

**Editorial**

Nesta edição trazemos uma ótima notícia que é o Trem de Natal da ABPF-SP. Adicionalmente apresentamos vários artigos sobre preservação ferroviária. Toda colaboração ao boletim é bem vinda e deve ser encaminhada ao e-mail paz.lourenco@gmail.com

*Redação do ABPF Boletim*

**Trem de Natal**

Este ano a Regional **São Paulo** estará promovendo novamente o Trem de Natal da ABPF-SP, que partirá da Estação da Luz em São Paulo no dia 14 de dezembro de 2008 (domingo) às 8h com destino ao distrito de Sabaúna em Mogi das Cruzes-SP, com chegada por volta das 10h. A viagem de retorno iniciar-se-á às 15h com destino a Estação da Luz, com chegada prevista às 17h. Para aqueles que gostam de viajar na janelinha, aconselhamos chegar cedo pois os assentos não serão numerados.

Este trem será composto por locomotiva RS-3 da CPTM e 4 carros de passageiros, sendo dois carros inox Mafersa da EFA série 1000, o restaurante e finalmente um dos carros Pullmans Standard que estamos a todo vapor para finalizar a pintura até a semana que vem. No total serão apenas cerca de 230 lugares.

Além da viagem, o valor da passagem inclui almoço, apresentação musical na estação de Sabaúna, compra e entrega de brinquedos para aproximadamente 400 crianças. O preço da passagem é de R\$ 70,00. Associados da ABPF, funcionários da CPTM e da MRS recebem desconto de 20%.

Maiores informações e reservas pelos telefones: (11) 2695-1151, 3129-8684, 3129-8651, ou pelo e-mail turismo@abpfsp.com.br .

**Notícias das Regionais**

A Regional de **Santa Catarina** informa que as recentes chuvas que assolaram o estado de Santa Catarina não afetaram as linhas nem o material rodante da Regional. Entretanto, o fluxo de visitantes diminuiu consideravelmente fazendo com que alguns trens fossem cancelados devido a falta de passageiros. Deste modo, sugerimos aos interessados em viajar nos trens da ABPF-SC que contatem a Regional pelos telefones (47) 3644-7000 e para Piratuba-SC o telefone é (49) 3553-1121. *(por Lourenço Paz– ABPF)*

A Regional **Paraná** informa que os serviços de recuperação do Carro de Passageiros S-53 continuam. Já temos disponível madeira para reposição do madeiramento das laterais internas e tão logo começamos a colocação.

Neste mês foram feitos orçamentos para a reforma da sala da nova sede, localizada no antigo depósito de locomotivas ao lado da estação rodoferroviária de Curitiba. Esta mudança é necessária já que a antiga sede fará parte do novo campus da Universidade Federal do Paraná. O início das obras está marcado para a primeira semana do mês de dezembro. Agradecemos o Engenheiro Paulo Sidnei Carreiro Ferraz, ex-chefe do escritório regional Paraná-Santa Catarina da RFFSA, pela intermediação junto a Serra Verde Express para a liberação do espaço onde será instalada a nova sede.

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

---

Na estação de Morretes, iniciou-se a reforma do teto da sala em posse da ABPF. Nesta sala irá funcionar uma loja de souvenir, venda de passagens e exposição de peças ferroviárias de valor histórico.

Continua a confecção do site da ABPF-PR que está sendo montado por alguns de nossos sócios e em breve estará no ar.

No decorrer deste mês, alguns sócios foram até a estação de Banhado, localizada na linha Curitiba-Paranaguá, verificar como estavam as condições de dois vagões bagageiro em madeira. Estes vagões poderiam ser utilizados em nossos projetos, mas estão em péssimo estado de conservação e sem condições de rodar, o que torna inviável sua restauração neste momento.

Convidamos os antigos associados desta Regional e amigos em geral que se interessarem em conhecer melhor nosso trabalho e/ou colaborar conosco, que poderão acessar a ABPF/PR no ORKUT ou entrarem em contato pelo e-mail [abpf\\_pr@yahoo.com.br](mailto: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. A reforma do carro de primeira classe está bem adiantada e ele deve ficar pronto até o dia 10 de dezembro para uso no Trem de Natal. Os trabalhos de restauração da locomotiva Pacific 353 da EFCB foram suspensos pois estamos aguardando mão-de-obra especializada para levar adiante a restauração.

A ABPF-SP esteve presente no III Concurso de Ferreomodelismo de Paranapiacaba / XIII Encontro Brasileiro de Ferreomodelismo com um estande para divulgação das atividades da ABPF bem como seus trens de passageiros.

Em Paranapiacaba, o Museu do Funicular está funcionando de terça-feira a domingo, das 10h às 16h. Os passeios com a locomotiva SPR n. 10 são realizados aos sábados e domingos das 10 às 16 horas.

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. Informações das atividades da Regional estão disponíveis no sítio [www.abpfsp.com.br](http://www.abpfsp.com.br), telefone (11) 2695-1151 e e-mail: [fabiofumaca@abpfsp.com.br](mailto:fabiofumaca@abpfsp.com.br). *(por Lourenço Paz – ABPF)*

A Regional de **Campinas** informa que novembro foi um mês muito proveitoso em relação à aquisição de material de reposição, ferramentas e aumento de acervo. A Regional adquiriu em um leilão três truques tipo ride control (com rolamentos 5 x 9"); um lote de mangueiras de freio, válvulas, rolamentos e outras peças pequenas; e dois equipamentos: um dobrador de tubos e um compressor de ar pequeno para pintura. Tivemos muita sorte pois estes dois últimos itens não tiveram muitos lances e o preço pago foi bem razoável. Os truques adquiridos podem facilmente ser adaptados nos tenders das locomotivas, uma vez que varias delas já vieram com este tipo de truque, porém providos de mancal de fricção. O dobrador de tubos para 12 toneladas servirá para confecção das tubulações até 2" para as locomotivas a vapor.

A outra compra efetuada foi de 1.200 kg de materiais diversos da **Amsted Maxion** – Hortolandia-SP. O lote contém muitos parafusos, mangueiras de freio, válvulas de freio, sapatas, ferramentas, muitas curvas de tubos para freio, etc... São sobras das linhas de

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

produção e alguns itens com pequenos defeitos que o controle de qualidade rejeitaria. O associado Antonio Edson Laurindo dos Santos intermediou a compra destes materiais a preço de sucata.

Finalmente depois de muitas reuniões, a Inventariança da RFFSA reiterou a autorização para retirarmos vários materiais que já haviam sido liberados e que ainda não havíamos conseguido retirar. Para a ABPF-Campinas foi liberada um vagão plataforma que estava nas oficinas de Campinas, que já retiramos de imediato. Trata se de uma plataforma que era a madrinha do guindaste Orton, de bitola larga da antiga CPEF. Posteriormente ela foi rebitolada para bitola estreita para uso das oficinas. A mesma tem truques de rolamento com mangas 5 x 9" e será usada para transporte de dormentes e uso geral na VFCJ.

Resgatamos um par de truques do tipo GSI, usado nos carros da série 500 da EFS, do pátio de Bauru-SP. Estes truques também já haviam sido liberados em 2005 quando estavam ainda em Sorocaba-SP. Estes truques serão usados em um carro deste tipo que está com o pedido em análise.

Em nossas oficinas, prosseguem os trabalhos de reforma do carro NOB CA-36. Já foi refeito o assoalho com as madeiras originais, repondo-se somente as que estavam danificadas ou podres. Completada esta etapa, o piso será raspado e receberá aplicação de Bona (produto igual ao Sinteko). As luminárias e os caixilhos foram restaurados e já reinstalados. Os estofamentos e venezianas também estão prontos. Pretendemos terminar de montá-lo até o final deste ano.

Prosseguem os trabalhos de recuperação da locomotiva 401. O rodeiro do trole de arraste foi retirado para ser torneado e no momento ele já se encontra montado. As novas buchas de bronze para as braçagens já estão sendo usinadas e aos poucos sendo instaladas.

Neste mês também fizemos a capina química de todo o trecho, o qual é aplicado com o equipamento desenvolvido pela ABPF e seus associados, tracionado pela pequena locomotiva a vapor numero 5. A aplicação demora um dia em caso de condições metereológicas favoráveis.

Aproveitamos para agradecer os associados e colaboradores Antonio Edson Laurindo dos Santos, Cristiano Belarmino, Sr. Isaldo, Mauricio Alves "Bim Bim", Sr. João Sigrist (**Geatec**), Sr. Norberto Tomassoni (**GT**), prefeitura de Jaguariúna-SP, na pessoa do prefeito Tarcísio Cleto Chiavegatto. Mais informações pelo telefone (19) 3207-3637 ou e-mail [abpfcps@terra.com.br](mailto:abpfcps@terra.com.br). (por *Helio Gazetta Filho* – ABPF)

O **NuRVI** informa que mês de novembro as atividades do Núcleo Regional do Vale do Itajaí da ABPF-SC restringiram-se à operação da locomotiva 232 e composição, no dia nove de novembro, última apresentação oficial neste ano, com comparecimento de bom público. Em média 200 pessoas visitam o museu dinâmico a cada apresentação que é realizada. No dia 21 de novembro, no período da tarde, a locomotiva foi novamente acesa para demonstração à escolares do Alto Vale do Itajaí, que nestas ocasiões, além de conhecerem um antigo meio de transporte, recebem importantes informações sobre a história da EFSC e sua importância econômica e social no passado do Vale do Itajaí.

O carro P 03, que está sendo restaurado, recebeu neste mês de novembro a cobertura externa do teto, em manta asfáltica. Como já informamos no boletim anterior, o próximo passo será a restauração dos rodeiros e da parte mecânica em geral, para que possa ser colocado em testes de linha. O trator que está sendo transformado em locomotiva manobreira,

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

está para receber o truque de rodas-guia, conforme informação do nosso associado Germano Purnhagen, que está patrocinando esta interessante conversão.

Aguarda-se para este mês de dezembro a instalação do museu estático e fotográfico na estação de Matador, que está sendo patrocinado pela Fundação Cultural de Rio do Sul, Consórcio Empresarial Salto Pilão e Fundação Tremtur, abrindo assim mais um atraente espaço cultural para nossos visitantes. Na localidade de Subida, outra ponta da linha do projeto ABPF/TREMTUR, onde se pretende reabrir 3 km de linha, as atividades continuam paradas em razão do mau tempo que teima em persistir. Assim que o tempo melhorar e o solo encharcado oferecer condições de operação do maquinário, o engenheiro Evânio Lopes imediatamente continuará as atividades.

No dia 20 de novembro, a convite da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Regional de Ibirama - 14ª SDR - e representando o NurVI-ABPF - apresentamos palestra abordando fatos históricos referentes à EFSC e sua participação no desenvolvimento da Colônia Hanseática, região na atualidade abrangida por várias pequenas cidades no Vale do Rio Itajaí do Norte. Abordamos também tema referente à necessidade do resgate histórico da ferrovia nesta região, aliado ao desenvolvimento do turismo regional. O projeto ABPF/TREMTUR foi apresentado pela turismóloga Joana Pellizzetti representando a Associação dos Municípios do Alto Vale do Itajaí e pelo escritor Rubens Habitzreuter, que apresentou aspectos do envolvimento da Usina Salto Pilão neste projeto.

Em Rio do Sul, as apresentações ao público com a composição da locomotiva 232, serão reiniciadas somente em março de 2009, porém, toda a equipe continuará suas atividades normais sempre aos finais de semana na estação, lidando com a restauração do acervo. A convite da TREMTUR, o NuRVI participará de uma pequena confraternização de final de ano, no dia 13 de dezembro. Informamos também que o acervo continua aberto ao público em qualquer dia da semana. A estação de Matador situa-se no bairro Bela Aliança de Rio do Sul, no Beco Artur Hering - nº 50. Por sua vez, o bairro dista 8 kms do centro da cidade, através da "Estrada da Madeira", com fácil acesso através de ônibus urbano. Chegando à estação é só procurar pelo Sr. Ivo Bridi, ou então pela Sra. Rita, atual moradora da "casa do agente", situada nos fundos da estação. Informações também podem ser obtidas através dos telefones (47) 3333-1762 com Luiz Carlos ou (47) 3521-2700, com Carlos Ramiro da Silva.

Em Ibirama, na Fundação Cultural, continua aberta ao público, em horário comercial, a exposição fotográfica e museu, na sala Hermann Baumann, abordando aspectos históricos da EFSC na região do Vale do Rio Itajaí do Norte. A exposição também poderá ser visitada aos finais de semana, sendo para isso necessário agendar antecipadamente o dia e horário através do telefone (47) 3357-2303.

Em Blumenau, vale a pena fazer uma visita à locomotiva Macuca, exposta em praça pública nos jardins da Prefeitura Municipal, antigo km 0 da EFSC. Em Blumenau o visitante poderá conhecer também as monumentais pontes, uma metálica e outra de concreto, em arco, além de um túnel construído em 1.937, que fizeram parte do complexo ferroviário do Vale do Itajaí, hoje transformados, lamentavelmente em via rodoviária. *(por Luiz Carlos Henkels – NuRVI-ABPF)*

**Tabela de Horários da ABPF**

<b>HORÁRIOS DOS TRENS E DO BONDE DA ABPF</b>		
<b><i>Viação Férrea Campinas-Jaguariúna (SP)</i></b>		
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		
<b><i>Trem do Imigrante (Moóca-Brás, SP)</i></b>		
Memorial do Imigrante	Domingos e Feriados	das 10 às 17 horas
Fretamentos e Informações: (11) 2695-1151		
<b><i>Trem dos Ingleses (Paranapiacaba, SP)</i></b>		
Partidas de Paranapiacaba	Domingos e Feriados	das 10 às 17 horas
Fretamentos e Informações: (11) 2695-1151		
<b><i>Trem das Águas (São Lourenço-Soledade de Minas, MG)</i></b>		
Partidas de São Lourenço	Sábados	10:00 e 15:30 horas
	Domingos e Feriados	10:00 horas
Fretamentos e informações: (35) 3332-3011		
<b><i>Trem da Serra da Mantiqueira (Passa Quatro-Cel. Fulgêncio, MG)</i></b>		
Partidas de Passa Quatro	Sábados	10:00 e 15:30 horas
	Domingos e Feriados	10:00 horas
Fretamentos e informações: (25) 3371-2167		
<b><i>Trem da Serra do Mar (Rio Negrinho a Rio Natal, SC)</i></b>		
Partidas de Rio Negrinho	2º sábado do mês	10:00 horas
	2º domingo do mês	10:00 horas (a confirmar)
Informações: (47) 3644-7000		
<b><i>Trem das Termas (Piratuba, SC-Marcelino Ramos, RS)</i></b>		
Partidas de Piratuba	Sábados (out. a fev.)	13:30 horas
	Sábados (mar. a set.)	13:00 horas
Fretamento e informações: (49) 3553-1121		
<b><i>Bonde dos Imigrantes (Memorial-Metrô Bresser, SP)</i></b>		
Partidas do Memorial	Domingos e Feriados	das 10 às 17 horas
Fretamentos e Informações: (11) 2695-1151		

**Novo livro da Memória do Trem****Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**

João Bosco Setti

ISBN: 978-85-86094-09-5

Ano: 2008, Formato: 21 x 28 cm

Páginas: 176 em cores.

Ilustrações: mais de 330 fotos, a maioria em cores

O livro mostra as principais ferrovias da atualidade no país, resgatando sua história desde a pioneira Estrada de Ferro Mauá em 1854, mostrando importantes aspectos da evolução tecnológica, do desenvolvimento e da organização das principais linhas e permitindo uma interessante comparação entre o antigo e o moderno, nas áreas de transporte de cargas, de passageiros e de preservação.

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

Prezados amigos da ABPF,

Comunico que o III Concurso de Ferreomodelismo de Paranapiacaba / XIII Encontro Brasileiro de Ferreomodelismo atingiu mais uma vez sua meta principal, que foi proporcionar ao público em geral um dia cheio de atrações relacionadas ao tema ferrovias.

Após alguns dias da realização do evento, tomo a liberdade de manifestar o meu agradecimento pelo apoio que a ABPF concedeu em permitir as 30 entradas no museu tecnológico ferroviário e os 10 ingressos para o passeio de Maria Fumaça.

Esse apoio foi muito importante, pois novamente alavancou a presença de diversas pessoas tanto no evento quanto no Museu Ferroviário. Não poderia jamais deixar de agradecer por mais esta ajuda em prol do ferreomodelismo e das ferrovias. Da mesma forma, foi um prazer poder contar este ano com um representante da ABPF dentro do Evento, mais precisamente perto da entrada, onde se tinha uma boa circulação de pessoas.

Transmita o meu agradecimento aos demais integrantes da diretoria da ABPF.

Atenciosamente,

Renato Gigliotti  
Equipe Apoio / Coordenação  
III CFP / XIII EBF

**Artigo: O Edifício da Estação Ferroviária de Curitiba**

Escolhido definitivamente o local da estação, procedeu-se imediatamente ao preparo, com movimento de terra, nivelamento e aterros, necessários á construção do pátio, permitindo, assim, o levantamento do edifício da estação. Já na comunicação número 137, de 31 de março de 1880, delinea o Engenheiro Ferrucci as linhas gerais, determinando ao Engenheiro Cuniberti a seguinte diretriz:

*"Estudareis, em seguida, o projeto geral da estação, que ,além do edifício de passageiros, deverá conter um recinto coberto e uma plataforma descoberta para as mercadorias ,um reservatório de água, um abrigo para duas locomotivas , um hangar para aí abrigar de oito a dez carros de passageiros".*

Sobre o estilo da construção, recomendava -lhe *"adotar, neste plano, disposições mais simples e mais econômicas, e a este propósito chamarei vossa atenção sobre os modelos reproduzidos por Opermann, em seu tratado de Estradas de Ferro Econômicas e particularmente sobre os das estações da linha férrea Bolonha-Ancona- Roma , muito cômodas e de um custo bastante moderado."*



Antiga Estação de Curitiba. Foto: Paulo Stradiotto.

O primitivo prédio seria uma reprodução de similares italianos, guardando linhas de simplicidade e economia de custo. Justificavam-se essas recomendações porque o cronograma

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

da construção, apesar de prever o início dos trabalhos simultaneamente ao longo de toda a linha de Paranaguá a Curitiba, pelo sistema de dividi-la em trechos de 10 km a cada firma contratante, não podia, de outro lado, para os trabalhos de planalto, deixar de depender da chegada dos trilhos, para a construção de pontes e viadutos definitivos e obras maiores de engenharia civil. Tanto que a escadaria e a cobertura da plataforma da estação de Curitiba foram concluídas apenas quando da chegada do primeiro trem, em dezembro de 1884. Ressentiam-se os serviços em Curitiba de uma fácil estrada de apoio, para o transporte pesado de materiais necessários às obras.

Assim, projetou o primeiro edifício o Engenheiro Michelangelo Cuniberti dentro das recomendações de seu Diretor. A estação era um edifício baixo, com três portas sobre a escadaria a atual avenida Sete de Setembro, encimadas por modesta coberta. Sobre tudo um relógio, como centro de interesse de toda a fachada. De um e outro lado, um armazém de cargas, e, na extremidade deste, três dependências para escritório.



Outra vista da antiga Estação de Curitiba. Foto: Paulo Stradiotto.

Mais tarde, em 1894, consolidado o comércio ferroviário, não só pela preferência natural sobre a precária Estrada da Graciosa, única ligação entre o litoral e a Capital da Província, mas principalmente pela importante contribuição do tráfego carreado pela linha do interior, então já em pleno funcionamento, com os ramais de Rio Negro e Ponta Grossa, foi radicalmente ampliado o edifício da estação. Sobre as mesmas paredes e fundações da antiga,



guardando absoluta indentidade com sua planta, ergueu-se mais um andar, permanecendo o relógio no cimo central da fachada.

Não se conhece o autor desse projeto de reforma, dando ao principal edifício ferroviário características do estilo Renascença aliviado, que João de Mío tanto gostava. Apesar disso, temos convicção que o risco é do Engenheiro Ruldoph Lange, pai do pintor Lange de Morretes. Leva-nos a essa crença a comparação com a bela casa residencial que, para sua família, projetou na cidade de Morretes e ainda hoje existente, com todas as suas características.

Em 1940, quando se procedeu ao inventário geral da E.F.do Paraná, por ocasião de seu arrendamento ao Engenheiro Carlos João Frojd Westerman, ali funcionavam o Escritório de Contabilidade, com as Secções da Despesa e da Receita, Arquivo, Almoxtarifado, Caixa, a Administração Central, com o escritório do Diretor, Locomoção, Via Permanente e a Chefia do Tráfego. Todas essas repartições ali permaneceriam até a mudança para os escritórios situados à Rua Barão do Rio Branco esquina com Rua José Loureiro, local da antiga loja Hermes Macedo.

Na década em que permaneceram os escritórios neste último local, com os arquivos em seu porão, sofreram eles grandes e irreparáveis prejuízos por efeito de inundação. Em 1929, mudaram-se para o Edifício Garcez, e posteriormente para o atual prédio da administração da RFFSA sito a rua João Negrão, 940 juntamente com o quadro diretivo da América Latina Logística atual concessionária da Malha Sul.

Quando ainda estavam os escritórios no edifício da estação, modesta era a aparência interna do edifício, bastando relacionar o que compunha o escritório do Sr Diretor: 2 escrivaninhas, 1 cadeira de braços, 4 cadeiras comuns, 1 mesa para desenho, 2 bancos, 1 burra, 1 armário, 2 cabides, 1 descanso para chapéu de sol, 1 mocho e 2 estas de papéis.

Em 1918 com a transferência dos escritórios, mereceu o interior da estação serviços de decoração e redistribuição de espaço, ganhando, então, um salão nobre, ricamente mobiliado pela firma do Sr Carlos Leinig.

Fonte de pesquisa :Boletim informativo da Casa Romário Martins  
Ano VIII - Nº 54 - Junho/1981

*Por Paulo Roberto Stradiotto*

## **Artigo: Conhecendo o Material Rodante da ABPF-SP Parte II – Locobreques**

No final do século XIX, a São Paulo Railway passava por um intenso aumento de tráfego, tanto de mercadorias como de passageiros. O gargalo da Serra do Mar já se mostrava saturado devido à limitação de 60 toneladas por viagem no sistema funicular da Serra Velha (o original da ferrovia, de 1867), que consistia em 4 patamares (com uma máquina fixa em cada patamar).

Para resolver esse problema da demanda, os ingleses projetaram mais um “caminho” para transpor a serra, com os mesmos princípios usados no sistema original, porém com maior capacidade de carga (120 toneladas, o dobro do sistema da Serra-Velha). Esse novo sistema ficou conhecido como funicular da Serra Nova.

Na Serra Velha, os vagões eram engatados num vagão-freio chamado de “Serra-Breque”, que consistia num vagão especial dotado de sistema de freios e com engate para o cabo de aço, e assim auxiliava com segurança os vagões na descida/subida da serra. Uma grande limitação dos Serra-Breques era o fato de não possuir tração própria para agilizar as manobras das composições, tanto as que iam descer (em Paranapiacaba), como para as que iam subir (em Raiz da Serra). Por isso, pequenas locomotivas a vapor de manobra ficavam estrategicamente nesses pontos auxiliando e preparando as composições.



Locobreque número 4 na Vila Ferroviária da ABPF-SP. Foto: thomas Corrêa.

Com a inauguração da Serra Nova em 1900, o novo sistema apresentava o uso de pequenas locomotivas a vapor denominados de “Locobreques”. O novo sistema possuía cinco patamares (um a mais que a Serra Velha), com cinco máquinas fixas (que movimentavam o cabo) com potência equivalente à 1000HP.

Os Locobreques possuíam um sistema de tenaz que agarrava o cabo no início da viagem, e o soltava com a locomotiva em movimento no fim de cada patamar. No total, 20 Locobreques foram adquiridos pela São Paulo Railway, passando a ser denominados Classe “Z”, na classificação de locomotivas da SPR.

O primeiro lote foi fabricado em 1900 e contemplava doze Locobreques (numeradas de 1 a 12). Foram fabricados pela Kerr, Stuart & Co, em sua fábrica em *Stoke On Trent*, na Inglaterra. Posteriormente, em 1901, vieram mais quatro Locobreques, desta vez fabricados pela Robert Stephenson & Co, na fábrica de *Newcastle Upon Tyne* (Inglaterra), numeradas de 13 a 16, e em 1903 mais duas unidades (17 e 18). Por fim, as duas últimas (19 e 20), foram adquiridas em 1931 (31 anos após a inauguração do sistema), fabricadas também pela Robert

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

Stephenson & Co. Note que a numeração dos vinte Loco-Breques, de 1 a 20, seguia uma numeração independente do restante das locomotivas a vapor convencionais da frota da SPR.

Os Locobreques sofreram muitas modificações ao longo de seus 83 anos de tráfego na serra funicular. Dentre elas estão o acréscimo de um banco para seis pessoas instalados no seu estribo frontal (que entre outras coisas, auxiliavam o transporte de funcionários da ferrovia ao longo da serra), três janelas frontais de madeira, fornalha convertida para queimar óleo, entre outros acessórios. Os Loco-Breques tinham sua manutenção pesada realizada nas oficinas da SPR no bairro da Lapa, em São Paulo. Em Paranapiacaba, elas contavam com um depósito para pequenas revisões.



Locobreque número 14 em Paranapiacaba. Foto: Thomas Corrêa.

Com o fim do contrato da São Paulo Railway em 1946, e a nova administração da ferrovia (agora chamada de Estrada de Ferro Santos a Jundiaí), o sistema funicular operou por mais 37 anos, tendo encerrado as atividades em 1982/83 (operado turisticamente entre 1987 e 1990, entre o 5º e o 4º patamar).

No período EFSJ os Loco-Breques continuaram a receber modificações, e suas placas ovais (presentes nas laterais e na parte frontal da locomotiva), foram substituídas por placas iguais, porém com o novo nome da ferrovia.

Durante todos os anos de carreira dos Loco-Breques, apenas um exemplar foi baixado (o de número 12), devido a um grave acidente na serra em 1968. A ABPF Regional São Paulo possui sete exemplares preservados, sendo ao menos um de cada lote.

Em Paranapiacaba: Nº 7 (Kerr Stuart, 1900), Nº 14 (Robert Stephenson, 1901), Nº 17 (Robert Stephenson, 1903) e Nº 20 (Robert Stephenson, 1931).

Em São Paulo (Vila Ferroviária da ABPF-SP): Nº 3 (Kerr Stuart, 1900), Nº 4 (Kerr Stuart, 1900) e Nº 11 (Kerr Stuart, 1900).

*Por Thomas Corrêa*

## **Artigo: Um Centenário Curioso – O do Apito das Locomotivas**

Quase todas as locomotivas tem apito. É certo que algumas tem sineta, mas, o apito é incontestavelmente mais propagado. Seja como for, este atributo das locomotivas faz anos agora, festeja seu aniversário natalício, e para homenageá-lo, não há como não recordar os fatos burlescos que lhe deram origem.

Diz-se que um camponês, certo dia, ao levar sua carroça carregada de ovos para o mercado, não reparou quando, ao atravessar os trilhos da Leicester – Swannington Railway, num trem que irrompeu de súbito de uma curva e que num abrir e fechar de olhos fez da carroça um monte de destroços, e dos ovos, uma tremenda gemada. O carroceiro queixou-se, e a Companhia Ferroviária teve que pagar-lhe uma indenização ...

O incidente fez com que Mr. Ashlen Bagster, encarregado da Cia., ficasse a meditar na maneira de evitar aos seus acionistas semelhantes prejuízos, e de suas cogitações resultou a encomenda, passada a um fabricante de instrumentos de Newcastle, de uma “trombeta soprada a vapor”, para a locomotiva “SAMSON”. Isto passou-se em 1.832, mas, em 1.835, a casa Tayleur & Co. de Warrington, achando imperfeitos os “sinais fanhosos” da trombeta, fez para a locomotiva “VULCAN”, um instrumento mais melodioso, consistindo em um apito soprado pelo vapor da caldeira. O apito fez furor e todo mundo reclamou a sua aplicação em todas as locomotivas presentes e futuras. De fato, ainda hoje vive, como modesto símbolo de uma época agitada, do século da máquina a vapor em concorrência com o motor.

Faz agora cem anos que ele silvou pela primeira vez, alegremente, através dos prados floridos. E ainda hoje, quando o ouvimos nas estações, ele é para nós uma despedida triste, ou uma saudação cordial de boas vindas ...

Texto extraído do jornal “A Cidade de Blumenau” ( extinto) – edição Nº 72 de 12 de junho de 1935. Coletado por Luiz Carlos Henkels – FONTE – Arquivo Histórico José Ferreira da Silva – Blumenau-SC.

**Sessão de Fotos**

Vagão bagageiro na estação de Banhado – Linha Curitiba-Paranaguá. Foto: Cid Turatti



Pregadeira pneumática em ação nas Oficinas de Carlos Gomes. Foto: Hélio Gazetta Filho.



Parte das peças compradas (à esquerda) e máquina de dobrar tubos (à direita) compradas em leilão recentemente pela ABPF-Campinas.



Acima: Parte das peças compradas da Amsted-Maxion a preço de sucata. Foto: Hélio Gazetta Filho.



Acima: Novos truques recebidos pela ABPF-Campinas.  
 Abaixo: Vagão prancha ex CPEF que chegou recentemente a VFJ.  
 Fotos: Hélio Gazetta Filho.





Interior do carro CA-36 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.  
Foto: Hélio Gazetta Filho.

---

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: abpfcp@terra.com.br.

---