

Editorial

Esta é a sexagésima edição do ABPF Boletim, que já conta com cinco anos completos de circulação mensal ininterrupta. Conjuntamente com o Informativo Semestral da ABPF que está em seu sétimo ano, estamos cumprindo a missão de comunicar aos nossos associados e colaboradores as atividades e realizações de nossa Associação. Publicamos também colaborações de leitores como artigos sobre a história das ferrovias brasileiras, locomotivas e carros, crônicas, poesias e relatos sobre os acontecimentos que ocorreram no início da ABPF.

A origem deste trabalho de divulgação remonta ao ano de 2002, quando uma pessoa perguntou-se como colaborar com a ABPF na forma de trabalho voluntário. A primeira idéia foi redigir um informativo, que até então não era realizado. Como todas as idéias, ela teve que ser discutida, modificada e submetida aos crivos da viabilidade, utilidade e conveniência. O resultado final são os dois informativos que temos hoje.

Trabalhos e atividades a serem realizados na ABPF não faltam e isso abre uma ampla gama de oportunidades para trabalho voluntário. As pessoas interessadas em contribuir com trabalho voluntário devem procurar a Regional mais próxima e conversar com o pessoal a respeito de idéias e se informarem sobre as necessidades mais urgentes da Regional.

Por fim, lembramos que toda colaboração ao boletim é bem vinda e deve ser encaminhada ao e-mail paz.lourenco@gmail.com

Redação do ABPF Boletim

Notícias das Regionais

A Regional **Sul de Minas** opera dois trens turísticos distintos, um em Passa Quatro-MG e outro de São Lourenço-MG até Soledade de Minas-MG. Na Oficina de São Lourenço estamos refazendo um dos carros de madeira da frota, com cerca de 90% do madeiramento totalmente novo. Em Cruzeiro estamos trocando os tubos de caldeira da locomotiva n. 2. Os trabalhos na locomotiva EFL 103 consistem no levantamento das peças e serviços que deverão ser produzidos fora de nossas oficinas. Por fim, continuamos fazendo vários ajustes finos na locomotiva 1424 que já está em funcionamento, mas não está totalmente pronta ainda.

Os trens partem de São Lourenço aos sábados às 10h e às 14h30 e aos domingos às 10h. Em Passa Quatro, os trens partem aos sábados às 10h e às 14h30 e aos domingos às 10h. *(por Felipe Sanches – ABPF-Sul de Minas)*

O **NuRVI** – Núcleo Regional do Vale do Itajaí da ABPF-SC informa que durante o mês de fevereiro as atividades continuaram a se concentrar na restauração e transformação do trator Caterpillar em locomotiva manobreira, trabalho este patrocinado pelo associado Germano Purnhagen. No dia 16 de fevereiro a equipe de voluntários conseguiu liberar o "hall" de entrada da estação de Matador, que estava servindo como depósito de máquinas e equipamentos. Assim, ele novamente será a porta de entrada aos visitantes, tal qual era no tempo do funcionamento da ferrovia. A idéia é colocar uma exposição fotográfica, quadro de avisos e informações turísticas neste local.

A equipe de externa liderada pelo Sr. Ivo Bridi concluiu mais um pedaço de linha de cerca de 60m, o que fez com que finalmente os trilhos saíssem pelo portão do pátio da estação, fato que mereceu uma pequena comemoração informal entre os associados. No

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

entanto, a continuidade da via depende agora de obras de aterro a serem realizadas pela Prefeitura Municipal de Rio do Sul-SC. Pelo que fomos informados, esta obra acontecerá em conjunto com as obras de melhorias numa estrada que demanda ao interior do bairro onde se situa a estação. No entanto, não há prazo no momento para sua execução .

No dia 23 de fevereiro a Fundação TREMTUR realizou sua primeira reunião do ano, evidentemente com a participação da ABPF-NuRVI, sua principal parceira, instituidores, patrocinadores, Associação Comercial e Industrial de Rio do Sul, Fundação Cultural de Rio do Sul, Consórcio Empresarial Salto Pilão, Associação dos Municípios do Alto Vale do Itajaí, Prefeituras Municipais de Apiúna e Rio do Sul e admiradores do projeto. Na pauta a organização de comissões que se encarregarão de diversas atividades, para que o ano de 2008 seja produtivo no sentido de dar um maior progresso ao projeto. Como não podia ser diferente, a equipe do NuRVI, responsabilizou-se pela restauração e manutenção do material rodante, implementação do museu estático e fotográfico entre outras atividades de caráter ferroviário que dependem de nossa opinião e conselho. Após a reunião colocamos em movimento a locomotiva 232 e composição para demonstração aos presentes, havendo após uma confraternização, simbolizando o início das atividades ao público.

Na reunião do dia 23, o Consórcio Salto Pilão também tornou pública sua proposta de restauração de um trecho de 3 km situado na outra ponta do pretendido trecho de 28 km do projeto ABPF/TREMTUR. Estes três quilômetros do leito desativado, situados na localidade de Subida, no início da serra, encontram-se sob guarda da Prefeitura Municipal de Apiúna e do Consórcio Salto Pilão, portanto, não dependem de permissão de uso por parte do governo federal, tornando possível o cumprimento parcial do contrato de contrapartida por parte da usina. O NuRVI considera a proposta muito interessante, já que historicamente a estação de Subida era um importante entroncamento ferroviário no tempo da Colônia Blumenau. Turisticamente o trecho também é muito interessante, visto que logo no seu início há um túnel de 80m, o viaduto de pedra de dois arcos, recentemente recuperado e lavado, uma passagem superior também em pedra e por fim chegando às obras da usina, sendo esta uma atração moderna, e onde a composição poderia ficar em absoluta segurança. Assim sendo, desenvolver meios e idéias para a realização do trabalho em duas pontas da linha, um fato absolutamente novo, deverá ocupar-nos durante todo o ano de 2008.

Paralelamente ao projeto ABPF/TREMTUR, no dia 20 de janeiro, acompanhados do sócio Roberto Osny Wittmann e sua esposa a arquiteta Angelina, visitamos algumas estações ferroviárias no Alto Vale do Itajaí, com destaque para a estação de Trombudo Central e seu terminal de cargas e para a estação São João no município de Agrolândia. O aspecto positivo da visita ocorreu na estação de São João, a última estação do trajeto de 184 km da EFSC, situada a 522 m de altitude, onde pudemos conversar demoradamente com a família Trapp, dona do imóvel onde o prédio se situa, objetivando sua restauração, ou pelo menos a sua não demolição. Esta estação continua completamente tomada pelo matagal. A família Trapp, num primeiro momento aceitou de bom grado nossas idéias, convencida de que a estação é historicamente importante, visto que a partir dela faltavam apenas 70 km para que a ferrovia alcançasse o entroncamento com o Tronco Principal Sul em Ponte Alta. No retorno visitamos também a estação de Warnow, já em Indaial, local onde ocorreu a inauguração do primeiro trecho de 30 km em 3/05/1909, portanto historicamente importante também. Ali nos parece que o prédio, da década de 40, incendiado ano passado, está irremediavelmente perdido, visto que restaram apenas as paredes, sujeitas agora a infiltrações e aos ventos.

Informamos a todos que a locomotiva 232 será acesa e movimentada novamente no dia

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

nove de março, entre 10h30 e 16h. Quem quiser conhecer a estação e o acervo, deve se dirigir ao bairro Bela Aliança a 8 km do centro de Rio do Sul, na direção de Lontras, onde deverão procurar pelo Ivo ou Ivandel. Há ônibus urbano para o Bairro Bela Aliança, que pode ser tomado no terminal rodoviário nas proximidades da estação ferroviária, na atualidade museu histórico, no centro de Rio do Sul. Também poderão contatar pelo fone (47) 3333-1762, em Indaial, com Luiz Carlos. Recomendamos também as exposições fotográficas de caráter permanente do Museu Silvestre Ernesto da Silva, na Estação Ferroviária de Indaial, administrado pela Prefeitura Municipal e a exposição da Fundação Cultural de Ibirama, alocada na Sala Hermann Baumann, no antigo hospital "Hansahoe". O site www.abpftremtur.com.br ainda em elaboração, continua a disposição para consultas. (por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)

Em **São Paulo**, a Regional informa que o Museu do Funicular localizado na Vila de Paranapiacaba (Santo André-SP) está funcionando de terça-feira a domingo, das 10h às 16h. Atualmente, o passeio com a locomotiva n. 10 da São Paulo Railway está suspenso. A locomotiva está recebendo manutenção pesada nos tubos da caldeira.

No Memorial do Imigrante (SP), foi iniciado o trabalho de pintura externa do carro de madeira Segunda Classe n. 288 da São Paulo Railway. A ABPF-SP continua operando os trens de passageiros com a locomotiva n. 5 da EFCB e o bonde no Museu do Memorial do Imigrante aos sábados, domingos e feriados e nas quintas e sextas-feiras sob agendamento de escolas e grupos. Outras informações podem ser obtidas no sítio www.abpfsp.com.br, pelo telefone (11) 6692-2949 ou 6695-1151 e e-mail: fabiofumaca@abpfsp.com.br. (por Thomas Corrêa – ABPF-SP)

A Regional de **Campinas** informa que houve uma pequena queda no número de visitantes em relação ao mesmo período de 2007. Choveu muito neste mês e isso afasta os visitantes. Na via permanente continua em bom ritmo a substituição de dormentes de madeira por concreto bi-bloco, cedidos pela **FCA-Vale**. A extensão da via até a Praça Arautos da Paz em Campinas será tratada em reuniões quinzenais de trabalho, sendo que os trabalhos estão em andamento e as obras deverão começar em abril devido ao tempo de liberação de licenças ambientais e outras formalidades.

Após o término da restauração do carro CR 31 (EFS R-404), está a pleno vapor a reforma do outro carro de aço carbono, oriundo da São Paulo Paraná e posteriormente RVPSC. Trata-se de um carro belga do fabricante GREGG, que até então era usado como carro salão. O aumento da demanda após a volta da linha a Jaguariúna-SP, levou-nos a repará-lo por completo e com isso ele voltará a ter mobiliário de primeira classe como originalmente. A pintura interna já está pronta e a externa quase concluída. Enquanto isto, truques com rolamentos tipo Santa Matilde estão sendo adaptados para este carro, em substituição aos velhos truques de mancal de fricção. Para tanto, contratamos uma firma para a usinagem de dois rodeiros e revisão dos rolamentos.

Na seção de locomotivas prosseguem os trabalhos de reparação geral na locomotiva 401 da NOB. Temos mais duas pessoas contratadas para ajudar nos serviços, dentre eles: novo assoalho para tender, consertos no tender e maronba, e reparação geral. Na caldeira foram trocados todos os bujões, refeitas as roscas, esmerilhamento de válvulas, além de tubos e detentor de fagulhas. Ainda com estas duas pessoas adicionais, conseguimos retomar os trabalhos na locomotiva 210, soldando e ajustando as caixas das rodas.

Com a valiosa ajuda do associado Sr. João Sigrist conseguimos dar andamento na recuperação do motor diesel da locomotiva manobreira Brookville, fabricada em 1946. Por se tratar de um motor muito antigo, não é tão fácil encontrar peças de reposição. A solução é a confecção artesanal das mesmas que embora mais caro, não é impossível. Já conseguimos quem faça e o motor está sendo retirado para envio à oficina em Piracicaba-SP. Agradecemos mais uma vez a preciosa ajuda do Sr. João Sigrist.

Lembramos que em comemoração aos 30 anos da ABPF, foi lançado o livro “Na Linha da Preservação – O Leito Férreo Campinas-Jaguariúna”, de autoria da pesquisadora e historiadora Suzana Barretto. Este livro narra a história da ABPF e da VFCJ e contém informações sobre a Cia. Mogiana, em especial sobre a linha Anhumas-Jaguariúna. Adicionalmente, retrata-se a história das locomotivas e carros de passageiros da ABPF. Por fim, o livro contém entrevistas com sócios fundadores, associados, ferroviários aposentados e funcionários contando sua trajetória na ABPF-VFCJ. O livro está à venda na estação Anhumas (Campinas-SP) pelo valor de R\$60,00. Aos interessados, solicitamos que entrem em contato com o pessoal de Anhumas pelo telefone (19) 3207-3637 ou e-mail abpfcps@terra.com.br. (por Helio Gazetta Filho – ABPF)

Artigo: Uma Viagem ao Trem das Termas

Solicitado a auxiliar na operação do “TREM DAS TERMAS” no dia 25 de agosto e primeiro de setembro de 2007, o associado Charles Thurow convidou-me para acompanhá-lo na monótona viagem de cinco horas, que separam Indaial-SC, local de nossa residência, de Piratuba-SC, sede do Trem das Termas. Estava eu curioso para conhecer este novo empreendimento da ABPF-SC e poderia também atender aos insistentes apelos do seu administrador, Everaldo Pilz, para que realizasse esta visita. Na primeira viagem, em 25 de agosto, estive a acompanhar-nos também o associado Marciano Pereira de Rio do Sul.

A chegada a Piratuba, com suas pequenas propriedades rurais, quebra um pouco a monotonia da viagem, feita em grande parte através do devastado planalto Catarinense, outrora império dos pinheirais. Uma triste visão para quem é preservacionista. Mesmo assim, a chegada à pequena cidade, edificada na barranca do Rio do Peixe, não anima muito para quem vem de um Vale mais aberto, como o é o Vale do Itajaí. As ruas íngremes de Piratuba trazem desconforto. De qualquer forma, os gostos variam

A emoção aumenta um pouco quando surgem, praticamente do nada, os trilhos da histórica Ferrovia do Contestado, quase imperceptível, espremida entre o rio e a barranca do rio. Fica melhor ainda quando, num repente, se vislumbra o pátio da estação de Piratuba, com o acervo da ABPF. Chegando-se a estação a visão do Trem das Termas, com a locomotiva 235 já fumegando, acaba por espantar o cansaço e a desolação da primeira impressão da cidade, impressão que melhorou bastante após um excelente café numa panificadora perto da estação e após a excelente acolhida que tivemos na estação.

Retornando à estação e devidamente acomodados num dos carros administrativos, foi a vez de realizar um reconhecimento do pátio ferroviário, que lembra muito o de Anhumas, da VFCJ, nos seus primeiros tempos, com o acervo “dormindo ao relento” e o lenheiro mais ao fundo. Completando o quadro, há os carros no aguardo da restauração, os vagões de apoio,

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

constituídos por alguns vagões fechados, transformados em alojamentos e pintados em branco e bordô, a exemplo dos antigos e históricos vagões de lastro da RVPSC. Esta pintura é um sonho antigo do idealizador da ABPF – SC, Ralf Ilg, aliás, uma idéia muito boa, pois resgata uma parte histórica há muito tempo perdida. Espalham-se ainda pelos desvios, vagonetes, a centenária locomotiva 102, que está sendo reformada, os autos de linha, entre os quais nosso querido “bolinha”, a primeira aquisição da ABPF-SC em 1.993, e destoando um pouco, duas locomotivas diesel –elétricas, tipo U5B, das quais uma não está operacional, servindo apenas para reposição de peças para a outra locomotiva. Estas locomotivas pertencentes a ALL estão ali alocadas para dar apoio à manutenção da Ferrovia do Contestado.

No bem organizado prédio da estação, o destaque fica por conta do recém inaugurado museu ferroviário e da sala de vendas. Há bons banheiros, uma pequena, mas funcional, cozinha e uma organizada oficina. “Procuramos seguir as normas organizacionais dos 5 S...” me diz a Sheila, que juntamente com o Everaldo administram o Trem das Termas. O pátio de estacionamento está bem sinalizado e chama a atenção um interessante jardim ao lado da estação, que na minha modesta opinião deveria ser ampliado...

Após o excelente almoço preparado pela Aneli, que sempre é servido aos funcionários e colaboradores, mas do qual também fui convidado a tomar parte, apesar de estar ali apenas para fazer número, passei a observar os preparativos para a viagem, que iniciaria às 13h30. O aumento da pressão da locomotiva coincide com a chegada de músicos, animadores, banquetas, queijos, salames, vinho, funcionários que fazem a última vistoria nos carros ... tudo muito bem organizado pela administração do Trem das Termas.

É uma pena que os turistas chegam muito tarde e ávidos para a degustação dos vinhos, queijos e salames, não lhes sobra tempo para a observação do acervo ferroviário ali depositado, especialmente da locomotiva a vapor. Segundo o Charles, “lamentavelmente poucos vieram fotografar a máquina”.

O trem é pontual e exatamente às 13h30 o maquinista Luis Jorge Uliniki, acompanhado do foguista Odinei e do Charles, iniciam a marcha em direção a Marcelino Ramos. O trem segue num ritmo constante, em torno de 20 km/h, magistralmente conduzido pelo cuidadoso maquinista Uliniki. Mais uma vez o fechado Vale do Rio do Peixe é ingrato para o passageiro. O rio proporciona paisagens bonitas, porém, quem está do outro lado do carro vislumbra apenas a barranca do rio em boa parte do trajeto. Ainda bem que a organização do evento solicita aos passageiros a troca de assentos no retorno da viagem, proporcionando a todos o acesso à paisagem do rio. Como não há parada ao longo do trajeto de 25 km, a monotonia é quebrada pelas constantes apresentações musicais, palestras, contadores de piada, vendas de guloseimas, refrigerantes e souvenirs, tudo muito bem organizado e funcional.

Estranhamente reparei, e isto ocorreu nas duas viagens que realizei, que o turista do trem das termas é por demais sisudo. Aparentemente demonstra pouco interesse pelo que está sendo apresentado e também tanto lhe faz se o trem é a vapor ou movido a qualquer outra forma de tração, limitando-se a contemplar a paisagem ou, pasmem, tirar uma soneca! Parece até que o trem serve apenas como meio de comunicação, obrigatória, para se chegar a Marcelino Ramos! A euforia aumenta um pouco quando se anuncia a passagem pela inexistente estação de Uruguai, onde a grande quantidade de desvios, que estão tendo seus trilhos retirados chama a atenção. Aliás, por que não deixar o triângulo ativado e mostrar aos turistas como a máquina “faz a volta?”.

Ao se vislumbrar Marcelino Ramos ao longe, a anunciada passagem pela monumental ponte sobre o Rio Uruguai, desperta, tanto quem está dormindo, como a curiosidade dos que

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

não estão dormindo. Sem sombra de dúvida, o ponto alto da viagem é a passagem pela estação de Uruguai, a curiosa Volta Grande, a passagem pela ponte e a parada em Marcelino Ramos, com seu grande espelho d'água represada pela barragem da hidrelétrica de Itá e a confluência com o Rio do Peixe. Infelizmente, mais uma vez tanto o trem, a histórica ferrovia e a belíssima paisagem que convida à contemplação, são injustiçados. Os turistas são compelidos a apressadamente descerem da composição para o embarque nos ônibus que os levarão aos diferentes roteiros definidos pela programação. Pouquíssimos turistas permanecem, e geralmente são pessoas que não estão no trem, perguntando curiosidades sobre o trem, a locomotiva, a ponte, o girador abandonado, enfim, a ferrovia segue no seu nostálgico torpor de abandono... Ficamos somente nós, os preservacionistas, a contemplar a paisagem oferecida.

No retorno dos ônibus à estação de Marcelino Ramos pude registrar a mesma pressa, momento em que os turistas são convidados a uma rápida passagem pelo interior da estação onde há venda de artesanato, para o que foram destinados quinze minutos. Em seguida ocorre o embarque, mas e o trem?! Ninguém quer ver como funciona a locomotiva? Ninguém quer conversar com o maquinista? Nada! Ninguém nem ao menos solicita para ver a enorme ponte de perto! Na viagem de volta, poucos pedem explicações culturais sobre a ferrovia. Ao chegar a Piratuba, os apressados e ainda apáticos turistas, imediatamente tomam seus ônibus e mais uma vez o trem fica de lado. Algumas pessoas que vieram com carro próprio, e portanto tem tempo, ficam a observar as manobras e ousam fazer perguntas, para nossa satisfação.

Permita-me uma pequena digressão. Por que o turista de Piratuba tem tanta pressa? Essa questão não possui resposta fácil e rápida. Entretanto, cabe-nos fazer a nossa parte, pois a própria ABPF, e não é somente em Piratuba que isto ocorre, precisa que seus passeios destinem mais tempo para a questão da divulgação da preservação ferroviária. A questão não é somente de tempo dedicado, mas a parte mais difícil consiste em encontrar novas formas de transmitir o ideal preservacionista aos turistas e visitantes. Fica lançado o desafio aos nossos associados e colaboradores!

É preciso deixar claro que o fluxo de turistas é deveras importante porque é dele que a associação sobrevive. Mas pelo que se observa, a ABPF está se esquecendo um pouco dos assuntos preservacionistas, que é o seu diferencial. Transmitir ao turista as questões históricas sobre preservação ferroviária não lhe fará mal, pelo contrário, o assunto da memória ferroviária brasileira precisa ser resgatado e divulgado. Dependendo da forma com que seja apresentado, as pessoas passarão a gostar do assunto. É uma paixão que precisa saber ser despertada.

Voltando a nossa crônica, assim que anoitece e com a rápida dispersão dos turistas e dos animadores, um estranho silêncio volta a estação de Piratuba, silêncio só quebrado pelo silvar do vapor da 235, que insiste em conversar conosco mais um pouco antes de dormir seu sono de máquina. O maquinista Uliniki, o Odinei e o Charles, cuidam para que haja água suficiente na caldeira para que os tubos permaneçam cobertos até que o fogo se apague. É o momento em que se aproveita para tomar um merecido banho, dar uma olhada na locomotiva, providenciar o jantar, dar outra olhada na locomotiva e conversar um pouco sobre um interessante tema – o trem. O maquinista Jorge, aposentado da RFFSA, também é construtor de miniaturas, e tem muitas histórias para deleite do nosso amigo Charles. A conversa vai longe, e vai-se dormir apenas em torno de meia noite. Antes ainda uma olhada na caldeira, preocupação do Charles, para em seguida conciliar o sono, embalado pelo barulho das corredeiras do Rio do Peixe.

Já no dia seguinte, um café reforçado, feito pelo maquinista Jorge na cozinha da estação, encontra-nos mais uma vez conversando sobre trens, mas, temos que ser rápidos para pegar a estrada pelo menos a partir de 10h, o que nos garante o almoço pontualmente ao meio dia na cidade de Curitiba. Desta vez a monotonia da viagem é quebrada pelas conversas e lembranças sobre o que vimos e sentimos no Trem das Termas, na feliz certeza de que a memória da E.F. São Paulo Rio Grande está começando a ser bem guardada graças ao arrojo do Ralf e de sua equipe, que sabemos não medirem esforços para preservá-la. Ficamos felizes pela oportunidade que nos foi dada em poder realizar esta visita e a oferecer a pequena ajuda solicitada na certeza de que em breve retornaremos, quem sabe para despertar algumas paixões ferroviárias nos turistas de Piratuba.

Por Luiz Carlos Henkels

N .da R.: O artigo do associado Luiz Henkels contém algumas críticas construtivas e observações de grande importância para o trabalho da ABPF. Não devemos nos esquecer, no entanto, que as ferrovias implantadas pela ABPF passaram, ou ainda passam, por duas fases. A primeira é a “fase heróica” da implantação da ferrovia, da dedicação extrema e abnegada dos associados, que colocam a mão na massa, ávidos para que a ferrovia se torne uma realidade o mais rápido possível. Isso aconteceu há quase 30 anos na VFCJ numa epopéia que durou vários anos com muitos reveses e muitas vitórias. Essa mesma história está se repetindo ipsis literis no Vale do Itajaí onde milita nosso associado que ao lado dos bravos companheiros voluntários, travam uma luta contra o tempo e contra as incontáveis dificuldades para tornar uma realidade a Ferrovia das Bromélias.

Quando, finalmente, o objetivo se concretiza, passamos a vivenciar a segunda fase. É quando a preocupação maior passa a ser como custear a manutenção da via e do material rodante. Assim, é o visitante que adquire a passagem para viajar em nossos trens quem, em última instância, garante a quase totalidade dos custos, que são consideráveis. Estes visitantes têm uma programação a cumprir e, queiramos ou não, poucos são preservacionistas ou ferroviaristas. Aí fica difícil conciliar nosso gosto com o deles, num primeiro momento. Mas isso não significa que o problema não tenha solução, pois pode haver outras maneiras de transmitir o ideal de preservação aos visitantes. Maneiras estas que precisam ser pensadas e debatidas por todos nós. Por fim, como disse o Luiz Carlos esse fato indesejável acontece em outros trens da ABPF. Mesmo causando atrasos no roteiro dos visitantes, a Regional de Campinas utiliza-se da parada na estação de Carlos Gomes para transmitir os ideais da ABPF, contar um pouco da história das ferrovias no Brasil, em particular da Cia. Mogiana, explicar o funcionamento de uma locomotiva a vapor e divulgar os patrocinadores e colaboradores da ABPF.

Sessão de Fotos

Aspecto do pátio externo da estação São João, inaugurada em julho de 1.964. O NuRVI sugeriu sua preservação ao proprietário do imóvel. Foto de Heinz Beyer



Situado no início do trecho de 28 km previsto para revitalização e operação do trem histórico cultural da EFSC. Foto de Luiz Carlos Henkels, em 15/08/2007.



Construção da cobertura para o bonde nas Oficinas de Carlos Gomes, em Campinas-SP.
Foto: Helio Gazetta Filho em fevereiro de 2008.



Dormentes de concreto doados pela FCA-VALE aguardando instalação na linha da VFCJ.
Foto: Helio Gazetta Filho em fevereiro de 2008.



Trecho da linha da VFCJ no qual dormentes de concretos doados pela FCA-VALE estão sendo instalados. Foto: Helio Gazetta Filho em fevereiro de 2008.



Carro em aço-carbono da SPP, fabricado pela Gregg, recebendo nova pintura nas Oficinas de Carlos Gomes. Foto: Helio Gazetta Filho em fevereiro de 2008.



Truque Santa Matilde sendo recuperado para instalação no carro fabricado pela Gregg.

Note que um dos eixos já possui a polia para acionar o gerador do carro.

Foto: Helio Gazetta Filho em fevereiro de 2008.

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: Sérgio Romano, Hélio Gazetta Filho, Geraldo Godoy, Rodrigo J. Cunha e Lourenço S. Paz

Para contatar a Diretoria Nacional da ABPF e o Conselho Permanente: Av. Dr. Antônio Duarte da Conceição nº. 1500 – Parque Anhumas – Campinas – SP Cep: 13091-240. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfeps@terra.com.br.