos um outro par de truques do mesmo tipo com rodas em boas condições, assim utilizamos estes truques no carro. Acreditamos que com a ajuda de alguns

Ano VII n° 83 – Janeiro de 2010

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

voluntários, o carro ficará pronto para o tráfego em março e em seguida iniciaremos os trabalhos no carro de aço carbono da EFVM.



*Acima: Interior do carro Budd em reforma. Foto: Hélio Gazetta Filho.
Abaixo: Luminária recém-instalada no carro Budd. Foto: Cristiano Belarmino.*



Também estamos trabalhando no carro de madeira da antiga Mogiana, no qual terminamos a reconstrução da outra lateral inferior toda em peroba usada, que foi adquirida como sucata na empresa Amsted Maxion no ano passado. Essa madeira era utilizada como revestimento do interior de vagões de carga antigos. Neste momento, estamos fazendo toda a parte interna inferior com a mesma madeira e também outros detalhes. Setenta por cento da madeira do carro será substituída e por isso a restauração será mais demorada que a dos carros de aço.

Na oficina de locomotivas, a locomotiva 401 da NOB retornou ao tráfego. Por hora, ela rebocará os trens mais curtos e ficará em observação, uma vez que todos os mancais e suspensão foram retrabalhados e ainda são necessárias algumas regulagens de mola e outros componentes. A locomotiva Borsig número 9 da antiga EFA passa por revisão dos mancais e buchas das braçagens, pois alguns deles já estão com folgas próximas da tolerância permitida e precisam ser ajustados.

A pequena locomotiva diesel número 2 (fabricada pela O&K) adquirida em dezembro de 2008 da CBA, já esta totalmente pronta e em uso na ferrovia, para manobras de carros e locomotivas no pátio. Além de ter sido rebitolada para um metro (era de bitola de três pés), ela foi repintada e recebeu engates automáticos e revisão da parte elétrica e outros detalhes. Apesar de ser bem pequena, é versátil, forte e muito fácil de ser operada, pois é diesel hidráulica. Basta escolher o sentido e acelerar para partir com muita suavidade e sem trancos. Logo ela ficará sediada em Anhumas, ficando a Brookville em Carlos Gomes.



Locomotiva O &K número 2 pronta para o trabalho. Foto: Hélio Gazetta Filho.

No final de dezembro, devido às intensas chuvas na região, houve uma erosão no aterro do km 20. Realizamos um reparo de emergência para que o mesmo não atingisse o lastro da

via permanente. Com a ajuda da Prefeitura de Campinas que nos cedeu um trator retro-escavadeira e dois caminhões de pedra, estamos fazendo agora a recuperação da base do aterro para posteriormente completar com terra. Como não há acesso rodoviário para os tratores, os mesmos carregam o material nos vagões plataformas e com a locomotiva Brookville levamos o material para o local. Agradecemos muito a colaboração da Prefeitura de Campinas, na cessão de máquinas e material, e vamos torcer para que em fevereiro não ocorram fortes tempestades como no mês de janeiro.

Agradecemos muito a participação dos associados: Antonio Edson Laurindo dos Santos, Jean Claud Ducombs, Cristiano Belarmino e seu pai Senhor 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. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br (por Hélio Gazetta Filho – ABPF)

O Núcleo de **Araraquara-SP** informa que no dia 30 de janeiro comemora-se a fundação da Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Promoveu-se nesta data no Museu Ferroviário “Francisco Aureliano Araújo” (antiga estação ferroviária) em Araraquara-SP um evento comemorativo que contou com maquetes de ferreomodelismo e outras atrações. Apoiaram este evento a ABPF, AFA-Associação de Ferreomodelismo de Araraquara, UNIARA e a Prefeitura de Araraquara.

Nas palavras de Denis Esteves segue a descrição evento: *“O encontro foi excelente. Foi um dia que passou voando sem que notássemos, afinal tudo estava muito bom. As maquetes da AFA sempre impecáveis, o Museu Ferroviário sempre progredindo com o trabalho abnegado da ABPF e da AFA, a recepção amiga e bem humorada do pessoal de lá (marca registrada deles), o ‘mercado de pulga’ com um sucesso além do esperado, onde todo mundo vendeu, comprou ou trocou alguma coisa de ferreomodelismo (ou até as três opções juntas). As conversas foram todas muito animadas e interessantes (será que porque eram sobre trens e ferrovias?). O pátio da estação estava extremamente movimentado, com trens cruzando ou formando o dia todo, bem na nossa frente. A grande vedete do dia foi a reabertura do antigo e tradicional ‘Bar da Estação’, devolvendo à velha estação o charme do passado, da época dos grandes trens de passageiros. As coxinhas foram um capítulo à parte, e sinceramente são sérias candidatas a desbancarem o título de ‘Melhor Coxinha’ das de Bueno de Andrada. Os nossos amigos fizeram um belo trabalho com relação ao bar, cujo resultado fez juz aos velhos tempos da Cia. Paulista. Aliás, o motivo para essa reunião foi justamente celebrar os 142º Aniversário da lendária Cia. Paulista de Estradas de Ferro, e portanto não faltaram as lembranças e discussões sobre ela. Relembramos fatos e causos, falamos sobre seu passado grandioso, sobre os poucos remanecentes que contam sua saga (muitas vezes salvos do lixo pelos amigos preservacionistas), enfim, falamos de nosso amor pelos trens e pelas ferrovias. O dia passou e ficou a vontade de que não tivesse passado. O bom é saber que em breve teremos outro encontro em Araraquara, e que deverá ser ainda melhor. Até lá, fica a gratidão por esse grande presente que nossos amigos de Araraquara nos deram nessa data tão significativa.”*

A Regional **Sul de Minas** informa que em Cruzeiro-SP os trabalhos na locomotiva 415 seguem bem avançados. A nova caixa de fumaça feita completamente nova aqui nas oficinas já foi instalada. Embora a caixa nova não seja rebitada como a original, este detalhe não foi esquecido. Utilizou-se rebites, mas eles foram soldados por dentro e por fora a cabeça foi

cravada, como feito antigamente. O novo tender também confeccionado completamente aqui nas nossas oficinas foi feito com soldas e rebites. Todos os rebites originais foram refeitos e cravados a quente, como originalmente feito. Todas as rodas da locomotiva e o tender tiveram os frisos enchidos e foram torneadas, assim como todas as cubações foram feitas novas, os mancais e as mangas de eixo foram usinadas. A nova chaminé também já foi instalada e rebitada a quente na nova base. No momento estamos terminando de fazer a fixação da caldeira e preparando a caixa de fumaça para o recebimento da tampa e das escotilhas de vistoria e limpeza da peneira.

Em Passa Quatro-MG fizemos a troca de um dos carros que estava precisando de reparos. Para seu lugar veio um dos carros de São Lourenço, o único da EFCB que possuímos no estilo de cabeceiras arredondadas, lembrando muito os carros de aço do Cruzeiro do Sul. Este carro é o primeiro que restauramos totalmente com madeira nova. Recebemos o carro original completamente podre. Deste modo, desmontamos ele, copiamos peça por peça e por fim reconstruímos o carro com 100% de madeira nova, respeitando todas as características originais.

Em São Lourenço-MG os trabalhos de reforma do carro da Leopoldina estão praticamente chegando ao fim, restando apenas partes de acabamento. A nossa locomotiva diesel O&K já está por lá operando diariamente de domingo a domingo nas manobras, movimentando os carros da oficina pra o galpão e aos fins de semana ela monta todo o trem e leva a locomotiva 327 para o oficina, onde é acesa com ar comprimido instalado no ventilador, gerando uma grande economia de combustível, tempo e não deixa a cabine da locomotiva toda preta e queimada por dentro.

Com a chegada dos carros da Vale em Três Corações-MG, aproveitaremos a carreta e faremos várias transferências de material. Serão levados de Cruzeiro para São Lourenço-MG o estrado do carro da Mogiana que veio aqui para ser desempenado, pois ele estava com o meio alto e as cabeceiras baixas. Levaremos a antiga litorina da Bragantina para restauração interna e reconstrução da estrutura da cabine, um carro belga da Leopoldina e um carro de madeira da RMV, o único desta ferrovia que temos por aqui. Estamos no momento na dependência da FCA para rebocar os nossos dois carros para Três Corações-MG e então transportá-lo-emos para São Lourenço. *(por Felipe Sanches – ABPF – Sul de Minas)*

O **NuRVI** informa que o mês de janeiro foi bastante atípico, com poucas atividades, voltadas tão somente a limpeza e manutenção do material rodante depositado em Subida. A locomotiva 232 teve seu equipamento de marcha desmontado, o qual foi retificado e já remontado no dia nove de janeiro. Também foram retirados os manômetros para serem aferidos por empresa especializada, aguardando-se também a vinda de especialista para realizar o laudo da caldeira. Foi também realizado um completo levantamento nos carros P01 e P03, pelos sócios Charles Thurow e Alverino Bade objetivando a melhorara do sistema de freio destes carros. Tudo isto está sendo feito tendo em vista a adequação da composição, com eficiência, ao novo trajeto de 3,5 km ainda em construção na localidade de Subida, trecho mais longo e de serra, onde finalmente podemos testar com eficiência o equipamento até então sempre restrito a um trecho curto.



Trem histórico do projeto ABPF/Tremtur soltando balões no encerramento da solenidade de inauguração da Usina Salto Pilão. Foto: Jair Fabiciak em 15/12/2009.



*Linha concluída sob a passagem superior de Subida.
Foto: Luiz Carlos Henkels em 13/01/2010.*

Em relação ao trajeto em implantação na localidade de Subida, a empreiteira contratada para esta finalidade, após a folga de final de ano, retomou os trabalhos no dia quatro de janeiro, chegando os trilhos agora nas proximidades do túnel. Ressaltamos que mais 800 m já foram entregues, totalizando 2 km de linha concluída, que deverá ser testada no final de fevereiro.

No dia nove de janeiro o NuRVI e sua parceira, Tremtur, promoveram uma reunião conjunta na estação de Matador, para tomada de decisões respectivamente às atividades de 2010, ano de grandes mudanças tendo em vista a realização de atividades de operação e manutenção nas duas pontas do projeto, Subida e Matador, fato que exigirá desdobramento e dedicação das equipes, NuRVI e Tremtur, que por si só já são pequenas. O ano de 2010 também promete ser de bastante atividade burocrática, uma vez que se pretende obter o licenciamento pela ANTT, mesmo que provisório, do trajeto em implantação além de se tentar estabelecer um necessário contrato de parceria entre a ABPF e a Tremtur, definindo-se assim as competências de cada organização.



Linha concluída atravessando o corte de Subida, numa vista de cima da passagem superior.

Foto: Luiz Carlos Henkels em 13/01/2010.

Em Matador, o acervo ali depositado continua aberto a visitação, bem como o museu estático. Para tanto, em dias de semana é preciso procurar pelo Sr. Ivo Bridi no pátio da estação. Aos finais de semana procurar por Rita Buzzi, zeladora do museu, que reside nos fundos da estação, na antiga casa do agente ferroviário. A estação de Matador localiza-se no Beco Artur Hering - Nº 50, Bairro Bela Aliança de Rio do Sul-SC, acessível pela Estrada da Madeira, a partir da BR-470 pelo trevo de Lontras-SC ou então a partir do centro de Rio do Sul.

Em Subida-SC, o acesso ao material rodante depositado no interior da Usina Salto Pilão continua restrito aos associados devidamente inscritos na portaria da Usina Salto Pilão. Já as obras de restauração da via férrea na localidade de Subida tem livre acesso. Para quem vem de Blumenau pela BR-470, deve seguir até o km 112 e a partir dali seguir até o centro da localidade de Subida. Para quem vem de Rio do Sul pela mesma rodovia, o acesso a Subida é logo após o km 113. O centro da localidade de Subida dista 700 m da BR-470, em estrada asfaltada e a partir dali é fácil encontrar o leito ferroviário. Informações também podem ser obtidas pelo telefone (47) 3521-2700 - Carlos Ramiro da Silva ou (47) 3333-1762 - Luiz Carlos Henkels.

Em Indaial-SC, continuam os preparativos para a revitalização do museu estático na estação ferroviária local, obra promovida pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo da Prefeitura local. A coordenadora do museu, Rita Pieritz, já entrou em contato com o NuRVI, após o recesso de final de ano, solicitando nossa participação neste recomeço dos trabalhos. Informações pelo telefone (47) 3394-0708.

Em Ibirama-SC, na Fundação Cultural, situada no antigo Hospital Hansahoehe, a sala Hermann Baumann, continua aberta ao público em horário comercial mostrando objetos e fotografias relativas a atuação da EFSC na região de Ibirama. Esta exposição fotográfica foi organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter com apoio do NuRVI e patrocínio do CESAP. A propósito, Ibirama dista apenas 10 km das obras de restauração da via férrea na localidade de Subida. Mais informações e agendamento de visitas podem ser obtidas pelo telefone (47) 3357-4442, com a coordenadora Wilde Bauner. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

A Regional **São Paulo** informa que talvez pouca gente tenha se dado conta, mas esta Regional da ABPF vinha há mais de um ano mantendo aberto à visitação pública o Museu Ferroviário de Paranapiacaba, em Santo André-SP, sem energia elétrica. Neste período o Museu esteve aberto de forma precária, visto que, além de não estar atendendo a contento ao público nas suas dependências internas, também não vinha sendo possível executar de maneira adequada sua manutenção, justamente pela falta da energia. Durante todo este período a ABPF Regional São Paulo manteve contato junto à Prefeitura de Santo André, através da Sub-Prefeitura de Paranapiacaba, bem como também com as concessionárias responsáveis pelo fornecimento de energia, no intuito do seu restabelecimento. Entretanto, até o presente, nada foi resolvido.

É preciso que fique claro que a ABPF não é proprietária do Museu. Nem do prédio e nem do terreno. A ABPF é uma associação sem fins lucrativos que tem a concessão para administrar e manter aberto o Museu, e para isso está apta a pagar as contas de luz, por exemplo. Mas a concessionária está exigindo que, para a religação da energia, seja instalado (comprado) um "novo" transformador, o que extrapola a condição da concessão e a nossa capacidade financeira. Não é uma obrigação da ABPF. Diante desta situação, entendemos que

não é mais viável mantermos o Museu aberto à visitação pública. Até que seja restabelecido o fornecimento de energia elétrica do Museu serão mantidos apenas os passeios do Trem Histórico Cultural - Maria Fumaça, aos finais de semana, tendo em vista que este trem percorre um trecho do antigo pátio de manobras do funicular, ao lado do Museu, e é tracionado por locomotiva à vapor, que necessita apenas de água e lenha. E o passeio precisa ser mantido também porque é a única fonte de receita para o pagamento dos funcionários e sócios colaboradores e também da manutenção em geral, ainda que prejudicada pela falta de energia elétrica.

Este será o procedimento desta Regional quanto ao Museu Ferroviário de Paranapiacaba, em Santo André, ressaltando-se que esta é uma entidade não governamental que atualmente conta apenas com o apoio de parcerias e do trabalho dos seus sócios voluntários, que, no caso específico do Museu Ferroviário de Paranapiacaba, tem como objetivo manter viva a história da primeira ferrovia do Estado de São Paulo, a The São Paulo Railway Co. - Estrada de Ferro Santos à Jundiaí, responsável, no passado, pelo nascimento da hoje histórica Vila Ferroviária do Alto da Serra, Paranapiacaba. (extraído de www.abpfsp.com.br).