

**Editorial**

Iniciamos o sexto ano do Boletim com um artigo sobre a locomotiva Macuca da EF Santa Catarina escrito pelo associado Luiz Carlos Henkels. Toda colaboração ao boletim é bem vinda e deve ser encaminhada ao e-mail paz.lourenco@gmail.com

*Redação do ABPF Boletim*

**Nota de Falecimento**

Faleceu no dia 27 de março o associado Umberto Patiri. Ele era sócio da regional Campinas e foi um dos precursores da restauração das casas de turma de Pedro Américo, tendo reformado a primeira casa. Umberto contribuiu muito com a ABPF com uma doação de tijolos fabricados em sua olaria para a construção da marcenaria de Carlos Gomes e nos ajudava com tratores e pessoas na limpeza e manutenção da via permanente. Foi uma grande perda para a preservação ferroviária nacional. À família seguem nossas condolências.

**Lubrificadores de Friso na Locomotiva 338**

A locomotiva 338 da VFCJ recebeu lubrificadores de friso. O lubrificador de friso é um dispositivo que lubrifica com grafite o friso da roda para diminuir o atrito entre friso e trilho nas curvas e desse modo diminui o desgaste e aumenta a vida útil da roda. A fotografia abaixo mostra um dos lubrificadores já instalados



Os lubrificadores foram doados e instalados pela empresa PRISMA 21, à qual agradecemos muito na pessoa do Sr. Antoninho Panosso pela doação e orientação para instalação e ao Leslie pela instalação. Os lubrificadores contribuirão muito na preservação da 338.

**IV Seminário sobre Implantação de Trens Turísticos e Culturais**

Nos dias 25 a 27 de abril novamente a ABPF será a anfitriã do Seminário sobre Trens Turísticos e Culturais, agora em sua quarta edição. Os dois primeiros seminários ocorreram em Passa Quatro-MG e a partir de 2007 em Jaguariúna-SP.

**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

O Seminário TTC é uma realização da ABPF, da ABOTTC – Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais e do MPF–Movimento de Preservação Ferroviária, e é considerado o evento ferroviário de maior sucesso no Brasil, trazendo participantes de vários pontos do território nacional. Além de representantes de prefeituras o seminário também conta com a participação de universitários da área de turismo e cultura.

A quarta edição do Seminário pretende superar a de 2007 em termos de público e organização somente é possível graças ao apoio irrestrito e altamente profissional proporcionado pela Prefeitura Municipal de Jaguariúna (Secretaria da Cultura e Turismo) e a FAJ – Faculdade Jaguariúna.

A pauta da programação contém várias palestras de representantes da área governamental e de especialistas na área ferroviária, além da exposição de exemplos concretos de trens turísticos em atividade e oficinas temáticas. O evento é aberto a todos que queiram participar. As inscrições podem ser feitas pelo fone/fax (19) 3867-4223, pelo e-mail [seminariottc@yahoo.com.br](mailto:seminariottc@yahoo.com.br) ou pelos sites: [www.jaguariuna.sp.gov.br](http://www.jaguariuna.sp.gov.br) e [www.abottc.com.br](http://www.abottc.com.br)

**Notícias das Regionais**

O NuRVI – Núcleo Regional do Vale do Itajaí da ABPF-SC informa que neste mês de março o destaque ficou por conta do centenário da locomotiva n. 1 da EFSC, uma Orenstein & Kopell rodagem 0-6-0T, que pelo seu formato foi apelidada de Macuca. Ela está exposta em praça pública defronte a Prefeitura Municipal de Blumenau-SC.

O NuRVI sugeriu uma reportagem acerca do acontecimento, sendo mais uma vez atendido pelo Jornal de Santa Catarina (JSC), que dedicou uma página inteira ao fato na sua edição de 15 de março. No mês de fevereiro, antecipando-se ao centenário, o NuRVI encaminhou a Secretaria de Turismo da Prefeitura de Blumenau, atual responsável pela máquina, ofício de n. 001/08, solicitando sua restauração, se possível para funcionamento. A sugestão do restauro para funcionamento partiu do nosso associado Germano Purnhagen, que se prontificou a restaurar a locomotiva, desde que a Prefeitura Blumenauense obtenha verbas para tal.

Por ser patrimônio histórico de Blumenau, é impossível incorporar a Macuca ao projeto ABPF/TREMTUR, porém o NuRVI se dispôs a operar a locomotiva em Blumenau esporadicamente para demonstração ao público, desde que se viabilize em Blumenau um pequeno trecho da antiga ferrovia, onde poderá ser implantado inclusive um pequeno museu, uma vez que embora tenha sido a sede da EFSC, além da Macuca Blumenau não oferece nenhum outro marco histórico da ferrovia. Do pouco que sobrou, tanto a oficina como a estação nova foram descaracterizados e possuem uso por parte da iniciativa privada.

Assim, a reportagem realizada pelo JSC foi muito útil, vindo ao encontro de nossos anseios. Uma enquete realizada pelo jornal junto aos leitores demonstrou que 67% da população concorda que a Macuca não está bem guardada do jeito que está exposta a ação do tempo. Havendo uma concordância com a idéia que defendemos na reportagem, o que nos anima para continuar a insistir pela sua restauração junto a Prefeitura Municipal.

Em Rio do Sul-SC, o NuRVI operou a locomotiva 232 e composição no dia nove de março com presença de bom público. No dia 13 de abril estaremos novamente acendendo a locomotiva com demonstrações ao público nos 500 m de linha implantados na estação de Matador no bairro Bela Aliança de Rio do Sul.

**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

---

As restaurações do material rodante continuam concentradas na conversão do trator esteira para locomotiva manobreira. Os trabalhos consistem na reinstalação do motor, que havia passado por retificação, e na adaptação das rodas motrizes especialmente fabricadas para uso ferroviário. Continuam paradas as restaurações do carro P 3 e o prosseguimento das obras da via férrea no sentido de Lontras, que aguardam pelas obras de aterro a serem realizadas pela Prefeitura de Rio do Sul.

Em Indaial, o museu ferroviário Silvestre Ernesto da Silva está fechado para reformas, pretendendo-se ampliar a área de exposição. O NuRVI já foi contatado pela Prefeitura Municipal para ajudar na organização do museu, especialmente na elaboração dos textos das fotografias históricas.

Em Ibirama-SC, a Fundação Cultural, no antigo Hospital Hansahoe, mantém a exposição fotográfica permanente na sala Hermann Baumann. Esta exposição, juntamente com exposição de vestuários de antigos ferroviários e algumas peças, foi patrocinada pelo Consórcio Salto Pilão e aborda a EFSC dentro da cidade de Ibirama e arredores. Importante citar que o ramal de Ibirama da EFSC possuía apenas 9,9 km mas foi de grande importância para a pequena cidade entre os anos de 1929, quando passou a ser ramal, até 1960, quando o transporte rodoviário, passou a atender a cidade com maior eficiência. O ramal foi desativado em 1967, portanto, antecipando-se à desativação da ferrovia em 1971.

Por fim informamos que a estação de Matador, dista 8 km do centro de Rio do Sul, em estrada asfaltada, na direção da cidade de Lontras. Há onibus que podem ser tomados a partir do centro de Rio do Sul. Contatos também podem ser feitos pelo telefone (47) 3333-1762, em Indaial, com Luiz Carlos. O site [www.abpftremtur.com.br](http://www.abpftremtur.com.br) ainda em elaboração também oferece boas informações acerca do projeto de reimplantação da EFSC como trem histórico - cultural. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

Em **São Paulo**, a Regional informa que no dia 15 de janeiro de 2008 o Diretor da Regional, Fábio Barbosa, compareceu à reunião do Conselho Estadual de Turismo, onde apresentou os trabalhos realizados pela ABPF no Trem do Imigrante, Trem dos Ingleses e Museu Tecnológico Ferroviário em Paranapiacaba. Adicionalmente foi apresentado e discutido o projeto do "Trem das Frutas", que realizaria o trajeto São Paulo-Jundiá nos finais de semana, proporcionando aos visitantes vivenciar o transporte ferroviário de longa distância. E em Jundiá os passageiros poderiam seguir um roteiro turístico pela região. O Secretário de Turismo e demais participantes ficaram entusiasmados com o projeto.

O Conselho de Turismo foi convidado por Fábio Barbosa a realizar sua próxima reunião nas instalações da ABPF-SP com direito a passeio de Maria Fumaça e visita à composição do Trem Azul da CPEF, composição a ser utilizada no "Trem das Frutas".

Nos dias 10,11 e 12 de março a ABPF-SP fez-se presente com um estande na FISTUR-Feira Internacional de Serviços de Turismo que ocorreu no Palácio de Convenções do Anhembi em São Paulo-SP. No estande foi reproduzida uma sala de chefe de estação. O objetivo foi levar mais informação sobre os museus dinâmicos da ABPF com seus trens de passageiros, sendo distribuídos mais de cinco mil panfletos aos visitantes. *(por Lourenço Paz –ABPF)*

A Regional de **Campinas** informa que neste mês de março, a chuva deu uma trégua na segunda quinzena e o fluxo de visitantes melhorou um pouco. Os trabalhos continuam na manutenção da via permanente em especial na substituição de dormentes de madeira pelos de concreto doados pela **FCA-VALE**. Mais dormentes foram distribuídos e assentados e ao

**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

menos duas vezes por semana é realizado o transporte de dormentes com dois caminhões. Conforme levantamento feito pelo sr. Ivo Arias em meados de março, dos 11.317 dormentes transportados para a VFCJ, 7.528 dormentes de concreto foram assentados, 3.750 dormentes distribuídos ao longo da via para assentamento e 39 dormentes quebrados foram descartados.

Nas oficinas prossegue a reforma no carro belga Gregg, CA-44, da antiga São Paulo Paraná, que já está com seus novos truques tipo Santa Matilde adaptados e com a pintura externa quase terminada. Paralelamente estão sendo re adaptados os mobiliários oriundos dos carros de aço carbono e inox da antiga FEPASA, que por serem carros de bitola 1,60m sua largura é maior do que o padrão da bitola métrica e por isso eles tem que ser estreitados em 10 cm. A ABPF conseguiu varias peças que eram sobras nas oficinas de Rio Claro há quatro anos. O carro CA-44 foi recebido pela ABPF sem o mobiliário.

Também iniciamos a troca do assoalho do antigo vagão plataforma e o primeiro da ABPF, VP -19 – Belga de 1911, substituindo o velho madeiramento por chapas. Com isto o vagão será melhor preservado, pois não haverá mais infiltrações de água pelas madeiras em toda sua estrutura. Este vagão é usado para filmagens e serviços de via permanente.

Adquirimos um novo compressor de ar para as oficinas em Carlos Gomes. Com a visita do amigo e colaborador argentino Sr. Jorge Cialowski, ele aproveitou e fez toda a instalação elétrica do mesmo, bem como o aumento da rede de ar comprimido da oficina. Portanto fica registrado os nossos agradecimentos ao Jorge pelos trabalhos importantes na manutenção e melhoria das nossas instalações.

Quanto à seção de locomotivas, prosseguem os serviços na locomotiva 401 que está com o conjunto de rodas guias desmontado, pois estamos refazendo os mancais de bronze e fundição de metal patente. A maioria das peças está sendo reconstruída. Finalmente conseguimos retirar o motor Caterpillar da locomotiva diesel Brookville, fabricada em 1946, para ser retificado. Posteriormente adaptaremos partida elétrica e por fim uma reforma geral com nova pintura. O motor foi encaminhado a uma retífica em Piracicaba-SP para ser avaliado e a sua provisão de verba já está garantida. Esta locomotiva faz muita falta nas oficinas de Carlos Gomes, uma vez que sempre estamos movimentando carros e locomotivas e cada vez que se faz isto com locos a vapor, leva nada mais nada menos que três horas de preparação. O desafio é encontrar peças para um motor com 62 anos de idade.

Agradecemos muito a colaboração e dedicação do amigo e associado Sr. João Sigrist da empresa **GEATEC** (locação e manutenção de geradores) que em muito nos tem ajudado e foi quem coordenou as ações de recuperação desta pequena locomotiva diesel. Agradecemos também a colaboração do associado Sr. Norberto Aguinaldo Tomassoni que fez a retirada do motor junto com a equipe de mecânicos da ABPF.

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](mailto:abpfcps@terra.com.br). (por Helio Gazetta Filho – ABPF)

**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

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)*

**Artigo: ABPF-SP sedia reunião do Conselho de Turismo**

A Regional São Paulo da ABPF sediou no dia 13 de fevereiro uma reunião do Conselho Estadual de Turismo, na qual foram discutidos alguns projetos, dentre eles as comemorações do Centenário da Imigração Japonesa, do qual a ABPF-SP faz parte. Estiveram presentes o Secretário de Esporte, Lazer e Turismo do Estado de São Paulo e presidente do Conselho, Dr. Cláury Alves da Silva, e um grupo de empresários do setor.



Durante a reunião o diretor Fábio Barbosa informou que nos meses de dezembro e janeiro últimos, o pátio da ABPF-SP foi invadido durante as madrugadas por ladrões que roubaram algumas peças de carros, vagões e locomotivas do acervo da regional. Este problema surgiu no fim do ano passado por causa da extinção do posto de vigia que era disponibilizado pelo Memorial, em parceria com a ABPF-SP. Este vigia monitorava em regime de 24h o pátio, que está fora da área patrimonial do museu. Adicionalmente, Fábio explicou as dificuldades financeiras da ABPF-SP em custear uma empresa de segurança patrimonial para guardar este acervo.

Neste mesmo dia uma equipe do jornal "O Estado de São Paulo" visitou a Regional, tendo como resultado a publicação da reportagem de capa "Furtos de Peças de Trens Históricos" do dia 16 de fevereiro de 2008. Apesar da falta de recursos, a ABPF-SP conseguiu contratar um vigia para o período noturno instalou cercas de arame farpado (concertina).



Após a reunião, os convidados tiveram a oportunidade de passear de Maria Fumaça com a n. 5 e carro 288 no trecho de três quilômetros do pátio da Moóca. Na oportunidade o secretário Claury e empresários puderam ver o trabalho sério que a ABPF vem realizando há mais de 30 anos. Trabalho este que foi muito elogiado durante reunião do Conselho Estadual de Turismo.

*Material extraído do site da ABPF-SP. [www.abpfsp.com.br](http://www.abpfsp.com.br)  
Compilado por Lourenço Paz*

### **Artigo: A Centenária locomotiva n. 1 EF Santa Catarina**

Fabricada em março de 1908 pela Orenstein & Koppel de Berlim Alemanha, com rodagem 0-6-0T a atual locomotiva n. 1 da EFSC está exposta em praça pública no jardim da Prefeitura de Blumenau. Ela foi a primeira a apitar ao longo do Vale do Itajaí, transportando material de construção da via férrea em implantação a partir de Blumenau para o oeste.

A bem da verdade, neste período de implantação da via férrea a locomotiva operou sempre como n. 3, uma vez que haviam duas outras locomotivas de rodagem 0-6-4T de marca Borsig, fabricadas e recebidas pela ferrovia em 1907, que foram numeradas como 1 e 2, mas que entraram em operação somente ao final de 1908.

Por ser muito parecida com a ave Macuco, não demorou para que os ferroviários de então lhe dessem o carinhoso apelido de Macuca, através do qual ainda é conhecida nos dias atuais. Há quem diga que o próprio apito da locomotiva imitava a ave macuco, porém não há informações fidedignas a respeito e como o tal apito desapareceu, jamais o saberemos.

No relatório de 1.925 da EFSC elaborado pelo então diretor Engenheiro Joaquim de Souza Breves Filho constam os seguintes dados técnicos acerca da Macuca:

Peso em Marcha	20.000 kg
Peso aderente	16.500 kg
Diâmetro das rodas motrizes	0,800 m
Diâmetro dos cilindros	0,300 m

---

Curso do êmbolo	0,400 m
Superfície de aquecimento direto	3,30 m <sup>2</sup>
Superfície de aquecimento tubular	39,20 m <sup>2</sup>
Pressão tubular	12 kg/cm <sup>2</sup>
Força de tração	4.740,03 kg



As primeiras movimentações da Macuca em Blumenau em 1908, km 4 de Blumenau, empurrando material de construção até o final da linha. Notem que o compartimento de combustível, na parte posterior da cabine ainda está aberto, procedimento geralmente utilizado para uso de carvão mineral, que assim teria seu carregamento facilitado. Autor desconhecido. Acervo histórico: José Ferreira da Silva – Blumenau-SC

É interessante acrescentar a esta informação, que a Macuca por estes tempos superava em força de tração as locomotivas Mogull e American ( n. 4,5,6, e 7 ) adquiridas em 1919 e que possuíam força de tração de 2.676 kg e 3.402 kg respectivamente. Em 1925, com a aquisição de três locomotivas Consolidation n. 8,9 e 10, com força de tração de 7.983 kg, aí sim a Macuca foi largamente superada.

A partir de 1937 com a intensificação do tráfego ferroviário no Vale do Itajaí,houve a necessidade de locomotivas de maior porte e as então já obsoletas locomotivas n. 1 e 2 foram sucateadas. A Macuca, porém, apesar de pequena, foi preservada e destinada para trabalhos de manobra no pátio da estação e oficinas de Itoupava Seca, bairro de Blumenau, sendo então renumerada com muita justiça para o atual n. 1.



Ainda em 1.908, mas já perto de Indaial, nas imediações do km 16 de Blumenau, a Macuca foi fotografada com um trem carregado com vigas para pontes. Neste momento o compartimento de combustível já está fechado, próprio para uso de lenha, e proporcionando à locomotiva suas características atuais. Importante observar a via férrea, com os dormentes ainda sem o lastro superior. Autor desconhecido. Acervo histórico: José Ferreira da Silva – Blumenau-SC



Macuca prestes a se "aposentar", estacionada dentro do pátio das oficinas em Itoupava Seca, em 1958. Autor desconhecido. Acervo histórico José Ferreira da Silva – Blumenau-SC.

Por volta de 1959 foi definitivamente aposentada e emprestada para uma serraria na localidade de Subida, distante 63 km de Blumenau. O dono desta serraria pretendia utilizar-se da locomotiva como caldeira estacionária e acoplado às rodas motrizes correias para impulsionar as máquinas do engenho, idéia que no entanto não deu certo. Em troca pelo

**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

empréstimo, a EFSC receberia o “casqueiro” proveniente da transformação das toras em tábuas serradas, o qual seria aproveitado para combustível nas poucas locomotivas que ainda se utilizavam de lenha como combustível, uma vez que no final da década de 50 a ferrovia já adotava o óleo combustível.



No dia três de maio de 1969 a Macuca foi alojada em praça pública por ocasião dos 60 anos de atividades da EFSC. A placa que se encontra em frente aos ferroviários da foto está guardada no museu da ABPF-SC, em Rio Negrinho. Autor desconhecido. Acervo: Luiz Carlos Henkels



Macuca em 2006 como monumento em praça pública no jardim da Prefeitura de Blumenau, onde era o km zero da EFSC. Autor: Luiz Carlos Henkels

Em 1968 foi resgatada da localidade de Subida, onde ficara encostada num desvio morto, após a malograda idéia do madeireiro e trazida de volta a Blumenau, quando então foi restaurada e colocada em praça pública por ocasião dos sessenta anos de atividade da ferrovia em maio de 1969, fato que testemunhamos pessoalmente.

**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

---

Infelizmente o progresso rodoviário que desativou a ferrovia em 1971 também fez com que em 1972 a locomotiva fosse retirada da praça e depositada no pátio da oficina da ferrovia, onde permaneceu até 1981, ficando em deplorável estado de conservação.

Entre 1981 e 1982, ao visitar a cidade de Blumenau, o nosso saudoso fundador da ABPF, Patrick Dollinger, vendo o estado lastimável da locomotiva, sugeriu sua restauração aos governantes municipais de Blumenau, conforme carta dirigida a mim em julho de 1983. Este fato foi decisivo para que em 1982, restaurada, a Macuca voltasse a praça pública, porém, em local diferente do anterior. Infelizmente foi ali que também “perdeu” muitas peças importantes, como o farol, os engates e a placa de fabricação...

Em 1989, foi novamente desalojada em função do progresso, visto que a praça onde estava seria erradicada em função do alargamento de uma via pública ali existente. Em 1991, novamente restaurada, voltou ao jardim da Prefeitura de Blumenau, onde fora alocada em 1969 e onde era o km 0 da EFSC, permanecendo ali até a atualidade.

Neste ano em que completa seu centenário o NuRVI solicitou mais uma vez sua restauração à Prefeitura Municipal, sugerindo que esta restauração fosse feita para deixar a locomotiva em condições de uso esporádico e que a ela seja dado tratamento de peça de museu e não como mero enfeite de jardim. Neste caso, devidamente abrigada e em uso para pequenas demonstrações ao público, quem sabe possamos iniciar mais um capítulo desta já longa história.

*Por Luiz Carlos Henkels*

**Sessão de Fotos**

Acima: Dormentes de concreto distribuídos ao longo da linha para substituir os dormentes de madeira.

Abaixo: Trecho com os dormentes de concreto assentados aguardando regularização do lastro.

Fotos: Helio Gazetta Filho em março de 2008.





Acima: Molde utilizado na confecção de peça para locomotiva 401.  
Abaixo: Motor da locomotiva Brookville antes de seu envio para retífica em Piracicacaba-SP.  
Fotos: Helio Gazetta Filho em março de 2008





Acima: Carro CA-45 em recuperação nas Oficinas de Carlos Gomes.  
Abaixo: Trabalho de recuperação de janelas realizado nas Oficinas de Carlos Gomes.  
Fotos: Helio Gazetta Filho em março de 2008





Trem utilizado na distribuição dos dormentes de concreto ao longo da linha da VFCJ. Os dormentes foram doados pela **FCA-VALE**. Foto: Helio Gazetta Filho em março 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: abpfcps@terra.com.br.