

Editorial

Chegamos à edição de número 70! Informamos as atividades desenvolvidas pela ABPF nestes últimos 70 meses e ao relermos as primeiras edições podemos perceber o quanto a nossa ABPF evoluiu nesse período. Com a ajuda de nossos associados e colaboradores temos certeza que poderemos fazer ainda mais pela preservação ferroviária no Brasil.

Uma importante atividade retomada desde o ano passado foi a realização de trens especiais, como o Trem de Natal da Regional São Paulo, que recentemente fez sua segunda viagem neste ano de 2008. Toda colaboração ao boletim é bem vinda e deve ser encaminhada ao e-mail paz.lourenco@gmail.com. Seguem nossos votos de um próspero 2009 para todos!

Redação do ABPF Boletim

Trem de Natal

Em 2008 a Regional **São Paulo** promoveu novamente o Trem de Natal da ABPF-SP, que partiu da Estação da Luz em São Paulo no dia 14 de dezembro (domingo) com destino ao distrito de Sabaúna em Mogi das Cruzes-SP. O trem foi composto por locomotiva RS-3 da CPTM e 4 carros de passageiros, sendo dois carros inóx Mafersa da EFA série 1000, o restaurante e um dos carros Pullman Standard. A capacidade total do trem foi de 242 pessoas que foi totalmente ocupada, sendo 185 passageiros pagantes, 25 convidados (patrocinadores e jornalistas) e 32 tripulantes (monitores, pessoal do buffet, policiais e 3 funcionários da CPTM). Os recursos obtidos com a venda de passagens foram utilizados para cobrir os custos da viagem e para a compra de 200 brinquedos, que foram entregue à Sociedade de Amigos de Sabaúna-SAS que se encarregará de distribuí-los para as crianças.

Agradecemos à **CPTM** e seus funcionários, à **MRS Logística** e seus funcionários, pelo uso da via, tração e demais importantes aspectos que permitiram a circulação de nosso trem especial. Destacamos e agradecemos também a importante colaboração dos monitores da Regional São Paulo, dos Policiais Ferroviários Federais e da Polícia Ferroviária da CPTM. Por fim, agradecemos aos nossos patrocinadores Bioleve Água e Sucos, Massas Gênios, Frooty Açaí, Associação Banana Verde, Valle Nevado Chocolates, Le Manje Bistrô, Mel Sabor Único.

O Núcleo Regional de Araraquara (SP) apresenta a maior conquista da ABPF dos últimos anos

Em junho de 1992, depois de muitos esforços, a ABPF conquistou um importante espaço em Araraquara, inaugurando no primeiro andar da estação o seu Museu Ferroviário, composto de um rico acervo de peças, documentos e fotografias. Nessa mesma ocasião, a ABPF passou operar um pequeno trecho com trem turístico com a locomotiva da EFA, nº 9, que contribuía para atrair um grande público para a estação e para o museu. Essa atividade durou até 1997 quando houve a privatização da antiga Fepasa, passando a ser Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes S.A..

A concessionária, então, determinou a imediata retirada do museu do primeiro andar da estação, alegando que o espaço seria utilizado para a operação, bem como impediu o funcionamento da locomotiva a vapor nº 9, que foi transferida para a VFCJ.

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Não encontrando apoio para a alocação do museu ferroviário em outro prédio e diante da iminência de um despejo, a ABPF foi obrigada a transferir o acervo para outra cidade. A cidade que se ofereceu no momento a abrigar esse acervo foi Ibitinga, próxima a Araraquara.

O acervo do museu da ABPF ali ficou até 2002, ocasião em que, com a ajuda da Uniara–Universidade de Araraquara, conseguimos trazê-lo de volta. Os planos da ABPF em parceria com a Uniara consistiam na reinstalação do museu, de preferência novamente na estação.

Os anos se passaram e em novembro de 2006 a estação de Araraquara foi passada pela RFFSA e pela ALL para a prefeitura municipal, que pretendia ali instalar o museu ferroviário. A ABPF, no entanto, foi deixada completamente à margem dos planos municipais, que achavam que poderiam tomar posse do nosso acervo sem a participação da associação. Para piorar ainda mais, a reforma do prédio da estação não obedeceu nenhum critério de preservação do patrimônio, tendo sido instalados no saguão da estação uma escada metálica e um elevador, dominando completamente o espaço mais nobre do prédio. Tudo isso feito sem consultar a sociedade, as entidades preservacionistas e nem as de defesa do patrimônio histórico.

O resultado foi uma revolta por parte das pessoas e entidades comprometidas com a preservação do patrimônio histórico, resultando numa polêmica de grandes proporções pela internet e pela imprensa.

Quanto ao acervo do museu, após inúmeras tentativas de tomar posse do mesmo sem a anuência da ABPF, a prefeitura capitulou e teve que assinar um Convênio de Cooperação com a ABPF, a AFA–Associação de Ferromodelismo de Araraquara e com a UNIARA. Por esse acordo, quem administrará o espaço da estação serão as três entidades, com o respaldo da prefeitura na segurança, zeladoria e manutenção. No convênio foi exigida a alocação da AFA em duas salas grandes no andar térreo, onde já foram instaladas 4 maquetes.

O acervo da ABPF, que é respeitável, compreende mais de 250 itens, entre peças e documentos da EFA e da CP, além de mais de 400 fotografias. No andar térreo da estação, além das salas do ferromodelismo, haverá um espaço com duas salas para apoio turístico, duas salas de reserva e apoio técnico para recuperação de peças, duas salas para biblioteca e uma cantina, ao todo mais de 400 m². No andar superior, um auditório com palco e data-show, dois salões para exposição, uma sala de multimídia e uma sala de reuniões, ao todo quase 300 m². Além disso, toda a enorme plataforma da estação, compreendendo a linha que era o ponto de partida da EFA e mais 3 linhas com 300 metros cada uma fazem parte do convênio para alocar material rodante a ser preservado.

Sem dúvida alguma, Araraquara foi a mais importante conquista da ABPF nos últimos anos. Um espaço importantíssimo onde acontecerão eventos culturais ferroviários de grande magnitude. No dia 11 de janeiro, o novo prefeito municipal, Marcelo Barbieri, acompanhado de sua equipe, visitou as instalações e participou de uma confraternização com os associados da ABPF e da AFA, além de aficcionados de outras cidades (Bebedouro, Barretos, São Carlos e São José do Rio Preto) que estiveram presentes. O novo prefeito reafirmou seu compromisso de colaborar firmemente com a ABPF no seu objetivo de implantar em Araraquara um dos museu ferroviários mais importantes do país. (*Geraldo Godoy - ABPF*)

Notícias das Regionais

A Regional **Paraná** informa que neste mês iniciou-se a reforma da nova sede, localizada no antigo depósito de locomotivas ao lado da estação rodoviária de Curitiba. Primeiramente uma limpeza geral do local foi feita, com o desmonte das divisórias antigas. No início do mês de janeiro começam as obras de alvenaria, por este motivo, os serviços de recuperação do Carro de Passageiros S-53 terão que ser direcionados para a sala, já que esta é de maior importância no momento.

Na estação de Morretes, as obras de reforma do teto estão concluídas. O próximo passo é a reforma interna da sala incluindo pintura. Nesta sala irá funcionar uma loja de souvenir, venda de passagens e exposição de peças ferroviárias de valor histórico.

A confecção do site da ABPF-PR continua á todo vapor. Já temos o provedor e o site continua sendo montado por alguns de nossos sócios que em breve estarão colocando on-line.

No sábado, dia 20 de dezembro, foi realizada uma festa de confraternização. A mesma foi realizada no antigo depósito de locomotivas, com a presença dos sócios e amigos da ABPF-PR. Para todos que compareceram segue o nosso agradecimento.

No dia 22 de dezembro alguns sócios realizaram uma visita à Antonina. Foi possível o funcionamento da Locomotiva 001 (Francesinha diesel) e com isso o material rodante foi movimentado melhorando a disposição dos mesmos. Para esta operação foi necessária a ajuda de alguns funcionários da cidade, portanto o nosso agradecimento à Prefeitura de Antonina.

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, em especial a restauração dos carros PC 3020 e o RC 3304 que circularam no trem de Natal. As obras civis de construção de banheiros e de uma cozinha na Vila Ferroviária em São Paulo foram concluídas.

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, telefone (11) 2695-1151 e e-mail: fabiofumaca@uol.com.br. *(por Lourenço Paz- ABPF)*

A Regional de **Campinas** informa que dezembro é um mês atípico para a VFCJ, pois seu fluxo de passageiros diminui devido aos feriados e ao fato de que as pessoas saem para fazer compras. Mas os trabalhos da Regional não param e as novidades nas oficinas são a retomada dos serviços de recuperação da fôrnalha da locomotiva 50, feitas pela nossa equipe e da locomotiva 725 da CM que está sendo feita aos poucos pelo associado Cristiano Belarmino.

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Na locomotiva 50 tivemos que abrir o teto da caldeira para poder trabalhar no teto da fornalha e cortar os rebites antigos. É um trabalho cuidadoso, mas desta vez conseguiremos recuperar a fornalha. Ao mesmo tempo, substituiremos os estais e tirantes da fornalha. Esta locomotiva receberá ainda compressor duplo para o freio a ar, reparação do tender, revestimento e pintura totalmente nova. Para o ano de 2009 ela deverá estar de volta ao tráfego.

A restauração da locomotiva 401 prossegue com os trabalhos de recuperação e remontagem de partes pequenas, pois a parte pesada já está pronta, restando alguns mancais de bronze das braçagens e também reparos nos encanamentos e chaparias. Ela será repintada nas cores da NOB.

A locomotiva 725 teve seus trabalhos reiniciados pelo associado Cristiano Belarmino, que consiste em cortar partes das chapas da caldeira com corrosão para substituí-las por novas, assim como diversos estais. Esta locomotiva foi utilizada como fonte de vapor estacionária por muitos anos na estação de Campinas, a caldeira apresenta vários pontos de corrosão e muita incrustação de sais e barro. Aos poucos ela será recuperada inteiramente.

A locomotiva 505 que está em tráfego ficou 10 dias nas Oficinas de Carlos Gomes, onde passou por manutenção preventiva e corretiva, tendo deixado a oficina no dia 31 de dezembro.

Está pronto e testado o motor a diesel Caterpillar da locomotiva 17 – Brookville e ele será colocado na locomotiva logo em janeiro. O mesmo teve instalado aquecedores e partida elétrica e com isto não precisará mais da manivela para dar partida no motor a gasolina que por sua vez dá partida no motor diesel, em uma operação que era perigosíssima devido aos contra golpes da manivela, sem contar a demora em colocá-la em operação. O motor foi reformado por uma empresa de motores e tratores de Piracicaba-SP.

Na parte de carros de passageiros prosseguem os trabalhos finais no carro CA-36 da NOB. A princípio, pensamos em retirar o assoalho antigo e assentar um totalmente novo, porém após uma análise mais criteriosa de seu estado, decidimos substituir somente as partes ruins por tábuas que tínhamos em estoque da reforma de outros carros. Esse assoalho original é de peroba da mais alta qualidade. Assim, ele foi lixado e calafetado e posteriormente aplicamos o produto Bona (superior ao Sinteko e sem cheiro). O piso ficou como se estivesse novo e um visual belíssimo, conforme pode ser observado na seção de fotos. Contratamos somente o serviço de raspagem e o restante foi feito pela nossa equipe. No ano de 2009 pretendemos comprar ou até alugar uma máquina de raspar para os próximos carros, uma vez que aos poucos estamos retirando o Paviflex colocado pela RFFSA e deixando os assoalhos naturais em madeira.

O mobiliário do CA-36 já foram lavados e repintados e já estão sendo montados os estofamentos. Pretendemos entregar o carro de volta ao tráfego no dia 17 de janeiro de 2009. Liberando espaço na oficina para o CA-35, da mesma série que o CA-36, que está em tráfego.

No início de dezembro fomos informados pelo associado Antonio Edson Laurindo dos Santos da existência de dois lotes de locomotivas pequenas de manobra diesel sendo um lote com três Brookvilles ano 1968 e outro com duas Orestein & Koppel ano 1975, ambas pertencentes a CBA na cidade de Piraju-SP, que estavam a venda no site de leilões eletrônicos superbid.

Tentamos exaustivamente adquirir os dois lotes, mas a disputa com sucateiros e depósitos de desmanche de tratores foi grande e os valores ficaram altos demais para nós. Duas semanas depois, sem sabermos do motivo, o lote com as duas locomotivas O & K

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

reapareceu em novo leilão realizado em 19 de dezembro e decidimos (particularmente Helio Gazetta e Jorge Sanches) tentar a compra de ambas e ficar com uma em Campinas e outra em Cruzeiro-SP. Começou o leilão com um preço muito baixo e apareceram vários compradores, mas quando estava na faixa de 40 mil reais o lote os lances ralearam, quando de repente aparece uma outra pessoa e começa a dar altos lances e com isto subiu o preço subiu muito e mesmo assim não desistimos. Assim foi por quase uma hora e no final ficamos com as duas locomotivas por R\$ 76 mil, totalizando com as despesas do leilão um valor de R\$ 80 mil reais.

Analisando seriamente, apesar de serem locomotivas de manobra pesando em torno de oito toneladas cada, o preço de 40 mil reais cada locomotiva ainda assim é barato, além do fato de preservarmos mais dois exemplares de um fabricante que ainda não tínhamos em nosso acervo. Adicionalmente, elas terão utilidade nas manobras em nossas oficinas, serviços de via permanente. O fato de serem propriedade da Associação permite que possamos alugá-las, emprestá-las, etc... Após muito esforço para levantar os recursos para a compra, podemos dizer que foi um belo presente de Papai Noel que Cruzeiro e Campinas ganharam.

A ABPF gostaria de agradecer especialmente aos nossos associados e colaboradores João Sigrist, Antonio Edson, Cristiano Belarmino, Isaldão Belarmino, Maria Inês Dias Mazzoco, Norberto Agnaldo Tomassoni e Maurício “Bim-bim” Alves. Mais informações da Regional Campinas pelo telefone (19) 3207-3637 ou e-mail abpfcps@terra.com.br. (por Helio Gazetta Filho – ABPF)

O NuRVI informa que neste mês de dezembro, seguindo a programação, não houve a costumeira apresentação ao público da composição da locomotiva 232, que é realizada todo segundo domingo do mês, tendo em vista as costumeiras agitações pré natalinas que acabam impedindo a vinda do público. A última apresentação da locomotiva 232 e composição ocorreu no dia primeiro de dezembro, "um especial" realizado para participantes de um Painel Cultural realizado pela Fundação Cultural de Rio do Sul-SC, painel este que abordou temas referentes ao patrimônio histórico e arquitetônico no Alto Vale do Itajaí, incluindo também neste caso o acervo ferroviário remanescente da EFSC. No dia 13 de dezembro foi realizado um almoço especial de encerramento do ano, patrocinado pela Fundação TREMTUR, do qual participaram os associados do NuRVI e demais patrocinadores do projeto ABPF/TREMTUR, sem no entanto, ser acesa a locomotiva.

Os associados do NuRVI continuaram neste mês de dezembro as atividades normais respectivamente à limpeza do acervo em uso, que mesmo estático é alvo de inúmeras visitas e entende-se que sua boa apresentação é condição fundamental para a atividade do preservacionismo. No carro P 03, deveremos iniciar em breve a restauração dos truques e rodeiros, sua adequação ao chassi e restauração do sistema de freio. Já está parcialmente restaurada a carroceria do P 03, faltando apenas a instalação de luminárias e dos sanitários. Em janeiro a prioridade continuará sendo a conversão do trator Caterpillar para locomotiva manobreira, que depende apenas de algumas adaptações no truque de guia e no motor para entrar definitivamente em testes. Germano Purnhagen, seu idealizador, pretende iniciar estes testes entre janeiro e fevereiro. Facilmente transportável por via rodoviária, entre uma e outra ponta do projeto, esta locomotiva manobreira será de grande utilidade nos trabalhos de reimplantação dos três quilômetros de via férrea pretendidos para a localidade de Subida, outra ponta do projeto, que com condições climáticas favoráveis em janeiro deverá ter reiniciados os trabalhos de limpeza e adequação do leito. Além do mais, a manobreira será de grande utilidade no pátio de Matador, facilitando as movimentações com o acervo. Enquanto

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

isso o carro administrativo A 07, da Regional Santa Catarina, continua sendo restaurado aos poucos pelo associado Otávio Georg Jr, que já está recolocando os pesados caibros das cabeceiras, substituindo os originais que estavam apodrecidos. A estação ferroviária de Matador continua aguardando a instalação do museu estático, patrocinado pela Fundação Cultural de Rio do Sul e Consórcio Empresarial Salto Pilão, previsto para ser inaugurado em meados de fevereiro ou março. Em dezembro todo o equipamento da oficina que estava alojado no armazém da estação foi transferido para um container adquirido pela Fundação TREMTUR, adaptado para a funcionabilidade da oficina. Assim sendo a estação, pouco a pouco está sendo liberada para a adequação interior requerida para a instalação do museu.

Em Rio do Sul, na estação de Matador, as apresentações ao público serão reiniciadas apenas no segundo domingo de março, quando se espera já ter em funcionamento o museu estático. A estação de Matador situa-se no bairro Bela Aliança, no beco Artur Hering - nº 50. Para quem quiser visitar o acervo, a estação dista 8 km do centro de Rio do Sul, seguindo-se pela "Estrada da Madeira". Chegando à estação é preciso procurar pelo Sr. Ivo Bridi, ou por Dona Rita, que reside na casa do "agente ferroviário" nos fundos da estação. Outras informações poderão ser obtidas pelo telefone (47) 3333-1762 - Luiz Carlos ou pelo telefone (47) 3521-2700 - Carlos Ramiro da Silva

Em Ibirama, na Fundação Cultural, na "Sala Hermann Baumann", continua aberta ao público em horário comercial a exposição fotográfica e o museu respectivo à EFSC, patrocinado pelo CESAP e NuRVI. Visitas poderão ser agendadas para os finais de semana, porém, é preciso antecipadamente entrar em contato com a responsável pelo acervo, Sra. Wilde, pelo telefone (47) 3357-2303. *(por Luiz Carlos Henkels – NuRVI-ABPF)*

**Artigo: Trem de Natal! Este foi o nome dado à um trem especial.
Talvez eu não preferisse que fosse assim.**

Quando chegamos (eu e meu pai) à Estação da Luz, ahhh Estação da Luz, fomos primeiramente ao beiral do mezanino e já estava lá estacionado o trem especial da ABPF, a emoção tomou conta e me fez lembrar do filme Expresso Polar, mas obviamente faltavam duas coisas: a neve e uma locomotiva à vapor.

Mas não foi só isso que fez-me encher os olhos de água, por um instante lembrei-me do tempo em que chegava à estação, vindo de Santo André, sempre à bordo de um TUE Budd, com seu aço inox reluzente e sua tradicional capelinha. Parava por alguns instantes para observar os carros parados na plataforma D ou A, com uma Russa à frente, uma English Electric ou mesmo uma V8, tão cultuada nos dias de hoje. E talvez em raros momentos uma Wandeca. Sempre puxando os carros inox ou de aço carbono, com destinos variados.



Locomotiva RS-3 que tracionou o Trem de Natal na estação da Luz (São Paulo-SP).

Descemos pelas escadas rolante, hoje presente na centenária Estação da Luz, fomos à plataforma D, onde o Trem de Natal nos esperava e mais umas centenas de pessoas. Idosos, jovens, moços, crianças. Idosos lembrando dos tempos áureos da ferrovia, jovens dizendo que "aquilo é um saco", "que não tem graça nenhuma"; moços discutindo o que o governo fez e não fez; e as crianças, sempre as crianças.

Gostaria que todos, idosos, jovens e moços, tivessem só um tempinho, para que na pureza do olhar de uma criança, pudesse simplesmente admirar aquele trem ali parado. Sem culpa alguma uma criança observa aquele trem como novo, como uma novidade. Para ela pouco importa se ele tem mais de 40 anos, pouco lhe interessa se as grandes viagens não existe mais por causa de governantes inescrupulosos ou de interesses políticos. Ela somente

quer saber de andar de trem, ouvir o apito da locomotiva. A criança dentro de nós morre com o tempo, e nos esquecemos que nossos olhos brilhavam quando viamos "O TREM". Vamos



Trem de Natal antes da partida na estação da Luz (São Paulo).

contaminando nossas crianças, quando elas ouvem dos idosos lembrando dos tempos áureos da ferrovia, jovens dizendo que "aquilo é um saco", "que não tem graça nenhuma"; moços discutindo o que o governo fez ou não fez. Mas o trem está ali, parado como um símbolo, e



Trem de Natal indo para a estação de Sabaúna.

que basta um pouco de boa vontade, que ele volta a rodar. Porque dentro de um idoso, um jovem ou um moço tem uma criança viva, que acredita que aquilo é possível, e para uma criança tudo é possível, até mesmo de ir à Lua num passo só.



Estação de Sabaúna com os participantes do Trem de Natal na plataforma.

Mas nosso trem está ali, esperando para mais uma vez transportar passageiros, não, transportar vida, esperança, sonhos, amparo, um abraço amigo.

Sentados em nossa poltrona, inteiriça, revestida de napa, fiquei-me imaginando quantos sentaram ali, quantas histórias ali passaram e me divaguei sentindo isto, quando o condutor toca o apito e o maquinista apita o trem, ouve-se bem forte: "TREM PARTINDO". Suavemente nossa composição começa a mover-se, todos na plataforma C e B observam imaginando o que seria aquilo, já que muitos só conhecem o trem de subúrbio.



Trem de Natal chegando em Sabaúna após reversão em Gurarema-SP.

E vamos nós, pela EFSJ até o Brás, onde passa pela Roosevelt e finalmente toma os trilhos da CB com destino à simpática Sabaúna. Para nos conduzir até lá nada menos que uma

Alco RS-3, providencialmente reformada e brilhosa, puxando os confortáveis carros de aço inox da EFA e os lendários carros de aço-carbono da CP.

Não importa se é um trem especial, se o governo fez isto ou aquilo ou deixou de fazer, se isto é um saco ou brega ou se é coisa do passado, a emoção simplesmente vai tomando conta de todos, e todos se tornam crianças novamente, crianças sonhadoras, acreditando que aquilo é possível, que é possível ter o trem de passageiro de volta.

Talvez eu não preferisse que fosse assim, talvez eu preferiria o trem de passageiros rodando como existiu um dia, mas não temos. Então eu virei criança e sonhei.

Por Paulo Roberto Szabadi

Artigo: Serra-Breques

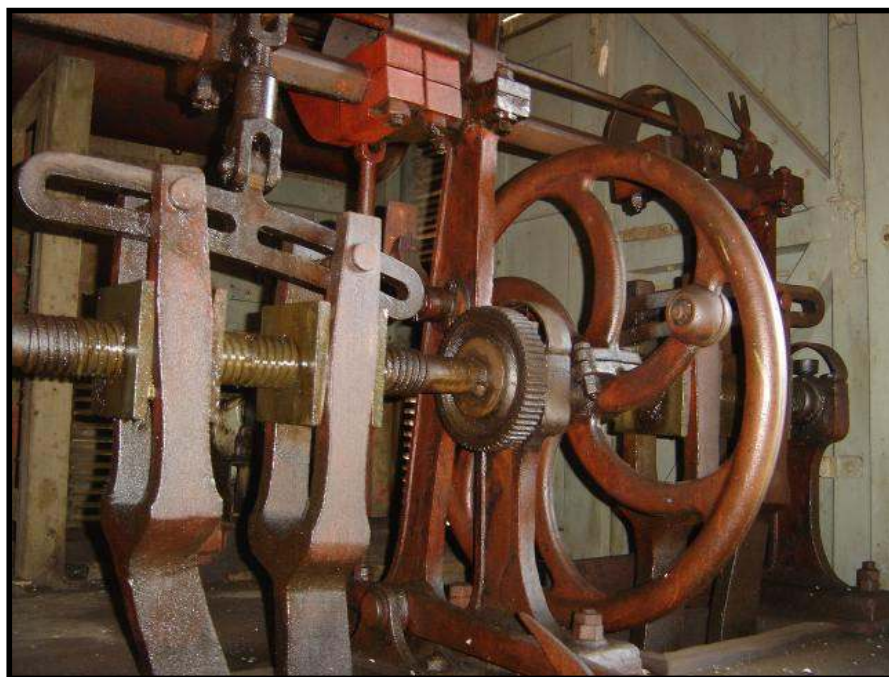
Durante a construção da São Paulo Railway na segunda metade do século XIX (por volta de 1862), o grande obstáculo da serra do mar ainda era um dos maiores desafios da ferrovia, principalmente devido aos recursos tecnológicos ferroviários disponíveis na época.



Serra-Breque preservado no Museu do Funicular em Paranapiacaba, Santo André-SP.

O chamado sistema Funicular da Serra Velha, o original da ferrovia, foi inaugurado oficialmente junto com a estrada de ferro em 1867, na chamada “Primeira Fase” da São Paulo Railway (1867–1900). Ele consistia em quatro patamares, com uma máquina fixa em cada um deles, do qual eram atreladas as composições através de um cabo, e assim a máquina puxava uma composição na subida, e descia outra (como contrapeso – porém, o sistema não era “cabo-se-fim” como a Serra Nova. Neste caso, cada ponta do cabo era engatada em um Serra Breque, no que estava subindo, e no que estava descendo. O trem que sobe por uma das vias em uma viagem, será o que irá descer pela mesma via na próxima viagem).

Para manter a segurança nas viagens, eram usados pequenos vagões abertos dotados de sistema de freio, e engate para o cabo Funicular. Era ele quem auxiliava os vagões na descida da serra. Esse vagão era o chamado “Serra-Breque”.



Mecanismo do freio do Serra-Breque.

O Serra Breque não possuía tração própria, era apenas um vagão freio. Sua função era apenas de auxiliar na descida, frear a composição em caso de emergência (rompimento do cabo, talvez) e fazer o engate da composição com o cabo Funicular (ele era o único com engate para o cabo).

Inicialmente os Serra-Breques eram apenas um vagão aberto, sem cobertura (como uma gôndola), e sem nenhum conforto para a tripulação que o acompanhava. Ao longo dos anos eles foram sofrendo adaptações, ganhando acessórios, modernizações. No começo do século XX, ele já era um vagão fechado, mais seguro, com faról, portas, janelas (uma acomodação mais confortável do que a versão original) e anos depois ganhou até buzina, compressor de ar, etc.

Originalmente foram construídos 11 Serra-Breques. As modificações foram sendo feitas nos originais (e mais unidades construídas pela SPR conforme necessidade).

O Sistema Funicular da Serra Velha operou por 102 anos (mais ainda do que a Serra Nova). Iniciou suas operações em 1867, e terminou em 1969, ano em que foi desativado para o início das obras do sistema cremalheira-aderência, inaugurado em 1974.

Com o fim do Funicular da Serra Velha, os Serra-Breques se tornaram vagões sem utilidade para a ferrovia, sendo todos recolhidos nas oficinas da Lapa, aguardando sucateamento. Apenas duas unidades sobreviveram (preservadas sob os cuidados da ABPF-SP): uma hoje se encontra no pátio da ABPF-SP no bairro do Brás, e o outro exemplar no museu ferroviário em Paranapiacaba. Ambos se encontram na última versão das modificações que sofreram ao longo dos seus 102 anos de serviço (última fase).

Por Thomas Corrêa

Sessão de Fotos



Festa de confraternização de final de ano ABPF-PR. Foto: Cid Turatti em dezembro de 2008.



Trem das Termas após cruzar a ponte sobre o Rio Uruguai.
Foto: Scheila Pilzs em dezembro de 2008.



Trem da Serra do Mar (Regional Santa Catarina).
Foto: Diogo Luciano em dezembro de 2008.



Vagão plataforma recém chegado à Regional Campinas.
Foto: Hélio Gazetta Filho em dezembro de 2008.



Locomotiva n. 5 da Regional Campinas na estação de Anhumas.
Foto: Carlos Eduardo Rincon em dezembro de 2008.



Locomotiva 725 que está em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazetta Filho em dezembro de 2008.



Locomotiva n. 50 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Carlos Eduardo Rincon em dezembro de 2008.



Tender da locomotiva n. 50 em recuperação nas Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazetta Filho em dezembro de 2008.



Interior do carro CA-36 após restauração do piso original e aplicação de resina. Este trabalho foi executado nas Oficinas de Carlos Gomes. Foto: Helio Gazetta Filho em dezembro 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.
