



Boletim

Boletim
Eletrônico
Mensal da
Associação
Brasileira
de Preservação
Ferroviária

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010

Editorial

Nesta última edição de 2010, o ABPF Boletim traz a excelente notícia do reinício da restauração do carro R-1 da Mogiana e da locomotiva 0-10-0 n. 50 da ABPF-Campinas. Publicamos também a 1ª. parte do interessante artigo sobre o TRIRAIL de Miami (EUA) escrito pelo associado Eduardo de Lanna Malta. Toda colaboração ao Boletim deve ser

encaminhada para o e-mail paz.lourenco@gmail.com.

Destaques deste mês

- Noticiário das Regionais

Artigo

- TRIRAIL de Miami (1ª. parte)

Noticiário das Regionais

Regional Campinas

A ABPF-Campinas informa que apesar de vários problemas, o ano de 2010 termina cheio de realizações, incluindo a chegada de mais material rodante e outras importantes peças ferroviárias, restaurações de carros e locomotivas, além da operação normal dos trens da Viação Férrea Campinas-Jaguaríuna.

Na Oficina de Locomotivas estamos trabalhando a pleno vapor na revisão geral da locomotiva RMV 338 de três cilindros. Os novos tubos para o super aquecedor já foram adquiridos, uma nova bomba de óleo de seis bicos para substituir o antigo aparelho de óleo (que serve para lubrificar os cilindros) e todas as peças de caldeiraria foram encomendadas. O condutor de vapor principal que fica dentro da caldeira também será substituído e a fabricação da nova peça já está em andamento. Esperamos que daqui a seis meses a 338 esteja totalmente pronta e circulando novamente na VFCJ.

Realizamos mais um teste de soldagem de cobre na fornalha da locomotiva 0-10-0 número 50. Entramos em contato com a renomada empresa Eutectic do Brasil Ltda. do grupo Eutectic Castolin, que nos enviou um técnico e vários tipos de eletrodo de cobre para fazermos os testes necessários de aderência da solda. Após muita pesquisa, finalmente conseguimos encontrar o eletrodo necessário, cuja solda apresentou boa aderência. Nos próximos meses concluiremos a reparação da 50 com nossa própria equipe, sendo necessário o trabalho de quatro pessoas durante a soldagem.

ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010



À esquerda: usinagem de peça do condutor de vapor da locomotiva 338

À direita: pessoal da VFCJ e técnico da Eutectic realizando testes de solda nas Oficinas de Carlos Gomes.

Abaixo: Condutor de vapor da locomotiva 338 em construção nas Oficinas de Carlos Gomes. Fotos: Hélio Gazetta Filho.



ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010



*Carro mogiana CA-8 após conclusão da restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Vanderlei Zago.*



*Carro CA-8 no trem de Jaguariúna, que estava de passagem pela estação de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazetta Filho.*

ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010

O associado Antônio Edson Laurindo continua empenhado no término da instalação do freio a ar comprimido na locomotiva 215. Restava finalizar parte da tubulação e a ligação com o compressor de ar. Todo o material necessário já se encontra no almoxarifado da oficina.

Concluiu-se o novo fundo do tender do guindaste a vapor e o mesmo será instalado no início de janeiro. Este tender é de uma antiga locomotiva a vapor da Sorocabana, que foi adaptado para ser usado como tanque de água do guindaste Ransomes. O tender será usado tanto pelo guindaste quanto pela brigada de incêndio da ferrovia, pois o mesmo possui bomba d'água a diesel.



Chegada do tender do guindaste Ransomes na estação de Carlos G.omes.

Foto: Hélio Gazetta Filho.

Na Oficina de Carros a entrega ao tráfego do carro Mogiana CA-8 no dia 11 de dezembro, conforme anunciado no último boletim, abriu espaço para iniciarmos os trabalhos em mais dois carros. A propósito, o CA-8 fez muito sucesso com os visitantes pela qualidade da restauração e pela beleza de seu interior, sendo que ele circula aos sábados e domingos no trem que parte de Jaguariúna. Esta bem sucedida reconstrução motivou a escolha do carro R-1 da CMEF para ser o próximo a ser restaurado.

Desde 1987, o associado e atual diretor-presidente da ABPF Hélio Gazetta Filho tenta realizar o sonho de ver o carro restaurante número 1 da Mogiana (R-1 na CMEF e CR-10 na VFCJ) de volta ao tráfego em trens especiais e comemorativos. Com isso aproveitando o feriado de oito de dezembro, a equipe da VFCJ realizou uma manobra no pátio de Carlos Gomes para estacionar o R-1 dentro da Oficina de Carros. O encerado “Locomotiva” que o cobria foi retirado pelo Hélio, que foi quem o havia colocado em 31 de dezembro de 1992 para protegê-lo das intempéries, pois na época ainda não havia linha coberta em Carlos

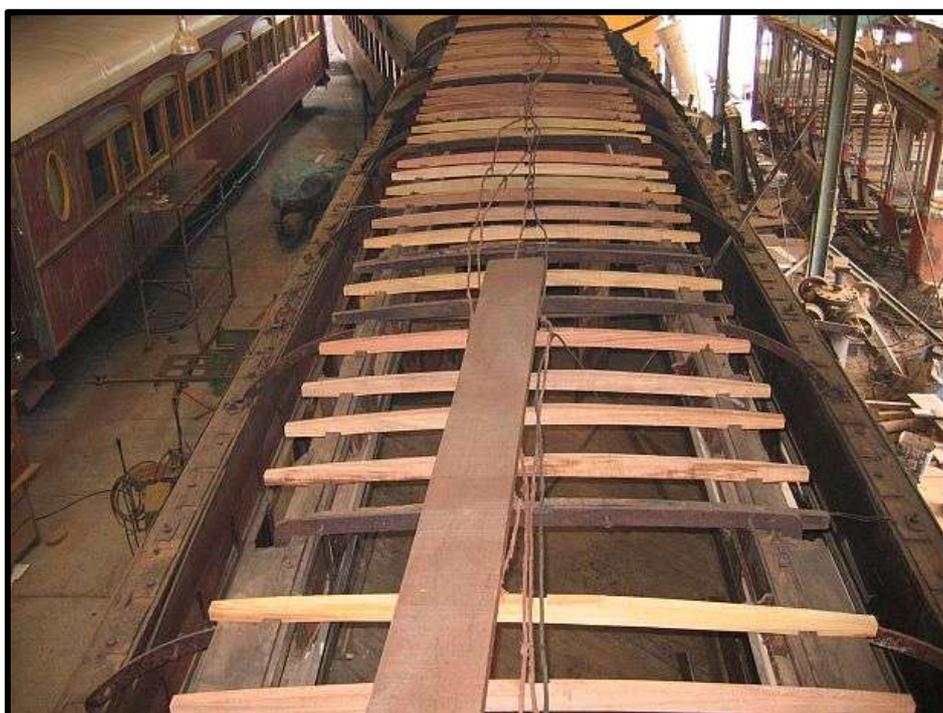
ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010

Gomes. Com o apoio e incentivo da equipe de funcionários e colaboradores, que aceitaram reconstruir parte do carro, vamos trabalhar nele por dois meses para reconstruir o teto que não existe mais e boa parte do madeiramento.



*Carro R-1 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010

Paralelamente ao R-1, estamos com o carro alemão Busch da antiga Sorocabana (fabricado em 1938 na cidade de Bautzen) recolhido para revisão e nova pintura, uma vez que está em tráfego por ininterruptos 12 anos. Dois pintores e alguns associados trabalham na raspagem e remoção da tinta velha e pequenos reparos de marcenaria. Esperamos que dentro de dois meses o carro possa estar pronto. Em seguida, será a vez de um carro da NOB adentrar a oficina para o mesmo trabalho de repintura.

Também segue em recuperação interna, o carro administração CL-557, cuja a recuperação do ar condicionado e a dedetização foram concluídas. As cortinas foram recuperadas e lavadas e aguardamos agora a empresa que vai fazer a limpeza e lavagem dos carpetes. Este trabalho é liderado pelos associados João Sigrist e Cristiano Belarmino, e os custos estão sendo rateados entre os associados Antonio Edson, Rodrigo Cunha, Helio Gazetta, João Sigrist, Cristiano Belarmino e seu pai Isaldo Belarmino. Apesar de ser um carro moderno, o mesmo apresenta o conforto e a beleza do trabalho de reforma feito nas antigas oficinas de Rio Claro-SP.



Carro Busch da Sorocabana sendo raspado antes de receber nova pintura nas Oficinas de Carlos Gomes. Foto: Hélio Gazetta Filho.

Após vários anos de serviços prestados a VFCJ, o velho motogerador movido a gasolina que era usado para funcionar a bomba pulverizadora da capina química foi aposentado por não ter mais recuperação, pois o mesmo é muito antigo e importado. Por isso foi substituído por um novo motogerador a diesel. Este, além de ser de baixíssimo consumo, é eficiente e mais silencioso que o antigo motor a gasolina. Agora resta adaptá-lo ao sistema de capina química, o mesmo que há 20 anos usamos e foi inventado e construído pelo associado José Marcon Filho (*in memoriam*), que era um gênio em invenções e adaptações. Hoje este mesmo trabalho de modernização e especificação do novo motor foi feito pelo dedicado amigo e colaborador, Sr. João Sigrist, que também tramitou a compra do pequeno motor

ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010

diesel japonês, mas fabricado na China. Agradecemos mais uma vez o empenho do Sr. João em mais esta empreitada em prol do bom andamento dos trabalhos na VFCJ.



Acima: Associado Ivo Arias comandando a locomotiva O&K nº 2 adquirida pela ABPF junto a CBA–Cia. Brasileira de Alumínio. Foto: Vanderlei Zago.

Abaixo: Painel elétrico reconstruído do carro CL-557. Foto: Cristiano Belarmino.





Outra vista do painel elétrico reconstruído do carro CL-557.

Foto: Cristiano Belarmino.

Agradecemos aos associados que em muito colaboram: Antônio Edson Laurindo dos Santos, Jean Claud Ducombs, Cristiano Belarmino e seu pai Sr. 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, 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, a empresa GT Locação de Munck Ltda., Marcelo Bianchini Orso, Vanderlei Zago, André Aranha e muitos outros que participam e ajudam na ferrovia.

A Diretoria da VFCJ e seus colaboradores desejam aos associados e amigos um feliz 2011, com muita paz, saúde e felicidades, e que possamos juntos continuar realizando nossos sonhos nos trilhos da preservação. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br (por Hélio Gazetta Filho – ABPF)

Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI

O NuRVI informa que os trabalhos no mês de dezembro, mais uma vez transcorreram na normalidade com operação do trem histórico cultural no dia 12 de dezembro, oportunidade em que trouxemos o Papai Noel até a rampa de embarque. O "bom velhinho" passou todo o

ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010

dia na Vila Franzoí, local onde se concentra o público que prestigia as viagens da composição, sendo que o trem das 11h contou com sua presença a bordo. O restante das atividades do mês foram dedicados a manutenção da composição, como abastecimento e limpeza, tendo já em vista o próximo dia de atividades a realizar-se no dia nove de janeiro de 2011. Apesar do período de férias, momento em que grande parte da população se encontra veraneando, o projeto ABPF/Tremtur faz questão de realizar os passeios ferroviários, prestigiando com isso a população que encontra pouca atividade cultural na região neste período, bem como em atendimento a eventuais turistas que estejam de passagem pela região do Vale do Itajaí.



O associado do NuRVI Adalberto Barth simbolicamente acionando o novo sino na plataforma de embarque de Subida. O sino foi doado ao projeto ABPF/Tremtur pelo próprio Adalberto e é uma réplica dos pequenos sinos alemães existentes nas estações da EFSC ao longo do trecho inicial inaugurado em 1909, sinos estes que permaneceram até a desativação da ferrovia. Os sinos originais foram recolhidos pela RFFSA em 1971 e transferidos para a sede da RFFSA em Curitiba. Foto: Johnny Sandro Henschel

O projeto ABPF/Tremtur foi agraciado em novembro passado com a doação de uma réplica de sino para estação pelo voluntário do NuRVI Sr. Adalberto Barth, grande aficcionado pela história da ferrovia, na qual trabalhou na década de 60 como servidor no "buffet" das composições de passageiros. O sino, de bronze, é uma réplica dos pequenos sinos alemães que haviam nas estações ferroviárias da EFSC construídas em 1909, que

permaneceram até a desativação da estrada em 1971, momento em que foram recolhidos e transferidos para a sede da RFFSA de Curitiba. A bem da verdade havia poucos sinos grandes nas estações da EFSC, e o sino doado pelo Sr. Adalberto chegou em boa hora, pois é de fácil manuseio e sua colocação no porta sino improvisado na rampa de embarque de Subida, está agora bem mais fácil. Mediante a doação deste sino, o que utilizávamos em Subida, muito pesado e de grande porte, retornou agora a estação de Matador, tornando a fazer parte do acervo do museu ali instalado. Neste mês de dezembro, o Sr. Adalberto teve a honra de inaugurar o sino momento gratificante não só para ele, mas para todos nós que participamos desta história. Os associados do NuRVI e da Tremtur são gratos ao "Seu Adalberto" por este nobre gesto.

Recebemos também em doação no mês de dezembro uma geladeira de médio porte, usada mas, em perfeitas condições de uso, oferecida pela Sra. Claudina Santana, sogra do associado Charles Thurow. Esta geladeira será muito útil na gare de Subida, local que hoje concentra os trabalhos de manutenção da composição. Agradecemos ao associado Charles Thurow pela intermediação desta doação e ao associado Adalberto Barth que disponibilizou sua camioneta para o transporte de Indaial até a gare em Subida.

Em Rio do Sul na estação de Matador, continua aberto para visita o museu estático e o material rodante em restauração do NuRVI. O museu funciona de 2ª a 6ª feira em horário comercial e os contatos para visitas ou agendamentos podem ser feitos pelo e-mail ferrovia.efsc@gmail.com ou pelo telefone (47) 3521-9972, com a secretária da Tremtur, Janaína, que atende também pedidos de reserva para os passeios histórico-culturais. A estação de Matador se localiza no Beco Artur Hering - nº 50, bairro Bela Aliança de Rio do Sul, que tem acesso pela Estrada da Madeira a partir de Lontras e de Rio do Sul.

Em Apiúna-SC, na localidade de Subida, o trecho revitalizado da EFSC pode ser visitado a qualquer hora do dia pois é de domínio público até o portão de entrada da Usina Salto Pilão, a partir de onde a entrada somente é permitida para os sócios do projeto ABPF/Tremtur. Por sua vez a composição histórico cultural do NuRVI também fica guardada dentro de gare apropriada no pátio da Usina Salto Pilão e sua visita também só é possível com acompanhamento de algum sócio do projeto. Informações poderão ser obtidas através do blog www.tremapiuna.blogspot.com ou então pelo telefone (47) 3333-1762, com Luiz Carlos do NuRVI.

Em Indaial, o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, que tem apoio cultural do NuRVI, voltará às atividades normais somente em 11 de janeiro em decorrência das férias coletivas dos servidores municipais. A partir desta data voltará a atender no horário comercial em dias de semana, bem como aos sábados de 8h até 12h. Informações e agendamentos podem ser obtidos pelo telefone (47) 3394-0708, com a coordenadora Rita Rosângela Pieritz.

Em Ibirama, a Fundação Cultural, situada no majestoso prédio do antigo Hospital Hansahoehe, mantém aberta ao público a Sala Hermann Baumann, com rico acervo fotográfico mostrando a história da EFSC na região de Ibirama e Apiúna. Esta exposição foi organizada pelo escritor Rubens Roberto Habitzreuter, com patrocínio do CESAP (Consórcio Empresarial Salto Pilão) e apoio cultural do NuRVI. Informações e agendamentos poderão ser obtidos pelo telefone (47) 3357-4442 com a coordenadora Wilde Bauner. Ressaltamos que

Ibirama dista apenas 10 km da localidade de Subida, onde se encontra o trecho revitalizado da EFSC do projeto ABPF/tremtur. (por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)



Passeio no TRIRAIL em Miami-EUA

No último mês de setembro fui escalado para trabalho em Miami (EUA), onde temos um grande centro de treinamento de pilotos, próximo ao Aeroporto Internacional. Como de costume temos os horários determinados e também alguns dias livres, para descanso uma vez que os horários podem inclusive ser durante as madrugadas, mas é possível também conhecer alguma coisa interessante, aproveitando estas horas. No meu caso, sempre fico ansioso para conhecer algo mais sobre as ferrovias e mesmo antes da viagem já começo minhas pesquisas na internet, verificando o que há de interessante na região. Nos Estados Unidos há muita coisa em termos de ferrovias cargueiras, mas para passageiros as opções já não são tantas como no passado. O maior desenvolvimento que tenho visto é na área dos transportes metropolitanos, sendo que os trens de passageiros de longo curso continuam a ser os tradicionalíssimos AMTRAK, com sua rede espalhada ao longo do país.



Chegada do trem do TRIRAIL na estação. Foto: Eduardo de Lanna Malta.

ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010

E qual não foi a minha surpresa ao descobrir um trem de passageiros, de médio percurso, bem pertinho de onde me encontrava hospedado. Aliás, a linha começa no próprio Aeroporto Internacional de Miami. Foi por acaso a descoberta, pois havia verificado os horários e localização do AMTRAK, que tem um serviço antigo na costa leste, saindo de Miami em direção ao norte.

Geralmente as linhas de trem que tenho visto nos aeroportos atendem as cidades mais próximas, devendo o interessado em uma viagem maior fazer uma conexão em outra estação mais importante, salvo algumas exceções. No caso da TRIRAIL, o trem que sai do aeroporto é o mesmo que se dirige ao norte do Estado da Flórida, servindo a uma extensa e populosa região e chegando até além de West Palm Beach, em uma viagem de aproximadamente duas horas, em grande velocidade, percorrendo algo em torno de cento e oitenta quilômetros.

São dezoito estações, todas muito limpas e organizadas, sendo que algumas servem também aos AMTRAK. Toda a linha ainda é partilhada com os cargueiros e existem uma quantidade enorme de desvios industriais, linhas secundárias e cruzamentos, tanto com linhas de trem como também com avenidas, em nível. O acesso ao Metrorail, o metrô de Miami também é possível através de uma estação de integração. Todas as estações possuem estacionamento para carros, linhas de ônibus, taxis e pontos para se deixar as bicicletas, que também podem viajar a bordo.



Locomotiva EMD que traciona o trem do TRIRAIL. Foto: Eduardo de Lanna Malta.

ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010



*Acima: Aspecto externo de carro utilizado no TRIRAIL.
Abaixo: Interior do carro do TRIRAIL.
Fotos: Eduardo de Lanna Malta.*



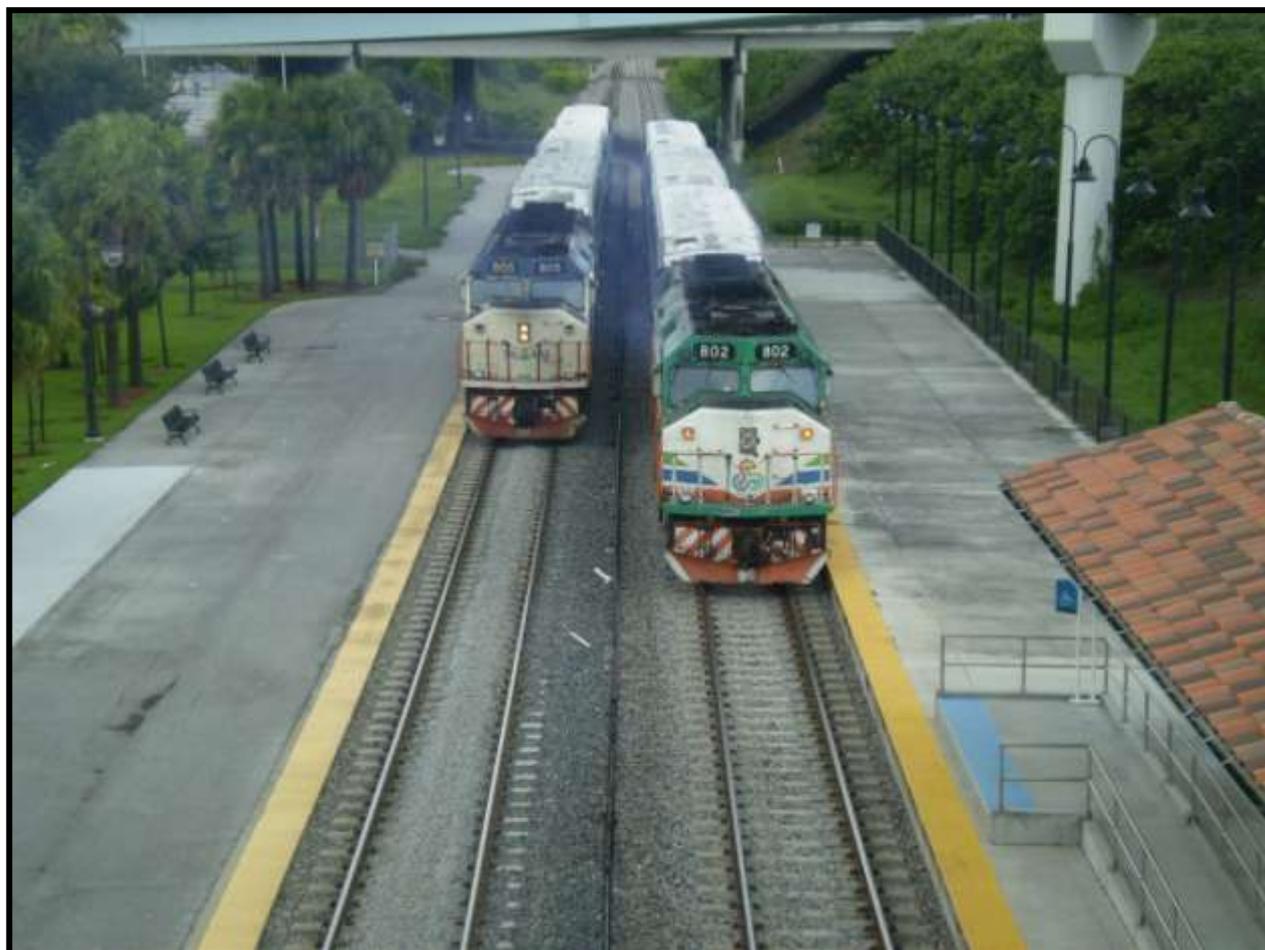
ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010



*Acima: Detalhe do interior dos carros do TRIRAIL.
Abaixo: Passagem de nível ao longo do trajeto do TRIRAIL.
Fotos: Eduardo de Lanna Malta.*





Cruzamento de duas composições do TRIRAIL. Embora os trens sigam em sentido oposto, as locomotivas estão na mesma extremidade dos trens porque em um caso uma puxa e a outra empurra o trem. Foto: Eduardo de Lanna Malta.

Iniciei a viagem pela Estação de Hialeah Market, talvez a mais simples que vi. É a segunda da linha, contando a partir do aeroporto. Na plataforma, com áreas cobertas, bancos, avisos por sistemas sonoros e máquinas de venda de bilhetes. Todos os bilhetes do TRIRAIL são vendidos de forma automática e a tarifa é calculada por setores, dependendo do trecho a ser percorrido pelo viajante. No meu caso iria percorrer três setores, até a cidade de Fort Lauderdale e a tarifa só de ida é de US\$ 5,00. Para ida e volta no mesmo bilhete há um desconto, caindo para US\$ 8,40. Há tarifas diferenciadas para crianças, idosos e portadores de qualquer dificuldade crônica, inclusive enfermidades e ainda para mensalistas. Para o percurso completo, a passagem custa US\$ 6,90, só de ida. Apesar de todo o processo ser

ABPF Boletim

Ano VIII nº 94 – Dezembro de 2010

automático, o bilhete deve ser validado em outra máquina, com a data do dia da viagem, que fica sendo a data da validade da passagem. Conferências a bordo são feitas de maneira aleatória e a critério da ferrovia, por funcionários da segurança, que portam armas de fogo. Não é aconselhável brincar com este tipo de coisa neste país, eles costumam levar a sério toda e qualquer ocorrência, e em minha opinião eles estão corretos.



*Estação do TRIRAIL.
Foto: Eduardo de Lanna Malta.*

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