



# Boletim

Boletim  
Eletrônico  
Mensal da  
Associação  
Brasileira  
de Preservação  
Ferroviária

Ano VIII nº 86 – Abril de 2010

## Editorial

Esta edição do ABPF Boletim traz um interessante artigo sobre a bela passagem superior da EF Santa Catarina. 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

- Notícias das Regionais
- Artigo: A Passagem Superior de Subida

## Noticiário das Regionais

### Regional Campinas

Com a ajuda de nosso bom Deus, parece que nossas ferrovias já estão dando um sinal de melhora, apesar dos três primeiros meses do ano serem mais difíceis, ao menos na VFCJ. Recomeçou a vinda de algumas excursões e também aumentou o movimento de visitantes aos finais de semana. Coincidentemente, diminuíram em muito as chuvas também.

Na oficina de locomotivas, prosseguem os serviços de recuperação e confecção do novo condutor de vapor da locomotiva CPEF 604, que rompeu-se dentro da caldeira, devido ao desgaste natural. Aproveitando a estada da locomotiva nas oficinas, outros serviços também serão feitos: uma nova chaminé e substituição de partes da caixa de fumaça. Esperamos para o final de maio estar com o condutor da locomotiva 604 pronta. Paralelamente, fizemos vários serviços de manutenção nas locomotivas 215, 505 e 401, que estão em tráfego no momento. A locomotiva 1170, que é usada somente em caso de emergência, teve o fundo de seu tender substituído.

Na oficina de carros foi entregue ao tráfego no dia 10 de abril o carro CA-560, antigo SI 4209. Na tarde deste dia, o carro foi colocado na composição de Jaguariúna com a locomotiva EFA 9 e os carros CR-31 e CA-550, ficando uma composição com dois carros inox e um carro restaurante. A viagem transcorreu normalmente e contou com a participação de vários associados, alguns colaboradores e visitantes. O CA-550 passou por uma limpeza geral para ficar novo como seu irmão CA-560. Além de matéria no jornal Correio Popular de Campinas, a EPTV Globo também fez uma matéria especial sobre a inauguração do carro, que foi muito apreciado pelo público.

No dia 11 de abril prosseguimos com os trabalhos de mecânica pesada do carro CB-8 da Mogiana, retirando um dos truques para fazer a adaptação definitiva, lavagem pintura e revisão. No dia 30 de abril foram concluídos os serviços de adaptação, estando os dois truques já no lugar, pintados e com as adaptações necessárias ao sistema de freio como, por exemplo,

# ABPF Boletim

Ano VIII nº 86 – Abril de 2010



*Acima: Carros CA-560(recém reformado) e CA-550 em trem da VFCJ em 10/04/2010.*

*Foto: Vanderlei Zago.*

*Abaixo: Carro Mogiana CB-8 recebendo os truques nas oficinas de Carlos Gomes.*

*Foto: Hélio Gazetta Filho.*



o ajustador automático. As caixas de bateria e regulador de voltagem também foram instaladas e agora faremos a fiação.

No dia 24 de abril houve um trem especial logo em seguida ao trem das dez horas e no total, somando os três trens em tráfego, foram usados 18 carros: o trem especial com seis carros, o de Jaguariúna com três carros e o de Anhumas com nove carros. Para tanto, além de utilizarmos o carro CA-560, desmobilizamos o CA-35 e CA-38. Sendo que o CA-38 tinha uma avaria em um truque mas que foi reparada com um novo pedestal para um dos rodeiros. E o CA-35 que estava com problemas nas divisórias internas entre o sanitário e lavabo, foi também reparado. Com isso ambos receberam uma limpeza geral interna e externa, reparação de estofamentos, troca do tecido das sanfonas, lubrificação de truques e engates, bem como outros pequenos reparos.

Na via permanente, aplicamos a capina química ao longo dos 24 kms de via, serviço este que é mecanizado utilizando equipamento desenvolvido pelo Sr. José Marcon (*in memoriam*) rebocado pela locomotiva número 5 ex. SSB – Piracicaba. A água para abastecer o tanque da capina química vem do tender da locomotiva. O mato havia crescido um pouco após as fortes e intensas chuvas do final de 2009 e início de 2010. A troca de dormentes prossegue lentamente, mas retomar-se-á o ritmo normal em breve.

Agradecemos muito a participação dos associados: Antonio Edson Laurindo dos Santos, Jean Claud Ducombs, Cristiano Belarmino e seu pai Sr. Isaldo Belarmino, 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 serviços no patio, e outros que participam e ajudam na ferrovia. Mais informações pelo e-mail [abpfcps@terra.com.br](mailto:abpfcps@terra.com.br) (*por Hélio Gazetta Filho – ABPF*)

## **Regional Sul de Minas**

Em São Lourenço-MG estamos concluindo a reforma do carro de primeira classe da EF Leopoldina. Em Passa Quatro-MG iniciamos a construção de um muro de arrimo no km 29 da Serra. Esta obra será realizada por uma empreiteira especializada na área. Neste local durante a época de chuva, a água do rio próximo desgasta bastante o aterro da linha. Em Cruzeiro-SP, finalmente concluimos a restauração da locomotiva EFCB1424, que já foi transferida para São Lourenço-MG. (*por Felipe Sanches – ABPF – Sul de Minas*)

## **Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI**

As atividades do NuRVI neste mês de abril foram rotineiras, dentro das prioridades básicas que exige a operação de uma ferrovia, agravadas pelo fato de estarmos em período experimental com adequação da linha em fase de consolidação, exigindo observação constante da infra e superestrutura da via. Por outro lado, a locomotiva apesar de já estar em

uso desde 2006, somente agora verdadeiramente está sendo posta à prova, exigindo também constantes ajustes, melhorias e adequações para as exigências do trecho, objetivando obter dela o melhor desempenho possível. Assim, após cada evento, a equipe técnica se dedica à correção de peças que porventura tenham dado problema, além de efetuar a limpeza da locomotiva e prepará-la para a próxima atividade. Por sua vez os carros passageiros, após a adequação do sistema de freio manual estão tendo muito bom desempenho.

Em Subida, município de Apiúna-SC, o próximo evento aberto ao público com tráfego da composição ao longo dos 3,5 km de linha restaurados será excepcionalmente no dia 16 de maio, o primeiro domingo após o dia das mães. Neste dia haverá novamente o tradicional almoço para os visitantes realizado pela Associação de Moradores do Bairro Subida, bem como o café colonial a partir das 15hs, uma verdadeira "festa do trem", que movimentou no dia 11 de abril em torno de 1.000 pessoas ao longo do dia, muitas das quais ficaram apenas a observar a movimentação da composição. Para os visitantes que desejarem conhecer o trecho da ferrovia restaurado, informamos que o acesso a Subida se dá pela BR-470 - km 112 + 500 m para quem vem de Blumenau-SC e km 113 – 500 m para quem vem de Rio do Sul-SC. O centro de Subida, local do início dos passeios, dista 700 m a partir da entrada na BR 470. Só é possível conhecer e fotografar a composição no dia dos eventos. Nos dias restantes, por questões de segurança ela permanece estacionada ao abrigo dentro dos limites da Usina Salto Pilão.

Em Matador, a intenção agora é dar prioridade à continuidade da restauração do carro P 02, que teve retirados os truques e os rodeiros para restauração e adequação ao estrado, uma vez que estes truques não são originais deste carro. No mês de abril também foi efetuada a pré pintura do estrado. Aguarda-se também o fornecimento de madeira para que seja possível o início da restauração da sua caixa. O carro administrativo A 07 continua com a restauração parada devido à falta de tempo dos associados, que necessitam agora se dedicar pelo menos momentaneamente com mais afinco à operação do trem em Subida. O museu estático e fotográfico na estação de Matador continua aberto ao público, bem como também o acervo de material rodante do NuRVI, ali depositado para restauração. A estação de Matador se localiza 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-SC e a partir do centro de Rio do Sul. Em 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 mora na casa do agente ferroviário nos fundos da estação ferroviária. Mais informações sobre as atividades do projeto ABPF/Tremtur poderão ser obtidas pelos telefones (47) 3521-2700 - Carlos Ramiro da Silva e (47) 3333-1762 - Luiz Carlos.

Em Indaial-SC, o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, está aberto ao público de 2ª a 6ª feira, em horário comercial. Por solicitação do próprio prefeito Sergio Almir dos Santos (ABPF), o museu abre agora também aos sábados das 8h até 12h e excepcionalmente no segundo sábado do mês também das 13h30 até 17h, seguindo a tendência do comércio local, que também atende neste horário neste dia. O museu possui ampla exposição de fotos históricas, algumas peças ferroviárias coletadas pelo NuRVI e outras adquiridas pelo próprio museu, além de vestimentas e documentos de ferroviários Indaialenses doadas pelos seus familiares. A revitalização deste museu ferroviário deu-se por iniciativa da Diretoria de Desenvolvimento Econômico e Turismo da Prefeitura Municipal e

conta com apoio cultural do NuRVI. Informações poderão ser obtidas pelo telefone (47) 3394-0708 com a coordenadora do museu Rita Rosângela Pieritz.

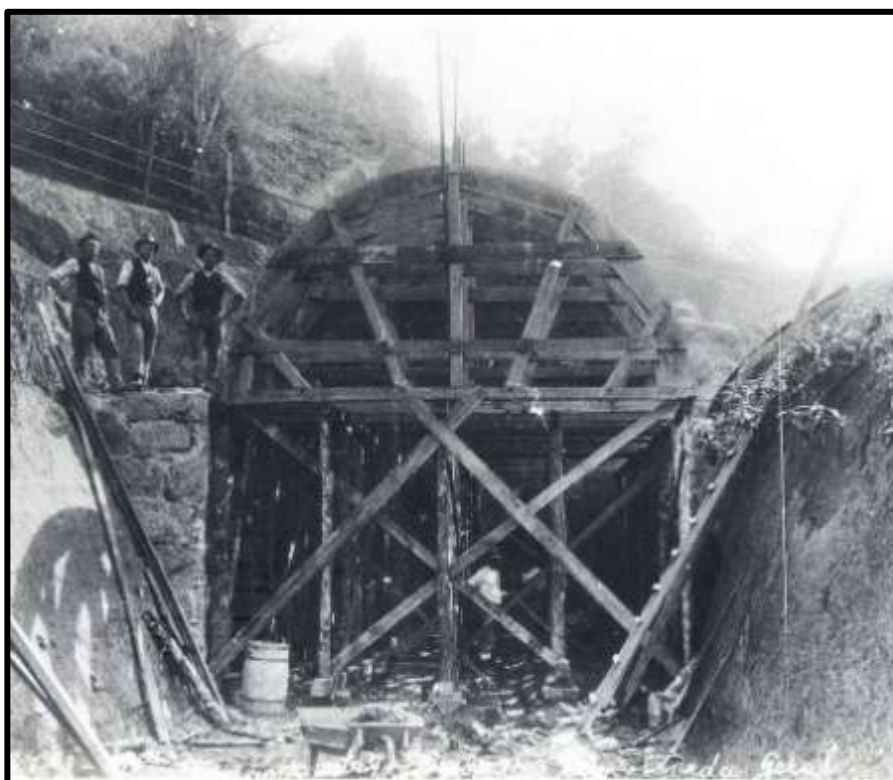
Em Ibirama, a Fundação Cultural situada no antigo Hospital Hansahoehe, mantém aberta para visitação a "Sala Hermann Baumann", que mostra rico acervo fotográfico referente à atuação da EFSC na região de Ibirama e Subida. Esta exposição foi organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter, com patrocínio do Consórcio Empresarial Salto Pilão (CESAP) e apoio cultural do NuRVI. A exposição permanece aberta ao público de 2ª a 6ª feira em horário comercial. Para visitas aos sábados e domingos somente mediante agendamento. Informações poderão ser obtidas com a coordenadora do museu, Wilde Bauner, pelo telefone (47) 3357 - 4442. Importante lembrar que Ibirama dista apenas 10 km da localidade de Subida, local de atuação do trem histórico cultural do projeto ABPF / Tremtur.



## A Passagem Superior de Subida

A passagem superior de Subida fez parte do lote de obras de arte concebidas para levar o prolongamento da EFSC ao Alto Vale do Itajaí, prolongamento cuja construção iniciou-se em 1923 e finalizou apenas em 1937, quando foi inaugurado o último trecho do prolongamento entre Rio do Sul e Barra do Trombudo. Sua construção iniciou-se no ano de 1924 sendo finalizada a obra em 1925 tendo como construtor o empreiteiro Carl Louis Wilhellm Hager e sua equipe, que além desta obra participaram de inúmeras outras ao longo do trecho, onde se sobressaem as pontes e bueiros em forma de arco com pedra granítica. Para se deslocar ao longo dos precários caminhos da serra, para levar seus equipamentos de construção, Carl Hager se valia de um pequeno trator, que puxava uma carreta com rodas raiadas e aros metálicos. O trator por sua vez, no lugar de pneus, utilizava rodas de aço com garras para proporcionar tração adequada, modernidade absoluta na época na região do Vale do Itajaí.

Por longos anos a passagem superior Subida suportou o tráfego rodoviário entre o Alto Vale e o Médio Vale do Itajaí, passando por ali também o tráfego proveniente de Porto Alegre em direção a São Paulo. Na época sem a BR-116 e BR-101 era o caminho mais cômodo, evitando-se os lamacentos caminhos do planalto e os pantanosos caminhos de beira mar. Iniciava-se a jornada em Porto Alegre e se passava por Lages, Rio do Sul, Blumenau, Pomerode, Jaraguá do Sul, Joinville, Curitiba e finalmente São Paulo, uma empreitada lenta e perigosa, onde a melhor opção certamente eram os trens da E.F. SP-RG que cortava o Vale do Rio do Peixe. A opção rodoviária pelo Vale do Itajaí prevaleceu até o início da década de 50, quando, após a segunda guerra mundial, as rodovias receberam grandes melhorias e investimentos. No próprio Vale do Itajaí, a partir de 1943, a ligação rodoviária entre o Alto e Médio Vale também foi substancialmente melhorada, porém, somente a partir de 1965, gradativamente, a passagem superior de Subida, foi restringida apenas à utilização do insípido tráfego regional, mediante a construção de uma variante da SC-23, convertida em BR-470 a partir de 1969, pelo lado esquerdo do Rio Itajaí, a partir da confluência com o Rio Itajaí do Norte.



*Início da construção da Passagem Superior Subida em agosto de 1924. O empreiteiro Carl Hager é o primeiro a esquerda da foto. A estrutura de madeira é que daria sustentação e a forma arredondada da estrutura de pedra em arco. Foto: Autor desconhecido. Original e reprodução de Foto Hugo - Blumenau-SC*



*Situação da passagem superior Subida em novembro de 1924, momento em que a obra estava entrando em sua fase terminal, concluída em 1925. Foto: Autor desconhecido. Reprodução do fotógrafo Mário Holetz (in memorian).*



*A "redescoberta" da passagem superior Subida em 26 de setembro de 1992, vendo -se a parte inferior por onde passava a estrada de ferro completamente tomada pela vegetação. Sua parte superior na época continuava em uso pelos moradores da região, mas era imperceptível para o viajante de outras regiões. Na foto a partir da esquerda Luiz Carlos Henkels, Ervino dos Santos - morador das imediações da obra e que indicou sua existência, e Adilson José dos Santos - que descobriu e limpou a inscrição "1925" no alto da estrutura, na foto, observando com satisfação o trabalho realizado.*

*Foto: Charles Thurow.*

A partir de 1971, com a desativação do tráfego ferroviário, caiu definitivamente no esquecimento, sendo aos poucos tomada pela vegetação. Continuava conhecida apenas pelos moradores da região de Subida. Os poucos viajantes rodoviários que na época ainda se utilizavam da "serra velha" nem se davam conta da sua existência, visto que a vegetação escondia os trilhos e o próprio leito da ferrovia. Em 26 de setembro de 1992, no início das atividades do resgate histórico da EFSC, ainda sem o NuRVI constituído, mas devidamente associado a ABPF, acompanhado dos associados Charles Thurow e Adilson José dos Santos, decidimos conhecer e verificar as condições do túnel e ponte de pedra em arco na localidade de Subida, obras de arte de cuja existência sabíamos. Mesmo assim decidimos contatar um morador das proximidades, Ervino dos Santos, para nos acompanhar, facilitando assim o acesso a estas obras. Foi o Ervino, que ao encerrar das atividades nos chamou a atenção para a passagem superior, referindo-se a ela como um "outro túnel". E foi bem modesto...Foram mais ou menos estas suas palavras: "tem um túnel menorzinho mais adiante...não sei se vai interessar"! Evidente que nos deslocamos ao local, quando então descobrimos que se tratava de uma passagem superior. Foi o associado Adilson que encontrou a inscrição "1925" na parte externa da abóbada, que no mesmo instante foi devidamente limpa, encoberta que estava quase que totalmente pelo capim. A partir desta descoberta, fomos motivados a resgatar a

# ABPF Boletim

Ano VIII nº 86 – Abril de 2010

história desta obra, um longo caminho através do arquivo histórico de Blumenau e uma providencial ajuda de parentes distantes de Carl Hager, que o identificaram a partir de uma reprodução de foto executada pelo Foto Hugo de Blumenau.



*A satisfação de ver novamente a obra servindo ao uso do trem histórico cultural do projeto ABPF/Tremtur no ano em que completou 86 anos de existência. A foto retrata o momento em que eram realizados testes de linha com a composição, vindo-se a partir da esquerda sobre a plataforma do carro os associados do NuRVI, Amarildo Pinho (à esquerda), Arnaldo Lehmann (ao centro) e um vigilante da Usina Salto Pilão. Foto de Luiz Carlos Henkels em 27/02/2010.*

Agora em 2010, passados quase dezoito anos desta empreitada preservacionista, enche-nos de satisfação vermos novamente trilhos sob a passagem superior Subida e a passagem de uma composição ferroviária por ali, que apesar de modesta, é muito significativa para nossa história regional, pois facilita repassar para as futuras gerações a compreensão do passado dos nossos transportes, na época, tênues caminhos de ligação de um país ainda em formação...

Luiz Carlos Henkels

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.