ABPF Boletim

Boletim Eletrônico Mensal da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Ano VIII n° 85 – Março de 2010

ABPF Editorial

Nesta edição o ABPF Boletim entra em seu oitavo ano de existência! Para comemorarmos o aniversário da mais longa publicação mensal da ABPF, o Boletim recebeu uma nova diagramação baseada em em uma sugestão do associado Geraldo Godoy, ao qual seguem nossos agradadecimentos. Toda colaboração ao Boletim é bem vinda e deve ser encaminhada para o e-mail paz.lourenco@gmail.com.

Redação do ABPF Boletim

Destaques deste mês

- Editorial de Patrick Dollinger escrito em 1977 sobre a luta incansável da ABPF, que continua a retratar fielmente nosso trabalho
- Notícias da Nacional
- Notícias das Regionais
- 2ª. parte do artigo sobre a NOB em Campo Grande
- Artigo sobre a EF Leopoldina

Há 33 anos atrás

De volta ao Brasil após uma estadia na Europa onde travei contato com várias Associações similares à nossa, posso-lhes afirmar que em todos estes contatos, descobri a existência de uma verdadeira fraternidade entre todos nós, os apaixonados das ferrovias e da preservação de material historico. Essas pessoas, na sua grande maioria são jovens como nós, cheios de entusiasmo e ciente de que o que eles fazem será útil para as gerações futuras.

Para conseguir e concretizar tudo o que eles fizeram, não foi fácil, pelo contrário, foi quase sempre uma seqüência de lutas contra a burocracia, as incompreensões, as autoridades e os interesses particulares. Mas a fé e a obstinada perseverança de cada um prevaleceu no final, pois se alguns abandonaram, a grande maioria conseguiu organizar o que hoje ninguém teria o desejo de destruir: estas linhas turísticas percorrendo os campos da Europa durante o verão com suas pitorescas locomotivas a vapor todas resplendentes de cobre bem polido. Fazem parte integrante do patrimônio turístico e histórico de cada país e atraem inúmeros turistas. Nós, aqui no Brasil, na A.B.P.F. temos como eles o mesmo desejo e entusiasmo e estamos decididos a concretizar o nosso ideal custe o que custar.

Mas ainda assim, com todo o nosso entusiasmo não podemos esquecer que nossos "Juízes" são profissionais para quem é difícil admitir que amadores como nós, possam um dia organizar e fazer funcionar, com locomotivas por nós recuperadas, uma linha férrea turística, somente com o fito de preservar o passado das ferrovias do Brasil. O que importa é comprovar de maneira indubitável que nós amadores, com a nossa única paixão desinteressada e com os nossos modestos recursos, somos capazes de entabular um diálogo construtivo e amigável com todos aqueles que queiram preservar o transporte sobre trilhos.

Patrick Dollinger

[originalmente publicado no ABPF Boletim (1ª fase) de dezembro de 1977, Ano I, Nº. 3
Esse exemplar foi-me gentilmente cedido pelo associado Ivo Arias.]

Noticiário da Nacional

Encontro Regional de Preservação e Revitalização Ferroviária

Nos dias 11 a 13 de março ocorreu o Encontro Regional de Preservação e Revitalização Ferroviária em Juíz de Fora-MG. Este evento recebeu o apoio da ABPF, sendo que o associado João Bosco Setti (consultor da ABPF Nacional) proferiu a palestra "Preservação e Revitalização Ferroviária – A Ação da ABPF" que abordou o trabalho desenvolvido pela ABPF em prol da preservação da história ferroviária brasileira.

Encontro Sobre Turismo Cultural Ferroviário

A Prefeitura Municipal de Santa Maria em conjunto com a ABPF, a ABOTTC, o MPF e o SESEF organizaram o Econtro Sobre Turismo Cultural Ferroviário nos dias 26 e 27 de março. A ABPF foi representada pelo associado Geraldo Godoy (assessor de Relações Públicas da ABPF Nacional) que apresentou a palestra "Turismo Cultural Ferroviário – A Experiência da ABPF". Este encontro reuniu 195 pessoas, entre universitários e representantes de municípios gaúchos e catarinenses que lotaram o auditório da Unifra, local do evento.

Noticiário das Regionais

Regional Campinas

Conforme noticiado no Boletim anterior, chegou no dia 11 de março a pequena locomotiva diesel Brookville, adquirida no leilão do dia 28 de janeiro pelo portal Superbid. O transporte foi feito com o caminhão Mercedes 1113 da VFCJ e o carregamento foi feito com o caminhão munck proveniente de Cruzeiro-SP, da empresa do associado e diretor Sr. Jorge Luiz Sanches, que também retirou as outras duas locomotivas Brookville adquiridas pela Regional Sul de Minas. Esta nova locomotiva foi colocada sobre quatro patolas nas oficinas de Carlos Gomes para a retirada dos dois rodeiros, que necessitam de rebitolagem, uma vez que a bitola é 0,90 m, a mesma da locomotiva O&K recém adquirida pela VFCJ. O aspecto visual da locomotiva está feio devido à sujeira de cimento, mas ela está completa em termos de peças e de instrumentos. A transmissão desta locomotiva é por corrente, idêntica a outra Brookville (fabricada em 1946) que já presta serviços a VFCJ desde 1984. Aos poucos faremos os trabalhos de rebitolagem e revisão para ela voltar a funcionar.

Na oficina de carros a restauração do carro inox CA-560 está pronta e foram realizados os testes de linha no dia 20 de março com a presença dos funcionários e associados que colaboraram na restauração deste carro. O carro funcionou perfeitamente, principalmente a parte elétrica, que depende de geração própria, os truques e os novos amortecedores. A pintura do logotipo da EFS e classificação também foram feitos à mão, pois aqui ainda não usamos adesivos, ficando idêntico ao seu irmão CA-550. Agora o carro passa pela limpeza final e no dia 10 de abril será entregue ao tráfego da VFCJ.

Acima: Carregamento da locomotiva Brookville em Piraju-SP. Foto: Jorge Sanches
Abaixo: Chegada da Brookville nas Oficinas de Carlos Gomes a bordo do caminhão da ABPF-Campinas. Foto: Hélio Gazetta Filho

Acima: Locomotiva Brookville sobre patolas aguardando rebitolagem dos eixos.
Abaixo: Associado Sr. João Sigrist verificando parte elétrica do carro Budd CA-560 durante viagem de teste. Fotos: Hélio Gazetta Filho.

Interior do carro Budd CA-560 recém restaurado nas Oficinas de Carlos Gomes. Fotos: Hélio Gazetta Filho.

Acima: Carro Budd CA-560 em viagem de testes na estação de Jaguariúna-SP.
Abaixo: Interior do carro Mogiana CB-8 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.

Felizmente este carro Budd teve mais sorte que seus irmãos, pois por pouco não foi incendiado no pátio de Presidente Altino em Osasco–SP. Apesar de seu aspecto moderno, ele já tem 59 anos, tendo sido fabricado em 1951. Temos carros de madeira da antiga NOB que foram fabricados em 1954, ou seja: ele é um pouco mais velho que alguns de madeira. Cabe ressaltar que a reforma deste carro Budd foi feita por associados aos finais de semana, excetuando-se alguns serviços de marcenaria realizados por um funcionário.

Os trabalhos de restauração no carro CB-8 da antiga Mogiana prosseguem através da reconstrução de todo o seu interior. Para tanto estamos nos guiando através de fotografias. A única diferença é que ao invés de utilizarmos madeiras nobres (que hoje estão em extinção) empregamos MDF, que após tratamento fica bem próximo do tipo de madeira utilizada. Todo o MDF e Duratex utilizados na última reforma recebida ainda na Fepasa foi removido. E agora instalamos as peças detalhadas, incluindo as almofadas. Este carro que era o patinho feio da frota, será um dos mais bonitos e detalhados. Boa parte dos serviços internos e externos já foram concluídos.

Na oficina de locomotivas, a locomotiva número 9 da antiga EFA já voltou ao tráfego após revisão geral dos mecanismos de tração (braçagens), onde foram feitos muitos serviços de ajuste e troca de alguns mancais. Ela também foi lavada externamente e recebeu nova pintura na caixa de fumaça e nas braçagens, além de polimento nos adornos. Com isso, retomamos os trabalhos de reconstrução do condutor de vapor da locomotiva 604 da antiga Paulista. Todos os materiais necessários já foram comprados e estão aos poucos sendo usinados. Paralelamente, estamos fazendo vários serviços na locomotiva 1170 da EFCB, como ajuste das braçagens, revisão de injetores, revisão na caixa do tender, cabine, assoalho do tender e reparos diversos.

O serviço de troca de dormentes na via que estavam parados por férias de vários colaboradores, volta agora no próximo mês de abril. 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 e a empresa GEATEC – Locação de Geradores ltda., que nos ajuda na manutenção das locomotivas 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, na fundição de peças, a empresa Acrílicos Marcon, através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon e a empresa GT Locação de Munck Ltda., que colaborou no descarregamento da Brookville, e aos demais voluntários que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br (*por Hélio Gazetta Filho* – ABPF)

Regional Sul de Minas

Em Cruzeiro-SP a locomotiva EFCB número 1424 realizou os últimos testes e em breve será levada para São Lourenço-MG. A Regional também recebeu as duas locomotiva Brookville adquiridas recentemente em leilão do Superbid.

Acima: Locomotivas Brookville com destino a Regional Sul de Minas.
Abaixo: Locomotiva Brookville sendo descarregada nas Oficinas de Cruzeiro-SP da Regional Sul de Minas. Fotos: Jorge Sanches.

Em Passa Quatro-MG o trem continua operando normalmente e em São Lourenço aproxima-se do fim a reforma do carro da Leopoldina, que nos propiciou grande experiência no desenho e fabrição de peças de madeira detalhadas. Os bancos estofados originais estão sendo um a um completamente restaurados. (*por Felipe Sanches* – ABPF – Sul de Minas)

Regional Paraná

Conforme previsto, teve início o processo de restauração da locomotiva elétrica Metropolitan-Vickers, cuja primeira etapa consiste na confecção das janelas, limpeza do interior e cobertura com lona. O tratamento e recuperação da chaparia terá o inicio assim que for efetuada a manobra de transferência desta locomotiva para o Depósito de Locomotivas de Curitiba-PR. Para tanto contamos com o apoio da ALL - América Latina Logística.

Acima: Dieter e Rodrigo trabalhando na confecção e instalação das janelas de acrílico para a locomotiva Metropolitan-Vickers.
Abaixo: Vista do Depósito de Locomotivas de Curitiba, sede da ABPF-PR.
Fotos: extraídas do Boletim de Notícias da ABPF-PR

Vagões CAP-RVPSC do acervo da ABPF-PR recebendo cobertura de lona e limpeza, além do levantamento do material necessário para reparos.
Fotos: extraídas do Boletim de Notícias da ABPF-PR

Iniciamos o trabalho de limpeza e organização do Depósito de Locomotivas de Curitiba, nossa futura sede. Após esta reestruturação, o espaço contará com sala de reunião, biblioteca digital para fácil acesso e acervo fotográfico digitalizado. A área de projetos ABPF-PR iniciou os estudos técnico e de viabilidade para restauração do Deposito de Locomotivas de Curitiba e por se tratar de um bem histórico tombado buscaremos incentivos pela Lei Rouanet no Ministério da Cultura.

Adquirimos um computador que servirá na catalogação e organização do acervo bibliografico e fotográfico, assim como na sua digitalização. Todo sábado temos encontro no Depósito de Locomotivas de Curitiba para trabalhos, participe! Contamos com o apoio dos associados e de novos integrantes neste projeto. Apoie este movimento, participe você também desta ação, para mais informações entre em contato pelo telefone: (41) 8414-1551 com Leon, (41) 8898-8450 com Dieter, ou (41) 9985-0039 com Raul. (extraído dos informativos da ABPF-PR).

Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI

A abertura ao tráfego provisório do trecho de 3,5 km restaurados da extinta EFSC na localidade de Subida (Apiúnas-SC) e a inauguração do museu ferroviário de Indaial-SC proporcionaram intensa atividade aos associados do NuRVI neste mês de março.

No dia 14 de março, em lembrança aos 39 anos de desativação de tráfego da extinta EFSC transcorridos em 12 de março, o projeto ABPF/Tremtur resolveu realizar um evento alusivo a data, abrindo ao tráfego provisório, com autorização local, o trecho de 3,5 km reconstruído com patrocínio da Usina Salto Pilão. O evento foi realizado tendo em vista a grande curiosidade e espectativa dos moradores locais em relação a reativação do trem, comparecendo no dia do evento cerca de 700 pessoas, transportadas em oito viagens entre as 10hs e 17hs, uma grande festa com direito a almoço especial, graças à parceria entre a Associação de Moradores de Subida e Associação Tremtur.

Composição histórico cultural da EFSC cruzando o viaduto de dois arcos na localidade de Subida em 14 de março de 2010, no momento da foto operada pelo maquinista James Ilg da ABPF-SC de Rio Negrinho. Foto: Angelina Camargo Wittmann

O caráter provisório do trecho deve-se em função de não termos ainda no local uma estação, somente uma rampa para embarque dos passageiros e a inexistência de desvios, o que faz com que a composição desça de recuo o trecho da Usina Salto Pilão até o ponto de embarque em Subida. Neste recuo a composição é monitorada por rádio transmissor, proporcionando boa segurança à operação, tanto é que as oito viagens no dia 14 de março foram coroadas de pleno êxito. Aguarda-se para breve a construção dos desvios, no entanto a construção da estação que daria mais conforto aos visitantes, certamente ainda irá demorar, pois depende da aquisição de terreno ao longo da linha e consequentemente de verbas para tal.

A despeito do sucesso do evento do dia 14, este no entanto deu muito trabalho aos associados do NuRVI nas semanas que o antecederam, principalmente em relação à limpeza da composição e regulagem de freios dos carros, no que fomos ajudados pelos associados da Regional Santa Catarina de Rio Negrinho, liderados pelos irmãos James e Marlon Ilg, aos quais profundamente agradecemos. O James e o Marlon juntamente com os associados do NuRVI, Charles Thurow, Otavio Georg Jr, Marciano Pereira e Alverino Bade, também estão

trabalhando na finalização da instalação do freio a vácuo no tender da locomotiva 232. A espectativa é a realização de mais um evento desta natureza no dia 11 de abril, desde que se consiga autorização para tal. O atual coordenador administrativo do NuRVI, Otávio Georg Jr, agradece a todos os associados que compareceram no dia do evento e ajudaram na preparação da composição, garantindo assim sua segurança e bom desempenho. Agradecemos também ao James e sua equipe da ABPF-Santa Catarina pelo auxilio na operação da composição no dia 14.

Momentos de descontração e movimentação no interior do museu ferroviário de Indaial, logo após sua reabertura, com comparecimento de grande público. Foto: Foto Rex - Indaial

Para quem quiser visitar o trecho restaurado da EFSC na localidade de Subida, túnel, viaduto, passagem superior e o leito, informamos que o acesso se dá a partir do km 112 + 500m da Rodovia BR-470, sentido para quem vem de Blumenau. Para visitantes procedentes de Rio do Sul o acesso é no km 113 - 500m. No entanto a composição histórico-cultural só poderá ser vista em dias de realização dos eventos, uma vez que, por questões de preservação ao patrimônio histórico, a mesma fica guardada em segurança, abrigada dentro do pátio da Usina Salto Pilão, sem acesso ao público. A estação de Matador, em Rio do Sul-SC, que abriga o museu estático e o material rodante em restauração, também poderá ser visitada. Aos dias de semana procurar na estação por Ivo Bridi, funcionário da Associação Tremtur. Aos finais de semana procurar por Rita Buzzi, zeladora do museu que reside nos fundos da estação na antiga casa do agente ferroviário, por si só outra obra de interesse histórico. A estação

Matador localiza-se no bairro Bela Aliança de Rio do Sul, Beco Artur Hering Nº 50. Chega-se ao bairro através da Estrada da Madeira, a partir do centro da cidade de Lontras-SP e também a partir do centro da cidade de Rio do Sul. Informações pelo telefone (47) 3521-2700 - Carlos Ramiro da Silva ou (47) 3333-1762 com Luiz Carlos.

Momento em que o Prefeito Sergio Almir dos Santos (ABPF) , a primeira dama, e o idealizador do movimento de preservação ferroviária no Vale do Itajaí, Luiz Carlos Henkels (à esquerda), procediam à reabertura do Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva na noite de 17 de março de 2010. Foto: Foto Rex – Indaial.

No dia 17 de março, a Diretoria de Desenvolvimento Econômico e Turismo do Municipio de Indaial reinaugurou o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, um dos eventos alusivos às comemorações de emancipação do município, com comparecimento de grande público. Antes da reabertura do museu houve o lançamento do livro "Estação Catarina", da escritora FátimaVenutti e homenagem aos sócios Indaialenses do NuRVI, fundadores e ativos, visto que o movimento em prol do resgate da memoria da extinta EFSC nasceu em Indaial, município que ainda na atualidade abriga a sede funcional do Núcleo. Cada sócio fundador, mesmo inativo, bem com os sócios ativos receberam um certificado alusivo, emitido em nome da Prefeitura de Indaial e Fundação Cultural de Indaial por serviços prestados “à memória do trem do Vale do Itajaí”. Na ocasião foram homenageados os sócios ativos, Amarildo Pinho, André Nascimento, Charles Thurow, Heinz Beyer, Luiz Carlos Henkels e Otávio Georg Jr. Como sócios fundadores, mas inativos, foram homenageados Adilson José dos Santos, Carlos Roberto dos Santos, Ernesto Eckardt, Germano João Boos, Norberto Lindner, Sergio Almir dos Santos (atual prefeito municipal) e

Osmar Voss, aos quais efusivamente agradecemos pelo incentivo e apoio nas várias fases vivenciadas desde 1988 quando o projeto começou a ganhar força no Vale do Itajaí. Em nome dos homenageados, agradecemos ao Sr. Prefeito Municipal, Sergio Almir dos Santos e a Diretora Executiva da Fundação Cultural de Indaial, Siegried Wamser Ribeiro, por este nobre gesto em respeito aos que se dedicam ao resgate da memória ferroviária brasileira.

O associado do NuRVI Amarildo Pinho, nosso auxiliar de foguista, recebendo seu certificado de "Incentivador Indaialense do Projeto de Preservação da Memória do Trem no Vale do Itajaí". Foto: Foto Rex - Indaial

O museu apesar de muito modesto em termos de peças ferroviárias, possui ótimo acervo fotográfico com 80 exposições, todas com amplos textos explicativos, resultante do apoio cultural do NuRVI. Lamentávelmente, no Vale do Itajaí, somente fragmentos ferroviários puderam ser resgatados, a maioria em péssimo estado de conservação, agravado pelo fato de que em 1971, meses após a desativação de tráfego, a maioria das peças úteis e interessantes para exposição em museu, foram enviadas para Curitiba, na época sede da 11ª divisão - Paraná - Santa Catarina, responsável pelo "espólio" da EFSC, misturando-se ali com as demais peças do acervo desta entidade. Assim sendo, procuramos por peças ferroviárias que possam ser expostas no museu Indaialense, podendo ficar em consignação por tempo determinado, ou então repassado ao NuRVI, que fará um termo de emprestimo com a administração do museu e a Prefeitura Municipal. Agradecemos também ao associado André Nascimento, que nos dias que antecederam à reinauguração do museu nos ajudou na tarefa de

limpeza das pesadas peças do acervo, ali expostas. O museu permanece aberto ao público de 2ª a 6ª feira em horário comercial. Estuda-se a possibilidade de abertura aos finais de semana, desde que se encontrem voluntários para o atendimento ao público. Pensa-se inclusive na possivel participação de associados do NuRVI neste trabalho. Maiores informações poderão ser obtidas com a coordenadora do museu Sra. Rita Rosângela Pieritz pelo telefone (47) 3394-0708.

Em Ibirama-SC, a Fundação Cultural, localizada no antigo Hospital Hansahoehe, mantém aberta ao público também em horário comercial de 2ª a 6ª feira, a sala Hermann Baumann com rico acervo fotográfico, mostrando a atuação da EFSC na região de Ibirama e Apíúna. Esta exposição foi organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter, com patrocínio do Consórcio Empresarial Salto Pilão e apoio cultural do NuRVI. Importante lembrar que Ibirama dista apenas 10 km da localidade de Subida, local de atuação da composição histórico cultural do projeto ABPF/Tremtur. Maiores informações, ou agendamentos para os finais de semana, poderão ser obtidas com Wilde Bauner, coordenadora da museu pelo telefone (47) 3357-4442. (*por Luiz Carlos Henkels* – ABPF-NuRVI)

Regional São Paulo

No dia cinco de abril de 2010, o Trem Cultural dos Imigrantes - Maria Fumaça completou 12 anos de operação. Inaugurado junto com a abertura do Memorial do Imigrante, no dia cinco de abril de 1998, o Trem Cultural dos Imigrantes começou a rodar desde então, sempre aos finais de semana para o público visitante, bem como em dias úteis da semana para grupos de excursões agendadas, com o intuito de resgatar a história da ferrovia e da chegada dos imigrantes no passado na então Hospedaria dos Imigrantes, que vinham naquela época oriundos de diversos países para o Brasil, principalmente para trabalhar em fazendas de plantação de café, que em grande parte se localizavam no interior do estado de São Paulo.

Para comemorar esta data, no primeiro final de semana do mês de abril, dias tr^es e quatro, além do tradicional passeio de Trem Maria Fumaça, o nosso pátio ferroviário junto ao Memorial do Imigrante foi aberto à visitação para os passageiros do Trem. Foi uma grande oportunidade para as pessoas verem de perto o acervo de Trens Antigos da Regional São Paulo da ABPF, que aguardam pelos trabalhos de recuperação. (extraído de www.abpfsp.com.br).

Atualidades Ferroviárias

NOB em Campo Grande (2ª. Parte)

Situam-se ainda no caminho vários quartéis do exército, a base aérea e o aeroporto internacional. No dia da visita, como de costume, o sol estava quentíssimo e o tempo muito bom, convidando a uma caminhada que seria longa. Munido de chapéu e água lá fui eu em direção à estação, primeira parada.

Fachada da estação de Campo Grande-MS da NOB. Foto: Eduardo de Lanna Malta.

O complexo é bem grande, bem localizado e o estado de conservação é razoável. Conta com vigilância permanente feita por seguranças da prefeitura. O pátio de manobras é bem largo, o prédio amplo e a comprida gare coberta servem de alívio ao calor para que pudesse fazer as fotografias. Ainda existem trilhos em alguns locais, mas os trabalhadores encarregados de retirá-los já avançam em direção ao pátio vindos da região dos quartéis, antes da grande curva que a linha faz após deixar a estação, pela atual Av. Noroeste, que pena. Ao lado o grande armazém de cargas, com uma pintura mais nova e aparentemente, mais bem cuidado.

Na fachada frontal do prédio da estação o indefectível relógio ainda marca as horas, como no tempo dos trens e no prédio do armazém o logo da NOB chama a atenção. Fui caminhando então até o local onde se situavam as instalações de manutenção da NOB, passando pela feirinha típica instalada ao lado, aproveitando o grande espaço existente. Logo na chegada me chama a atenção a grande caixa d'água com o bonito logo NOB pintado no corpo. Passo por algumas moradias de funcionários da ALL, já dentro da área e vou vendo o

galpão abandonado onde se lavavam os vagões e carros, ainda com as enormes vigas de madeira que suportavam os trilhos, oficinas, escritórios e todas as instalações, com muito mato em volta. Tudo num abandono de dar tristeza.

Acima: Fachada de armazém da NOB em Campo Grande-MS.
Abaixo: Caixa d'água da NOB em Campo Grande-MS.
Fotos: Eduardo de Lanna Malta

Abrigo de carros da estação de Campo Grande-MS.
Fotos: Eduardo de Lanna Malta

Rotunda de locomotivas da NOB em Campo Grande-MS.
Fotos: Eduardo de Lanna Malta

Acima: Interior da rotunda de locomotivas da NOB em Campo Grande-MS.
Abaixo: Trecho da linha erradicada localizada em Campo Grande-MS.
Fotos: Eduardo de Lanna Malta

Acima: Terminal de combustíveis em Campo Grande-MS.
Abaixo: Posto 903 da NOB em Campo Grande-MS.
Fotos: Eduardo de Lanna Malta

Antiga vila de funcionários da NOB em Campo Grande-MS.
Foto: Eduardo de Lanna Malta

Mais ao longe avisto a área da rotunda, cercada pelo mato alto. O virador de locomotivas ainda se encontra no local, mas já sem trilhos. Dentro da rotunda a situação de abandono e desolação é enorme e o local é muito solitário e silencioso, como se no seu protesto mudo demonstra-se toda a revolta pela glória perdida no passado.

Continuo circulando e fotografando os detalhes e retorno ao ponto de entrada, buscando uma saída para que pudesse continuar seguindo a linha, em direção ao Posto 903, onde ela ainda está ativa. São vários quilômetros de caminhada e passo pela turma que, vorazmente, arranca os trilhos, dormentes e acessórios juntando tudo em caminhões para o provável sucateamento. Sigo pela avenida e passo em frente à área dos quartéis, onde outrora havia uma parada do trem, da qual não há mais sinais.

O restante do trecho, até a região do aeroporto já é apenas uma estradinha de chão, seguindo paralelamente a avenida. Ao longe já avisto alguns vagões-tanque, sinal que estamos chegando ao pátio. Quando chego já vou tirando mais algumas fotos, mas tenho que sair logo dali, pois além do segurança, gentilmente, me convidar a fazê-lo a grande quantidade de marimbondos existentes no local já começa a esvoaçar em torno e com eles não tem diálogo que resolva. Acabo por convencer o vigia, que no final se mostrou bastante educado quando me identifiquei como amante das ferrovias e pude bater algumas fotos do Posto 903, de madeira e em médio estado de conservação, sobrevivendo graças justamente à segurança do local.

Agradeço bastante a gentileza do vigia e retorno ao hotel, exausto, encalorado, mas satisfeitíssimo com o resultado do trabalho, que agora posso compartilhar com todos os nossos Associados. Ouvi dizer que o pátio e a área da vila ferroviária estariam preservados por iniciativa do patrimônio histórico, mas não pude averiguar a informação.

O lado triste da questão é que a linha antiga serviria muito bem a um VLT que teria a função de efetuar o transporte de passageiros por quase toda a área mais importante da cidade, inclusive servindo ao aeroporto, sonho de várias prefeituras do país, inclusive a de São Paulo. Enquanto os trilhos ainda estão no lugar fica mais fácil, depois vêm as invasões, brigas judiciais, desapropriações caríssimas e obras de montante tal que tornam muito cara a reativação de uma área que hoje estaria disponível sem custos exorbitantes. Grandes cidades pelo mundo afora aproveitaram a oportunidade e recentemente pude ver uma destas iniciativas no Puerto Madero em Buenos Aires, que por sinal ficou uma beleza. Prometo bater algumas fotos quando lá voltar e escrever um texto para o nosso Boletim Informativo.

Eduardo de Lanna Malta

História Ferroviária

Problemas de uma Estrada de Ferro - Estrada de Ferro Leopoldina

As estradas de ferro construídas no Brasil, face ao pouco capital disponível, procuravam ter seu traçado junto aos interessados na construção, que doavam as terras para ter em troca a valorização de sua propriedade. Outrossim o governo dava incentivos por quilômetro construído. Desta forma as ferrovias se estendiam por locais onde não compensava a construção, só alongando, muitas vezes levando a terrenos de difícil acesso. Para vencer estes obstáculos foram construídas linhas com diversas rampas pesadas além de raios de curvas muito fechados. Estes fatores prejudicavam as composições que transitavam nestas vias. Obrigando o uso de locomotivas pequenas que conseguissem se inserir nestas curvas e rebocando pequenas composições, isto é pouca tonelagem, e viaturas pequenas. Assim também é a história da Leopoldina.

Logo após a chegada da estrada de Ferro D. Pedro II a Porto Novo do Cunha e tendo a Cia. demonstrado o desejo de não prosseguir além deste ponto, já que já havia seguido a partir de Entre Rios (hoje Três Rios-RJ) acompanhando o rio Paraibuna, com destino ao rio S. Francisco, fazendeiros da região e cidades acima desta decidiram criar uma Cia. para construir uma linha acima deste ponto abandonado pela empresa estatal. Assim capitaneado pelo Sr. Mello Barreto, foi fundada a Estrada de Ferro Leopoldina. Sendo dado este nome porque o primeiro objetivo era chegar a esta cidade, que já demonstrava um bom desenvolvimento naquela época, graças ao café naquela região. Com o esgotamento das terras e a conseqüente queda da produção aconteceu o mesmo, como em outras tentativas de construção de ferrovias, ela teve o mesmo destino, isto é, insolvência. Um grupo inglês adquiriu o ativo e passivo e trocou a razão social para The Leopoldina Railway Co. Ltd.. Com esta nova denominação e com capital externo a companhia prosperou e adquiriu diversas pequenas ferrovias que haviam sido construídas a partir de estações onde conectavam com suas linhas, além de prosseguir a construir o prolongamento da suas próprias.

Ao avançar pelos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo, os terrenos com topografia bastante acidentada geraram muitos problemas de raios de curva e rampas. Assim sendo, os veículos rebocáveis e as locomotivas tinham seu tamanho bastante reduzido. A maior quantidade de locomotivas que trafegavam pelas linhas mais longas eram as famosas Mogul ou as Consolidation, para os trens mistos (passageiros e cargas) ou de cargas e as Pacific e Ten-Wheeler para os trens expressos de passageiros. Para os pequenos ramais e sub-ramais, os locomotivas mais usadas eram as do tipo American.

Em todas as linhas haviam restrições de peso devido a rampas muitas vezes acima de 3%. Na linha de Nova Friburgo-RJ para Portela-RJ, na margem direita do Rio Paraíba do Sul, as curvas eram tão fechadas que as próprias Mogul tinham dificuldade de inserir-se. Tentando minimizar esta deficiência a empresa adquiriu as locomotivas que ganharam o nome carinhoso de "garrinhas", pois eram do tipo Garrat (2-4-0+0-4-2).

Na linha do centro para vencer serras difíceis como Bicas e São Geraldo, a linha tinha rampas acentuadas. Na linha do litoral, que ligava o Rio de Janeiro a Campos-RJ e Vitória-ES, o terreno é mais plano. Porém de Cachoeiro do Itapemirim-ES para Vitória-ES, tanto na ida como na volta, fortes rampas deveriam ser vencidas. Da mesma forma para aumentar a tração na serra a Leopoldina adquiriu locomotivas Garrat, grandes, as famosas "Garronas" (4-6-2+2-6-4). Com a entrada em tráfego destas locomotivas a tração melhorou, porém aumentou o consumo de combustível.

Os vagões para carga tinham o limite de 30 toneladas de carga e um número reduzido de vagões compunham um trem de carga, pois as locomotivas pequenas não tinham capacidade de tração. Os vagões especiais para transporte de leite e os de pequenos animais e aves vivos especialmente construídos para serem inseridos nos trens expressos tinham a carga máxima de 15 toneladas.

Já os carros de passageiros para trens expressos tinham seu tamanho reduzido devido às curvas fechadas e o peso reduzido para poderem ser rebocados em serras. Nas serras de Friburgo e de Petrópolis, além das restrições já citadas, os carros vagões eram tracionados por locomotivas especiais (Fell em Friburgo e cremalheira em Petrópolis). Os carros de passageiros de trens mistos tinham uma divisão no centro e de um lado os bancos eram de palhinha (1ª classe) e a outra parte os bancos eram de ripas (2ª classe). Tanto os carros de passageiros como os vagões tinham em média 13 ou 14 toneladas de peso. Mas havia alguns vagões de carga madeira com tara menor, por volta de oito toneladas.

Como grande parte da malha da Leopoldina surgiu de outras ferrovias vicinais, fruto de pequenas empresas que não conseguiram se manter, elas foram encampadas pela Leopoldina, formando então um grande emaranhado. Algumas linhas como o ramal de Juiz de Fora que só vinham até Rio Novo, teve que ser ligado a Furtado de Campos, interligando-se à linha do centro. O ramal de Sumidouro foi prolongado até Nova Friburgo, ligando-se à linha do centro. Muitos ramais interligavam linhas sem expressão e eram servidos por trens mistos, praticamente compostos de um vagão bagagem e um carro passageiros misto, tracionados por uma locomotiva American ou Mogul. Outro pequeno ramal, como o do Pomba, Mirai, Mar de Espanha, etc.. eram tracionados por pequenas locomotivas e composição mínima, pois a concessão obrigava a manter estes trens.

Quando iniciou a segunda guerra mundial em 1939, as ferrovias brasileiras que dependiam da importação de todos os materiais ferroviários (não existia indústria ferroviária,

apenas manutenção e pequenos reparos) ficaram em péssima situação tendo que apelar para a restauração dos materiais rodante que possuíam, para poderem continuar a prestar os serviços de carga e passageiros. Foi aí que surgiu uma nova face dos operários das ferrovias. Usando as poucas ferramentas existentes, torno, retifica, plainas, forjas, fundição conseguiam fabricar peças até então importadas, fundindo, usinando, tão boas quanto as importadas. Até fabricaram locomotivas a partir de peças sobressalentes que possuíam no almoxarifado. Uma destas locomotivas fabricada em Porto Novo, ainda trabalha no Sesc de Grussaí-RJ. Graças ao esforço e capacidade do operário brasileiro, sem cursos, que não existiam naquela época, pôde o Brasil passar pelos anos da guerra ainda tendo um transporte seguro: as estradas de ferro. Até a convocação dos brasileiros para servirem na FEB, foi divulgado o edital de convocação nas estações e trens especiais passaram em dia previamente divulgado recolhendo os reservistas. Triste lembrança deste dia de choro e lágrimas.

Com o final da guerra, a ferrovia estava em péssimas condições pelos motivos acima descritos. Também aproximava-se o fim de grande parte da concessão federal e estadual, a Cia. não tinha interesse nem em investir e nem na prorrogação da concessão. Mas ainda haviam algumas concessões de linhas que ainda demoravam um pouco a vencer, porque foram feitas em épocas e prazos diferentes. Isto levou o governo a indenizar e encampar a ferrovia, trazendo-a para a administração do DNEF. Mais uma vez foi mudada a razão social para Estrada de Ferro Leopoldina. Para se ter idéia, meu pai passou a receber um salário cinco vezes maior porque foi dada a isonomia salarial, equiparando-se com os funcionários da Central. A partir daí, apesar de algumas importações de locomotivas, a Leopoldina passou a ser um cabide de empregos, admitindo funcionários sem condições de ocupar o cargo para o qual foi indicado. Foi o principio do fim. Com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A a Leopoldina passou a ser administrada por esta nova empresa. Hoje depois de erradicar quase todas as linhas e as poucas que restaram estarem abandonadas, a Leopoldina voltou onde começou, só funciona o trecho de Cataguazes a Barão de Angra (Três Rios-RJ) transportando minério de alumínio (Bauxita). Note que o trecho entre Três Rios e Porto Novo era da antiga Central. Funciona também o trecho de Rio de Janeiro a Vitória. As grandes oficinas que a empresa possuía ou foram vendidas a terceiros ou estão em péssimo estado de conservação. Nicterói, Cachoeiras de Macacu, Imbetiba (Macaé-RJ), Bicas, Porto Novo e Praia Formosa (Rio de Janeiro). Os prédios das estações, alguns foram invadidos, outros viraram igrejas, e muitos estão em ruínas, até a sede da Compania a estação Barão de Mauá, lindo prédio construído em 1926 na cidade do Rio de Janeiro, virou salão de baile de forró e funk. Hoje há um projeto para ser instalado ali o museu ferroviário nacional. Talvez este prédio volte a ser conservado e ganhe um fim digno.

José Luiz Valle Fróes

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 nº. 1501 – Parque Anhumas – Campinas – SP Cep: 13091-606. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfcps@terra.com.br.