

Editorial

Nesta edição trazemos a triste notícia do falecimento do associado Fábio Dardes, que foi um dos fundadores da ABPF. O associado Thomas Corrêa apresenta em um artigo alguns aspectos do material rodante do acervo da ABPF-SP. 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 na madrugada de 15 de outubro de 2008, vitimado por um infarto fulminante, o associado Fábio Dardes. Também destacado membro da Sociedade Brasileira de Ferromodelismo, Fábio Dardes notabilizou-se por sua atuação preservacionista e na pesquisa da história ferroviária. Na ABPF, Fábio foi um dos 14 associados a participar, em 1977, da assembléia de fundação de nossa entidade. Aos familiares do nosso saudoso Fábio Dardes a diretoria e o corpo associativo da ABPF transmitem suas sinceras condolências.

Notícias das Regionais

A Regional **Paraná** informa que prosseguem aos trabalhos de auditoria contábil e financeira da Regional, levada a cabo pelo Sr. Edmilson. Adicionalmente, retomamos nossas atividades, com as seguintes iniciativas:

1) Serviços de recuperação do Carro de Passageiros S-53. Esse carro de madeira, em relação aos demais do acervo, é o que se encontra em melhor estado de conservação. Será efetuada revisão geral dos truques, restaurada uma das testeiças e respectiva varanda, consertadas avarias na lateral e repostos o madeiramento das laterais internas para finalmente serem fixados os bancos de madeira;

2) Um dos bagageiros de aço carbono pertencente ao convênio da ABPF, transitoriamente já está sendo utilizado como depósito de material, tudo devido à segurança que apresenta, pois a ação de vândalos é constante no local;

3) Começaram-se os entendimentos para a posse e posterior reforma de ampla sala existente no antigo depósito de locomotivas, ao lado da estação rodoferroviária de Curitiba. Esse local (atualmente, é ocupado pela Serra Verde Turismo Ferroviário) se faz necessário para a mudança da sede da ABPF aqui em Curitiba, tendo-se em vista que todo o antigo prédio da RFFSA, inclusive as atuais dependências da ABPF, foram cedidas pelo Governo Federal para a Universidade Federal do Paraná, para ser tudo transformado em novo campus dessa Universidade;

4) Nesse mês de outubro efetuamos o reconhecimento do estado em que se encontrava o acervo da ABPF sediado em Morretes e Antonina – PR. A sala da ABPF na estação de Antonina se encontra em perfeito estado de conservação uma vez que a estação ferroviária tem constante vigilância dos guardas municipais. Ali se encontram estacionados a Locomotiva Diesel 001, a Automotriz alemã (Man) nº 24, um vagão CAP transformado para transporte de passageiros e um vagão bagageiro em metal. Na estação de Morretes, constatou-se a urgente necessidade de reforma do teto da sala em posse da ABPF. Nesse ensejo de reformas, a sala já está sendo inteiramente restaurada para a instalação de uma loja de souvenir, venda de passagens e exposição de peças ferroviárias de valor histórico. A sustentação financeira e

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

mão de obra necessária para essa reforma estão sendo suplementadas, **a fundo perdido**, por alguns dos sócios desta Regional.

5) No final deste mês, deu-se início à confecção do site da ABPF-PR que em pouco tempo estará no ar e será outro meio de intercomunicação com os companheiros de outras Regionais.

Neste **reinício de normalidade**, convidamos os antigos associados desta Regional e amigos em geral que se interessarem em melhor conhecer e/ou colaborar conosco, que poderão acessar a ABPF-PR no ORKUT ou entrarem em contato pelo e-mail abpf_pr@yahoo.com.br ou telefones (41) 9602-9787 (Edmilson), (41) 9905-4846 (Dieter) e (41) 9601-5337 (Cid). *(Por Cid Turatti-ABPF-PR)*

A Regional **São Paulo** informa que prosseguem os trabalhos de restauração do material rodante da regional no pátio da associação na Moóca. Atualmente estão sendo restaurados os carros de aço carbono Pullman Standard, com a pintura interna do carro Restaurante já finalizada. Prosseguem também os trabalhos de restauração da locomotiva Pacific 353 da EFCB. Em Paranapiacaba, o Museu do Funicular está funcionando de terça-feira a domingo, das 10h às 16h. Os passeios com a locomotiva SPR nº10 são realizados de Sábado e Domingo, das 10 às 16 horas.

A ABPF-SP continua operando os trens de passageiros com a locomotiva nº 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. Informações das atividades da Regional estão disponíveis no sítio www.abpfsp.com.br, telefone (11) 2695-1151 e e-mail: fabiofumaca@abpfsp.com.br. *(por Thomas Corrêa e Lourenço Paz– ABPF)*

A Regional de **Campinas** informa que uma das rodas do trole de arraste da locomotiva 505 apresentou uma falha de fundição. Infelizmente não houve como re-aproveitar a roda. Em cinco dias corridos, o rodeiro foi retirado e levado a uma empresa contratada para a substituição que inclui a retirada da roda, usinagem do eixo, usinagem da roda, prensagem, usinagem da cubação e reperfilamento dos rodeiros, que posteriormente foi colocado na locomotiva para estar novamente em operação para o final de semana. Agradecemos muito o empenho da equipe da VFCJ e seus colaboradores para este reparo de emergência em curto intervalo de tempo. Enquanto parte da equipe fazia o serviço de rodas, outra equipe fazia limpeza, pequenos reparos, polimento e retoques de pintura na 505.

Na oficina de carros continuam os trabalhos da reforma do CA-36, que já teve seus truques e aparelhos de choque recolocados e prossegue se com a pintura interna. A nova caixa de água em fibra de vidro já foi instalada, bem como a instalação hidráulica de abastecimento e respiro. Os estofamentos dos bancos estão sendo refeitos e serão instalados assim que a recuperação das estruturas dos bancos ficar pronta.

Neste mês, os serviços na via permanente prosseguiram somente nosso pessoal, fazendo a substituição de dormentes nos trechos mais críticos e fazendo nivelamento e alinhamento no trecho feito pela empreiteira. Mais informações pelo telefone (19) 3207-3637 ou e-mail abpfcps@terra.com.br. *(por Helio Gazetta Filho – ABPF)*

O **NuRVI** informa que neste mês de outubro no Vale do Itajaí, três acontecimentos atraíram a atenção dos sócios e dos visitantes na estação de Matador. No carro P 03 (ex RMV e ex RVPSC) foi concluída a instalação dos bancos e a colocação das janelas, ainda sem os vidros. Resta agora a instalação das portas, da louça dos sanitários e dos lustres. Mesmo assim, seu aspecto interior já dá aquela impressão de "quase pronto" que permite a todos os

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

associados que frequentam a estação sonhos mais reais com relação a sua colocação em operação em 2009. A partir de agora o P 03 passará pela restauração da parte mecânica.

Causou sensação também o trator Caterpillar que está sendo transformado em locomotiva manobreira, e que realizou suas primeiras movimentações comandado pelo associado Marciano Pereira. Falta -lhe ainda a colocação do truque de guia e ajustes no motor, para que possa efetivamente ser colocado em operação, fatores que pouco a pouco estão sendo resolvidos pelo associado Germano Purnhagen, seu idealizador, e pelo Marciano.

O associado Otávio Georg Jr. dedicou mais uma semana de trabalhos voluntários na restauração do carro A 07, um velho carro administrativo do ano de 1927 da EFPR, pertencente ao acervo da Regional Santa Catarina, mas momentaneamente depositado no Vale do Itajaí para ser utilizado como alojamento para os associados de outras Regionais que queiram permanecer por mais tempo, além de poder também, após restaurado, transportar autoridades ou visitantes que requeiram tratamento diferenciado. Nesta reforma estrutural pela qual está passando, o A 07 terá inicialmente trocados os caibros inferiores das cabeceiras, que estavam totalmente apodrecidos, além de parte do restante do madeiramento das duas cabeceiras, sendo que a que requer mais atenção é a cabeceira onde se encontra a sala de estar, onde inclusive, terá que ser trocado parte do assoalho e a parede externa. O madeiramento para esta restauração está sendo patrocinado pelos associados Germano Purnhagen e Carlos Ramiro da Silva. Recebemos também do associado Otávio Georg importante doação de um fogão a gás de segunda mão, o qual futuramente deverá ser instalado dentro do A 07 e que é um item fundamental para o conforto de quem frequenta a estação por período mais prolongado.

Dentre os assuntos gerais, destacamos um novo encontro mantido entre a Senadora Ideli Salvatti com os representantes do projeto ABPFTREMTUR, quando lhe foi solicitado em documento para que interceda junto aos órgãos governamentais a agilização da documentação referente a cessão de parte do leito da EFSC pretendido para reativação, bem como a cessão de trilhos para os tres quilômetros pretendidos para reativação em 2009, no trajeto de Subida até proximidades da casa de força da Usina Salto Pilão. Com referência a este trecho de três quilômetros, o mau tempo reinante no Vale do Itajaí, tem impossibilitado qualquer pretensão de continuidade dos trabalhos de reabertura, pelo contrário, no trecho já aberto, sem contenção adequada das encostas, várias barreiras voltaram a cair, o que voltará a dar muito trabalho ao CESAP assim que houver a melhora do tempo.

Estão tendo continuidade também os trabalhos de instalação do museu estático na estação de Matador, patrocinado pelo CESAP e Fundação Cultural de Rio do Sul, que já selecionou e adequou as quarenta fotografias que farão parte do acervo. No dia quatro de novembro estaremos nos reunindo com a diretora do arquivo histórico de Rio do Sul, Cátia Dagnoni, para a identificação e colocação das legendas nestas fotos, dando assim também a contribuição do NuRVI ao projeto.

Como assunto especial destacamos a eleição para Prefeito de Indaial, sede do NuRVI, do associado Sérgio Almir dos Santos - sócio 1533 da ABPF. "Serginho" como é conhecido em nosso meio, é um dos sócios fundadores do NuRVI e fez parte também dos primeiros dez sócios do Vale do Itajaí, que ajudaram a totalizar os cinquenta associados necessários para a formação da ABPF-SC, fundada em Rio Negrinho em 1993. Vale aqui lembrar que naquele tempo era necessário a obtenção de cinquenta associados para possibilitar a existência da Regional, sendo então a ABPF-SC formada com sócios do Norte Catarinense e do Vale do Itajaí. Com o associado Sérgio como Prefeito acreditamos que finalmente será possível a

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

realização de algumas pretensões respectivamente à preservação ferroviária no município, como a restauração da ponte ferroviária de 1908, aguardada desde 1991, e a reativação do Museu Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva momentaneamente desativado por falta de recursos para sua reforma e adequação interior. Destacamos também que nosso ilustre associado, quando era vereador, teve aprovado projeto instalando a "praça do ferroviário" ao lado da estação de Indaial, hoje museu, local aprazível, e que pretendemos agora também revitalizar.

Em Rio do Sul, a locomotiva 232 será novamente acesa no dia 09 de Novembro, para demonstração ao público. Conforme programação estabelecida pela TREMTUR, será a última apresentação oficial do ano, mas haverá outras em caráter especial durante o mês de dezembro.

Em Ibirama, na Fundação Cultural, situada no antigo Hospital Hansahoehe, vale a pena conhecer a exposição fotográfica e museu ferroviário situado na Sala Hermann Baumann. A exposição, patrocinada pelo CESAP, com apoio do NuRVI, mostra a atuação da EFSC no município de Ibirama e arredores, local que era o ponto terminal, o "km 70" da ferrovia entre 1909 e 1929, num tempo em que era ela fundamental ao progresso e sobrevivência das comunidades perdidas ao longo do Vale do Rio Itajaí do Norte. A exposição é aberta ao público de 2ª a 6ª feira em horário comercial. Para visitas aos finais de semana é preciso agendar pelo telefone (47) 3357-2303.

Em Blumenau, a locomotiva Macuca continua exposta em praça pública nos jardins da Prefeitura Municipal, local onde era o "km 0" entre 1909 até 1954, a partir de quando iniciou o tráfego até Itajaí que então passou a ser o km 0. Vale a pena conhecer a locomotiva que foi recentemente pintada por ocasião do aniversário da cidade e da realização das "festas de outubro", lembrando que há uma solicitação do NuRVI para sua restauração completa, se possível para funcionamento no local onde se encontra.

A estação de Matador onde se encontra nosso acervo, dista 8 km do centro de Rio do Sul, a partir de onde deve-se tomar a "Estrada da Madeira". Durante a semana, é preciso procurar na estação pelo Sr. Ivo Bridi, e aos finais de semana procurar pela Sra. Rita ou familiares, atual moradora da "casa do agente", situada nos fundos da estação. Contatos telefônicos também podem ser feitos pelo (47) 3521-2700 - Carlos Ramiro da Silva - ou (47) 3333-1762 - Luiz Carlos. *(por Luiz Carlos Henkels – NuRVI-ABPF)*

Horários dos Trens da ABPF

HORÁRIOS DOS TRENS E DO BONDE DA ABPF		
<i>Viação Férrea Campinas-Jaguariúna (SP)</i>		
Partidas de Jaguariúna	Sábados	10:00 e 15:00 horas
	Domingos e Feriados	10, 12, 14 e 16 horas
Partidas de Anhumas	Sábados	10:10 e 15:00 horas
	Domingos e Feriados	10:10, 14:10 e 16:10 horas
Fretamentos e Informações: (19) 3207-3637 e (19) 3207-4290		
<i>Trem do Imigrante (Moóca-Brás, SP)</i>		
Memorial do Imigrante	Domingos e Feriados	das 10 às 17 horas
Fretamentos e Informações: (11) 2695-1151		
<i>Trem dos Ingleses (Paranapiacaba, SP)</i>		
Partidas de Paranapiacaba	Domingos e Feriados	das 10 às 17 horas
Fretamentos e Informações: (11) 2695-1151		
<i>Trem das Águas (São Lourenço-Soledade de Minas, MG)</i>		
Partidas de São Lourenço	Sábados	10:00 e 15:30 horas
	Domingos e Feriados	10:00 horas
Fretamentos e informações: (35) 3332-3011		
<i>Trem da Serra da Mantiqueira (Passa Quatro-Cel. Fulgêncio, MG)</i>		
Partidas de Passa Quatro	Sábados	10:00 e 15:30 horas
	Domingos e Feriados	10:00 horas
Fretamentos e informações: (25) 3371-2167		
<i>Trem da Serra do Mar (Rio Negrinho a Rio Natal, SC)</i>		
Partidas de Rio Negrinho	2º sábado do mês	10:00 horas
	2º domingo do mês	10:00 horas (a confirmar)
<i>Trem das Termas (Piratuba, SC-Marcelino Ramos, RS)</i>		
Partidas de Piratuba	Sábados (out. a fev.)	13:30 horas
	Sábados (mar. a set.)	13:00 horas
<i>Bonde dos Imigrantes (Memorial-Metrô Bresser, SP)</i>		
Partidas do Memorial	Domingos e Feriados	das 10 às 17 horas
Fretamentos e Informações: (11) 2695-1151		

XIII Encontro Brasileiro de Ferreomodelismo e III Concurso de Ferreomodelismo de Paranapiacaba

A ABPF através de sua Regional São apóia a realização do XIII Encontro Brasileiro De Ferreomodelismo e do III Concurso De Ferreomodelismo De Paranapiacaba. Segue o *press-release* do evento.

O mês de novembro marcará em Paranapiacaba a terceira edição do maior dos “Encontros Brasileiros de Ferreomodelismo” que será realizado nas dependências do famoso Clube União Lyra-Serrano. Teremos o prestigiado concurso de miniaturas em escala de trens e cenários, realizado por MRCustom e em paralelo, exposição de modelos ferroviários premiados, mostra fotográfica sobre locomotivas da Estrada de Ferro Santos à Jundiaí,

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

exibição de documentário inédito sobre a ferrovia São Paulo Railway e diversos outros filmes, além de explicações sobre modelismo ferroviário em geral. Haverá também venda de livros diretamente de editoras, kits de trens em escala HO (1:87) e demais peças para compor a sua maquete ferroviária.

O evento reúne e confraterniza ferreomodelistas e admiradores de trens em geral, contando com a oportunidade de poder participar e expor modelos em escala no concurso e ao público em geral a possibilidade de conhecer melhor o hobby e ver as maquetes operacionais expostas. Durante o dia haverá sorteio de brindes e de passagens para andar de Maria Fumaça no Museu Ferroviário. Basta apenas comparecer e se inscrever no dia. Entre outros brindes, teremos sorteio de bonés, vagões, livros e entradas ao Museu Ferroviário – Sistema Funicular, entre outras atrações.

O público em geral poderá participar do concurso, pois haverá uma categoria voltada exclusivamente para as pessoas que queiram entrar no hobby. Basta construir um modelo, qualquer que seja, de acordo com o regulamento, e inscrevê-lo no dia. O prêmio será um belo conjunto básico de trem, composto por um transformador, um oval de trilhos, uma locomotiva com dois vagões e uma caixa para acondicionar as peças. Na mostra de modelos, entre outras atrações, estarão presentes réplicas em escala 1:87 da locomotiva SPR n. 15, da locobrequê n.14 e do carro imperial de D. Pedro II, todos atualmente preservados e expostos no Museu Ferroviário.

Local: Clube União Lyra- Serrano / Vila de Paranapiacaba, Santo André – SP, dia oito de novembro de 2008 – Sábado. Horário: das 9h às 17h. ENTRADA FRANCA

Programação: *Exposição de fotos - Projeções de filmes - Publicações e Materiais sobre ferreomodelismo - Sorteio de Brindes Exclusivos*

Regulamento / Mapas de Acesso: <http://br.geocities.com/resagi/MPHIICFP.html>

Dúvidas e Informações: MPh-McGigliotti-Coordenação Geral do Evento resagi@uol.com.br; MRCustom-Marcelo Lordeiro - Coordenação do Concurso mrccustom@osite.com.br

Patrocínio: Agecom – Produtos de Petróleo e Prefeitura Municipal de Santo André.

Organização: MPh – McGigliotti; MR Custom Service.

Apoio: ABPF-Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Artigo: O drama da última locomotiva Baldwin AS-616E

Recentemente recebemos notícias de que a locomotiva diesel-elétrica Baldwin AS-616E de bitola métrica, única restante no mundo, que se encontra no interior de Minas Gerais havia sido encostada pelo proprietário dela. Dado seu valor histórico, esta locomotiva já foi alvo de discussões acaloradas no meio preservacionista. A ABPF sempre teve interesse em possuir uma locomotiva deste tipo em seu acervo. Após algumas negociações há alguns anos atrás, recebemos a seguinte comunicação do então proprietário.



Montes Claros, 5 de abril de 1993.
DI-103

Ilmo. Sr. Hélio Gazetta Filho
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
Campinas-SP

Prezado Senhor

Em resposta ao seu ofício UFCJ-006-93, informamos que em reconhecimento à importância da ABPF e nossa intenção fazemos no futuro uma doação para a entidade que V.Sa. dirige.

No entanto não temos uma data certa para isto ocorrer tendo em vista que as locomotivas diesel-elétrica ainda estão sendo úteis para a nossa Empresa.

Retornaremos ao assunto assim que tivermos algum fato concreto sobre o mesmo.

Atenciosamente

Francisco Sérgio Soares Cavallieri
Diretor Industrial

FSBC/msf

Posteriormente, houveram alguns rumores, não confirmados, de que esta locomotiva havia sido cedida para alguma entidade de Montes Claros-MG. Com a notícia de que esta locomotiva foi encostada, estaremos verificando junto ao proprietário se existe a possibilidade de doação para a ABPF. Caso a locomotiva já tenha sido cedida para outras entidades ou prefeituras, não nos resta muito a fazer como atestam os exemplos da locomotiva 58 da EFS, que está em Sorocaba-SP e a locomotiva 20 da EFS que está agonizando em Botucatu-SP.

Assim que obtivermos uma resposta e uma visão clara da situação, estaremos divulgando pelo boletim.

Por Lourenço Paz

Artigo: Conhecendo um pouco do material rodante da ABPF-SP

Neste artigo pretendo apresentar alguns aspectos de alguns do acervo de material rodante de bitola larga (1600 mm) da Regional São Paulo da ABPF.

A Locomotiva “353” é uma 4-6-2 “Pacific” de três cilindros fabricada para a Estrada de Ferro Central do Brasil em 1927 pela BLW – *Baldwin Locomotive Works*, em sua fábrica na cidade da Philadelphia, no estado da Pennsylvania (EUA). A série 350 da bitola larga da Central do Brasil trabalhava regularmente no Ramal de São Paulo. Tracionaram por longos anos vários trens de passageiros, dentre eles o trem “Cruzeiro do Sul”, que fazia a ligação Rio de Janeiro – São Paulo a partir de 1929. O trem era composto de 5 carros: 4 dormitórios e 1 carro Bagagem/Bufet. Os carros eram de fabricação ACF (*American Car & Foundry*) e eram de aço carbono com truques de três eixos com mancais de fricção (depois substituídos por truques de dois eixos *GSI – General Steel* com rolamentos). Em 1945, o Cruzeiro do Sul passou a ser puxado por locomotiva diesel-elétrica (as então novíssimas *ALCO RSI*), e em 1950, o Cruzeiro do Sul foi extinto, dando lugar ao novo “Santa Cruz”, que utilizava carros de aço inox fabricados pela *The Budd Company*.

As locomotivas a vapor da Central do Brasil (assim como da maioria das ferrovias brasileiras), foram, a partir dos anos 50, perdendo espaço para as novas locomotivas diesel e elétricas, que eram de maior confiança, menor custo de manutenção/operação, e registravam melhor eficiência em relação as antigas locomotivas a vapor. A 353 foi baixada do serviço regular na Central do Brasil nos anos 60. Como explicado em artigo publicado anteriormente no ABPF Boletim, alguns ferroviários esconderam a 353 no meio de vagões abandonados que foram estacionados em um trecho da antiga linha tronco da Central que foi substituído por uma variante. Anos depois, ela foi encontrada e ficou depositada nas Oficinas de Cachoeira Paulista.

A restauração desta locomotiva deu-se no início dos anos 80. Não por iniciativa da RFFSA SR-3, mas por iniciativa da ABPF. Havia um projeto, que contava com a parceria do Governo do Estado de São Paulo, denominado “Trem da Cultura”, que seria um trem-museu e exposição cultural que percorreria as cidades do interior de SP com linha de bitola larga. A ABPF, procurada para ser parceira, foi incumbida de encontrar a locomotiva a vapor e a escolha não poderia deixar de ser a 353, visto que era a única de grande porte para bitola larga. Foram, então, iniciadas os trabalhos para a recuperação da locomotiva, que contou com a supervisão da ABPF. Porém, o projeto “Trem da Cultura” não progrediu. Mas a 353

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

recuperada foi tulizada em excursões promovidas exclusivamente pela ABPF, que fretava a locomotiva da SR-3 e os carros inox da SR-4. A primeira excursão (inaugural) foi de São José dos Campos a São Paulo (Luz). Os excursionistas embarcaram nos carros fretados da SR-4 que foram engatados na cauda do trem diurno que saía da Luz para o Rio. De São José dos Campos à Luz, o trem veio tracionado pela 353. Sua chegada na Luz foi um fato sem precedentes coberto por toda a imprensa.



Locomotiva 353 da EFCB. Foto: Thomas Corrêa em outubro de 2008.

A partir daí a ABPF passou a fazer excursões anuais, em geral para Jundiaí, com visita ao Museu Ferroviário da Fepasa. Havia uma viagem no sábado e outra no domingo. As passagens eram vendidas pela Wagons Lits Cook, operadora de turismo contratada pela ABPF, e a lotação esgotava-se rapidamente. Posteriormente foram feitas excursões também para Paranapiacaba.

A RFFSA passou a usar a 353 em ocasiões especiais em São Paulo durante a administração do seu presidente Dr. Osiris Stenghel Guimarães, destacando-se, em 1986, o evento de inauguração do Funicular de Paranapiacaba, entre o 5º e 4º patamares, operado pela ABPF. Posteriormente, a ABPF foi procurada pelo Consulado da Grã-Bretanha, que desejava programar uma visita do Prefeito de Londres a Paranapiacaba. ABPF e RFFSA (SR-4) em parceria programaram um trem especial com a 353 para esse evento.

Em 1998, após o fechamento das oficinas de Cachoeira Paulista, a 353 foi cedida a ABPF-SP, para compor o acervo da Regional São Paulo, localizada no pátio ferroviário do Brás/Mooça, ao lado do Memorial do Imigrante. A 353 encontra-se atualmente em fase de restauração, para o qual foram retiradas várias peças para recuperação, troca e limpeza, como manômetros, tubos, alavancas, farol, placa, etc. Atualmente a reforma concentra-se na parte interna (caldeira). A pintura da 353 será feita após a restauração, procedimento comum na ferrovia..

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

A “371” é uma locomotiva elétrica classe 2-C+C-2 de 4470 HP (3000 Volts c.c.) fabricada pela General Electric em sua fábrica na cidade de Schenectady (estado de Nova York, EUA) para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, num seqüência de 3 lotes (de um total de 22 locomotivas) entregues em 1940, 1946 e 1948. Eram conhecidas popularmente como “V8”. A 371 faz parte do primeiro lote de 1940. Originalmente vieram equipadas com engates de ganchos e correntes, e a pintura era verde-oliva com teto creme (padrão de cores das locomotivas elétricas desde 1922), do qual só seria substituído para o azul com faixa creme no início dos anos 50. Na Companhia Paulista era usada em vários tipos de trens, incluindo os principais trens de passageiros.

Em 1971, com a criação da Fepasa, as V8 passaram por uma série de modificações ao longo dos anos, tais como: substituição dos mancais de fricção dos truques por rolamentos, modernização dos pantógrafos (substituição dos tradicionais pantógrafos “balão” para os modernos pantógrafos “faiveley”), substituição do farol único por faróis duplos “*Sealed-Bean*” (modificação essa que começou ainda com a CP), e 3 esquemas de pintura diferente adotados pela Fepasa (*e ainda com o acréscimo de mais 8 unidades similares vindas da Central do Brasil nos anos 80, as “Escandalosas”*).

As “V8” foram desativadas parcialmente em Dezembro de 1998 com a privatização da Fepasa e a supressão da eletrificação promovida pela Ferrobán (concessionária que assumiu a bitola larga da Fepasa). A 371 (*Fepasa 6371*) esteve sob a guarda da CPTM (que pretendia usá-la – projeto esse que não vingou) junto com outras três (formando as quatro únicas que receberam o último padrão de pintura da Fepasa cinza fase III). Foi cedida a ABPF em 2003, e atualmente está no aguardo de recursos financeiros para poder por em prática seu projeto de reforma estética e funcional. São necessárias poucas peças para reposição (já devidamente orçadas). Está com uma pintura provisória da Companhia Paulista em azul com faixa creme.



Locomotiva 371 da CPEF. Foto: Thomas Corrêa em outubro de 2008.

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

O Carro Restaurante Nº 883 (*Fepasa RC 3304*) foi fabricado pela *Pullman-Standard Car Manufacturing Company* na fábrica de Chicago (estado de Illinois, EUA). Faz parte de um lote de 48 carros encomendados pela Companhia Paulista em 1952. A encomenda contemplava: 15 carros Primeira Classe, 15 carros Segunda Classe, 6 carros Bagagem/Correio, 6 carros Restaurante e 6 carros Pullman (Salão). Por serem usados num trem diurno (Trem R), a série Pullman Standard da CP não possuía carro dormitório.

A encomenda desses carros visava a criação de um trem denominado “Trem R”. Era o trem mais luxuoso e rápido da Companhia Paulista. Inicialmente fazia o trajeto *Luz – Barretos* e *Luz – Adamantina* (via EFSJ). A formação clássica (9 carros) do Trem R era (No sentido Luz – interior): Locomotiva + Bagagem/Correio + Segunda + Segunda + Segunda + Primeira + Primeira + Primeira + Restaurante + Pullman (salão)

Em 1971 com a criação da Fepasa, os carros Pullman (que até então eram exclusivos do Trem R), passaram a ser misturados com outras séries de carros da CP (inclusive os de aço-carbono e inox da E.F. Araraquara) nas novas tabelas de trens de passageiros criadas pela Fepasa.

O 883 foi o único dos seis restaurantes da série Pullman Standard que sobreviveu. Com o fim parcial dos trens de passageiros em 1998, ela passou a integrar um trem de socorro e via permanente (SOS) utilizado pela Ferrobán. Foi resgatado em Campinas em 2004 pela ABPF e virou parte integrante do acervo da Regional São Paulo.

Ele chegou na ABPF com o padrão de pintura do “*Expresso*” da Fepasa (criado em 1988). Atualmente se encontra com uma pintura provisória imitando as cores originais da Companhia Paulista. Está em processo avançado de restauração onde já recebeu a pintura interna com as cores originais de fábrica, e futuramente receberá a pintura externa azul com faixa creme, original do “Trem R” de 1952.



Interior do carro restaurante 883 da CPEF em resrauração pela ABPF-SP.

Foto: Thomas Corrêa em outubro de 2008.



Carro 19 da SPR restaurado pela ABPF-SP.
Foto: Thomas Corrêa em outubro de 2008.

O Carro de madeira Nº 19 foi construído em 1928 pela São Paulo Railway Company em suas oficinas no bairro da Lapa na cidade de São Paulo, usando conjuntos e peças pré-fabricadas importadas da Inglaterra. Possui caixa de madeira e estrado metálico. Embora fabricado no Brasil, o carro Nº 19 segue o *design* dos carros Ingleses comprados pela SPR. A concepção externa dele se aproxima do estilo dos carros fabricados pela *Gloucester Railway Carriage & Wagon Company* para a SPR (carro sem clarestório).

O desenho de uma planta de 1940 o cita como sendo “Carro para doentes”, configuração essa que talvez fosse alterada para carro funerário com o acréscimo da mesa para apoio do esquife, conforme necessidade. No período E. F. Santos a Jundiaí (pós 1946), provavelmente teve seu uso alternado entre carro funerário e carro administração. A disposição interna das poltronas, banheiro, entre outros detalhes, mostra que ele não era um carro de tráfego regular na linha (usado em trens de passageiros comuns), e sim um carro de uso especial. Foi cedido a ABPF no ano de 2002.

Por Thomas Corrêa
Com colaboração de Geraldo Godoy e Lourenço Paz

Sessão de Fotos

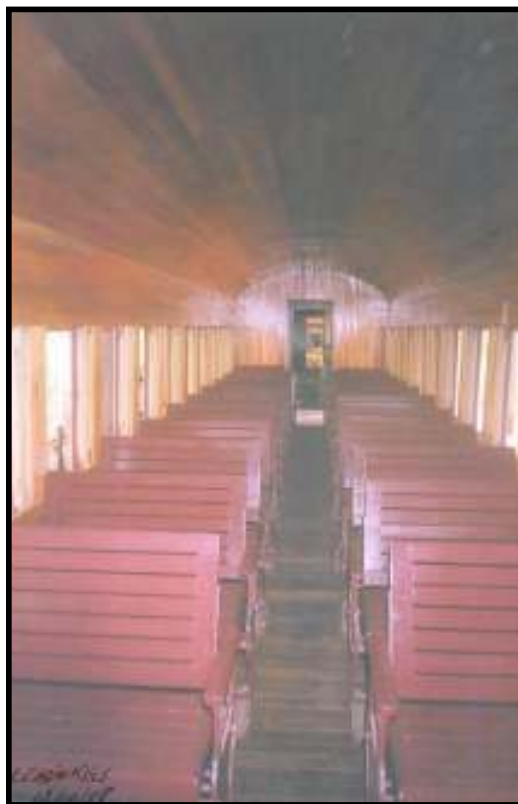
Acima: Conserto de avaria na lateral do Carro Passageiros S-53.
Abaixo: Vista interna da Carro Passageiros S-53 em restauro pela ABPF-PR.
Fotos: Cid Turatti em outubro de 2008.





Acima: Locomotiva Macuca, a locomotiva Nº 1 da EFSC, ostentando nova pintura por ocasião do aniversário da cidade na praça que fica no km 0 da EFSC, em 21/10/2008.

Abaixo: Aspecto interno do carro P 03 do NuRVI após a colocação dos bancos em 12/10/2008. Fotos: Luiz Carlos Henkels





Acima: Locomotiva n. 2 na estação de Carlos Gomes. Foto: Jorge Ciawlowski em 1991.
Abaixo: Peça publicitária da VFCJ encomendada pela Regional Campinas. Foto: Vanderlei Zago em outubro 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: 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: 13091-240. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfcps@terra.com.br.