

Editorial

Nesta edição trazemos a primeira parte de um interessante artigo escrito pelo associado Eduardo de Lanna Malta sobre a linha da NOB no centro de Campo Grande-MS. Lembramos que toda colaboração ao boletim é bem vinda e deve ser encaminhada ao e-mail paz.lourenco@gmail.com.

Redação do ABPF Boletim

Notícias das Regionais

A Regional **Sul de Minas** informa que os trabalhos de restauração da locomotiva 1424 foram concluídos. Neste mês de março a Regional buscará em piraju-SP duas locomotivas Brookville compradas recentemente em leilão. Tanto o Trem das Águas (São Lourenço-MG) quanto o Trem da Serra da Mantiqueira (Passa Quatro-MG) continuam operando normalmente. *(por Felipe Sanches – ABPF – Sul de Minas)*

A Regional **Paraná** informa a composição da nova mesa diretora da ABPF-PR, sendo diretor administrativo o associado Dieter Heinz Korn, diretor tesoureiro o associado Raul Carneiro Neto e diretor de promoções o associado Leon Henrique Pereira. A ABPF-PR priorizou algumas tarefas que são de caráter urgentíssimos, a saber:

- Iniciar o processo de transferência da sede ABPF-PR (antiga localização Ed. Teixeira Soares) e relocação no Depósito de Locomotivas de Curitiba-PR.
- Transferência do material rodante de Antonina-PR para a sede em Curitiba-PR (Deposito de Locomotivas de Curitiba).
- O caminhão emprestado a esta Regional pela RFFSA está sendo revisado para devolução, conforme solicitado pela inventariança da RFFSA.
- A reforma da locomotiva elétrica Metropolitan Vickers terá o início assim que for efetuada a manobra no Deposito de Locomotivas de Curitiba. Contamos com o apoio da ALL – América Latina Logística para ceder uma locomotiva para a manobra.
- Início do levantamento das peças necessárias para a restauração e funcionamento do Auto de linha – AF-213, o qual será utilizado para movimentação de truques e vagões CAP (vagões de madeira) no depósito.

Contamos com o apoio dos associados e de novos integrantes neste projeto, a ABPF-PR entra nos trilhos de 2010 com força total. (extraído do Boletim de Notícia N° 1-2010)

O **NuRVI** informa que no dia 13 de fevereiro realizou os primeiros testes de linha nos 1,5 km restantes do trecho restaurado no antigo leito da EFSC no início da serra de Subida. Os outros dois quilômetros (do total de 3,5 km replantados) já haviam sido testados em dezembro de 2009, tendo propiciado a participação do trem histórico cultural do projeto ABPF/Tremtur nas comemorações da inauguração da Usina Salto Pilão, patrocinadora do projeto de restauração deste trecho. Neste mês de fevereiro a empreiteira encarregada da reconstrução terminou os trabalhos na via permanente, faltando a construção de dois desvios necessários para a operacionalização da composição. Inicia-se agora a construção de mais 2 km de via na área de captação de água da Usina, local também cortado pelo antigo leito ferroviário, e portanto, suscetível ao contrato de contrapartida proposto pelo CESAP. Neste

Ano VII n° 84 – Fevereiro de 2010

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

trecho situado a 12 km de distância do atual trecho restaurado, já foi implantada uma ponte ferroviária sobre o canal de captação de água que corta o leito transversalmente. Esta ponte foi construída pela Hergen Paper Machinery, empresa do nosso associado Germano Purnhagen.



Locomotiva 232 e composição em testes de linha no túnel Subida, após 38 anos e 11 meses sem passar trem por este local. Foto: Charles Thurow em fevereiro de 2010.

No trecho restaurado também encontra-se em construção um galpão para manutenção e abrigo do material rodante em substituição à atual tenda onde a composição está abrigada. Esta tenda precisa ser retirada, uma vez que foi oferecida em regime de aluguel pelo CESAP. No entanto, o atual galpão em construção também é provisório. Aguarda-se a disponibilidade

Ano VII n° 84 – Fevereiro de 2010

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

de área para esta finalidade nas imediações do “final de linha” nas proximidades do centro do núcleo de Subida, onde está projetada também uma nova estação e a recepção ao visitante .



Composição histórica do projeto ABPF/Tremtur em testes de linha sob a passagem superior em arco de Subida, construção iniciada em 1924 e concluída em 1925.

Foto: Charles Thurow em fevereiro de 2010.

Os testes de linha realizados dia 13 foram de pleno êxito, momentos emocionantes para a equipe, pois neste trecho situam-se importantes obras históricas, como o túnel de 80 m, o viaduto/ponte de dois arcos e a passagem superior em arco, todas obras iniciadas em 1924 e finalizadas em 1925. Além da passagem por estes monumentos, após 38 anos e 11 meses da passagem do último trem comercial pelo local, foi a primeira vez também que uma locomotiva voltou a se abastecer na caixa d'água localizada neste trecho, outrora utilizada pelos trens descendentes (Rio do Sul – Blumenau). A equipe também testou o desempenho da locomotiva 232, que teve retificada a rosca da alavanca de marcha, obtendo-se também resultado positivo.

Em Rio do Sul-SC na estação de Matador, continua a disposição dos visitantes o material rodante em restauração e o museu ferroviário estático. Para visitar o acervo durante a semana basta procurar por Ivo Bridi, na estação ferroviária e aos finais de semana por Rita Buzzi, zeladora do museu. A estação ferroviária de Matador situa-se no Beco Artur Hering –

Ano VII n° 84 – Fevereiro de 2010

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

N° 50, bairro Bela Aliança de Rio do Sul, acessível pela Estrada da Madeira, a partir do centro de Rio do Sul ou então pela cidade de Lontras-SC.



Locomotiva 232 e composição voltando a cruzar o viaduto/ ponte de dois arcos em Subida, interessante obra de 1924 com a peculiaridade de que sob um dos arcos passa o Ribeirão Subida e sob o outro arco uma estrada que demanda ao interior desta localidade.

Foto: Luiz Carlos Henkels em fevereiro de 2010.

Em Subida, município de Apiúna-SC, a via férrea restaurada da EFSC poderá ser visitada a partir do centro da localidade de Subida, acessível imediatamente após o km 112 da BR-470, para quem vem de Blumenau. Para quem vem de Rio do Sul o acesso a Subida é logo após o km 113. Informamos que a composição histórica, por questões de segurança, continua guardada no interior do pátio da Usina Salto Pilão, acessível apenas a pessoas autorizadas. Informações adicionais poderão ser obtidas pelo telefone (47) 3521-2700 – Carlos Ramiro da Silva (Tremtur) ou (47) 3333-1762 – Luiz Carlos - NuRVI.

Ano VII n° 84 – Fevereiro de 2010

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Em Indaial-SC, foram retomados os trabalhos de revitalização do museu ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, trabalho desenvolvido pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico da Prefeitura Municipal de Indaial com apoio cultural do NuRVI. Espera-se para breve a reinauguração do museu. Informações adicionais poderão ser obtidas pela Coordenadora do museu, Rita Pieritz pelo telefone (47)3394-0708.

Em Ibirama-SC na Fundação Cultural situada no antigo Hospital Hansahoehe, na sala Hermann Baumann, continua aberta ao público em horário comercial, de segunda a sexta feira, a exposição fotográfica mostrando 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. Mais informações com Wilde Bauner, coordenadora do museu pelo telefone (47) 3357-4442. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

A Regional **Campinas** informa que a VFCJ terá sua segunda locomotiva Brookville. Em um leilão realizado no dia 28 de janeiro pelo portal Superbid, novamente estavam à venda as três locomotivas Brookville pertencentes a CBA, localizadas em Piraju-SP. Desta vez as três estavam em lotes individuais e não em um único lote como nos leilões anteriores.



*Interior do carro Budd CA-560 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazetta Filho em fevereiro de 2010.*

Os associados Hélio Gazetta Filho e Antonio Edson Laurindo acharam que uma outra locomotiva Brookville, agora de um modelo mais novo seria interessante para a VFCJ. Como neste período do ano as finanças da Regional são mais apertadas, os associados decidiram

Ano VII n° 84 – Fevereiro de 2010

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

adquirir a locomotiva como particulares. O total pago com comissão do leiloeiro foi de R\$ 9.000,00, sendo dividido igualmente entre o Hélio e o Edson. No início de março a locomotiva será transportada de Piraju-SP para Campinas-SP. As outras duas irmãs desta Brookville foram arrematas pela ABPF Sul de Minas e serão transferidas para Cruzeiro-SP. Com isso a ABPF terá mais três locomotivas diesel pequenas para manobras, preservadas e em funcionamento. Agradecemos aos associados Hélio e Edson pela iniciativa em adquirir a Brookville.



Interior do sanitário do carro Budd CA-560 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.

Foto: Hélio Gazetta Filho em fevereiro de 2010.

Na seção de carros da Oficina de Carlos Gomes da VFCJ o carro inox CA-560 (oriundo da RFFSA – Presidente Altino em junho de 2009) está em fase de acabamento e instalação de detalhes. Os estofamentos foram instalados, as partes hidráulicas e pneumáticas estão prontas, os tecidos das sanfonas foram colocados, sanitário foi reconstruído, substituição dos truques e seus amortecedores, pois os truques que vieram com o carro estão com as rodas condenadas por frisos finos. Por fim instalamos o gerador e a polia no eixo de um rodeiro. Planejamos para o próximo mês fazer seus primeiros testes de linha após a modernização do sistema de freios e testes gerais. Resta somente a colocação das novas cortinas e das baterias e pequenos retoques para que tudo fique o mais perfeito possível!

Ano VII n° 84 – Fevereiro de 2010

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Paralelamente, continuam os trabalhos de marcenaria no carro CB-8 da Mogiana. Todo o medeirite e duratex que havia em seu interior está sendo substituído por peças almofadadas feitas em MDF, mantendo-se o estilo segundo desenhos originais da Cia. Mogiana. As laterais internas estão prontas e agora vamos fazer as cabeceiras internas de acordo com esses desenhos.



*Interior do carro Mogiana CB-8 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazeta Filho em fevereiro de 2010.*

Na seção de locomotivas, a locomotiva NOB 401 já está novamente fazendo os trens em Anhumas. Esta locomotiva recém saída de uma restauração ficou excelente em todos os aspectos e reboca com tranqüilidade trens de sete carros. No domingo, dia 28 de fevereiro, concluiu-se a colocação das braçagens na locomotiva EFA 9, após troca de alguns mancais de bronze e o enchimento de outros com metal patente. A locomotiva 9 terá as braçagens repintadas, bem como as rodas e outros detalhes. Em março ela será utilizada para rebocar o trem que sai de Jaguariúna-SP em substituição à locomotiva 215.

Agradecemos muito a participação dos associados: Antonio Edson Laurindo dos Santos, Jean Claud Ducombs, Cristiano Belarmino e seu pai Senhor Isaldo que nos ajuda em usinagem de peças, Sr. João Sigrist que nos ajuda na manutenção das locos diesel e parte de geração de luz dos carros de passageiros, Mauricio Alves (Bim Bim), Norberto e Rodrigo Tomassoni, Rafael Amalfi, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson

Nogueira Ramos, Francisco Carlos Bianchi que nos ajuda na fundição de peças, a empresa Acrílicos Marcon através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, a empresa GT Locação de Munck Ltda. que passou o dia de sábado nos auxiliando na troca de truques do carro inox CA 560, e outros que participam e ajudam na ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br (por *Hélio Gazetta Filho* – ABPF)

A Regional **São Paulo** informa que no dia três de fevereiro membros desta Regional, Carlos Alberto Rollo, diretor administrativo, e Anderson A. Conte, sócio colaborador, estiveram em reunião na Prefeitura Municipal de Santo André, com seus representantes, para buscar uma parceria entre ambas e tentar por fim ao problema da falta de energia elétrica no Museu Ferroviário, situação que já se estende por um ano, motivo que levou ao seu fechamento.

Nesta reunião, a Regional São Paulo delimitou aos representantes da Prefeitura as dificuldades que enfrenta para manter os custos operacionais e de manutenção do complexo do Museu Ferroviário de Paranapiacaba, visto ser a ABPF uma entidade não governamental que conta apenas com o apoio do quadro dos sócios voluntários e cuja receita para o custeio das atividades de manutenção provém apenas da arrecadação dos bilhetes oferecidos aos interessados na visitação deste espaço histórico.

Por fim, os representantes da Prefeitura comprometeram-se a viabilizar o apoio necessário a esta entidade, não apenas para regularizar o fornecimento da energia elétrica, mas também em atividades de manutenção, a exemplo da capina de mato na área que compreende todo o pátio externo do Museu. Aliás, atividade esta que antes já era levada a cabo por esta Prefeitura, através da Sub-Prefeitura de Paranapiacaba, como forma de apoio, mas que nos últimos tempos não era mais executada.

Diante deste contato, por hora cabe-nos agradecer aos representantes da administração municipal por esta oportunidade, na pessoa do Sr. Panini, que viabilizou esta reunião. A ABPF continua no aguardo da efetiva realização desta parceria. Ressaltamos que, enquanto não for definitivamente solucionado este problema do fornecimento da energia elétrica no Museu Ferroviário, este permanecerá fechado para a visitação pública.

Por enquanto, esta entidade está conseguindo manter os passeios de Maria-Fumaça através de doação de palets de madeira usados, que são quebrados à mão, para a queima na locomotiva. Se fosse necessária a aquisição de lenha que não sejam estes palets, esta teria de ser cortada no tamanho adequado para a queima na locomotiva. Mas para isso, seria preciso que o fornecimento da energia elétrica estivesse restabelecido para o uso da serra elétrica. Por enquanto a Maria-Fumaça permanece em operação aos finais de semana, para atender ao público visitante desta histórica Vila Ferroviária do Alto da Serra.

Na noite do dia oito de fevereiro, o Trem dos Imigrantes mais uma vez foi cenário de evento. Desta vez, o trem foi usado para o lançamento da nova linha de uniformes da Reebok para o São Paulo Futebol Clube. Após às 20h, a Maria-Fumaça deu entrada na plataforma da Estação da Antiga Hospedaria dos Imigrantes – Memorial do Imigrante, trazendo à bordo do trem modelos e jogadores trajados com a nova linha de uniformes do São Paulo.

Ao comando de voz do Chefe de Trem, os convidados presentes na plataforma da Estação, agora passageiros, embarcaram na composição. E após se acomodarem, foi iniciado o desfile, que ocorreu dentro dos carros de Primeira e Segunda Classes, com os modelos e jogadores desfilando pelos corredores, a passarela deste evento.

Na Estação do Memorial do Imigrante, operada pela ABPF-SP, foi montada a estrutura para o receptivo deste evento. Estiveram presentes membros da diretoria do São Paulo Futebol Clube, convidados, e a imprensa em geral. Para os sócios do São Paulo, esta foi uma noite de gala, quando puderam apreciar a nova coleção de uniformes, para o deleite destes torcedores. Agradecemos aos organizadores deste evento pela escolha do nosso cenário como locação! (extraído de www.abpfsp.com.br).

Artigo: A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Campo Grande-MS (1ª. parte)

A cidade de Campo Grande-MS, bonita capital do Mato Grosso do Sul, foi tremendamente favorecida com a modificação do traçado da NOB, quando, por razões estratégicas o Governo do Brasil decidiu desviar a linha original para, em vez de atingir a cidade de Cuiabá-MT, chegar às barrancas do Rio Paraguai, em Corumbá-MS.

O processo foi longo, uma vez que a difícil transposição do Rio Paraná, inicialmente feita em barcos, demorou muitos anos para ser normalizada com a construção da ponte em Três Lagoas. Mesmo assim após o cruzamento do rio a estrada de ferro atravessava vastidões de terras mais pobres e desabitadas, chegando enfim à região da atual Campo Grande.



Aspecto da estação de Campo Grande-MS. Foto: Eduardo Malta em 2009.

Neste ponto formou-se uma confluência de estradas de rodagem, conduzindo a produção, inclusive do norte do estado até a estação da NOB. Esta concentração comercial

não demorou muito a atrair mais habitantes, dando início ao crescimento gradual da cidade. A estação de Campo Grande embarcava diversos produtos regionais, dentre os quais vale destacar grande quantidade de charque e couros.



Vista da plataforma da estação de Campo-Grande-MS.

Foto: Eduardo Malta em 2009.

A viagem até Corumbá era feita a partir daí por regiões alagadiças que formam o Pantanal Mato-grossense e a velha estrada de bitola métrica e lastreada com terra batida sofria demais com as cheias que chegavam a bloqueá-la, impedindo o tráfego por meses a fio. Nem mesmo os aterros construídos eram suficientes para protegê-la, pois a água subia tanto que cobria tudo.

A estrada não atingiu o seu destino final, vindo a fazê-lo somente muitos anos depois, tendo a construção da linha parado em Porto Esperança, margem do Rio Paraguai, permanecendo esta localidade como ponto final. Daí em diante o percurso era feito em barco até Corumbá, aproximadamente a 80 km. Em 1952, finalmente a NOB foi concluída até o final planejado, Corumbá e Porto Ladário, trinta e oito anos após seu início.

Vale ressaltar que o objetivo político e estratégico da estrada foi atingido, servindo de opção de ligação com o sudeste do país, polarizando mais ainda o comércio em São Paulo, mesmo com a longa e poeirenta viagem até Bauru-SP e daí, já em melhores condições pela Paulista ou Sorocabana, seguindo pela SPR ou EFSJ para a Capital ou para Santos-SP. A

outra opção era uma viagem incerta pelos rios Paraguai e Paraná até o Rio da Prata, chegando a Montevideu, dependendo dos caprichos da estação da seca, seguindo em navio da costeira até os portos da região sudeste.



Outra vista da plataforma da estação de Campo Grande-MS.

Foto: Eduardo Malta em 2009.

Após esta breve introdução histórica passemos ao nosso objetivo que é a visita que fizemos às antigas instalações da NOB e ao que restou da linha original, no município de Campo Grande. A linha quando chegava próximo à cidade fazia uma curva a direita, na direção norte chegando até a estação de Campo Grande, numa grande mudança de rumo. Daí partia para Corumbá, curvando então novamente para o oeste-noroeste. Era também o ponto de partida do ramal de Ponta Porã, que ia junto com o tronco até a estação Indubrasil (aproximadamente 15 km depois) e se separava à esquerda para Ponta Porã-MS e em frente para Corumbá.

Hoje os cargueiros da ALL não passam por dentro da cidade, existindo somente um desvio, parte da linha original que chega ao antigo Posto 903, próximo ao aeroporto e que serve para o transporte de derivados de petróleo para as distribuidoras locais.



Viaduto próximo a estação de Campo Grande-MS.

Foto: Eduardo Malta em 2009.

Os trilhos foram arrancados e o pouco que sobrou foi retirado em 2009. No antigo percurso estão ainda pontilhões, passagens, a Estação de Campo Grande, as oficinas e rotunda da NOB e a linda vila ferroviária, patrimônio cultural da cidade. Situam-se ainda no caminho vários quartéis do exército, a base aérea e o aeroporto internacional.

por Eduardo de Lanna Malta

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: 13091-606. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfcps@terra.com.br.
