ABPF Boletim

Boletim Eletrônico Mensal da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Ano VIII n° 90 – Agosto de 2010

Editorial

Nesta nonagésima edição do ABPF Boletim reportamos a fundação do núcleo de Rio Claro-SP. Adicionalmente, trazemos dois artigos muito interessantes além do terceiro lote de fotografias sobre a recente reforma do trem húngaro em Teresina-PI obtidas pelo associado Eduardo de Lanna Malta. Lembramos que o site da ABPF Nacional (www.abpf.com.br) conta com Calendário de Eventos e uma seção de Últimas Notícias atualizados regularmente. 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

- Noticiário da Nacional
- Noticiário das Regionais

Artigos
- A médica e o trem
- A velha locomotiva
- Reforma do trem húngaro (3ª. parte)

Noticiário da Nacional

Núcleo Regional da ABPF em Rio Claro-SP

O Núcleo de Rio Claro-SP é, oficialmente, desde o dia 22/07/2010 parte da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). O pedido foi encaminhado à Diretoria Nacional da ABPF no dia 23/07, sendo aprovado por unanimidade. O núcleo de Rio Claro, cumprirá seu papel na preservação do complexo ferroviário da extinta FEPASA localizada no município de Rio Claro. Desde 2009 a Secretaria Municipal de Turismo vem realizando vários trabalhos nas áreas de preservação, ferreomodelismo e restauração do prédio da Antiga Estação Ferroviária. Com a criação do núcleo da ABPF, Rio Claro ganhará força na montagem do Museu Ferroviário de Rio Claro. Toda a comunidade rio-clarense está convidada a colaborar na constituição do seu acervo. Periodicamente, reuniões acontecem na Antiga Estação Ferroviária, sede do núcleo regional Rio Claro da ABPF, com pessoas aficionadas pela ferrovia, bem como ex-ferroviários, estes, com os olhos marejados revelando a emoção de se verem representados no futuro museu.

A Diretoria executiva do núcleo Rio Claro é representada por:

Diretor administrativo - Eder Carlos Schnetzler
Diretor tesoureiro - Alexandre Augusto Ferreira
Diretora promoções - Samanta dos Santos Gomes

Mais informações pelo e-mail: abpfrioclaro@uol.com.br

Noticiário das Regionais

Regional Campinas

A respeito da invasão de Desembargador Furtado pelo grupo que ostenta bandeiras vermelhas, informamos que a Justiça Federal determinou a desocupação do local para o dia 15 de agosto. Dos 200 barracos feitos, quase todos foram embora em seus respectivos automóveis, restando apenas seis. Espera-se para o dia oito de setembro o término da desocupação com uso de força policial se for o caso. Mas devido ao momento político em que passamos, não temos certeza de que algo de fato vá ocorrer, assim, torceremos para que isso seja resolvido da melhor forma.

Interior do Carro Mogiana CA-8 (ex CB-8) em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazetta Filho em agosto de 2010.

Por outro lado, o trabalho na ferrovia continua. Na oficina de locomotivas concluímos a instalação do tubo condutor de vapor dentro da caldeira e também dos condutores dentro da

caixa de fumaça da locomotiva CPEF 604. A válvula de vapor do condutor foi esmerilhada e com isso já efetuamos o teste de estanqueidade da válvula e dos condutores de vapor. Resta agora fabricar a nova peneira (retentor de fagulhas) e adaptar o novo apito de cinco vozes. A próxima etapa é a reparação de parte da pintura e realizar pequenos reparos para que a 604 volte à ativa. Também passou por pequenos reparos a locomotiva EFA número 9. Suas válvulas de segurança foram levadas à uma empresa especializada para manutenção, e as mesmas retornaram como se fossem totalmente novas, já calibradas e com laudo técnico. Por fim, as locomotivas 401 e 505 receberam pequenas reparações e manutenção preventiva.

Varanda do Carro Mogiana CA-8 (ex CB-8) em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazetta Filho em agosto de 2010.

Na oficina de carros, iniciamos a penúltima etapa dos serviços no carro Mogiana CB-8 que de agora em diante será o CA-8, pois os bancos de madeira dos antigos trens de subúrbio Toshibas da EFS serão substituídos. A parte elétrica do carro já foi concluída e os lustres colocados. No madeiramento externo da caixa falta um lado da varanda para ser modificado e pequenas guarnições para a finalização. Posteriormente adentraremos a fase de pintura e preparação das ferragens dos novos bancos. O interior do carro receberá ainda mais algumas demãos de verniz. Um detalhe na varanda que modificamos nesta restauração foi o

acabamento que era plano e agora voltou a ser em curva seguindo o madeiramento do teto como era originalmente antes da reforma feita pela Fepasa. As varandas receberão ainda novas grades e freio de mão originais da CM. Por hora, o carro de aço-carbono doado pela Vale-EFVM aguarda uma pessoa especializada para soldar e reparar as chaparias.

Acima: Novo condutor de vapor da locomotiva CPEF 604.
Abaixo: Carro buffet da CPEF CF-16.
Fotos: Hélio Gazetta Filho em agosto de 2010.

Interior do carro buffet da CPEF CF-16.
Fotos: Hélio Gazetta Filho em agosto de 2010.

No mês de setembro serão retomados os trabalhos de conserva da via permanente da VFCJ. Toda semana um caminhão carregado de dormentes de concreto (60 dormentes em média) é transportado das margens da linha da FCA (antiga tronco da CM – Fepasa) para a VFCJ. Este trabalho é conduzido pelo Sr. Ivo Árias e equipe da VFCJ com o caminhão munck próprio da VFCJ. O Sr. Ivo coordena e trabalha pacientemente nesta árdua tarefa, pois os dormentes estão esparramados ao longo da linha e são recolhidos um a um. Aproveitamos para agradecer a FCA pela doação destes dormentes de concreto. Paralelamente, outra equipe da VFCJ trabalha na preparação da fixação tipo RN para serem usadas com este tipo de dormente na linha da VFCJ.

Agradecemos a fiel participação dos associados: Antônio 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 na geração de luz dos carros de passageiros, Maurício 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 colabora no carregamento e transporte de material, ao jovem e novo associado Marcelo Bianchini Orso, e a todos que participam e ajudam na ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br (*por Hélio Gazetta Filho* – ABPF)

Regional Sul de Minas

Em São Lourenço-MG demos uma pausa na reforma dos carros de passageiros para a aproveitar a época de secas e trocar todo o madeiramento e telhas da estação de São Lourenço, onde toda a equipe da marcenaria está trabalhando na fabricação de novas peças.

Novo revestimento instalado na caldeira da locomotiva 415. Foto: Felipe Sanches.

Acima: Locomotiva 415 e seu tender.
Abaixo: Nova cabine da locomotiva 415.
Fotos: Felipe Sanches.

Em Passa Quatro-MG prossegue normalmente a operação do trem da Serra da Mantiqueira. Após o término da reforma da estação de São Lourenço, realizaremos a troca do telhado e dos portões do galpão onde é guardado o trem na estação de Passa Quatro.

Em Cruzeiro-SP estamos trabalhando na restauração da locomotiva 415, a qual já foi acesa duas vezes para fazer vapor, gerar pressão para então verificarmos a existência de pequenos vazamentos, os quais já foram corrigidos. Agora a locomotiva já foi toda revestida e sua cabine foi montada. Em breve a colocaremos em marcha. (*por Felipe Sanches* – ABPF– Sul de Minas)

Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI

Informamos que neste mês de agosto as atividades do NuRVI mais uma vez concentraram-se na manutenção da locomotiva 232 e composição. Desta feita, os associados realizaram um minucioso trabalho de limpeza da caixa de fumaça, peneiras, fornalha e cinzeiro, inclusive com a retirada das grelhas da fornalha da locomotiva, que foram escovadas e limpas. O deposito de lenha do tender , onde os casqueiros se acumulavam há vários meses, foi limpo e untado com óleo, visto ser local sempre vulnerável e sujeito a umidade, portanto, favorável ao surgimento de ferrugem e corrosão. No dia 21 de agosto também foi providenciada a retirada do domo do areeiro para restauração do terminal da haste que funciona no interior do domo. Ele será recolocado no início de setembro, restando então os canos de condução de areia. O NuRVI agradece o empenho dos associados que trabalharam nesta incômoda e insalubre tarefa de limpeza, Arlindo Fiedler, Johnny Henschel, Adalberto Barth, Charles Thurow e Marcelo Montibeller, os quais juntamente com os sócios Marciano Pereira e Otavio Georg Jr, também ajudaram na pesada tarefa de retirada do domo. O NuRVI publica nesta edição duas fotos de alguns destes abnegados companheiros, visando com isso homenageá-los.

Neste mês de agosto também chegaram a bom termo as negociações acerca do repasse financeiro solicitado pelo NuRVI a sua parceira, Fundação Tremtur, respectivo à participação na receita obtida nos eventos mensais realizados em Subida. Mediante acordo celebrado em oito de agosto a Tremtur repassará ao NuRVI 5% da arrecadação deduzidas as despesas, valor que já foi depositado em conta retroativo a março do corrente ano. Os números não são o que desejaríamos, porém foi aceito mediante a promessa de ser revisto nos meses subsequentes. Também entendem os associados do NuRVI que muitos investimentos ainda precisam ser feito na linha hora em implantação por parte da Tremtur, justificando assim sua maior participação nos resultados, porém, também não seria justo que nada recebessemos depois de 22 anos de lutas do NuRVI visando o resgate da memória da EFSC. Reiteramos que estes recursos serão destinados à sobrevivência do Núcleo, aquisição de equipamentos, transferência e aquisição de mais material rodante e eventual pagamento de refeições e deslocamentos, sempre que estes excederem a cota mensal doada por cada associado, que até então tirava estas despesas todas do próprio bolso, dando-lhe assim maior conforto financeiro. Em nome dos sócios do NuRVI, agradecemos a Tremtur pela compreensão.

O NuRVI tambem foi agraciado neste mês de agosto com a doação de uma bateria de caminhão totalmente nova, doação esta feita em parceria pela Auto Eletrica Jaraguá e Baterias Correia, ambas de Blumenau-SC. Esta bateria será utilizada na locomotiva 232, e substituirá

outra menor que já estava em péssimo estado, que funcionava como reserva técnica de energia. Nossos cordiais agradecimentos aos doadores, Srs. Carlos Alberto Fiedler e seu sócio Marcos, bem como ao Sr. Paulo Correia, proprietário da Baterias Correia. O Sr. Carlos Alberto Fiedler é filho do nosso associado Arlindo Fiedler, ao qual agradecemos pela intermediação do ato de doação.

Associado Johnny Sandro Henschel limpando a fornalha da 232.
Foto: Luiz Carlos Henkels em 21/08/2010.

Em Matador (Rio do Sul-SC) continua paralisada a restauração do carro P02, em função do afastamento do funcionário da Tremtur, Ivo Bridi, por motivo de saúde. O NuRVI planeja enviar uma equipe para Matador no mês de setembro para continuar a restauração deste carro, notadamente a restauração dos truques. Sobre isto haverá uma reunião no dia quatro de setembro para discutir possíveis trabalhos nas duas pontas da linha, o que implicará em maiores deslocamentos e gastos, porém, agora perfeitamente possíveis graças ao repasse financeiro que obtivemos da Tremtur. O acervo depositado em Matador, momentaneamente só poderá ser visitado aos finais de semana. Para tanto é preciso procurar na estação por Rita Buzzi, zeladora do museu, que mora na antiga casa do agente da estação, nos fundos da estação ferroviária. A estação de Matador localiza-se no Bairro Bela Aliança de Rio do Sul, Beco Artur Hering Nº 50. O acesso ao bairro é possivel pela Estrada da Madeira a partir do centro da cidade de Rio do Sul ou então a partir do centro da cidade de Lontras-SC.

Da esquerda para a direita: associados Adalberto Barth, Arlindo Fiedler (agachado) e Marcelo Montibeler em trabalhos de limpeza no interior do tender que após limpo, foi untado com óleo para prevenir a ferrugem. Foto: Luiz Carlos Henkels em 21/08/2010.

Em Subida, onde o próximo evento aberto ao público ocorrerá no dia 12 de setembro, é possivel visitar a via férrea restaurada e suas obras de arte. A composição histórica no entanto não é passível de visitação uma vez que permanece sob guarda dentro do pátio da Usina Salto Pilão, com acesso restrito apenas aos associados autorizados. Os sócios que não tiverem o nome liberado na portaria da Usina deverão recorrer a algum associado autorizado para em conjunto adentrarem ao local. O acesso a localidade de Subida se dá a partir do km 112 + 500 m da BR-470 para quem procede de Blumenau e no km 113 - 500m para quem procede de Rio do Sul. Da BR-470 até o centro da localidade, início dos trilhos, são apenas 700 m de estrada asfaltada. Informações adicionais poderão ser obtidas pelo telefone do NuRVI (47) 3333-1762 - com Luiz Carlos - informações históricas e de tráfego, e pelo telefone 8861-3461 com Dona Nina, da comissão organizadora dos eventos em Subida.

Outras atrações do Vale do Itajaí:

Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva - com apoio cultural do NuRVI, mostra importante exposição fotográfica da EFSC e de peças ferroviárias. Está aberto ao público das 8h até 17h em dias de semana e de 8h até 12h aos sábados, exceção feita no

segundo sábado do mês quando o atendimento se estende até 17h. Funciona na antiga estação ferroviária de Indaial-SC localizada na área central da cidade. O telefone para contato é (47) 3394-0708 com a coordenadora do museu Rita Rosângela Pieritz.

Museu Eduardo de Lima e Silva Hoerhan na Fundação Cultural de Ibirama - antigo Hospital Hansahoehe, onde a Sala Hermann Baumann mostra rico acervo de fotografias da EFSC da região de Ibirama-SC e Apiúna. Está aberta ao público das 8h até 17h em dias de semana. Para visitações em finais de semana é preciso agendar com a coordenadora do museu Wilde Bauner pelo telefone (47) 3357-4442. Ibirama dista apenas 10 km da localidade de Subida, onde se situa o trecho revitalizado da EFSC. A apenas 3 km de Ibirama o vistante também encontrará a centenária ponte metálica ferroviária sobre o Rio Itajaí na localidade de Hansa, que é uma visita imprescindível!

Locomotiva Macuca - a única e já centenária locomotiva que sobrou do acervo da EFSC está em praça pública nos jardins da Prefeitura Municipal, área central de Blumenau-SP, de onde se descortina uma belíssima vista da ponte metálica sobre o Rio Itajaí Açú, na atualidade convertida em ponte rodoviária.

Estação Ferroviária de Rio do Sul (localizada na área central de Rio do Sul-SC), onde atualmente funciona o Arquivo Histórico Municipal. Sua belíssima arquitetura, sem dúvida, vale uma visita. (*por Luiz Carlos Henkels* – ABPF-NuRVI)

Regional São Paulo

Desde o segundo dia de agosto, o Memorial do Imigrante encontra-se fechado para visitação pública, devido às obras do restauro e requalificação do complexo do museu. Assim, solicitou-se à ABPF a devolução dos espaços da estação ferroviária.

Carro restaurante da CPEF utilizado no Trem dos Imigrantes. Foto: Acervo ABPF-SP.

Interior do carro de 2ª. classe utilizado no Trem dos Imigrantes da ABPF-SP.
Foto: Acervo ABPF-SP

Felizmente, com o apoio da CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, a ABPF implantou um novo acesso para o passeio cultural da maria-fumaça, junto as antigas Oficinas de Roosevelt da extinta Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB, atual oficina de reforma e manutenção de Trens da CPTM. Trata-se de uma parada provisória para os passageiros. O acesso à esta nova parada dá-se pela Rua Visconde de Parnaíba n. 1253, em frente ao Memorial do Imigrante (a 600 metros da estação Bresser-Moóca do Metrô). Agradecemos a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, pelo apoio ao novo acesso!

Estamos operando por este novo acesso das 10h30 às 16h30, sempre aos sábados, domingos e feriados, com saídas a cada hora, conforme a demanda de visitantes. Cada passeio tem a duração aproximada de vinte e cinco minutos, onde monitores contam uma parcela da história da ferrovia.

Informamos também que o Trem Cultural - Maria Fumaça de Paranapiacaba (Trem dos Ingleses) opera aos sábados, domingos e feriados das 11h às 16h, com saídas a cada hora em média conforme demanda de visitantes. O passeio tem duração aproximada de vinte minutos pelo Pátio Ferroviário do Alto da Serra, com monitor a bordo que conta uma parcela da

história da ferrovia. Mais informações na página www.abpfsp.com.br. (*por Carlos Alberto Rollo* – ABPF).

Regional Paraná

A ABPF-PR, fundada em 1995, é um dos núcleos que lutam pela preservação e utilização racional do patrimônio histórico ferroviário paranaense, tanto edificações, linha permanente e material rodante. Com o intuito de reiniciar as atividades de forma definitiva, sustentável e confiável, a ABPF-PR se recompõem com novas propostas e projetos de preservação. A Mesa Diretora é o órgão diretivo dos trabalhos da ABPF-PR - 2010, eleita pela maioria absoluta dos associados, para mandato de dois anos. É composta por:

Diretor Administrativo - Dieter Heinz Korn
Diretor Tesoureiro - Raul Carneiro Neto
Diretor de Marketing - Leon Henrique Pereira

Conheça os projetos da ABPF-PR e saiba como apoiar, acessando http://abpf-pr.blogspot.com (*por Leon Pereira* - ABPF-PR)

ABPF História Ferroviária

A médica do trem

A vida me deu o privilégio de conhecer pessoas muito especiais, criaturas que certamente foram colocadas neste planeta para fazer dele um lugar melhor, e a Doutora Lilia Mesquita foi uma dessas pessoas. A minha mulher e eu tivemos a honra de tê-la como madrinha do nosso casamento, em uma cerimônia civil muito simples, tão simples como era aquela mulher.

É claro que ela não ficou famosa, que não teve o seu trabalho divulgado pela tal da mídia que tanto fala de jogadores de futebol, de políticos, de homens e mulheres vulgares e de um monte de nulidades.

Ela faleceu no começo deste ano, com 92 anos de idade, mas plenamente lúcida e independente. O povo, os políticos e os repórteres não acorreram ao seu velório, como sempre acontece quando morre alguma celebridade, e tampouco o trânsito da cidade ficou mais tumultuado por causa do seu cortejo fúnebre, avenidas não foram interditadas para ela. Também nenhum daqueles padres populares, aqueles que gostam de posar ao lado dos artistas quando esses enfrentam algum momento difícil, deu as caras por lá.

Não que eu esperasse algo diferente, afinal se quando faleceu o Doutor Zerbini, que até que era conhecido da população, o que houve foi quase que apenas uma notinha de nada nos

jornais, em contraste a praticamente dias e dias só noticiando a morte de um esportista famoso que morreu na mesma época, imagine no caso da Doutora Lilia.

A doutora Lilia, minha mulher e eu, em frente ao juíz de paz em junho de 1988.
Foto: Coleção Wanderley Duck.

Um mestre escola boliviano, um sujeito muito simples, comentou comigo recentemente que o brasileiro parece só se orgulhar dos seus jogadores de futebol e das tais "mulheres melancia", que não dá a menor importância aos seus médicos, aos seus engenheiros, seus cientistas, professores e às suas outras pessoas boas e produtivas. Concordo plenamente com ele, mas acredito que isso não é um privilégio só do Brasil não, muitos outros povos também se comportam assim.

Feito este meu desabafo, vamos voltar no tempo e imaginar um Rio Grande do Sul de muito antigamente, aonde o que as famílias esperavam das meninas é que elas se casassem e virassem mães e donas de casa, se quisesse trabalhar enquanto esperava para casar, podia ser professora e era só isso. Mas a Doutora Lilia queria ser médica e aí a coisa complicou.

Gaúcha de faca na bota, gaudéria no pleno sentido da palavra, não iria desistir do seu sonho só por causa de uma imposição familiar e então resolveu a questão de maneira simples, mudou-se para a casa de uns parentes em Curitiba, que se propuseram a ajudar, e com a desculpa de que iria cursar o normal, o curso que formava professoras primárias naquele tempo, foi é fazer medicina.

Ela era a única mulher da turma e na sua formatura a surpresa da família foi grande, pois só naquele dia é que descobriram que a filha tinha se transformado em uma médica. Pelo que a Doutora contava, só na hora do Juramento de Hipócrates é que eles perceberam que aquilo era uma formatura de médicos e não de normalistas. Mas já estava feito mesmo e então, depois da esperada bronca, a vida continuou.

Anos depois, já trabalhando em São Paulo como ginecologista especializada em colposcopia, em uma fundação do Estado voltada à prevenção e ao tratamento do câncer, ela teve a idéia de expandir o seu trabalho preventivo às mulheres do interior paulista.

Era um tempo em que o rodoviarismo ainda não havia tomado conta do Brasil e as ferrovias ainda eram o grande meio de transporte, na verdade praticamente o único meio de transporte naquela época de estradas precárias e automóveis rústicos, e a solução que ela

encontrou foi a que lhe pareceu óbvia, um trem. Tanto fez que conseguiu do Governo do Estado um trem inteirinho, com carro consultório, carro laboratório, carro alojamento e, de quebra, com todo o equipamento que fosse necessário. Dá para imaginar a luta e as peripécias que ela teve que fazer para ganhar esse trem, aliás, pensando bem, nem dá para imaginar, só sei que ela brigou e conseguiu.

Carro consultório do "Trem da Doutora" na Estrada de Ferro Sorocabana em 1984.
Foto: Coleção Wanderley Duck.

Antigamente as ferrovias tinham algumas composições que davam apoio médico aos seus funcionários, faziam exames médicos periódicos, rastreamento de casos de tuberculose, prevenção contra a malária e coisas assim, e foi um desses antigos trens do chamado "serviço sanitário", que naquela época já não existia mais, que deram para ela.

Ia alguém na frente, para pedir à emissora de rádio da próxima cidade que avisasse ao povo sobre o dia em que o trem estaria lá e, quando ele chegava na estação, já tinha uma imensa fila de gente esperando. Não eram apenas as mulheres da cidade que vinham, também aparecia muita gente da zona rural, que chegavam em carroças e até a cavalo. Infelizmente não consegui a tempo uma foto que deve ter ficado na casa da Doutora Lilia, uma mulher grávida chegando a cavalo para fazer os seus exames.

Contava a enfermeira Cecina, que fazia parte da equipe, que se, além da rádio, eles conseguissem que o padre também avisasse na missa do domingo, o sucesso era garantido.

Eles ficavam uns dois ou três dias em cada cidade, alojados no próprio trem, e com isso eram feitos todos os exames de prevenção de câncer ginecológico naquelas mulheres, que de outra maneira dificilmente teriam acesso a eles, com direito inclusive a um citologista que ia junto e que tinha a bordo um bom microscópio, para ler as lâminas dos testes de Papanicolau que fossem consideradas suspeitas.

O trabalho dela começou na linha da Estrada de Ferro Sorocabana e deu tão certo que, no final, ela também acabou ganhando um trem na Companhia Paulista de Estradas de Ferro,

cuja linha era de bitola larga e não poderia ser percorrida pelo trem da Sorocabana, que era de bitola estreita.

Doutor Geórgios Papanicolau (1883-1962): médico grego que desenvolveu o método de detecção precoce do câncer ginecológico,o teste de Papanicolau.

Único carro de bitola larga do "Trem da Doutora" que restou.
Foto: Coleção Wanderley Duck.

Como ela e a equipe não viajavam o ano inteiro, boa parte do ano ficavam realizando as suas atividades de rotina na fundação em que trabalhavam, nos períodos de ociosidade

esses trens passaram a ser usados também como postos volantes de puericultura por um outro grupo de profissionais e também apresentaram um ótimo resultado.

Depois veio o progresso, as cidades do interior ganharam uma melhor estrutura médico-sanitária e esses trens se tornaram desnecessários e foram encostados.

A última notícia que tive daquele da Sorocabana foi que ele estava se acabando ao relento em Santos e que do trem da Paulista só sobrou um carro, que estava abandonado em uma estação desativada perto de Campinas, é só o que eu sei deles.

O velório e a cerimônia de cremação do corpo da Doutora Lilia Mesquita foram discretos e modestos, não teve notícia no jornal e certamente o seu nome não irá batizar nenhuma rodovia ou avenida, acredito que nem mesmo alguma acanhada rua do Bairro da Aclimação, aonde ela sempre morou desde que se mudou de mala e cuia de chimarrão para São Paulo, terá o seu nome.

Ao contrário das nulidades famosas, entretanto, ela vai continuar viva para sempre, através dos filhos, dos netos e dos bisnetos das incontáveis mulheres cuja vida o trenzinho dela salvou.

Wanderley Duck

Atualidades Ferroviárias

A Velha Locomotiva

A velha locomotiva a vapor rangia em seu suplício de aço a que era novamente submetida. Homens chegaram e a amarraram com grande pressa em cabos de aço e, aos gritos, corriam freneticamente pra lá e pra cá, alguns com ferramentas e mãos sujas da imundície acumulada em sua superfície metálica, outros gritavam ordens.

A locomotiva sofria. Estava certa de que esse seria seu fim. Sabia o destino que tiveram suas irmãs. Lembrava com pavor do brilho do maçarico cortando muitas outras locomotivas, carros e também vagões. Agora tinha certeza de que teria semelhante final.

Despiram-na de suas braçagens. Retiraram várias de suas peças e as colocaram em caixas. Um grande caminhão plataforma se aproximou.

Era chegada a hora. Os rangidos de seu metal cansado e enferrujado demonstravam sua agonia. Não tinha como lutar. Há muito tempo fora colocada em um pedestal, que se tornou seu leito de morte. E lá ela morreu, completamente só.

Naquele momento, quando foi içada para cima da carreta, lembrou de todos esses momentos, desde deu auge na ferrovia até seu sucateamento. Lembrou de seu maquinista, senhor risonho, sempre muito cuidadoso. Lembrou também das belas paisagens por onde passava, das pessoas que carregava, do sorriso das crianças... Lembrou ainda do pesar dos funcionários da ferrovia quando foi retirada do tráfego. Sua memória refez a linha do tempo, acreditava ela, pela última vez.

Levaram-na. O caminhão que a transportava andou durante todo dia. Já era de tardinha quando parou. Estavam em frente a uma antiga estação.

Suada com a brisa fria da tarde, foi retirada de cima da plataforma do caminhão e colocada com cuidado nos trilhos.

Surpresa, a locomotiva viu ao seu redor outras locomotivas a vapor. E grande parte delas estava em ótimo estado e seus metais rebrilhavam ao sol da tarde. Mais surpresa ficou ainda ao ver na sua frente mais adiante, uma grande vaporosa acesa, arfando, chegando perto. A máquina que se aproximava cumprimentou-a com um vigoroso apito e parou a alguns metros.

Que lugar era aquele onde máquinas como ela ainda funcionavam? Viu os mesmos homens que retiraram suas braçagens e peças cercando-na. Sentiu uma pontada aguda. Estavam remontando os componentes.

Durante vários dias teve sua chaparia trocada, partes que haviam sido roubadas foram repostas. Seus tubos, fornalha e caldeira foram consertados e, por último, foi repintada.

Em um ato quase solene foi reacesa. O fogo voltou a arder em sua fornalha. Sentia a água e o vapor circularem em seu interior. Seu compressor de ar chiava, como uma respiração profunda.

A locomotiva moveu-se por alguns metros. Sentiu golfadas de vapor quente invadirem seus cilindros. Quase se esquecera de como era movimentar-se.

A mão suave do maquinista foi a extensão de sua vontade. O apito ecoou longo e lamentoso nos barracões e na fileira de seringueiras mais adiante, mas expressava sua imensa alegria e exaltava seu renascimento.

O apito desencadeou vivas e palmas dos presentes que a cercavam. Um dos homens saiu do meio do grupo, com uma reluzente placa de metal nas mãos. Em dourado, com fundo vermelho, estavam impressas quatro letras. A placa foi fixada na lateral de sua cabine.

A grande Mikado que estava na sua frente recuou ruidosamente. Retornou trazendo três carros de madeira, lindíssimos em seus detalhes. Depois do desengate, seguiu para um desvio próximo.

Dócil ao comando do maquinista, a locomotiva engatou os carros e os tracionou por pelo menos um quilômetro. Voltaram à estação em seguida. Os carros desacoplados foram novamente manobrados pela locomotiva que aguardava no desvio.

Novamente a euforia tomou conta do grupo que observava atentamente. Essa mesma euforia também invadiu a renovada locomotiva. Mais adiante avistou um letreiro. Agora entendia o que aquelas quatro letras da placa em sua cabine significavam. Agora sabia o nome de seu destino. No letreiro estava escrito: "ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária".

Daiane Kowaleski Miranda
Ijuí-RS, 13/08/2010

Reforma do trem húngaro em Teresina-PI (3ª. parte)

O associado Eduardo de Lanna Malta obteve junto ao pessoal do Metrô de Teresina-PI uma sequência de fotos que ilustra a reforma mais recente de uma composição do trem húngaro Ganz-Mavag. Nesta edição, apresentamos o terceiro lote de fotografias, lembrando que todas as fotos são do acervo do Metrô de Teresina.

Instalação do letreiro no carrro motor.

Carro motor do trem húngaro com o letreiro já instalado.

Carro motor sendo preparado para receber pintura no padrão do metrô de Teresina.

Carro motor recebendo nova pintura do Metrô de Teresina.

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.