



Boletim

Boletim
Eletrônico
Mensal da
Associação
Brasileira
de Preservação
Ferroviária

Ano VIII nº 88 – Junho de 2010

Editorial

Esta edição do ABPF Boletim traz um artigo interessante sobre a ferrovia em Santa Cruz de La Sierra escrito pelo associado Eduardo de Lanna Malta. Temos também algumas fotografias sobre a mais recente reforma do trem húngaro em Teresina-PI obtidas através do Eduardo. 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 Estrada de Ferro Corumbá – Santa Cruz
- Reforma do trem húngaro (1ª. parte)

Noticiário da Nacional

Em abril deste ano em reunião na sede da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, em Brasília-DF, apresentamos o Projeto do Trem Turístico de Guararema-SP ao Diretor Geral da Agência, Dr. Bernardo Figueiredo. Estavam presentes nessa reunião o Prefeito Municipal, Marcio Alvino de Souza, a Secretária de Projetos, Sandra Olivieri, e o Assessor de Relações Públicas da ABPF, Geraldo Godoy.

Após a reunião, o Dr. Bernardo Figueiredo sugeriu que a ABPF preparasse um Projeto Nacional de Preservação Ferroviária visando, numa primeira instância, a restauração das estações ferroviárias brasileiras que se encontram abandonadas.

No dia 20 de abril, na sede da agência reguladora em São Paulo-SP foi realizada uma segunda rodada de conversações sobre o Projeto, ocasião em que estiveram presentes o Diretor da ANTT, Dr. Ivo Borges, e pela ABPF, Carlos Alberto Rollo, diretor tesoureiro, e Geraldo Godoy. Nessa reunião ficou definida uma pauta para a elaboração de um escopo de trabalho.

A partir daí foi constituída uma equipe para a elaboração do Plano de Trabalho. Essa equipe principal, que coordenará as equipes de pesquisa é formada pelos associados: Geraldo Godoy, coordenador; João Bosco Setti, engenheiro e historiador ferroviário, Maria Clara Medeiros dos Santos Neves, museóloga e Denis Esteves, arquiteto e restaurador.

O Plano de Trabalho para discussão inicial foi enviado à Brasília e já no dia 27 de junho último, esteve visitando a V.F.C.J. o Dr. Ivo Borges. Na ocasião o diretor da ANTT

teve a oportunidade de fazer um passeio de trem até Jaguariúna e conhecer as oficinas da ABPF em Carlos Gomes, além de discutir mais detalhes sobre o projeto em uma reunião com o presidente Hélio Gazetta Filho, o conselheiro Sérgio José Romano e Geraldo Godoy.



Na estação de Jaguariúna-SP durante a visita à VFCJ, da esquerda para a direita: Sérgio Romano, Geraldo Godoy, Dr. Ivo Borges e Hélio Gazetta Filho. Foto: Acervo ABPF.

Agora, a comissão coordenadora está trabalhando no sentido de levantar todos os custos para a elaboração do projeto, que se reveste de uma importância extraordinária, já que pela primeira vez no país, é demonstrado o interesse e preocupação pela preservação desse rico patrimônio histórico brasileiro.

O Dr. Ivo Borges, saiu vivamente entusiasmado com o que viu na VFCJ e revelou sua intenção de conhecer todos os trens operados pela ABPF. (por Geraldo Godoy-ABPF)



Regional Campinas

A Regional informa que a VFCJ recebeu mais um importante item para preservação. Trata-se de um carro de passageiro em aço-carbono prefixo QC 3611, fabricado pela Cia. Paulista nas oficinas de Rio Claro-SP no final dos anos 60, a partir de um estrado de carro de

madeira fabricado em 1912. Este modelo é conhecido como chumbinho por ser pintado na época na cor de chumbo.



*Acima: Içamento do carro QC 3611 em Vinhedo-SP.
Abaixo: Chegada do carro “chumbinho” na estação Anhumas.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*





*Acima: Descarregamento do carro QC 3611 em Anhumas.
Abaixo: Carro “chumbinho” já com truque da métrica em Anhumas.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



Este carro junto com o antigo administração n. 6808 (carro do Rei Alberto) da CPEF, que outrora foi do museu de Jundiá, um bagageiro e um carro trole da rede aérea foram cedidos pela RFFSA para a Prefeitura de Vinhedo-SP há quatro anos. Na época da cessão, a RFFSA não tinha meios jurídicos de ceder os carros à prefeitura e então os passou para a ABPF e esta firmou um convênio com a prefeitura.

Os trabalhos de recuperação foram iniciados, mas com a troca de prefeitos, os carros foram abandonados e depredados. O novo prefeito não quer saber de mais nada disso na cidade. Como o carro resgatado estava no pátio e ao lado de uma rua, foi possível seu içamento, mas o restante dos veículos são de retirada difícil e ainda não há previsão para tal.

O chumbinho é o nosso quinto carro a ser transformado da bitola larga para a métrica. Antes de buscá-lo, preparamos um par de truques de bitola estreita e os transportamos para Anhumas para receber o carro. Depois da reforma, veremos o truque mais adequado para instalação definitiva. O carro será reconstruído para o transporte de passageiros e quando pronto entrará em operação para substituir os velhos carros de madeira, que ficarão para um serviço mais reservado. A lataria deste carro está em melhor estado de conservação que a do carro que recebemos da EFVM.

Enquanto isso nas oficinas prosseguem os trabalhos de recuperação do carro CB-8 da Mogiana, cuja reconstrução interna já está quase no final, seguindo-se à risca o modelo original provenientes de fotos e de nosso carro R-1 que aguarda restauro em Carlos Gomes. Paralelamente, uma pessoa está dedicando-se ao carro de aço carbono da EFVM, que já teve partes das colunas substituídas e o teto está quase concluído, sendo uma das bordas já recuperadas, bem como as entradas de ar do teto. Em todo o carro substituímos o material onde a chapa está podre e a ferrugem superficial é removida com o desincrustador pneumático. Em seguida aplica-se o convertedor de ferrugem, depois o fundo Primer e por último a tinta. O carro está com muita corrosão devido à maresia em Vitória-ES, onde por muitos anos ficou parado exposto às intempéries.

Na oficina de locomotivas prosseguimos com a reconstrução do condutor de vapor da locomotiva CPEF 604 e pequenos reparos nas locomotivas 505 e 401 que fazem os trens partindo de Anhumas. Demos uma pausa nos outros trabalhos para a recuperação e manutenção de nossas máquinas operatrizes, como a recuperação da serra de fita, troca da placa de castanha do torno alemão e muitos outros serviços.

Um fato muito triste aconteceu recentemente que nunca havíamos presenciado em toda nossa história: a invasão de parte do pátio da Estação de Desembargador Furtado por integrantes do MST. Toda a área da frente do pátio foi invadida por cerca de 200 pessoas. A velocidade dos trens neste trecho foi reduzida. Na mesma semana entramos com o pedido de reintegração de posse da área. Até a semana passada estávamos aguardando o parecer da União, que foi deferido a favor da ABPF na última sexta feira. A decisão da judicial ficou para a próxima semana. Ficamos aqui na torcida para que a retirada dos invasores ocorra tranqüilamente e que saiam sem destruir a estação de Desembargador Furtado.



*Interior do carro Mogiana CB-8 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*





*Reforma no teto do carro doado pela **VALE-EFVM**.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*





Coberturas das entradas de ar do teto do carro EFVM em recuperação nas Oficinas de Carlos Gomes. Foto: Hélio Gazetta Filho.

Agradecemos aos fiéis associados que em muito colaboram para o funcionamento da VFCJ: 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 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 transporte dos truques para o QC-3611, ao André Aranha que é funcionário da **Emdec** de Campinas e que em muito nos ajuda na intermediação com representantes e secretários da Prefeitura de Campinas, **Unicamp** e **LNLS** pela doação de lenha, **Petrobrás–Replan** pela instalação da sonorização dos carros de passageiros e outros associados que participam e ajudam na ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br (por Hélio Gazetta Filho – ABPF)

Regional Sul de Minas

A Regional informa que na oficina de locomotivas de Cruzeiro-SP a reforma da locomotiva 415 prossegue a todo vapor.

Em Passa Quatro-MG as obras de construção do muro de arrimo no trecho da serra continuam. Nosso objetivo é deixarmos tudo pronto e seguro antes que comece a estação das chuvas, que na região serrana é imprevisível. A locomotiva 1424 está operando normalmente em São Lourenço-MG, onde estamos terminando de fazer todo o revestimento da cabine e as janelas e portas dela em madeira. O carro da Leopoldina já está quase pronto. A restauração

ABPF Boletim

Ano VIII nº 88 – Junho de 2010

deste carro foi um grande desafio, pois ele foi reconstruído do zero como já havíamos feito em dois carros da EFCB que operam no trem.



Acima: Locomotiva Lima 415 em restauração nas oficinas de Cruzeiro-SP.

Abaixo: Locomotiva O & K em manobra na estação de São Lourenço-MG.

Fotos: Felipe Sanches.





*Construção da nova carpintaria na estação de São Lourenço-MG.
Fotos: Felipe Sanches.*





Carro da Leopoldina em restauração nas oficinas de São Lourenço-MG.

Foto: Felipe Sanches.

O grande diferencial deste carro da Leopoldina é que ele foi completamente detalhado por dentro, com as madeiras desenhadas acompanhando o contorno das janelas que são ovalizadas em cima, tudo realizado em nossa carpintaria. Adicionalmente, estamos finalmente retomando a construção da nossa nova carpintaria dentro do novo galpão. Ela será muito mais espaçosa, com escritório, banheiro, cozinha e fiação subterrânea. Serão construídos futuramente uma oficina de locomotivas com vala e girador. *(por Felipe Sanches – ABPF–Sul de Minas)*

Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI

O mês de junho foi marcado pelas atividades normais do trem histórico-cultural nesta sua fase de adequação da linha e do material rodante. E por isto mesmo é considerado como “operação de caráter provisório”. O destaque do mês correu por conta da atividade especial desenvolvida no dia 20 de junho, por ocasião da Festa da Tangerina, organizada uma vez por ano no município de Apiúna-SC quando o prefeito Sr. Jamir Schmidt (por nós considerado grande benfeitor em relação a restauração do trecho de 3,5 km em uso atualmente) solicitou-nos que colocássemos o trem um funcionamento neste dia especial para o município. Lamentavelmente o dia foi extremamente chuvoso, mas mesmo assim houve o comparecimento do público. Por sua vez, foi uma ótima oportunidade também para verificarmos o comportamento da locomotiva 232 e da equipe do trem nesta ocasião de clima

extremamente desfavorável, fazendo com que a locomotiva patinasse muito e exigindo da equipe a seguida colocação de areia nos trilhos. Mas, o acontecimento, a princípio indigesto, foi bom, pois motivou a equipe a priorizar a confecção e colocação dos canos do areeiro, até o momento inexistentes.



Novo aspecto da locomotiva 232 agora com o capitel instalado na chaminé, vista aqui no início do trecho restaurado na localidade de Subida, no momento em que a equipe se preparava para levar a composição para guarda no abrigo dentro do pátio da Usina Salto Pilão, encerrando as atividades de um chuvoso e trabalhoso dia 20 de junho. Foto: Luiz Carlos Henkels.

No entanto, a despeito destes percalços, a 232 também recebeu neste mês de junho um presente especial: a recolocação do seu capitel, ao estilo Rede Mineira, patrocínio que solicitávamos exaustivamente há muito tempo. Esta restauração é mais uma obra do nosso associado Germano Purnhagen, dando assim aspecto bem melhor à locomotiva. Assim, fica o nosso agradecimento ao “Seu Germano” por este feito, ansiosamente aguardado por todos.



*Aspecto do carro P02 no dia cinco de junho de 2010, em restauração na estação de Matador.
Foto: Luiz Carlos Henkels.*

No dia 24 de junho a composição histórica fez mais um especial, desta vez para os prefeitos da AMMVI (Associação dos Municípios do Médio Vale do Itajaí) da qual o prefeito de Apiúna é o presidente. Além dos cerca de dez prefeitos presentes e mais alguns secretários municipais realizamos também neste dia uma segunda viagem especial para os servidores municipais de Apiúna, os quais se dedicaram e participaram dos trabalhos de reabertura do leito férreo em Subida entre os anos de 2008 e 2009. Felizmente desta vez o dia estava ensolarado, o que propiciou o sucesso esperado por todos. O Coordenador Regional do NuRVI, Otávio Georg Jr agradece aos associados Charles Thurow, Arlindo Fiedler, Marcelo Montibeller, Adalberto Barth e Paulo Stein que se dedicaram voluntariamente à operação do trem neste dia especial, suprimindo importantes horas de suas atividades comerciais.

Na estação de Matador continua a restauração do carro P 02. Os trabalhos estão concentrados nos truques e rodeiros que estão sendo limpos e adequados ao carro. A restauração da caixa do carro momentaneamente está parada, aguardando a vinda de madeira

para o reinício do serviço. Lembramos que o estrado do carro já passou por pintura. Todo o acervo do NuRVI ali depositado poderá ser visitado, bem como o museu estático na estação. Para tanto, chegando a estação em dias de semana é preciso procurar pelo Sr. Ivo Bridi. Nos finais de semana, procurar por Rita Buzzi zeladora do museu e moradora da antiga casa do agente de estação, situada nos fundos da estação ferroviária. O acesso à estação de Matador, situada no bairro Bela Aliança de Rio do Sul-SC, Beco Artur Hering Nº 50, se dá pela Estrada da Madeira a partir do centro de Lontras-SC ou então na outra ponta a partir do Centro de Rio do Sul.

Na localidade de Subida, município de Apiúna, o trecho de 3,5 km restaurado pelo **Consórcio Empresarial Salto Pilão (CESAP)** em parceria com a **Prefeitura Municipal de Apiúna, Fundação Tremtur e NuRVI**, poderá ser acessado pela BR-470, a partir do km 112 + 500 m para quem vem de Blumenau-SC. Para quem vem de Rio do Sul o acesso é a partir do km 113 - 500 m. O início da ferrovia dista cerca de 700 m da BR-470 e o visitante poderá a partir do centro de Subida conhecer as principais obras de engenharia ferroviária ali existentes, restrição feita apenas ao trecho situado dentro do pátio da Usina Salto Pilão, onde também, por questões de segurança está guardada a composição histórico-cultural. Informações adicionais poderão ser obtidas pelo telefone (47) 3333-1762 com Luiz Carlos - NuRVI e pelo telefone (47) 3521-2700 com Carlos Ramiro da Silva - Presidente da Tremtur.

Em Indaial-SC, o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, reinaugurado em 17 de março com patrocínio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo da prefeitura municipal e com apoio cultural do NuRVI, continua aberto ao público em horário comercial com destaque para o segundo sábado do mês quando permanece aberto de 8h até as 12h e a tarde das 13h30 até as 17h. Nos demais sábados o horário de funcionamento é das 8h até as 12h. Informações adicionais poderão ser obtidas pelo telefone (47) 3394-0708, com a coordenadora do Museu, Rita Rosângela Pieritz.

Em Ibirama-SC, a Fundação Cultural situada no antigo Hospital Hansahoehe, mantém aberta ao público em horário comercial a Sala Hermann Baumann, com rico acervo fotográfico referente à atuação da EFSC na região de Ibirama e circunvizinhança. Esta exposição foi organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter, com patrocínio do CESAP e apoio cultural do NuRVI. Para visitas aos finais de semana é preciso agendar pelo telefone (47) 3357-4442, com a coordenadora do museu Wilde Bauner. Lembramos que o museu ferroviário de Ibirama dista apenas 10 km da localidade de Subida, onde se situa o trecho revitalizado da EFSC. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

Regional São Paulo

A Regional informa que no dia 13 de junho o pátio ferroviário da ABPF-SP foi aberto à visitação do público que realizou o passeio do Trem Cultural dos Imigrantes-Maria Fumaça. Os visitantes puderam observar diversos exemplares de trens antigos (carros, vagões e locomotivas), e consumir o tradicional vinho quente, refrigerantes, lanches, salgados e doces.

Como já é do calendário anual de eventos da Regional São Paulo da ABPF, na próxima sexta-feira, feriado de nove de julho, além de estar operando normalmente o Trem Cultural dos Imigrantes-Maria Fumaça no Memorial do Imigrante, teremos também a exposição de veículos militares antigos. Após a participação destes veículos no tradicional Desfile de Nove

de Julho, realizado anualmente sempre no período da manhã; junto ao Parque do Ibirapuera, onde estes veículos desfilam tendo inclusive a participação de membros da ABPF fazendo alusão ao Trem Blindado da Revolução de 32, estes veículos virão em carreata até a sede desta regional junto ao Memorial do Imigrante, onde permanecerão em exposição ao decorrer deste dia.

O diretor da Regional, Carlos Alberto Rollo foi entrevistado pelo programa Via Legal da TV Justiça, em que ressaltou o descaso das autoridades com o Museu do Funicular em Paranapiacaba (Santo André-SP), o qual está há mais de dois anos sem fornecimento de energia elétrica.

Nas oficinas da Moóca, prossegue a reforma da locomotiva 353. Mais informações na página www.abpfsp.com.br. (por Carlos Alberto Rollo – ABPF).



A Estrada de Ferro Corumbá – Santa Cruz

Se consultarmos um mapa da fronteira do Brasil com a Bolívia, detalhadamente, na região de Corumbá e do Rio Paraguai veremos a divisa entre os dois países muito próxima da margem direita do rio, seguindo-o por grandes distâncias. A Bolívia está próxima do rio, que, entretanto corre totalmente dentro de território brasileiro, salvo por pequenas reentrâncias formadas por lagunas e pequenas faixas de terra, não muito significativas. Isto e o fato daquele país não ter saída para o Oceano Pacífico torna-o totalmente carente de vias de comunicação com o mar.



Antiga estação de Santa Cruz de La Sierra. Foto: Eduardo de Lanna Malta.

Os primeiros acordos de fronteiras entre os dois países, naquela região, datam do último quartel do século dezenove, quando a Bolívia teve de renunciar a qualquer pretensão à margem direita do Rio Paraguai, região já há muito ocupada pelos portugueses e posteriormente brasileiros, contando inclusive com fortificações (Forte de Coimbra e Fortim de Miranda) e a cidade de Corumbá com seu importante comércio. Para não vetar inteiramente a passagem até o rio foi deixado para a Bolívia o acesso à Laguna Cáceres, próxima de Corumbá, onde foi fundada a cidade de Puerto Suarez (1880), tendo um canal navegável apenas parte do ano a ligá-la ao curso de água principal. Dali de Puerto Suarez saíam comboios de carretas de tração animal com destino a Santa Cruz de La Sierra, muito distante, em viagem de semanas. Logicamente tal solução passou longe de atender às pretensões do Estado Boliviano, que aproveitando o tratado de Petrópolis (1903) que deu ensejo à construção da E.F. Madeira Mamoré, o qual acordava a construção de um ramal saindo de Vila Murtinho (no atual estado de Rondônia) atingindo a cidade Boliviana de Villa Bela e que não fora construído, iniciou instâncias diplomáticas com a finalidade de fazer uma “compensação” na forma de auxílio na construção de uma ferrovia que ligasse Corumbá a Santa Cruz.



*Locomotiva a vapor em exposição defronte a nova estação de Santa Cruz de La Sierra.
Foto: Eduardo de Lanna Malta.*

Do lado brasileiro havia interesse em aprofundar as ligações com a Bolívia por esta via, pois a Argentina já estava fazendo o mesmo do lado sudoeste com uma ferrovia que atingiria aquela rica região. O plano era usar a nossa Noroeste, estrategicamente próxima e permitir à Bolívia um acesso ao Porto de Santos, sem depender da instável navegação fluvial existente e que era controlada por Buenos Aires. Para isto a ferrovia teria de ser terminada, com os trilhos

chegando até Corumbá (já estavam em Porto Esperança) e daí até Puerto Suarez, adentrando o território Boliviano até onde fosse interessante do ponto de vista político. No futuro tal ligação ferroviária faria parte de uma grande ligação do Atlântico ao Pacífico, terminando em Arica no Chile.

As pretensões Bolivianas requeriam um investimento de um milhão de libras esterlinas por parte do Brasil, inteiramente fundamentado na compensação pelo ramal não construído da Madeira-Mamoré. Foi assim que, muitos anos depois do Tratado de Petrópolis, em setembro de 1938, no Rio de Janeiro, foram ratificados os tratados, após respectivas tramitações nos parlamentos de ambos os países.

Foi dado início então, à construção da ferrovia Corumbá-Santa Cruz, ao mesmo tempo em que do lado brasileiro se iniciava a construção do prolongamento da Noroeste até Corumbá, no ano de 1939, tendo sido assentada a chave de ligação, em Corumbá, no ano de 1948. Na década de cinquenta já havia tráfego de locomotivas da estrada boliviana pelos trilhos da Noroeste.



Nova estação de Santa Cruz de La Sierra. Foto: Eduardo de Lanna Malta.

A estrada atingiu Santa Cruz de La Sierra em meados da década de cinquenta e é por lá que estamos, numa tarde de tempo muito bom, de março de 2010. A cidade é muito bem planejada consistindo de uma parte central mais antiga e uma série de anéis concêntricos que vão se expandindo para a periferia, hoje há quatro, mas existem planos para até nove anéis.

Foi fundada por espanhóis, da Estremadura, em meados do século XVI, não no mesmo lugar onde se encontra hoje, próximo ao rio, para onde foi transferida por conta de grandes atritos com índios, no tempo colonial. O local onde estou hospedado fica entre o terceiro e o quarto anéis, perto do rio Pirai, importante rio boliviano que próximo da cidade tem uma largura aproximada de quinhentos metros e águas barrentas em um leito arenoso. O clima da cidade é quente, mas hoje a temperatura está mais amena, em torno de 28 graus, à noite caindo para 21. A distância do hotel até a estação ferroviária é grande, em torno de 10 km, pois o mesmo se situa em outro extremo da cidade. Vou de taxi, tratado o preço primeiro, diretamente com o motorista, pois não vi nenhum taxímetro. Por 15 bolivianos se pode atravessar toda a cidade de taxi, o que é um preço muito barato para nossos padrões, considerando-se que a cotação é de 1 real para 3,5 bolivianos. O carro é bom, relativamente novo e o motorista muito educado e simpático, mas o trânsito é bastante confuso e os cruzamentos são verdadeiras aventuras, com os carros disputando a passagem na base da buzina e da coragem. Por via das dúvidas estava usando o cinto de segurança, mas o motorista não.



Plataforma da nova estação de Santa Cruz de La Sierra. Foto: Eduardo de Lanna Malta.

Primeiramente vou até a estação antiga da Corumbá - Santa Cruz, que hoje foi transformada em um centro de atendimento à terceira idade, com diversos serviços funcionando. O prédio está em bom estado de conservação e fica atualmente em um parque

muito bonito chamado Parque Urbano, região central da cidade, onde há outras atrações. Fotografo o prédio, converso com algumas pessoas que me contam que estão pensando em trocar o telhado do prédio e talvez eliminar a bela estrutura de madeira original.

Seguimos então para o terminal bimodal, atual estação, que como o próprio nome já diz é um terminal de ônibus e trem. Fica bem próximo da estação antiga, tudo na região central. De longe escuto a buzina de uma locomotiva diesel e fico ansioso com a possibilidade de conhecer o famoso trem da morte, apelido que recebeu pelos abismos que contorna na região dos Andes, no caminho para Cochabamba. Chegamos ao terminal e o nosso carro fica no estacionamento, onde há uma velha loco 4-6-0 com seu tender, em exposição estática, mas, já bastante deteriorada.



Locomotiva do trem de passageiros da FCO. Foto: Eduardo de Lanna Malta.

O terminal é movimentadíssimo, com centenas de viajantes com suas bagagens, indo e vindo para todos os lados. Diríjo-me até a entrada da plataforma onde sou impedido de entrar pela segurança, pois, dali em diante, somente passageiro. Um pouco de conversa com os policiais e os seguranças, me identifiquei e consegui entrar para fazer as fotos. O trem estava parado, somente os carros, pois a locomotiva estava fazendo manobras e terminou por engatar na frente da composição. Era uma velha U-10 GE, de 1000HP e o trem, incluindo carro restaurante, carros de primeira, segunda e bagageiro era bem grande. É impressionante ver um

trem de passageiros prestes a partir, com as pessoas se despedindo, acomodando bagagens, no caso deste trem a divisão de narcóticos da polícia boliviana com cães farejadores percorrendo a plataforma e vistoriando todos os volumes, funcionários da ferrovia agitados, uma cena que não estamos acostumados no Brasil. A plataforma ferve de gente. Faltam quinze minutos para a saída.

E vai sair lotado este trem, não pude ver muitos assentos vagos no interior dos carros, pois a procura pelo meio de transporte é muito grande. O interior dos carros me pareceu ser bastante confortável, com ar condicionado, capas nos assentos, que são reclináveis e com o carro restaurante no meio da composição. Os serviços oferecidos nos carros vêm indicados na parte de fora dos mesmos, com símbolos usados em guias turísticos, vide foto.

O maquinista, muito simpático e atarefadíssimo, nesse momento, encontra tempo para me deixar entrar na locomotiva e ainda posou para uma foto em seu posto de comando. A cobertura da plataforma protege bem contra o sol quente da tarde e a temperatura é agradável no local.



Maquinista da FCO posa para foto. Foto: Eduardo de Lanna Malta.

O horário é cumprido e o trem é pontual, também pudera, vão ser mais de quatorze horas de viagem até Puerto Suarez, na fronteira do Brasil. Com a saída às 16h30min e

chegada no dia seguinte, pela manhã, às 08h40min. A passagem custa 127,00 Bolivianos, algo como 36 reais, para atravessar quase metade do país. Saio da plataforma bastante satisfeito e vou até o carro, onde o alegre motorista me aguarda pacientemente curtindo uma sonequinha na sombra.

Fontes de consulta históricas:

Uma Ferrovia entre dois Mundos – Paulo Roberto Cimó Queiroz

Ferrovia do Diabo – Manoel Rodrigues Ferreira

por Eduardo de Lanna Malta

Reforma do trem húngaro em Teresina-PI (1ª. parte)

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



Trem húngaro Ganz-Mavag antes da reforma em Teresina-PI.

ABPF Boletim

Ano VIII nº 88 – Junho de 2010



Retirada da frente do carro motor.





Carro motor sem a frente.





Construção da nova frente do carro motor.





Outro aspecto da construção da nova frente do carro motor do trem húngaro Ganz-Mavag utilizado no Metrô de Teresina-PI.

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.
