



Boletim

Boletim
Eletrônico
Mensal da
Associação
Brasileira
de Preservação
Ferroviária

Ano VIII nº 92 – Outubro de 2010

ABPF Editorial

Esta edição do ABPF Boletim traz um artigo sobre o vapor Saldanha Marinho e a navegação no Rio São Francisco. Reportamos as atividades das Regionais e Núcleos da ABPF. Por fim, publicamos o quinto e último lote de fotografias sobre a recente reforma do trem húngaro em Teresina-PI. 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

Artigo

- A história do vapor Saldanha Marinho
- Reforma do trem húngaro (última parte)

ABPF Noticiário da Nacional

ABPF deverá realizar projeto de abrangência nacional

Em abril ocorreu uma reunião na sede da ANTT – Agência Nacional para a apresentação do Projeto do Trem Turístico de Guararema-SP ao Diretor Geral da Agência, Dr. Bernardo Figueiredo. Após a reunião, o Dr. Bernardo Figueiredo sugeriu ao assessor de relações públicas da ABPF, Geraldo Godoy, que fosse elaborado um Projeto Nacional de Preservação Ferroviária visando, numa primeira instância, a restauração das estações ferroviárias brasileiras que se encontram abandonadas. O termo de referência para o projeto está em fase de aprovação para ser patrocinado pela ANTT, ABIFER e ANTF.

ABPF é homenageada em evento em São Paulo-SP

No dia oito de novembro realizou-se em São Paulo-SP, no salão nobre da Sociedade Hípica, o 2º ENCONTREM – Encontro Nacional da Indústria e Operadoras Ferroviárias, com coquetel, jantar, show e homenagens. O evento é patrocinado pela ABIFER – Associação Brasileira da Indústria Ferroviária e pelo SIMEFRE – Sindicato Interestadual da Indústria de Material Ferroviário e Rodoviário e teve a participação de diretores da indústria e das operadoras ferroviárias, além de Ministros de Estado e autoridades federais e estaduais. Nesse dia a ABPF foi homenageada, tendo o diretor-presidente Hélio Gazetta Filho recebido uma placa de prata das mãos do Dr. Bernardo Figueiredo, diretor geral da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Também estiveram presentes no evento os associados da ABPF Jorge Luiz Sanches (diretor vice-presidente), Geraldo Godoy e João Bosco Setti.



Placa de homenagem à ABPF entregue ao diretor-presidente Helio Gazetta Filho no 2º. Encontrem.

ABPF em São Carlos-SP

No dia nove de novembro a ABPF participou, juntamente, com o Prefeito Municipal de São Carlos, Dr. Osvaldo Barba, da apresentação oficial do Projeto do Trem Turístico de São Carlos à comunidade. O trem turístico de São Carlos, que será denominado de Caminho dos Pinhais, numa primeira etapa sairá da estação indo até a praça Itália, devendo seu traçado ser prolongado até atingir, futuramente, a estação Conde do Pinhal. Já está sendo organizado um novo Núcleo Regional da ABPF em São Carlos com o objetivo de apoiar e participar da operação do novo trem.



O Prefeito Municipal Dr. Osvaldo Barba inicia a primeira parte da exposição do projeto do Trem Turístico. Em seguida houve uma exposição mais detalhada feita por Geraldo Godoy.

Agenda Cultural da ABPF em novembro

O mês de novembro está marcado pela participação da ABPF em uma série de eventos culturais. No dia 16, na CEUNSP – Centro Universitário Nossa Senhora do Patrocínio, em Salto-SP, palestras de Ivo Arias, sobre “Reminiscências da E.F. Sorocabana”, e de Geraldo Godoy, sobre “Preservação Ferroviária”. No dia 20, em Ouro Preto-MG palestra de Geraldo Godoy sobre “Trens Turístico-Culturais da ABPF” e no dia 26 palestra no SESC, em Itirapina-SP sobre “Preservação Ferroviária”. (por Geraldo Godoy – ABPF)



Regional Campinas

A ABPF-Campinas continua empenhada na adequação e melhoria do material rodante e da via permanente da VFCJ. Na via permanente foram substituídos ao longo da linha os dormentes velhos de madeira, que queimaram durante o período da estiagem que terminou no começo de outubro. Os dormentes instalados foram doados pela VALE-FCA e são de concreto. Com isso não teremos mais problemas de queima de dormentes na via. Também foram substituídos todos os dormentes dos pontilhões do km 15 e km 25 e cerca de 30% dos dormentes da ponte sobre o rio Atibaia. Nesta ponte, igualamos o comprimento dos dormentes e aplicamos uma demão de óleo para sua proteção. Também foi feita a limpeza das partes de alvenaria da ponte.

Nas oficinas de Carlos Gomes, como noticiado no informativo anterior, a locomotiva 604 já voltou ao tráfego, no qual se alterna com a locomotiva n. 9. No momento estamos revisando a locomotiva 401 e fabricando as correntes para serem adaptadas na locomotiva 9 e nos três carros que ainda não as tinham. Embora não seja uma exigência, a instalação das correntes foi recomendada pelo inspetor da ANTT. Já foram fabricadas as três chaminés para as locomotivas 505, 1170 e a pequena n. 4, pois as atuais chaminés estão com pontos de ferrugem e necessitam ser substituídas.

Na parte de carros de passageiros, estamos quase finalizando o CA-8, que originalmente era denominado CB, mas agora será primeira classe e por isso a mudança para CA. As janelas e as estruturas metálicas dos mobiliários foram concluídas. O teto externo já foi revisado e repintado. cremos que no final de novembro o carro estará totalmente pronto. Paralelamente conseguimos um trabalhador autônomo para fazer a parte metálica do carro CA-61 (aço-carbono e fabricado pela Santa Matilde) doado pela EFVM. Ele trabalha eventualmente nos finais de semana e com isso as colunas internas já foram todas substituídas. Voltaremos a reformar o teto para finalizar os serviços e começar as laterais e cabeceiras. O carro NOB CA-23 passou por revisão nas oficinas, sendo detectado que o dínamo estava com defeito. Ele foi substituído por um gerador da ARCURI, muito mais eficiente e de simples manutenção, trabalho que foi efetuado pelo Sr. João Sigrist da empresa GEATEC. O CA-23 era o único carro da frota que estava com problema de iluminação e com

ABPF Boletim

Ano VIII n° 92 – Outubro de 2010



*Acima: Associado Ivo Arias no comando da locomotiva 215.
Abaixo: Locomotiva “Patrick Dollinger” n. 215 em todo o seu esplendor.
Fotos: Vanderlei Zago.*



ABPF Boletim

Ano VIII nº 92 – Outubro de 2010



*Excursão comemorativa dos 50 anos da SBF-Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo.
Fotos: Cláudio Larangeira em 18/09/2010.*



ABPF Boletim

Ano VIII nº 92 – Outubro de 2010



*Locomotiva 505 com o trem da Excursão dos 50 anos da SBF.
Foto: Cláudio Larangeira*



*Pontilhão na VFCJ, cujos dormentes foram substituídos.
Foto: Hélio Gazetta Filho.*

ABPF Boletim

Ano VIII n° 92 – Outubro de 2010



*Ponte da VFCJ sobre o Rio Atibaia, na qual 30% dos dormentes foram substituídos.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



ABPF Boletim

Ano VIII nº 92 – Outubro de 2010



Acima: Novo gerador já instalado no carro CA-23 com auxílio do associado Sr. João Sigrist.

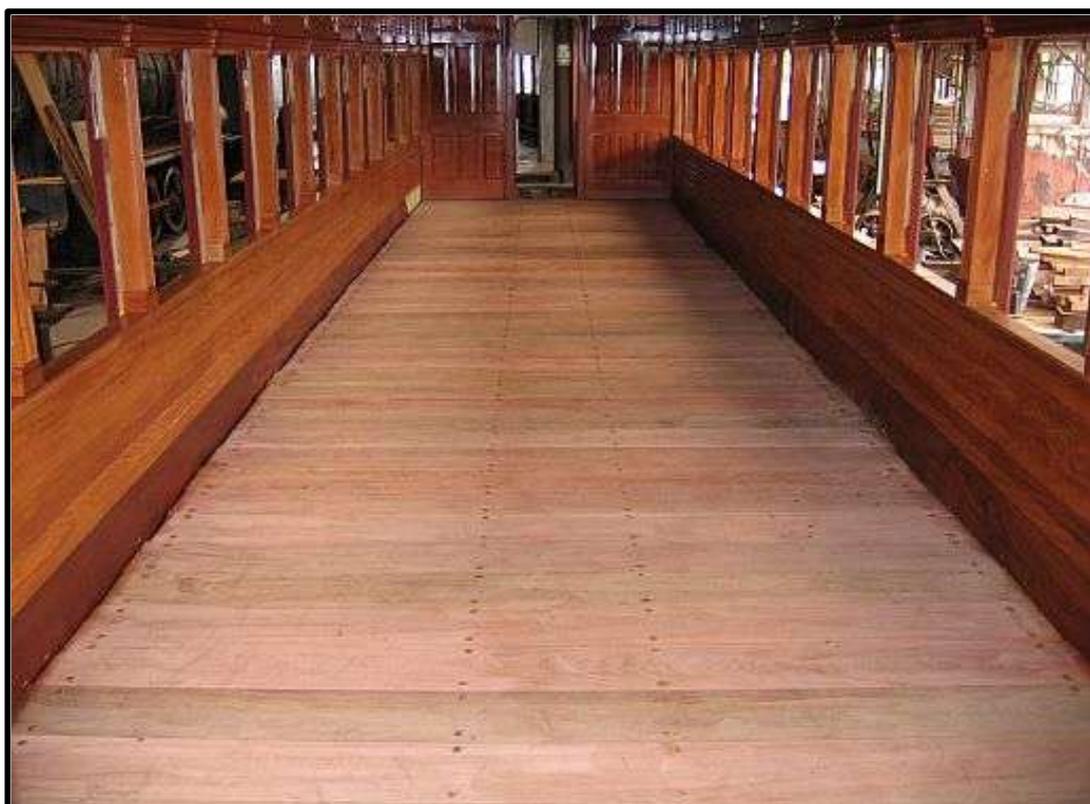
Abaixo: Correntes a serem instaladas em carros da ABPF-Campinas.

Fotos: Hélio Gazetta Filho.





*Acima: Carro CA-8 da Mogiana com a pintura externa concluída.
Abaixo: Carro CA-8 com piso novo e aguardando a instalação do mobiliário.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



isso toda a frota de carros está agora com a iluminação funcionando. Também passou pelas oficinas para pequenos reparos o carro CR-41, restaurante da Rede Mineira de Viação. Os jardins da estação Carlos Gomes continuam sendo recuperados e melhorados graças ao associado Marcelo Bianchini, que está pintando todas as cercas do jardim.

Prosseguem as obras de extensão da linha de Anhumas até a Praça Arautos da Paz em Campinas-SP, onde a empresa MARUCA, vencedora da licitação, já montou seu canteiro de obras e deu início aos serviços. Enquanto as obras de drenagens e terraplanagens são executadas, outra equipe trabalha no transporte de dormentes e trilhos para o local da linha. A obra é gerenciada pela Prefeitura de Campinas com recursos da Caixa Econômica Federal.

No dia 18 de setembro, a VFCJ recebeu a Excursão comemorativa dos 50 anos da SBF-Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo para um passeio em nosso trem, que contou com o carro buffet da CPEF na composição. Os associados da SBF puderam conhecer o acervo da ABPF, com destaque para as Oficinas de Carlos Gomes, onde houve um churrasco de confraternização.

Agradecemos 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 locos diesel e na 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 colabora no carregamento e transporte de material, ao Marcelo Bianchini Orso, pela colaboração nas melhorias dos jardins da estação de Carlos Gomes, ao Sr. André Aranha, nosso elo de contato com a Prefeitura Municipal de Campinas, e outros que participam e ajudam na ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfeps@terra.com.br (por Hélio Gazetta Filho – ABPF)

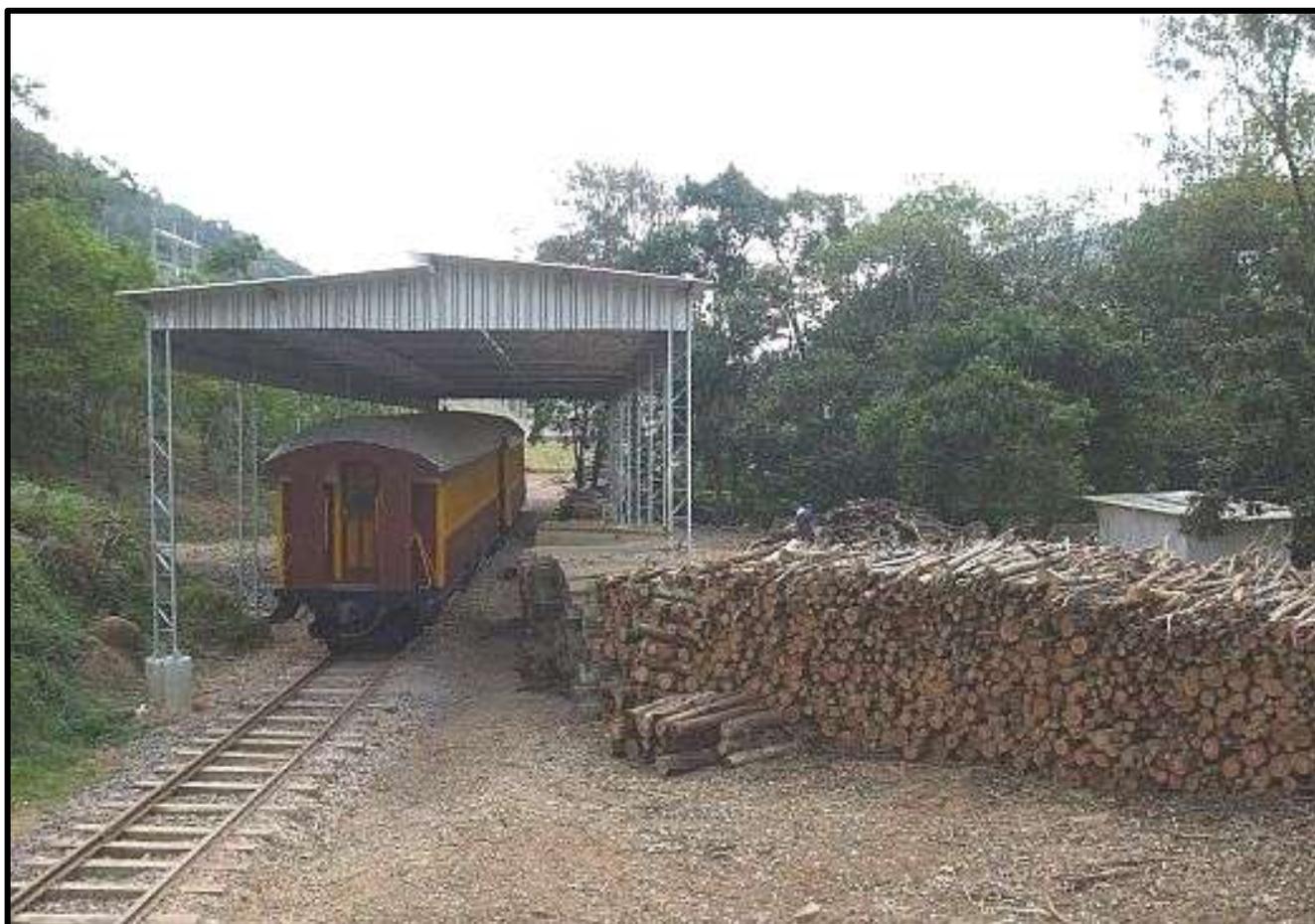
Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI

Neste mês de outubro o segundo final de semana dedicado a operação da composição histórico cultural do NuRVI (projeto ABPF/Tremtur) foi de intensa atividade. Dia nove de outubro atendemos a escolares e professores realizando passeios especiais em homenagem ao dia das crianças e dia 10 de outubro cumprimos a agenda normal da programação mensal. A atividade, a princípio cansativa, foi no entanto compensada pela participação e alegria das crianças e até adolescentes que se encantaram com as viagens e o desempenho da Maria Fumaça, pois a grande maioria delas apenas havia visto no cinema ou na televisão. Durante as atividades os alunos receberam ampla explicação do funcionamento da locomotiva a vapor, inclusive seus professores que em sua maioria também não conheciam seu funcionamento. Desta maneira os associados do projeto ABPF/Tremtur sentiram-se gratificados por poderem levar estes conhecimentos ao público em especial às escolas, divulgando um meio de transporte que há muito tempo já não existe, e que foi fundamental ao progresso do Brasil, aliás, assunto sobre o qual os escolares também pouco conhecimento tinham. Desejamos agradecer aos voluntários do NuRVI e associados da Tremtur que neste final de semana especial não mediram esforços para conciliar suas atividades particulares com as do trem,

ABPF Boletim

Ano VIII nº 92 – Outubro de 2010

inclusive alguns sócios trazendo as esposas, que em muito contribuíram na recepção aos visitantes entre outras atividades. Oxalá mais esposas de associados pudessem participar destas atividades, dando assim um toque aconchegante e familiar ao evento. Assim sendo o NuRVI aproveita o ensejo para neste mês, a exemplo do mês passado, mais uma vez homenagear seus associados através de fotografias, destacando as diversas atividades exercidas pelos mesmos.



As modestas instalações da nossa garagem, lenheiro e oficina de manutenção. À direita, o pequeno barraco guarda o essencial para pequenos consertos, lubrificação e limpeza do material rodante. Na tranquilidade deste local, gentilmente cedido pela Usina Salto Pilão, os associados realizam suas tarefas. Foto: Luiz Carlos Henkels.

No âmbito técnico, o mês foi marcado pela colocação dos canos areeiros na locomotiva 232, agora importantíssimos para o desempenho da locomotiva ao longo da serra, onde em muitos locais há muita umidade, prejudicando a aderência da locomotiva. A confecção e instalação dos canos areeiros foi executada pelo nosso competente associado Alverino Baade e patrocinados pelo associado Germano Purnhagen, através de sua empresa Hergen Machinery aos quais somos sinceramente gratos. No dia 30 de outubro os associados do NuRVI dedicaram mais um dia de trabalho na estação de Matador, reordenando a disposição

ABPF Boletim

Ano VIII nº 92 – Outubro de 2010



Acima: Associado Alverino Baade, torneiro de profissão, sempre tem idéias criativas e soluções funcionais para todos os desafios técnicos apresentados na composição histórico cultural do NuRVI. Participou da remontagem da locomotiva 232 desde o início em 2002 e agora acompanha passo a passo a adequação da locomotiva nesta sua nova fase.

Abaixo: Em meio aos trabalhos de preparação da composição para mais um dia de trabalho, uma rápida confraternização dos voluntários do NuRVI, saboreando uma "cuca de fubá" carinhosamente preparada pela filha do associado Marcelo Montibeller, Jennifer Stolf Montibeller. Cada vez mais as esposas e filhos dos associados começam a participar e apoiar de várias formas os trabalhos, tornando o ambiente agradavelmente familiar e aconchegante.

Fotos: Luiz Carlos Henkels.



do material rodante ali depositado. O carro P02 cuja restauração deverá ser retomada em breve, já está agora posicionado em frente à rampa da estação, onde será mais fácil o acesso dos restauradores que nele trabalharão, além do carro já ficar posicionado para a rampa de embarque, pois assim que a restauração for concluída, ele será levado para Subida. Em seguida ao P02, mantivemos na linha principal a locomotiva manobreira e o vagão de carga que atualmente serve de marcenaria. No desvio ficaram depositados o administrativo A07 e o bagageiro. A intenção da equipe é realizar mutirões de trabalho mensal no pátio de Matador, onde se torna necessária uma ampla limpeza e reorganização do material ali depositado. O coordenador do NuRVI, Otávio Georg Jr, agradece aos associados que colaboraram neste dia, respectivamente Charles Thurow, Arlindo Fiedler, Marcelo Montibeller, Johnny Sandro Henschel, Adalberto Barth, Luiz Carlos Henkels e Marciano Pereira. Também agradecemos à zeladora do museu da estação de Matador, Rita Buzzi pela gostosa "cuca" que nos serviu no meio da tarde após a conclusão dos trabalhos.

Em Matador, tanto o acervo de material rodante do NuRVI, bem como o museu estático na estação podem ser visitados. A Fundação Tremtur colocou a disposição na estação a secretária Janaina Schultz, que ali atende aos visitantes durante os dias de semana. Agendamentos para visitas aos finais de semana e reservas para os eventos mensais em Subida devem ser feitos com a Janaina através do telefone (47) 3521-9972 ou pelo E-Mail ferrovia.efsc@gmail.com. A estação de Matador situa-se no bairro Bela Aliança de Rio do Sul, no beco Artur Hering Nº 50. O bairro tem acesso através da Estrada da Madeira, e se localiza a meio caminho a partir da cidade de Lontras ou então de Rio do Sul.

Em Subida, município de Apiúna-SC, o trecho de 3,2 km revitalizados da extinta EFSC pode ser visitado a qualquer hora do dia, pois é de domínio público até o portão de acesso da Usina Salto Pilão, a partir de onde não é possível prosseguir. A composição histórica do NuRVI, visando a segurança da mesma, também fica depositada na gare dentro do pátio da Usina Salto Pilão, onde as visitas somente são permitidas com acompanhante autorizado do projeto ABPF/Tremtur. No dia 14 de novembro a locomotiva 232 estará novamente acesa para conhecimento dos visitantes. Informações históricas e culturais sobre o projeto e sobre o tráfego da composição poderão ser obtidas pelo telefone (47) 3333-1762, com Luiz Carlos.

Em Indaial, o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, que tem apoio cultural do NuRVI, foi reaberto ao público neste mês de outubro, após sua reestruturação. O atendimento em dias de semana segue o horário comercial, inclusive aos sábados de 8h até 12h. Excepcionalmente, sempre no segundo sábado do mês, o atendimento também ocorre à tarde das 13h30 até 17h. As fotos agora receberam molduras, o material histórico ganhou outra disposição. Com muita criatividade, a coordenadora do museu, Rita Rosângela Pieritz, solicitou e foi atendida pelo diretor de Turismo Rogerio Theiss, a montagem no meio da sala do museu, de uma autêntica estrutura de uma via férrea, com brita, dormentes verdadeiros doados pela Fundação Tremtur, inservíveis ao projeto da Ferrovia das Bromélias e a disposição de trilhos em bitola métrica. A estrutura já é sucesso pela curiosidade que desperta no público visitante. Informações e agendamentos poderão ser obtidos pelo telefone do museu (47) 3394-0708, com a própria coordenadora.

Em Ibirama, a Fundação Cultural, situada no prédio do antigo Hospital Hansahoehe, através do Museu Eduardo de Lima e Silva Hoerhan, mantém aberta ao público a Sala Hermann Baumann com rico acervo fotográfico mostrando a atuação da EFSC na região de

Ibirama e Apiúna. Esta exposição foi organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter, com patrocínio do Consórcio Empresarial Salto Pilão (CESAP) e apoio cultural do NuRVI. Durante a semana o museu atende em horário comercial. Para visitas aos finais de semana é preciso agendar com a coordenadora do museu Wilde Bauner através do telefone (47) 3357-4442. 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)*

Núcleo de Rio Claro-SP

Neste mês de outubro organizamos os materiais e móveis dentro da sede, para nossa inauguração oficial que ocorreu no dia 13 de novembro. Entretanto, já vinhamos realizando nossas reuniões no local e trabalhando junto a prefeitura para a viabilização do Museu Ferroviário de Rio Claro.



Reunião de associados do Núcleo Rio Claro da ABPF. Foto: acervo ABPF-Rio Claro.

A sede da ABPF – Núcleo de Rio Claro, SP é a antiga cabine de sinalização da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, junto à passagem de nível da Rua 8, entre as avenidas 1 e 1B. A inauguração da sede ocorreu no dia 13 de novembro, com grande participação dos associados locais, de autoridades municipais e a presença de Ivo Arias, diretor-administrativo da Regional Campinas, representando o diretor-presidente Hélio Gazetta Filho, além do emérito colaborador da ABPF Edson Laurindo dos Santos e de Geraldo Godoy, que deu início ao movimento pela fundação da nova regional.

O mobiliário da sede é composto por móveis oriundos da antiga C.P.E.F. e houve a exibição de vários documentos ferroviários. O andar inferior da cabine ainda passará por uma reforma e organização e abriga várias peças ferroviárias que farão parte do futuro museu. O grande objetivo do Núcleo Regional de Rio Claro é conseguir a posse das antigas oficinas da Cia. Paulista (as maiores oficinas ferroviárias da América Latina) para ali instalar um grande museu ferroviário.

ABPF Boletim

Ano VIII nº 92 – Outubro de 2010



A imponente cabine de sinalização da C.P., em Rio Claro, hoje sede da ABPF



No interior da cabine Ivo Arias, Geraldo Godoy, Eder Schnetzler (diretor administrativo do Núcleo de Rio Claro), Edson Laurindo e René Neubauer (Secretário Municipal de Turismo de Rio Claro) observam a maquete de ferreomodelismo



Após o descerramento da placa os associados, diretores da ABPF e autoridades municipais posam para a foto.

Gostaríamos de agradecer a todos os associados que estão se dedicando para a consolidação desse sonho e também a todos da Secretaria de Turismo de Rio Claro que sempre nos apoiou. *(por Eder Schnetzler e Geraldo Godoy – ABPF)*

Regional Sul de Minas

Em São Lourenço-MG prosseguem as obras da nova marcenaria, a construção da oficina de locomotivas e a reorganização de todo o pátio. Toda a estrutura dos galpões foi feita com longarinas de chassi de caminhão doadas pela Maxion. No momento, os eletricitas realizam toda a instalação elétrica da nova marcenaria, enquanto os marceneiros estão todos trabalhando na reconstrução do telhado da estação. Posteriormente, o pessoal trabalhará na mudança da marcenaria e instalação de máquinas. Para então retomarem os trabalhos de reforma dos carros.



*Locomotiva 1424 na Estação de São Lourenço.
Foto: Felipe Sanches.*



*Vistas da locomotiva 1424 em São Lourenço-MG.
Fotos: Felipe Sanches.*



ABPF Boletim

Ano VIII n° 92 – Outubro de 2010



*Acima: Trem das Águas seguindo para Soledade de Minas-MG.
Abaixo: Trem das Águas em Soledade de Minas.
Fotos: Felipe Sanches.*



Em Cruzeiro-SP os trabalhos continuam concentrados na locomotiva 415 e em Passa Quatro-MG as operações ocorrem normalmente. Concluídas as obras em São Lourenço, iniciaremos os investimentos em Passa Quatro. *(por Felipe Sanches – ABPF–Sul de Minas)*

Regional São Paulo

Para lembrar os velhos tempos, a Regional São Paulo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária oferece na cidade de São Paulo, no bairro paulistano da Moóca, um passeio histórico cultural em uma composição movida por uma locomotiva a vapor. Uma autêntica Maria Fumaça percorre o desvio ferroviário da Antiga Hospedaria dos Imigrantes, saindo da Parada da Rua Visconde de Parnaíba – 1253 (junto a Passarela de Travessia de Pedestres da Ferrovia), passando ao lado da Antiga Hospedaria dos Imigrantes, e de passagem por um pátio ferroviário onde se encontram diversos outros exemplares de trens antigos, vai até as proximidades da Rua da Moóca/estação Moóca. Retorna após até a entrada da Estação Brás, e finaliza o trajeto no ponto inicial do passeio na Parada da Rua Visconde de Parnaíba novamente.



Locomotiva n. 5 rebocando o Trem dos Imigrantes. Foto: acervo ABPF-SP.

Além da locomotiva, há também os carros de passageiros de madeira da antiga São Paulo Railway/Estrada de Ferro Santos a Jundiaí. E carros de aço das antigas Companhia Paulista de Estradas de Ferro–CP, e Estrada de Ferro Araraquara–EFA, ambas posteriormente FEPASA. Todos recuperados na Oficina da ABPF Regional São Paulo.

As principais atrações ficam por conta da Pacífico 353, a "Velha Senhora", uma locomotiva a vapor Baldwin de 1927, uma das maiores em existência no Brasil, que atualmente está em fase de restauro. E a locomotiva EFCB 5 Baldwin de 1922, que puxa atualmente o Trem Cultural restaurada em 2000. Ambas trabalharam na Estrada de Ferro Central do Brasil e depois RFFSA- Rede Ferroviária Federal S. A.

O trajeto do Trem é de aproximadamente 3.000 metros, durando aproximadamente 25 minutos, partindo e chegando a cada hora, exceto no horário de almoço, conforme a demanda de visitantes. Os passeios no Trem Cultural dos Imigrantes – Maria Fumaça ocorrem aos sábados, domingos e feriados, entre as 10h30 e 16h30, e demanda uma contribuição para custos de operação e manutenção no valor atual de R\$ 6,00 por visitante. Apenas crianças de colo até 05 anos de idade não pagam o passeio. Endereço: Rua Visconde de Parnaíba – 1253, ao lado da Antiga Hospedaria dos Imigrantes, cerca de 700 metros da Estação Bresser – Moóca do Metrô. Mais informações pelo e-mail: contato@abpfsp.com.br ou contatoabpfsp@bol.com.br, telefone: (11) 2695-1151, ou ainda na página www.abpfsp.com.br.

Regional Paraná

A ABPF-PR começou no dia primeiro de novembro a campanha: "Quem ajuda a preservar, só tem a ganhar." com o intuito de arrecadar fundos para a preservação. Fazendo uma doação para a ABPF-PR você irá concorrer a prêmios. A cada R\$ 15,00 (quinze reais) doados, você terá direito a um cupom que, durante o mês da doação, o habilitará a concorrer a um ferrorama realista em escala HO no primeiro sorteio. E no segundo sorteio a um par de passagens para a Litorina de Luxo Curitiba-Morretes com almoço incluso, city tour em Morretes/Antonina e retorno de Van via estrada da Graciosa, com parada no mirante São João da Graciosa (bebidas no almoço e extras não inclusos). Esta campanha é válida até o dia 30/11/2010. Maiores informações em <http://abpf-pr.blogspot.com/>.



A história do vapor Saldanha Marinho

Nas minhas andanças pelo país sempre fico impressionado com o seu tamanho, sua riqueza e com a quantidade de história que existe por ai, praticamente sem divulgação nenhuma, com conhecimento restrito a alguns poucos indivíduos que são, ou estudiosos do assunto ou que vivem por perto. Vejo a epopéia da Madeira-Mamoré, a história da Estrada de Ferro de Paulo Afonso, a extensão das comunicações feita por Rondon no centro-oeste e norte, a navegação fluvial dos diversos rios do Brasil, a navegação costeira e centenas de outros episódios riquíssimos em exemplos de dinamismo e patriotismo.

A questão que sempre me fascina é a capacidade de ir tão longe, com tão poucos recursos e em um meio totalmente desfavorável numa época em que as informações viajavam com a velocidade de animais de tração. Tudo jogava contra, mas as realizações estão aí, provando mais uma vez que a lenda de que não sabemos fazer as coisas em nosso país deveria

se restringir a uma minoria barulhenta de derrotados e desonestos, que infelizmente ganha eco por toda parte. É verdade que a notícia que “vende” é sempre a do que não deu certo e as realizações vão ficando no esquecimento.

Talvez pareça, para alguns, estranho falar de um barco em um informativo essencialmente ferroviário, mas se voltarmos no tempo até o século dezenove e mesmo nos tempos atuais, concluímos que os dois modais procuraram e procuram se integrar, com vista a complementar suas atividades. Os rios são estradas naturais e se bem aproveitados dão resultados interessantes para o transporte, com investimentos menores e menos agressão ao meio ambiente.



*Vista do cais em Juazeiro -BA com o vapor Saldanha Marinho exposto na praça.
Foto: Eduardo de Lanna Malta*

A navegação no Rio São Francisco, existente até hoje, mas com maior atividade no passado, é riquíssima na sua história, tendo sido participante ou co-participante de diversos episódios políticos e econômicos do Brasil. As duas pontas principais da navegação, uma em Pirapora-MG e a outra em Juazeiro-BA, não deixando de mencionar a ponta original que foi projetada para ser no Porto de Jatobá-PE foram totalmente integradas com o transporte ferroviário. A EF Pedro II em Minas, a Estrada de Ferro do São Francisco na Bahia e a

Estrada de Ferro Paulo Afonso que ligava o Porto de Jatobá em Pernambuco a Piranhas em Alagoas, de onde a navegação fluvial continuava até o Oceano Atlântico. Isso sem esquecer de mencionar um número grande de rios secundários, igualmente servidos e que integraram uma enorme região do Brasil, sem acesso a nenhum outro meio de transporte que não fosse o saudoso carro-de-boi.

Vemos então a importância dada à navegação e a estes singelos vapores, humildes no seu porte, simples na operação, mas de uma versatilidade incomparável. Esta é a história de um deles, que pelo fato de ser o primeiro a singrar as águas do Velho Chico se reveste de importância.



Vista do vapor Saldanha Marinha em Juazeiro-BA.

Foto: Eduardo de Lanna Malta

Nossa narrativa começa em meados do século dezenove, quando se discutia bastante a viabilidade de navegar o Rio das Velhas, desde a cidade de Sabará, bem perto do lugar aonde viria a ser, décadas mais tarde construída a cidade de Belo Horizonte. O rio, que nasce na região de Ouro Preto, muito montanhosa, vai, após alguma distância, trilhar uma extensa planície, cheio de curvas, até desaguar no São Francisco, na localidade de Barra do Guaicui, pouco abaixo de Pirapora, em Minas Gerais. Daí para frente a navegação seria mais simples,

em direção à Bahia, pois com maior largura, curvas de maior raio e quase sem obstáculos o rio tem passagem livre em quase todo o trajeto.

Algumas fontes citam a construção do Saldanha Marinho nos Estados Unidos, por volta de 1850, tendo navegado no Mississipi durante algum tempo, sendo desmontado e trazido para o Brasil onde navegou pela região amazônica. Desta região teria vindo para o sudeste, novamente desarmado e remetido para Barbacena-MG a fim de, reconstruído, prosseguir em transporte de tração animal até a região de Sabará, nas margens do Rio das Velhas.



*Vista da antiga ponte ferroviária sobre o Rio São Francisco, ligando Petrolina-PE a Juazeiro-BA.
Foto: Eduardo de Lanna Malta.*

Talvez a melhor fonte de consulta sobre sua história seja o excelente livro de Fernando da Matta Machado, *Navegação do Rio São Francisco*, onde pesquisei e me apaixonei pela história do Saldanha Marinho, que passo a narrar e que culmina com uma viagem à Juazeiro-BA, onde fui encontrá-lo descansando, transformado em monumento sem perder seu charme, na orla do Rio onde navegou durante tantos anos. Seja como for, de construção americana ou não, o fato é que ele foi muito bem feito, tendo como resultado disto e de conseqüente

manutenção uma durabilidade extraordinária, permanecendo em serviço por um século, nas águas do São Francisco e seus afluentes.

Era na margem do Rio das Velhas, localidade de Jaguará, que o empresário e fazendeiro Henrique Dumont (pai do inventor do avião Alberto Santos Dumont) tinha uma madeireira e vinha utilizando com sucesso o transporte fluvial em barcaça tracionada manualmente, por meio de varas manejadas por quatorze homens e transportando entre 3000 e 4000 arrobas de madeira de grandes dimensões. No ano de 1866 as viagens eram feitas regularmente.

Em junho de 1867 Henrique Dumont celebrou contrato com o governo da Província de Minas Gerais onde, contando com ajuda da fazenda pública, se obrigava a construir, transportar até a cidade de Sabará, às margens do rio, armar e navegar um navio movido a vapor, apto também a rebocar uma barcaça de carga. Acertou ainda executar obras de melhoria do canal navegável do rio, que por ter obstáculos em alguns pontos, poderia prejudicar a livre navegação.

Depois de pronto o vapor fazia uma viagem de experiência de ida e volta entre Sabará e Jaguará, após a qual, se considerado aceito e operacional passaria à propriedade do Governo de Minas Gerais, sendo incorporado ao Patrimônio Público e não a Henrique Dumont.

Este vapor veio a ser batizado com o nome de Conselheiro Saldanha, nome alterado posteriormente para Saldanha Marinho, Presidente da Província de Minas, que celebrou o contrato e foi grande incentivador da navegação fluvial.

Assim foi feito e precisamente no dia seis de março de 1869 aportou em Sabará, comandado por Henrique Dumont em pessoa, o vapor Saldanha Marinho, com tripulação composta por mais sete homens.

Mas o contrato com Henrique Dumont não vingou e foi rescindido pelo governo, sendo feito novo acerto com Emmanuel Liais, em 1870, no qual o mesmo deveria explorar os rios das Velhas e São Francisco, fazer planta, estudar melhoramentos prevendo a futura navegação comercial e estudar a possibilidade de construção de uma estrada de ferro que uniria o alto e o baixo São Francisco, aquela que viria a ser, no futuro, a EF Paulo Afonso. Mais uma vez não funcionou, tendo o Sr. Liais descumprido o contrato e abandonou o navio em um porto do Rio das Velhas.

Foi somente em setembro de 1870 que o Tenente da Marinha do Brasil Francisco Manoel Álvares de Araujo recebeu a incumbência de realizar a primeira viagem no vapor, tendo recebido o mesmo de Henrique Dumont, em Jaguará, constituído somente por casco e máquina. Suas características eram as seguintes: 28 metros de comprimento e 7 metros de boca, com calado carregado de 0,50 m, feito de chapas de ferro de 3 mm de espessura, tinha uma única caldeira tubular com 57 tubos, alimentada por uma bomba e um injetor, considerada de alta pressão suportava até 6 atmosferas e sua máquina executava cerca de 40 RPM, desenvolvendo 25 cavalos de força e movido por duas rodas, uma em cada lateral, o que dava a ele uma capacidade de manobras em curvas de pouco raio, comuns no Rio das Velhas. Tinha uma câmara com quatro camarotes e salão no convés superior, mais dois camarotes independentes, cabine de comando, dois sanitários no convés inferior, cozinha e dois porões de carga com grande capacidade, podendo ainda rebocar uma chata. Sua velocidade era de 22km/h rio abaixo e 14 km/h rio acima.

A viagem inaugural ocorreu entre janeiro de 1871 e maio de 1872, durando mais de um ano, partindo de Casa Branca, margem do Rio das Velhas. Sua entrada no São Francisco foi em 03 de fevereiro de 1871 se tornando então o primeiro vapor a navegar o grande rio. Viajou até Juazeiro com várias escalas e paradas. Após foi até a localidade de Boa Vista em Pernambuco, ponto extremo da viagem, daí retornando até Guaicui, no encontro do Rio das Velhas com o São Francisco, ali aportando no dia 21 de maio.

A viagem do Saldanha Marinho deu início a uma série de discussões no governo sobre a necessidade de se prolongar a EF Pedro II até Sabará unindo a ponta da navegação fluvial com a Corte.

Deste ponto em diante as aventuras do Saldanha Marinho foram mais esporádicas, tendo ficado inclusive durante um período, naufragado junto à localidade de Guaicui, sendo depois recuperado. Sua vida útil começa mesmo depois da fundação da Companhia Viação Central do Brasil, em 1889. Nesta Empresa o vapor navega regularmente até 1902, incorporado a uma frota de aproximadamente nove navios. Em 1902 a companhia, que tivera sua razão social alterada para Empresa Viação do Brasil vem a falir e são nomeados síndicos que continuam administrando o serviço regularmente. Esta situação permanece até 1903, quando o Governo do Estado da Bahia adquire todo o patrimônio da falida e formando a Empresa Viação do São Francisco seguiu em frente com a navegação, realizando um velho sonho daquele Estado de tornar-se majoritário na navegação do grande rio.

Novamente a história da navegação do São Francisco passa por diversas fases, com diferentes arrendatários, transferências de patrimônio até a formação em 1963 da Companhia de Navegação do São Francisco, que unia todas as empresas menores de navegação em uma só. Eram sócios: os Governos de Minas, Bahia e a União. A grande Empresa navegou o Velho Chico até recentemente usando os antigos vapores de madeira, rebocadores e chatas cargueiras até o seu fechamento. Lembro-me bem dos navios seguindo o rio quando viajava pela região, nos anos oitenta e cheguei inclusive a fazer uma pequena e inesquecível viagem no vapor São Francisco, equipado com roda única à ré.

A navegação do Rio das Velhas não prosperou e a ferrovia chegou até Pirapora e Buritizeiros, ficando nesta cidade situada de frente para Pirapora, na outra margem do rio, o seu ponto final. Foi então fechado o circuito integrando as ferrovias e a grande hidrovia, com o outro elo ligando Salvador a Juazeiro, pois também sabemos que a EF Paulo Afonso não prosperou, sendo desativada posteriormente.

O Saldanha Marinho, retirado da água em 1971 para preservação, foi usado durante muitos anos como um restaurante especializado em peixes, na cidade de Juazeiro, até que foi levado para onde se encontra e transformado em monumento. Um símbolo dos tempos de glória daquela que foi uma das grandes epopéias do povo brasileiro. Está razoavelmente bem conservado, mas um pouco descaracterizado, faltando partes importantes, como os equipamentos da cabine de comando, inclusive a roda do leme. Também foi pintado, em suas laterais o brasão da cidade de Juazeiro, que não constava na sua pintura original e que contribui muito para sua descaracterização.

Fui conhecê-lo de perto em janeiro de 2010, aproveitando uma passagem por Petrolina, na outra margem do rio e já no Estado de Pernambuco. Num sábado de tempo muito bonito caminhei pelos, aproximadamente, dois ou três quilômetros que separavam o hotel do local do monumento, atravessando a bonita ponte sobre o São Francisco e que passa pela ilha onde se

situam as antigas instalações da Cia de Navegação, ponte esta onde também passava a estrada de ferro, com destino à estação de Petrolina, ainda de pé, mas com outro uso. Não vi a estação de Juazeiro e a informação que tive de um taxista local foi de que teria sido totalmente demolida, não sobrando nenhum sinal de sua existência, que pena. Hoje os trens cargueiros ainda chegam a Juazeiro, mas ficam distantes do centro. Na outra ponta, em Pirapora, a FCA está recuperando o antigo trecho da Central entre Corinto e esta localidade, com vistas ao transporte de grãos com destino aos portos do sudeste. Este trecho já estava sem utilização há bastante tempo e espero, sinceramente, que retorne aos seus tempos de glória, quem sabe, voltando a transportar passageiros.

Fonte de consulta histórica: Navegação do Rio São Francisco do autor Fernando da Matta Machado – Topbooks Editora – RJ – 2002

Por Eduardo de Lanna Malta

Reforma do trem húngaro em Teresina-PI (última 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 quinto e último lote de fotografias, lembrando que todas as fotos são do acervo do Metrô de Teresina.



Detalhe da pintura da lateral do carro motor.



Vistas do carro motor com nova pintura após a reforma.





Vistas do carro motor após reforma.





Cabine do carro motor do trem húngaro após reforma.

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.
