



BOLETIM ELETRÔNICO  
MENSAL DA  
Associação  
Brasileira  
de Preservação  
Ferroviária

Ano X nº 112 –Junho de 2012

## Editorial

Nesta edição de junho de 2012, o ABPF Boletim traz as notícias das Regionais da ABPF e três artigos enviados por associados da ABPF. Toda colaboração ao Boletim deve ser encaminhada para o e-mail [paz.lourenco@gmail.com](mailto:paz.lourenco@gmail.com).

### **Destaques deste mês**

- Noticiário das Regionais

#### **Artigos**

- Dois bichos esquisitos
- EFCA –Filosofia e Proposições
- Visita à Estação Ferroviária de Milão

## Noticiário das Regionais

### **Regional Campinas**

A ABPF-Campinas informa que neste mês de junho houve outra batalha da incansável luta pela preservação da história e memória ferroviária. Após a chegada da locomotiva GE Cooper Bessemer de 64 toneladas da antiga Cia Mogiana no dia 25 de maio, iniciamos o seu processo de recuperação para que a mesma volte a funcionar. Para nós, trata-se de mais um desafio, pois temos em mãos uma locomotiva diesel-elétrica, sendo que até o momento somente havíamos lidado com locomotivas a vapor e pequenas diesel-mecânicas. Após realizarmos um levantamento minucioso, concluímos que teríamos que trocar um motor de tração avariado, refazer toda a parte elétrica, recompondo toda a fiação que foi cortada no tempo em que ficou parada, trocar baterias e óleo lubrificante do motor e filtros, limpar o tanque de combustível, revisar todos os demais motores de tração (seis no total), reparar a lataria e a pintura.

Em menos de um mês, graças à ajuda do associado e colaborador Norberto Agnaldo Tomassoni, conseguimos com a empresa FMR de Paulínia-SP o empréstimo de quatro macacos elétricos e dois truques falsos para que a locomotiva fique calçada. Estes equipamentos foram necessários para erguermos a locomotiva e assim remover os truques, para depois retirarmos os motores de tração do eixo.

# **ABPF Boletim**

---

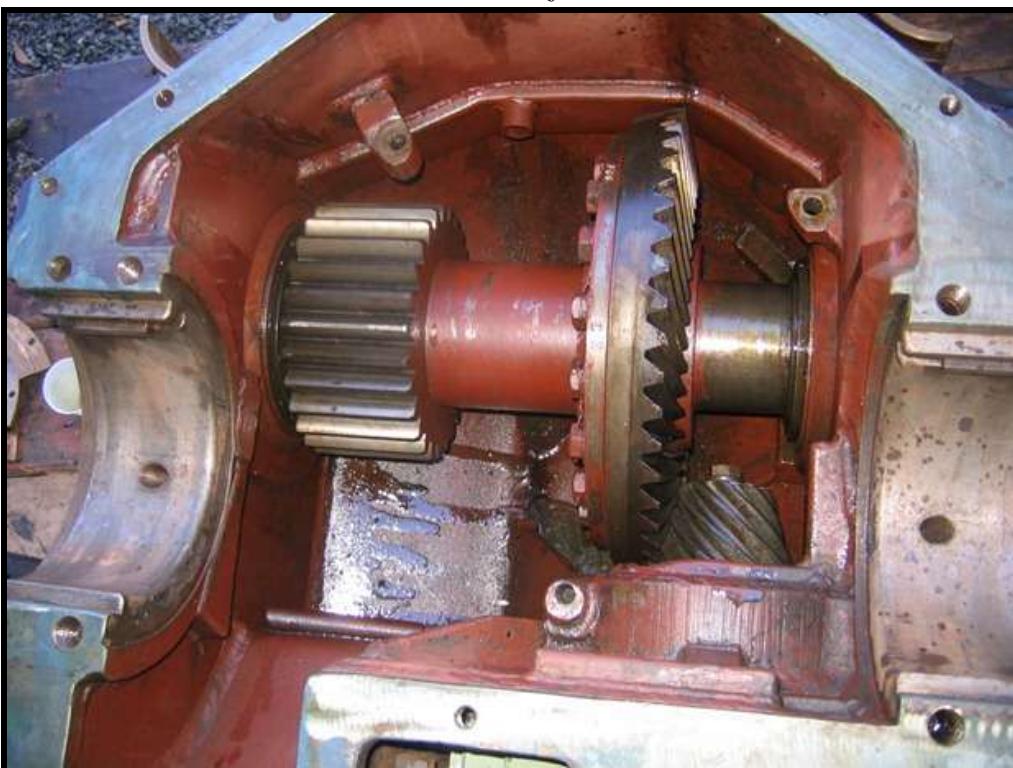
Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Acima: Locomotiva Cooper ex-CMEF suspensa pelos macacos elétricos nas Oficinas de Carlos Gomes.*

*Abaixo: engrenagens do motor de tração da locomotiva Cooper.  
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Acima: novo piso do carro CA-35.*

*Abaixo: estrutura em aço dos bancos do carro CA-35.*

*Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



Assim, neste último mês, conseguimos erguer a locomotiva, retirar os dois truques, trocar o motor de tração avariado e ainda trocar um outro motor de tração que embora não apresentasse problema, estava prestes a falhar. Também conseguimos com a empresa ARJ Manutenção, dois eletricistas para refazer toda a parte elétrica da locomotiva, sendo que a ARJ nos está cobrando somente as horas de trabalho dos funcionários, o que colabora em

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

muito com a ABPF. Os eletricistas já estão trabalhando na parte elétrica, para a qual o material necessário já foi adquirido. Compramos também as baterias novas, o óleo lubrificante da Petrobrás, e o óleo lubrificante para os motores de tração. Começa agora um trabalho lento de raspagem de toda sujeira velha por baixo e nos truques e pintura para depois reinstalá-los na locomotiva. Quem sabe até o final do mês, faremos ela funcionar.



*Vista interna do carro CA-35 em restauração.*

*Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

Os motores de tração que estamos colocando em substituição aos avariados fazem parte de um lote de cinco motores que foram recuperados no ano de 2003 pela antiga empresa MOTORGRIST que pertencia ao nosso colaborador Sr. João Sigrist. Estes motores recuperados seriam usados na outra locomotiva Cooper 3128 que está sem o motor diesel. Agora teremos que recuperar estes dois motores para serem usados na 3128.

A ABPF agradece mais uma vez o empenho do associado e colaborador Sr. João Sigrist, hoje com a empresa GEATEC, que é outro ramo bem diferente da extinta Motorgrist. Com esta troca, conseguimos após nove anos testar os motores de tração recuperados e que após todo este tempo estão em perfeito funcionamento. Pudemos ver a felicidade do Sr. João em ver os motores em pleno funcionamento. Agradecemos também ao associado Leslie Lee Macfaden, da empresa PRISMA 21, que veio a Anhumas ver a chegada da locomotiva e de brinde trouxe um apito de três cornetas novo, original da Nathan para ser colocada na 3136 que veio sem o apito. Para quem não sabe, há muitos anos o amigo Leslie colabora com a ABPF, desde quando trabalhava na planta da GE em Campinas.



*Extensão da cobertura para carros nas Oficinas de Carlos Gomes.*

*Foto: Hélio Gazetta Filho.*

Ressaltamos o trabalho do associado e colaborador Mauricio Carlos Alves, também conhecido como Bim Bim, que está ajudando muito na parte mecânica, troca de filtros, limpeza, troca de óleo, etc. Agradecemos também ao Jorge da Regional Sul Minas, que cedeu dois rolos de cabos flexíveis para uso nos motores de tração, o que nos poupará de uma enorme despesa, e aos funcionários de nossas oficinas e ao colaborador Ronald (Borroso) que vem nos ajudar nos sábados e domingos.

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

Sobre as locomotivas a vapor, informamos que retornou ao tráfego a locomotiva 505 que passou por uma série de reparos na parte mecânica, sendo a principal a troca de todos os anéis do slide, ajuste das braçagens, etc... Agora voltaremos a trabalhar na locomotiva 338 por alguns dias e até que a locomotiva 401 seja recolhida para a troca de tubos e alguns estais da caldeira. As locomotivas que se revezam no tráfego são a 401, a 505, a 215 e a 604, ficando como reserva a locomotiva EFA número 9.

Nas oficinas de carros de passageiros, está praticamente pronto o carro NOB CA-35, restando detalhes de acabamento e limpeza geral. Este carro possui o diferencial de um assoalho no qual mesclou-se roixinho, peroba e outras madeiras, sendo que todas eram pranchas velhas de assoalhos de vagões plataforma, que há tempos adquirimos da Maxion como sucata. Realizamos ainda alguns serviços externos no antigo R-1 da Mogiana para o qual esperamos a conclusão dos serviços em breve.

Construímos uma extensão de cerca de três metros da cobertura do material rodante em Carlos Gomes para que o último carro estacionado ficasse protegido das intempéries. Efetuamos uma capina química da via na última semana de junho, capina esta inesperada, pois neste ano choveu muito neste mês de junho e as plantas cresceram muito na via permanente, como no período das chuvas de dezembro e janeiro.

Agradecemos a dedicada participação dos associados Antonio Edson Laurindo dos Santos, que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias e serviços na marcenaria, Rodrigo José Cunha, Cristiano Belarmino nos serviços de instalação elétrica nos carros e fabricação de regulador de voltagens, seu pai Sr. Isaldo Belarmino que nos ajuda em usinagem de peças, Sr. João Sigrist e a empresa GEATEC – Locação de Geradores Ltda. que nos ajuda na manutenção das locomotivas diesel, geração de luz dos carros de passageiros e na liderança nos serviços de recuperação de vários veículos, incluindo o carro administração em inox, a empresa MOMBAS de Piracicaba-SP que sempre colaborou na doação de refratários e uma forja para uso nas oficinas, Maurício Alves (Bim Bim) nos serviços das oficinas de carros, Norberto Agnaldo Tomassoni e Rodrigo Tomassoni, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos, Francisco Carlos Bianchi na fundição de peças, Sr. Albert Blum no assessoramento da diretoria da VFCJ e nosso elo de ligação com a MRS, a empresa Acrílicos Marcon através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, e a empresa GT Locação de Munck Ltda. que sempre colabora no carregamento e transporte de material, ao Marcelo Bianchini Orso, pela colaboração nas melhorias dos jardins da estação de Carlos Gomes, ao Sr. André Aranha que hoje ocupa o cargo de Secretario Municipal de Transportes e é nosso elo de contato com a Prefeitura Municipal de Campinas, Maurício Poly na assessoria dos serviços de informática, e o agradecimento especial para o Jorge Cialowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, Sr. André Louwart que é engenheiro agrônomo em Piracicaba-SP e que em muito colabora conosco na capina química da via permanente, e a todos os outros que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcp@terra.com.br (*por Hélio Gazetta Filho – ABPF*)

# **ABPF Boletim**

---

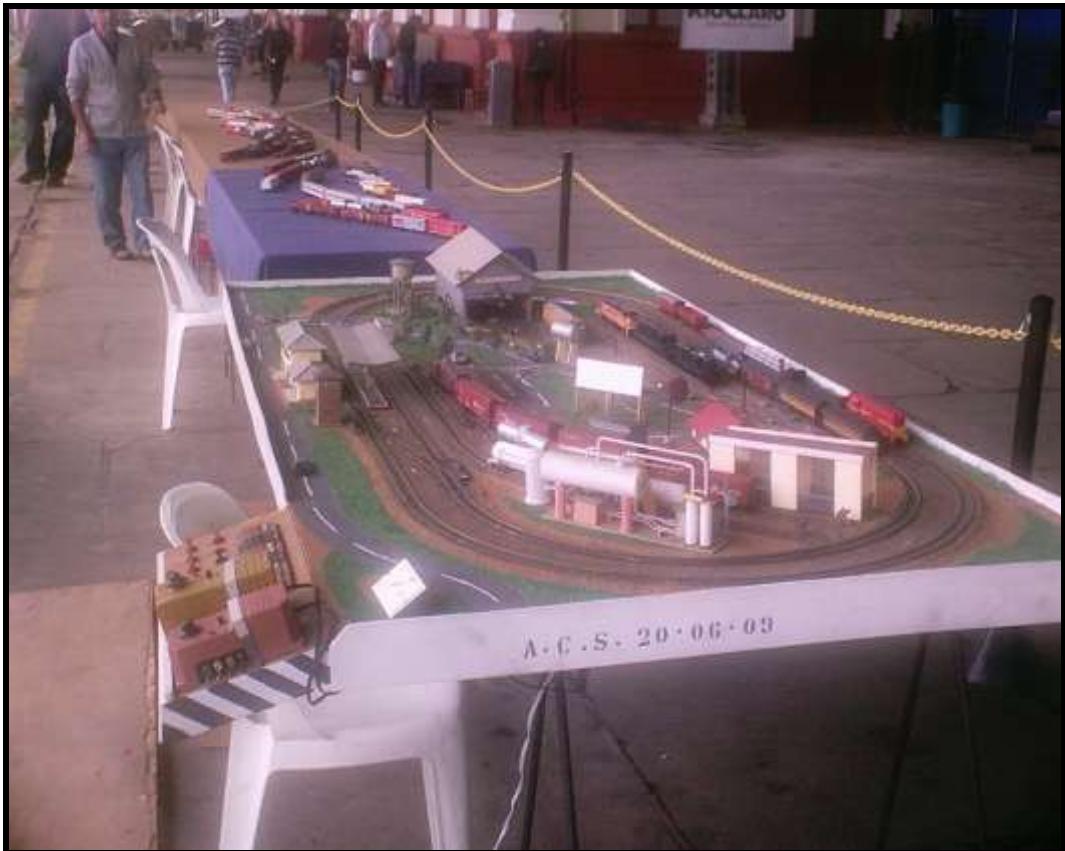
Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

## **Núcleo de Rio Claro - SP**

Durante o mês de junho, a ABPF Rio Claro participou do 4º Encontro de Ferreomodelismo de Rio Claro, da entrega da restauração das salas da estação ferroviária e participou da inauguração do terminal de cargas de Itiquira, em Mato Grosso. Nossa participação com o carro Salão Bar nesse evento histórico, que contou com a presença do governador daquele estado, Silval Barbosa, e do ministro dos transportes, Paulo Sérgio Passos, pode ser vista com mais detalhes em nosso blog, na postagem <http://abpfrc.blogspot.com.br/2012/06/carro-salao-bar-da-abpf-rio-claro.html>, incluindo as fotos do evento.

Nos dias nove e dez junho foi realizado o 4º Encontro de Ferreomodelismo de Rio Claro, evento organizado pela Prefeitura Municipal através da Secretaria de Turismo, na antiga estação ferroviária do município. A ABPF Rio Claro esteve presente com sua maquete e com grande quantidade de modelos expostos, graça a ajuda de nossos associados e colaboradores, além de um estande de vendas.



*Maquete da ABPF Rio Claro, um dos destaques do encontro.*

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Acima: modelos expostos pelos associados do Núcleo.*

A maquete, apesar de ser uma das mais simples das que estavam no evento, certamente chamou a atenção dos visitantes por ser a única na qual rodavam apenas miniaturas de trens e ferrovias antigas, com representação em massa de modelos da RFFSA, CPEF, FEPASA, CMEF e outras antigas estradas de ferro. O carro Salão Bar não pôde estar presente por estar passando por revisão técnica após sua volta da viagem em Mato Grosso.

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Público presente durante o evento, sendo que aproximadamente 2500 pessoas nos visitaram nos dois dias.*



*Modelos construídos por Antonio Cruz da Silva.*

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

Os expositores da ABPF foram: Antonio Cruz da Silva, Antonio Carlos de Mello, José Carlos e Jônatas de Camargo, Renan Barbetta, Arnaldo Stocco (a quem agradecemos o transporte da maquete), Roberto dos Reis (diretor financeiro do núcleo), Eder Schnetzler (diretor administrativo do núcleo) e Arthur Borotti Ferraz (que por ser menor de idade, agradecemos pela sua avó Maria Borotti tê-lo levado). As peças expostas foram na escala HO e O, além de grande variedade de modelos artesanais e importados. Colaborou também Marco Antonio Muniz com os expositores. Estiveram presentes também Artur Silva, associado da ABPF São Paulo, e Geraldo Godoy, assessor de comunicações da ABPF Nacional.

No dia 17 de junho foi entregue em solenidade aberta ao público o restauro das salas da estação ferroviária, realizado pela Prefeitura Municipal, para a criação do futuro museu ferroviário de Rio Claro. Nesse dia, o carro Salão Bar pôde estar presente, graças mais uma vez ao empenho dos funcionários e da empresa ALL Logística, a qual nós agradecemos mais uma vez por toda a ajuda prestada. O carro foi levado até a linha 2 da estação, sendo um dos principais destaques. Esteve presente mais uma vez o assessor de comunicações da ABPF Nacional, Geraldo Godoy, ao qual agradecemos muito por toda a ajuda prestada. Presente no evento também estava o Auto Clube Antigo de Rio Claro, que se encantou com o fato de existir mais uma associação preservacionista na cidade, sendo aberto diálogo para trabalhos em conjunto no futuro.



*Associados e colaboradores que estiveram no evento. Da esquerda para a direita, Antonio Cruz da Silva, Arnaldo Stocco, Marco Antonio Muniz, Roberto dos Reis, José Carlos de Camargo, Artur Silva (ABPF São Paulo) e Renan Barbetta.*

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Associado mirim Arthur Borotti Ferraz e sua avó Maria Borotti.*



*Da esquerda para a direita, Geraldo Godoy (ABPF Nacional), Roberto dos Reis (Financeiro do Núcleo Rio Claro) e Antonio Cruz da Silva (associado ABPF Rio Claro).*

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Visão geral da estação, com os automóveis do Auto Clube Antigo à direita e o carro Salão Bar da ABPF Rio Claro à esquerda.*

Ajudaram durante o evento os associados e colaboradores Roberto dos Reis (diretor financeiro do núcleo), Renan Barbetta, Leocádio Marçal (diretor de marketing do núcleo), Jônatas de Camargo (secretário geral do núcleo), José Carlos de Camargo, Antonio Cruz da Silva e Marco Antonio Muniz.

Muitos visitantes em ambas as ocasiões se interessaram em conhecer mais o trabalho do Núcleo de Rio Claro e sobre o museu ferroviário. Para isso, teremos novo horário de funcionamento a partir de agora. Não abriremos mais aos sábados, passando agora a abrir aos domingos, das 9 às 13 horas, a partir de oito de julho. Mais informações, bem como as novidades, podem ser vistas pelo Blog do Núcleo em <http://abpfrc.blogspot.com>. Nosso endereço é na Avenida Oito, s/n, entre Ruas 1 e 1B, Centro, Rio Claro, antiga cabine de chaves. (por Eder Schnetzler e Jônatas de Camargo, fotos: Jônatas de Camargo, Marco Antonio Muniz e Ronaldo Basso – ABPF-RC).

## **Regional Santa Catarina**

No mês de maio, a Regional de Santa Catarina realizou alguns testes com a locomotiva EFdTC 204, uma Mallet 2-6-6-2 (Baldwin n. 74647 fabricada em 1949), que está sendo restaurada nas Oficinas de Rio Negrinho-SC. Nestes testes, a locomotiva foi acesa e pôde trafegar por alguns metros. Os testes foram gravados e estão disponíveis em:

- <http://www.youtube.com/watch?v=A81oSh7QLCI>
- <http://www.youtube.com/watch?v=TUiXtw6t3ck>

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

- <http://www.youtube.com/watch?v=JypekOjw3kw>

## **Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI**

Neste mês de junho, o NuRVI destaca a realização de filmagens para um documentário histórico sobre a Estrada de Ferro Santa Catarina, a ser elaborado pelo JECLAC STUDIO de Blumenau-SC. O documentário objetiva entrevistar antigos funcionários da ferrovia, pessoas que se utilizaram dos trens da EFSC ou prestaram serviços a ela ao longo dos anos, deixando assim estes depoimentos para a posteridade. No dia 30 de junho, com clima muito agradável, a locomotiva 232 foi acesa para a realização destas filmagens que duraram todo o dia, inclusive com a tomada de alguma cenas ao cair da noite. O JECLAC STUDIO pretende utilizar as imagens do trem como uma apoteose ao documentário, além de mostrar as gerações futuras como eram feitos os deslocamentos na base da locomotiva a vapor. A coordenação do NuRVI, agradece, sobremaneira, aos associados que participaram destas atividades neste dia tão especial.



*Preparativos para uma das etapas de gravação de documentário histórico sobre a EFSC, realizado no dia 30 de junho de 2012 com a composição histórico-cultural do NuRVI, na localidade de Subida. Esta foto mostra o flagrante de uma destas gravações.*

*Foto: Luiz Carlos Henkels.*

Ressaltamos também neste mês de junho a continuidade das obras de restauração do trecho da via férrea afetado pela barreira do ano passado, sendo que agora são realizados

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

os trabalhos de soca. Estes trabalhos continuam sendo feitos pelos associados do NuRVI. Infelizmente o mau tempo reinante durante quase todo o mês de junho impediu o progresso satisfatório destes trabalhos.

Em Rio do Sul, na estação de Matador, encontra-se depositado o material rodante do NuRVI, em restauração e por restaurar, bem como o museu estático e fotográfico relativo aos fatos históricos que marcaram a EFSC no Alto Vale do Itajaí. A estação abriga também a administração do projeto ferrovia das bromélias, administrado em parceria pela ABPF e pela mantenedora do projeto, a Fundação Tremtur. A estação de Matador se situa no Beco Artur Hering – Nº 50, bairro Bela Aliança de Rio do Sul.

Em Apiúna-SC, a localidade de Subida abriga o trecho revitalizado de 2,8 km da EFSC. Desta quilometragem, 1,7 km são de domínio público, incluindo-se o túnel de 68 m, a ponte dos arcos em estilo românico e a passagem superior no mesmo estilo, bem como um belíssimo trecho em meio a mata Atlântica secundária. O restante do trajeto – 1,1 km – se desenvolve por dentro do pátio da Usina Hidrelétrica Salto Pilão, local onde também se localiza a gare e abrigo da composição histórico cultural. Este trajeto, bem como a composição, só poderão ser visitados com acompanhamento de associados do projeto ABPF/Tremtur, devidamente autorizados pela gerência da Usina. O acesso à localidade de Subida se dá pela rodovia BR-470, km 112 + 500 m para quem procede de Blumenau e km 113 - 500m para quem procede de Rio do Sul.

Em Ibirama-SC, a Fundação Cultural, situada no antigo Hospital Hansahoehe, mantém aberta ao público a Sala Hermann Baumann com mostra fotográfica relativa as atividades da EFSC em Apiúna e Ibirama. A exposição foi organizada pelo escritor Rubens Roberto Habitzreuter com apoio do CESAP (Consórcio Empresarial Salto Pilão) e com apoio cultural do NuRVI. Mais detalhes e agendamentos podem ser obtidos com a coordenadora Wilde Bauner pelo telefone (47) 3357- 4442. Lembramos que Ibirama dista apenas 10 km do trecho revitalizado da EFSC, sendo que em frente ao trevo de acesso à cidade, na BR-470, encontra-se a centenária ponte metálica do ramal Ibirama da EFSC, construída pela Bachstein & Kopell em 1909. A obra restaurada em 2005 pelo CESAP, certamente merece uma visita.

Em Indaial-SC, o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, situado na antiga estação ferroviária, no centro da cidade está aberto ao público em horário comercial de 2<sup>as</sup> a sábados, sendo que no segundo sábado do mês excepcionalmente o atendimento se estende até as 17h. O museu tem exposição fotográfica relativa à atuação da EFSC em Indaial e arredores, documentos e peças ferroviárias de várias procedências, e tem o apoio cultural do NuRVI. Mais detalhes poderão ser obtidos com a coordenadora Rita Rosângela Pieritz pelo telefone (47) 3394-0708 ou pelo e-mail museu@indaial.sc.gov.br.

Em Blumenau, que dista 25 km de Indaial, recomendamos uma visita à histórica locomotiva Macuca, uma Orenstein & Koppel– rodagem 0-6-0T fabricada em 1908, e que a partir de 1935 passou a ser a Nº 1 da EFSC. A locomotiva se encontra exposta no jardim da Prefeitura Municipal, local onde no passado era o km 0 da ferrovia. A partir deste ponto também podem ser visitados ou pelo menos vislumbrados a majestosa ponte metálica, o túnel de 80 m e a ponte dos arcos, obras que atualmente atendem ao fluxo urbano rodoviário de Blumenau.

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

Mais informações com Luiz Carlos Henkels , secretário e relações públicas do NuRVI, pelo telefone (47) 3333-1762. (por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)

## **Regional São Paulo**

A Regional São Paulo tem investido bastante na restauração do Museu do Funicular na Vila de Paranapiacaba em Santo André-SP. O problema mais premente que era a falta de energia elétrica foi finalmente resolvido. Assim, foi possível pintarmos todos os galpões, roçarmos todo mato do entorno dos galpões, drenarmos a água acumulada nas engrenagens das máquinas e lavarmos todos os pisos onde o limo estava acumulado.



*Vista do Museu do Funicular, onde destaca-se a nova pintura das construções.  
Foto: Carlos Alberto Rollo.*

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Detalhes das construções recém pintadas no Museu do Funicular.*

*Fotos: Carlos Alberto Rollo.*



# **ABPF Boletim**

---

Ano X n° 112 – Junho de 2012

---



*Acima: Pátio do Museu do Funicular sendo limpo e roçado.*

*Abaixo: trabalhos de conservação da locomotiva n. 10 fabricada em 1867.*

*Fotos: Carlos Alberto Rollo.*



# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

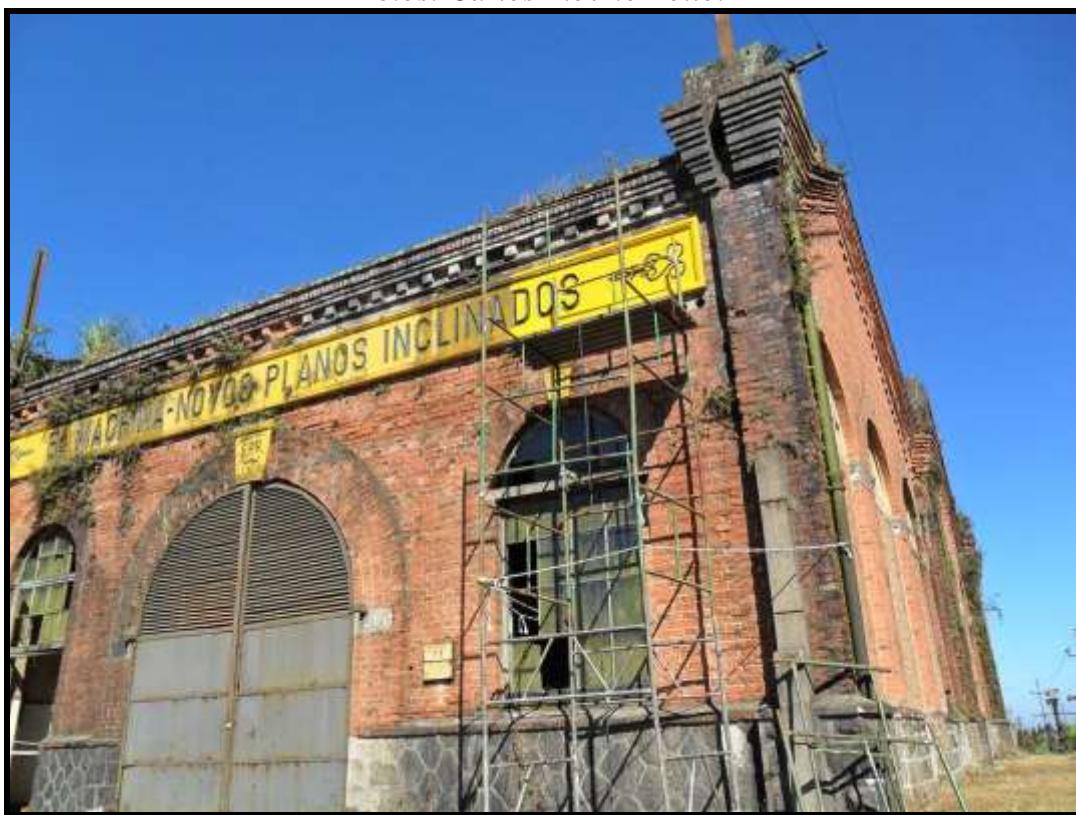
---



*Acima: Carro utilizado no Trem dos Ingleses.*

*Abaixo: Trabalhos de restauração dos prédios do Museu do Funicular.*

*Fotos: Carlos Alberto Rollo.*



# **ABPF Boletim**

---

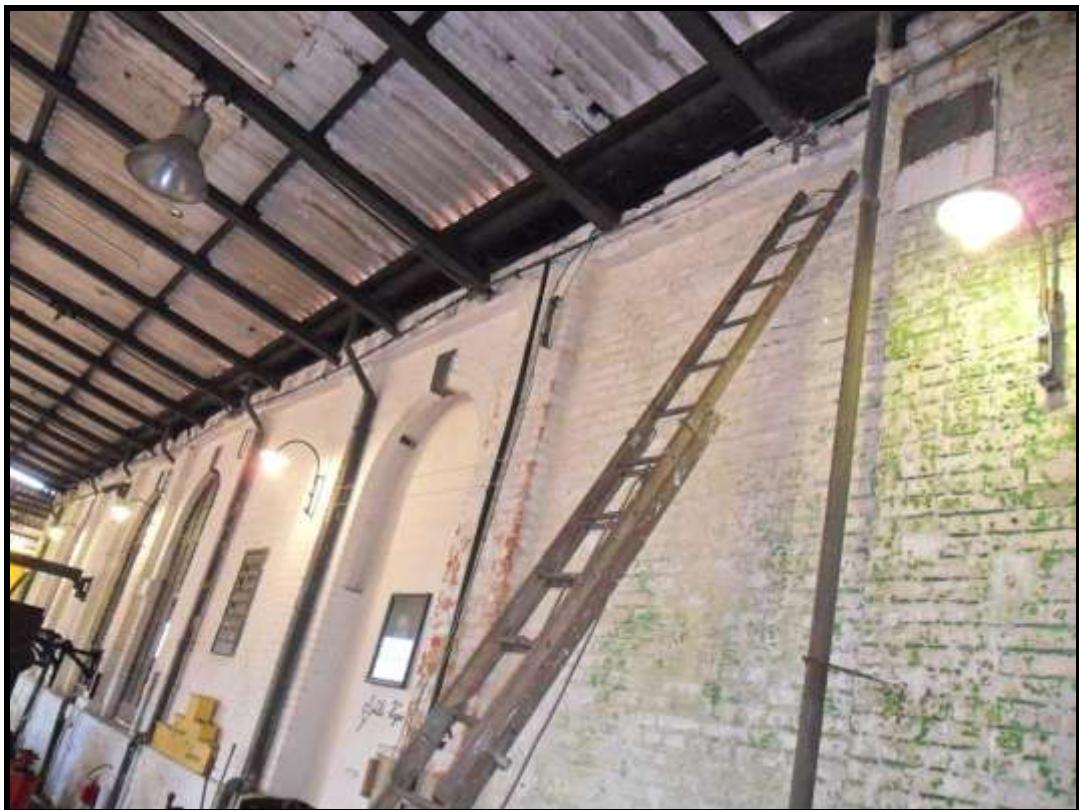
Ano X n° 112 – Junho de 2012

---



*Trabalhos de limpeza e conservação do Museu do Funicular.*

*Fotos: Carlos Alberto Rollo.*



# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Trabalhos de limpeza e conservação do interior dos prédios do Museu do Funicular. Fotos: Carlos Alberto Rollo.*



# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

Os trabalhos prosseguem e em breve teremos mais notícias. (*por Carlos Alberto Rollo – ABPF-SP*).

## **Regional Sul de Minas**

A Regional Sul de Minas informa que neste mês de junho foram realizadas filmagens em São Lourenço-MG para a novela Gabriela, sendo que já foram ao ar algumas cenas da estação. Continuam os trabalhos de restauração da locomotiva 353 em São Paulo-SP. A nossa equipe de manutenção desloca-se semanalmente para São Paulo para trabalhar diretamente na locomotiva, adicionalmente, trazemos peças para Cruzeiro-SP para serem restauradas em nossas oficinas.

Estamos finalizando a reforma de uma das locomotivas Brookville adquiridas no leilão da CBA. Ela já possui nova cabine, que é bem maior que a original para oferecer maior conforto e segurança a equipagem, além de ser agora totalmente fechada. Esta modificação é bem vinda, pois o objetivo é utilizá-la em Passa Quatro-MG e uma cabine aberta seria muito desconfortável tanto no frio quanto para tráfegar de recuo.

Neste mês em nosso blog fizemos a postagem do relato completo da reforma da locomotiva 415. Até onde sabemos trata-se de um feito inédito na internet brasileira. A postagem parece ter agradado, pois fora quase dois mil acessos somente no primeiro dia e os acessos continuaram altos por quase uma semana. Mais informações no Blog da Regional em <https://abpfsludeminas.wordpress.com/>. (*por Bruno Sanches – ABPF-Sul de Minas*)

## **Regional Paraná**

Regional Paraná informa que a NORGREN, líder mundial em tecnologias de automação e controle de fluidos é a nova parceira da ABPF-PR. Com mais de 30 anos de experiência na indústria ferroviária desenvolveu um conjunto de produtos e tecnologias comprovados por milhões de quilômetros de funcionamento confiáveis. Habitados a conceber produtos que respondam aos requisitos de segurança, resistência à vibração, tolerância à tensão e gamas de temperaturas desta indústria.



“A nossa equipe global de especialistas do setor ferroviário conhece a fundo esta

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

indústria. Escutamos os clientes e criamos fortes parcerias. Compreendemos os desafios ambientais, as especificações e normas que interessam às empresas ferroviárias e OEM.” Informou a gerente de marketing da Norgren, Keny Conde. E conosco não foi diferente, fomos muito bem recebidos e atendidos pela equipe da Norgren.

“Parabenizo a ABPF-PR pelo excelente trabalho em ajudar a mantermos nossa memória ferroviária. Quero dizer em nome da NORGREN que apoiamos e incentivamos essa iniciativa, fico orgulhoso em saber que a NORGREN estará contribuindo para uma causa tão nobre.” Disse o gerente de desenvolvimento de negócios da Norgren, Anderson Luís dos Santos. A ABPF agradece a Norgren e a toda sua equipe pelo profissionalismo e dedicação nessa nova parceria firmada.

A Sede da ABPF - Regional Paraná estará fechada para visitações por 20 dias, a partir de meados de junho. A caixa d'água da antiga estação ferroviária de Curitiba e uma área interna de 300 m<sup>2</sup> serão recuperadas para que, em breve, receba a exposição de materiais ferroviários históricos.



*Foto da construção do Depósito de Locomotivas, ano de 1947.*

As obras já foram iniciadas e serão investidos R\$ 15 mil na revitalização. O prédio, considerado de grande valor arquitetônico para o município, ainda preserva suas características originais. O conjunto é um exemplar único no Paraná, já que foi o primeiro edifício a utilizar as técnicas antissísmicas, sendo um importante documento arquitetônico de uma cidade que cresceu e sempre viveu em função da atividade ferroviária. Por todas essas razões é que é um Patrimônio Histórico de interesse não só local.



*Caixa d'água aguardando instalação.*

Desse modo, a ABPF constrói um atrativo que é essencial para as futuras gerações compreenderem não somente a história paranaense, mas, também, a importância do patrimônio histórico brasileiro. A luta da entidade pela preservação do patrimônio ferroviário é um exemplo de sucesso, inteligência, bom gosto e perseverança.



*Área do Depósito de Locomotivas que será revitalizada.*

Estarão expostos no novo espaço, um memorial de forma cronológica sobre os caminhos de aço que cortam o estado, acervo de objetos, quadros e documentos da época,

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

contando com mais de mil peças doados por ex- ferroviários e colecionadores. O antigo Depósito de Locomotivas de Curitiba não é só uma extensão do Museu Ferroviário, mas também área de restauro de veículos ferroviários.



*Truque de um vagão de carga, ano 1970.*



*Expositor de materiais.*

"Desenvolvemos o projeto da exposição do acervo ferroviário da ABPF-PR buscando tornar interessante, aos públicos que visitam o Depósito de Locomotivas de Curitiba, as informações e a oportunidade de contato com os equipamentos, algo aparentemente difícil para a sociedade. A proposta é conquistar o olhar e o tempo do

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

visitante. A magia da ferrovia trabalhará com a ideia da descoberta. A exposição, em seus primeiros segmentos, trata disso – a descoberta dos trilhos, das locomotivas e dos transportes. Extendemos a proposta a toda a exposição: descobrir sempre tem um delicioso sabor lúdico, o ato de conhecer coisas novas, ou um jeito de ver de uma nova maneira coisas já conhecidas", nos diz o diretor de marketing da Regional.

Os trabalhos executados pela entidade resgatam a história ferroviária do estado, desde seu surgimento no Brasil Colonial até os dias de hoje, ressaltando aspectos de promoção e valorização da cultura nacional, além de sua função de agregação social. Maiores informações no Blog da Regional Paraná: [www.abpf-pr.blogspot.com](http://www.abpf-pr.blogspot.com). (extraído de [www.abpf-pr.blogspot.com](http://www.abpf-pr.blogspot.com)).

## **Regional Porto Novo**

A Regional Porto Novo informa que neste último mês realizou o acendimento da locomotiva EFL 51 em Além Paraíba-MG.



*Locomotiva 51 da EFL acesa para testes em Além Paraíba-MG.*

*Foto: Valério Franco.*

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Valério e José Carlos acendendo a locmotiva 51.*

*Fotos: Valério Franco.*



# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Acima: Outra vista da locomotiva 51.*

*Abaixo: Carro administração da EFL e vagão FNC em restauração pela ABPF-PN.*

*Fotos: Valério Franco.*



Para que a locomotiva EFL 51 esteja pronta para rodar, restam somente os grampos de estropo que já estão em processo final de usinagem e os condutores de vapor que também estão em preparação. Isso tudo é feito com recursos próprios dos associados

Valério Franco, José Carlos e José Mauro. (por Valério Franco – ABPF-PN).



## Dois bichos esquisitos

São Dois Bichos muito esquisitos: o trem e o rio. São irmãos simbióticos, sendo um milênios mais velho que o outro. Vivem bem, combinam e descombinam. Senvergonhamente dormem, às vezes, no mesmo leito, mas quando brigam teimam em desembestar por montanhas e vales, passam um por cima do outro nas pontes e viadutos, se relam nas curvas, inventam túneis, grotas, ou partem para as corredeiras inacessíveis. Ficam de mal, mas voltam às pazes. Muito fecundos, na solidão ou na promiscuidade do incesto, os dois fabricaram arraiais nas paradas de pé de estribo, cidades em volta das estações, locais bons de se aportar, com nomes prazerosos: Belo Vale, Vista Linda, Encantado, Aliança, Passa Bem. Muito antes dos políticos e das ONGs, na prática das coisas, inventaram este discurso agora mofado de “geração de emprego e renda”... a grande cobra do trem de ferro bebia a água do rio que enchia a pança das caldeiras das locomotivas negras, enormes, vigorosas e ternas mãezonas gritadeiras nas curvas, com vestido austero, ornadas de jóias de dourado bronze.

Mas teve um dia em que os pneus começaram a passar por cima dos dois, por causa dos interesses particulares escritos em papeleira secreta de cartório, combinada nos gabinetes, de dinheiro ganhado em escala, de um progresso mal focado, mal dividido, indecente. Tudo foi feito num único ato: umas canetadas e uns carimbaços, sem o menor planejamento de consequência do dinheiro público investido. Passada uma noite tudo virou um monte de sucata. Esqueceram-se que a convivência distribuída faz bem. Sabe-se que coisa pública é concessão, o que exige paridade de obrigações e presença do empreendedorismo, do lucro necessário, mola do progresso. Porém a fatia minúscula do social, que aquece o coração no troco, ficou esquecida no texto. O asfalto maquiavélico, na condição alcançada de filho único, desagregou e dilacerou a convivência familiar. O que era carregado no geral passou a ser transportado às migalhas. O mundo precisava de pressa e muito consumo de combustível. Asfalto é muito bom porque traz velocidade, modernidade e conforto, todavia o pedágio da mudança a pagar custa muito caro, às vezes a vida. Essas ações desembocaram em muito mais carro de lata fina vomitado pela indústria, caminhões mil, enxame de motos. A ganância exacerbada caminha para a porta do hospício. As trombetas estão anunciando o apocalipse do infarto das cidades por excesso nos engarrafamentos.

Na nova ordem do petróleo o tapete negro selou o contato da água com a terra até muito mais longe da estação. Desgostosa, a cobra mansa do rio viu a presença da víbora asfaltada partilhando o mesmo trajeto do amigo trem recém amancebado. Ciumeira de amantes. O rio que muito ensinou o caminho aos trilhos viu que a megera farejou o mesmo traçado, trazendo o plástico, garrafa pet represante, lixo da ignorância, ácido, lodo, lixívia, detergente, assoreamento, óleo e esgoto. Só pensamos na água de beber e tomar banho.

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

Irritado, o rio pegou doença de morte, mirrou apodrecendo, espumando branco nas goelas e narinas, causando pobreza, estagnação; arranjou disenteria crônica e bosteou as cidades, várzeas e vilas. Bradou, gritou, roncou, fez enchente, arregaçou, matou, mas ninguém até hoje quis entender o recado. Água quando desce no liso e afunilado vira bomba. A pobreza foi expulsa do caminho do asfalto, no inverso dos endinheirados que só querem terra plana, pouco esforço e pão mastigado: passou a viver nas alturas dos barrancos, escorregando no tobogã da morte nas águas de dezembro a março. Um ano atrás do outro, para delírio da mídia ávida de mostrar emoções fortes. Haja lágrima em close!

Quando em vida o trem trazia notícias boas ou más, encomendas com fitas e papel de seda, amores, cargas, bois, revistas, jornais e principalmente gente. Cidade, quando não tinha nada, pelo menos assistia a chegada do trem à noite, um espetáculo de um só ato, ligeiro, a locomotiva puxando o corpanzil todo iluminado por dentro, mostrando as entranhas do bichão cheio de janelas. Na parada beijinhos e abraços, cheiros de chamego, carinhos, cordiais cumprimentos, guarda-pós, lenços, e a correria das encomendas urgentes. Em Barão de Angra a moçada e os trabalhadores, que não tinham nada de diversão na cidade, esperavam o momento mágico da parada do noturno N-1 da Central ou do expresso. Ficavam na plataforma e arredores comendo pão de sal com atum em lata até à chegada do fumacente. No burburinho ficavam tentando adivinhar o que continham os sacos de algodão, caixas, malas, trouxas; o que tinha debaixo dos vestidos das mocinhas, a grossura das pernas dos rapazes e quem, graças a Deus, estava de partida para sempre. O maquinista era feito um piloto de Boeing, desejado pelas casadoiras de plantão... ou tinham uma mulher com filhos em cada estação. Ferroviário era profissão de respeito. Federal. Vitalício. Multi-geracional passado como sesmaria. O sonho do dia se desfazia com um adeus, apito do chefe, um da locomotiva e toque de sino. Dormir. No outro dia teria mais.

Agora as locomotivas automáticas puxam mais de 300 vagões de uma coisa só, segundo o interesse do dono que só transporta para si próprio. Não precisam de janelas nem para o maquinista solitário porque paisagem não é mais necessária. Até nos ônibus colocaram TV a bordo para passar o tempo mostrando violência de filmes americanos. Acho que pensam que isso é muito bom. Os passageiros fecham as cortinas ou os olhos, ou enterram a cara nas revistas. Paisagem atrapalha. Os ouvidos entupidos por música bate-estaca repetitiva nos fones. Isolamento voluntário. Ninguém conversa com ninguém. O que importa é o transporte de massa de caixotões metálicos lacrados, indevassáveis, contendo sei lá o quê vindo da Ásia... ou a carreira de carvão importado ou minério que só vem e passa deixando poeira. Poeira e vento não geram riqueza alguma. Nada apeia! Vamos faturar! Neste brasilzão só tem dois trens de passageiros diários, úteis, deliciosos e insólitos. Não precisamos de gente. Precisamos mesmo é de cífrão e índices para as bolsas de valores. Deus e acionistas são entidades que se confundem. O diabo manipula o cassino da Bolsa de Valores com o humor do cramulhão esganado do rabo torto.

O fato é que não precisamos mais destas bobas ansiedades humanas: coração batendo forte, sonhos, preço acessível, enfeitar a roupa para a viagem, dinheiro democrático circulando, ritos, cheiros, cor, ‘décör’, símbolos, surpresas, pessoas se encontrando na estação, fardões, bonés de galoneiras, hierarquia, ordens severas, trabalho

---

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

farto, boletins administrativos, noticiários de atrasos, memorandos, seletivo, telégrafo, gentileza, cumprimentos ostensivos às “senhôras”. Atmosfera de aventura. É lá que está o abraço, o contato, o encontro e o desencontro, o traço do destino. Uma ópera completa.

Não neguemos que nas cidades grandes temos os trens urbanos carregando manadas de pessoas empaçocadas que só querem se escafeder depressa, fugir do pavor das gaiolas o mais rápido possível, do cheiro do sovaco, do prensa, falta de respeito, falta de ar, das bolinagens e carteiras batidas, horários descumpridos, poucas linhas disponíveis.

Não neguemos que existem trens turísticos onde se paga caro como passageiro, pois o “custo Brasil” de manter um museu rodante é muito alto. Resultado: tem-se alguma sensação, não se passa a história da coisa e se sai como se nada tivesse acontecido a não ser um deslocamento de um ponto a outro. Confundem cultura com entretenimento. Falta direção artística, script, roteiro, produção de época, música de cena não improvisada, material gráfico exemplar, garimpagem acurada de objetos de contraregragem, figurino pesquisado, recriação do ambiente que, por si mesmo, é autêntico, maravilhoso. Urge fazê-lo. Essa grande ópera potencial acaba ficando uma mera curiosidade, e ainda lhe tascam o nome de “Maria Fumaça” que parece carinhoso, porém deprecia o produto, vulgariza. Maria Fumaça é maria-qualquer-uma. Fica como lamber um sorvete, tipo – agora acabou. Já vi! -Temos que reverter essa cultura impingida pela voracidade do oportunismo. Quantas cidades no Brasil têm uma maravilha dessas? Algumas jogam-na fora. É lixo.

...Mas olha aqui, tem um detalhe –nessa sanfona de vai e vem, com a cabeça descambando para muita coisa desagradável, o que eu quero mesmo agora é uma viagem longa muito devagar, eu e o meu amor, o dia inteiro, balançando leve com o matraquear das rodas nas emendas dos trilhos, no vagão restaurante, com toalha xadrez, cadeira vienense de palhinha, conversando besteirinhas. Um garçom velhinho sorridente de cabelos brancos, paletó e gravata borboleta, paninho alvo no antebraço, servindo café com leite, guaraná, sanduichinhos de salame, torradinhas, biscoitinhos, geleias, queijinho de minas fatiado... o rio companheiro passando ao lado de braço dado, e nós espiando as pinturas dos quadros do Brasil desfilando pelas janelas. Ah, no fundo musical o ‘Trenzinho Caipira’ de Villa Lobos saindo cantado da boca do túnel. Quer mais que isso?

*por Attilio Carattiero*

## EFCA – Filosofia e Proposições

### EFCA-ESTRADA DE FERRO CAMINHO DAS ÁGUAS Ipatinga/MG

Quem sabe do caminho das formigas são as formigas que o constroem. Quem sabe das rotas dos pássaros, dos insetos e das abelhas são os que seguem as suas trilhas, feitos e rotinas. Quem sabe dos caminhos de ferro são os que neles trabalham, constroem, desenvolvem, colocam-no para a fruição, divulgam e convivem.

A ferrovia é um organismo que se realiza nos três pilares de sua propositura e existência.

- 1- Tem que manter-se a si mesma, usando recursos disponíveis, legais e éticos, tendo o profissionalismo como meta;
- 2- Gera empregos e ocupações. Promove o desenvolvimento social e cultural onde se instala;
- 3- Gira a economia, transporta, distribui, escoa as riquezas e conhecimentos gerados no seu entorno e caminhos, interagindo com outros organismos.

## A FERROVIA

- 4- Não é só um museu;
- 5- Não é só um mero passeio casual de trenzinho “Maria Fumaça”;
- 6- Não é uma curiosidade do “ontem”, mas uma escola para o “hoje”. É uma ferramenta do alto negócio chamado turismo;
- 7- É um organismo vivo, real, que comporta o desbravamento e o desenvolvimento no seu conceito. Foi e é uma disseminadora do progresso, distribuição de renda, educação, cultura, modo e meio de vida;
- 8- Como organismo vivo tem que se adaptar e se desdobrar nos seus caminhos, dentro e fora de seus trilhos. Eis o desafio e o celeiro de oportunidades;
- 9- A ferrovia deve, dentro de uma roupagem de época e ritos, ser atual nas suas ações e fomentar, com seu exemplo, a pesquisa do trato social;
- 10- A ferrovia deve visualizar o seu entorno social e material, planejando suas ações de modo a modificá-los, trazendo-os para o seu convívio e desfrute;
- 11- A ferrovia é o palco da convivência.

*por Attilio Carattiero*

## Visita à Estação Ferroviária de Milão

Caminhar pelas ruas de Milão por si só já é um prazer. Mas agora, neste início de tarde de janeiro, inverno europeu, na direção da grande estação ferroviária da cidade e ir observando o grande número de VLTs e antigos bondes que fazem o transporte municipal faz com que a distância fique ainda mais curta. Está frio, temperatura aí pelos dez graus.

Ela fica localizada na parte central, mas fora do centro velho, ou seja, fora dos antigos portões da muralha da cidade. Sua estrutura é monumental, muito bonita, gosto deste estilo clássico de arquitetura e hoje, escrevendo este texto, me preocupo com a quantidade de terremotos que ocorrem na Itália. Ameaçam vidas e põem em risco as construções seculares e milenares daquele país. Durante a minha estada por lá pude acompanhar dois pequenos terremotos, que assustaram um pouco, mas que não trouxeram consequências maiores.

Numa observação externa a fachada apresenta-se já um pouco desgastada e merecendo uma pintura, mas nada que afete o seu charme e imponência.

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

A praça, em frente, é bonita e bem cuidada, inclusive com algumas pequenas obras em andamento. Tenho de contornar os tapumes para chegar até a entrada central.



*Aspecto externo da estação de Milão.*

Seu interior é mais impressionante ainda, bastante limpo, pessoas para lá e para cá e um grande, mas grande mesmo, movimento de trens de passageiros.

Daqui se pode viajar para qualquer ponto da Itália e da Europa. Realmente bem servida por trens. Há dois tipos: alta velocidade e normal. Por curiosidade vou até o balcão de passagens da Trenitalia, operadora nacional dos famosos “Freccia”, ou trens de alta velocidade que são distinguidos pela cor. São três: vermelha, branca e prata. O nome sempre vem escrito na locomotiva e tive oportunidade de ver o Freccia Rossa numa outra viagem que fiz e que me ultrapassou na estrada, num ponto em que a linha era paralela, a seguramente uns 250 km/h.

O balcão de vendas lembra o de um aeroporto, muito chique. Mas há as famosas máquinas de venda automática e vou até elas. Quero saber o preço de uma passagem. Digito o trecho Milão-Florença, uma viagem que de carro não leva menos que quatro horas em autoestrada, mas que de trem dura uma hora e quarenta e cinco minutos. Fantástico. E te deixa bem no centro da cidade, pertinho dos hotéis e pontos turísticos. Muito melhor que avião, que te desembarca em locais afastados e ainda tendo que pagar o

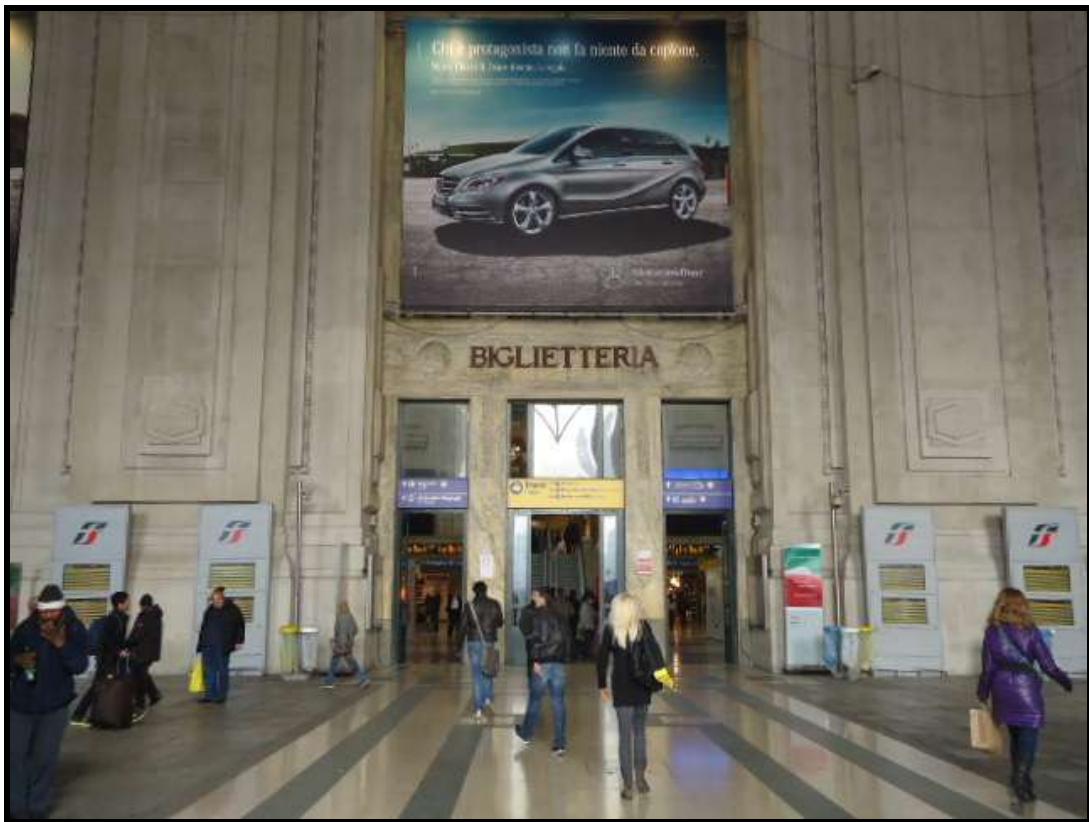
# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

transporte até a cidade, sem falar na absurda segurança aeroportuária. Não há porque não viajar de trem.



*Aspecto interno e das bilheterias da estação de Milão.*



# ***ABPF Boletim***

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Aspectos das plataformas de embarque.*



# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Aspecto da composição FrecciaRossa.*



# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

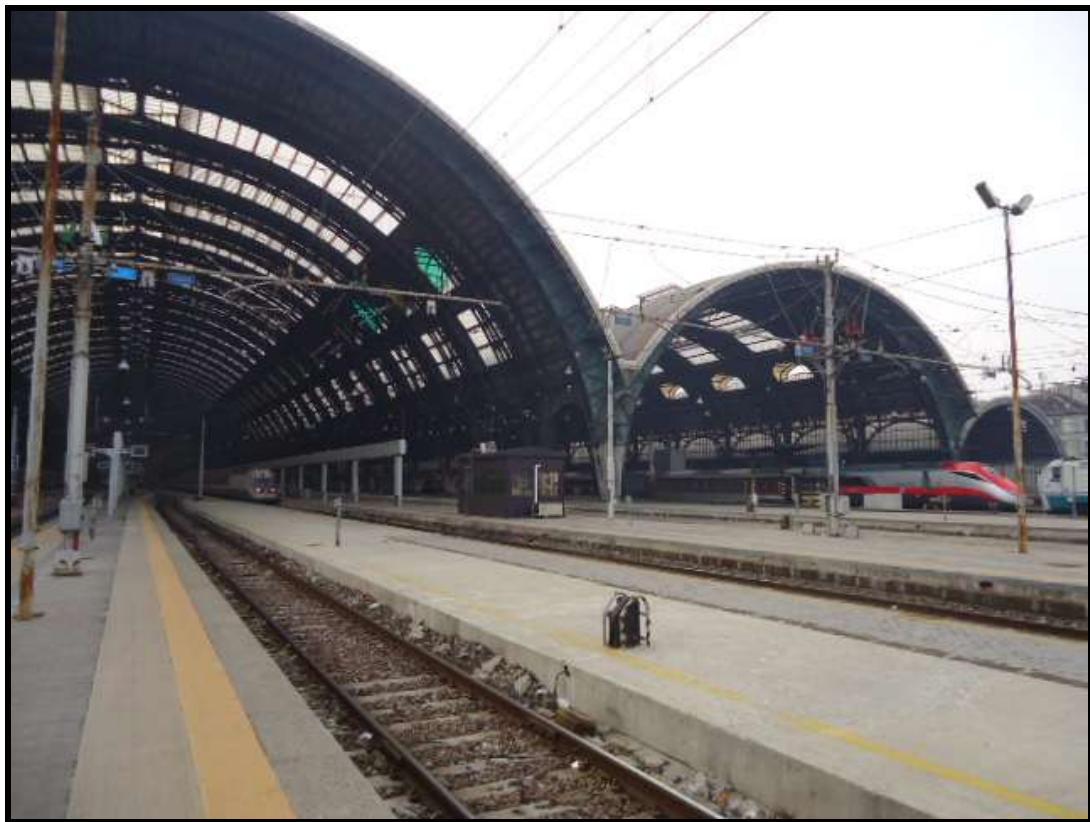
---

O trecho sai por setenta e um euros na primeira classe e cinquenta e três na econômica, algo como cento e oitenta e cento e trinta e cinco reais.

Agora caminho em direção à imensa gare coberta e no caminho temos lojas, lanchonetes, tudo muito organizado.

A primeira visão da gare é impressionante, pela altura e comprimento, abrigando várias plataformas, que conseguem cobrir o trem inteiro. Isso é que é conforto. E vejam só que é uma estação antiga. Os trens, tanto de médio, curto e longo percurso chegam e saem a todo momento. A chegada dos “Freccia”, porém chama mais a atenção pelo movimento de passageiros e de pessoal de rampa. Os grandes vidros frontais das locomotivas são limpos tão logo o trem encosta, por um funcionário que usa um interessante equipamento, vejam na foto. Todas as chegadas são anunciadas, na tela eletrônica e no sistema de alto-falantes.

Vou circulando por entre as pessoas e caminho ao longo da comprida plataforma até o fim, na parte já descoberta para observar um pouco mais. Fico imaginando o pessoal da segurança me observando tirando fotos de tudo. Mas vejo que não estou só por aqui, na plataforma ao lado outra pessoa fotografa os trens e tudo mais. Pelo visto achei mais um apaixonado por trens.



*Outro aspecto da plataforma de embarque da estação de Milão.*

O movimento de manobras é grande por ali. Locomotivas elétricas se movimentam a todo tempo e vejo alguns carros e vagões nas linhas.

# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---



*Locomotivas estacionadas na estação de Milão.*



# **ABPF Boletim**

---

Ano X nº 112 – Junho de 2012

---

Acompanho a chegada e saída de vários trens de alta velocidade, se deslocando por aquele emaranhado de trilhos. Imagino a sala de controle informatizada da estação e penso no trabalho delicado que é feito por lá, para que tantos e tão velozes trens possam viajar com segurança.



*Aspecto do pátio da estação de Milão.*

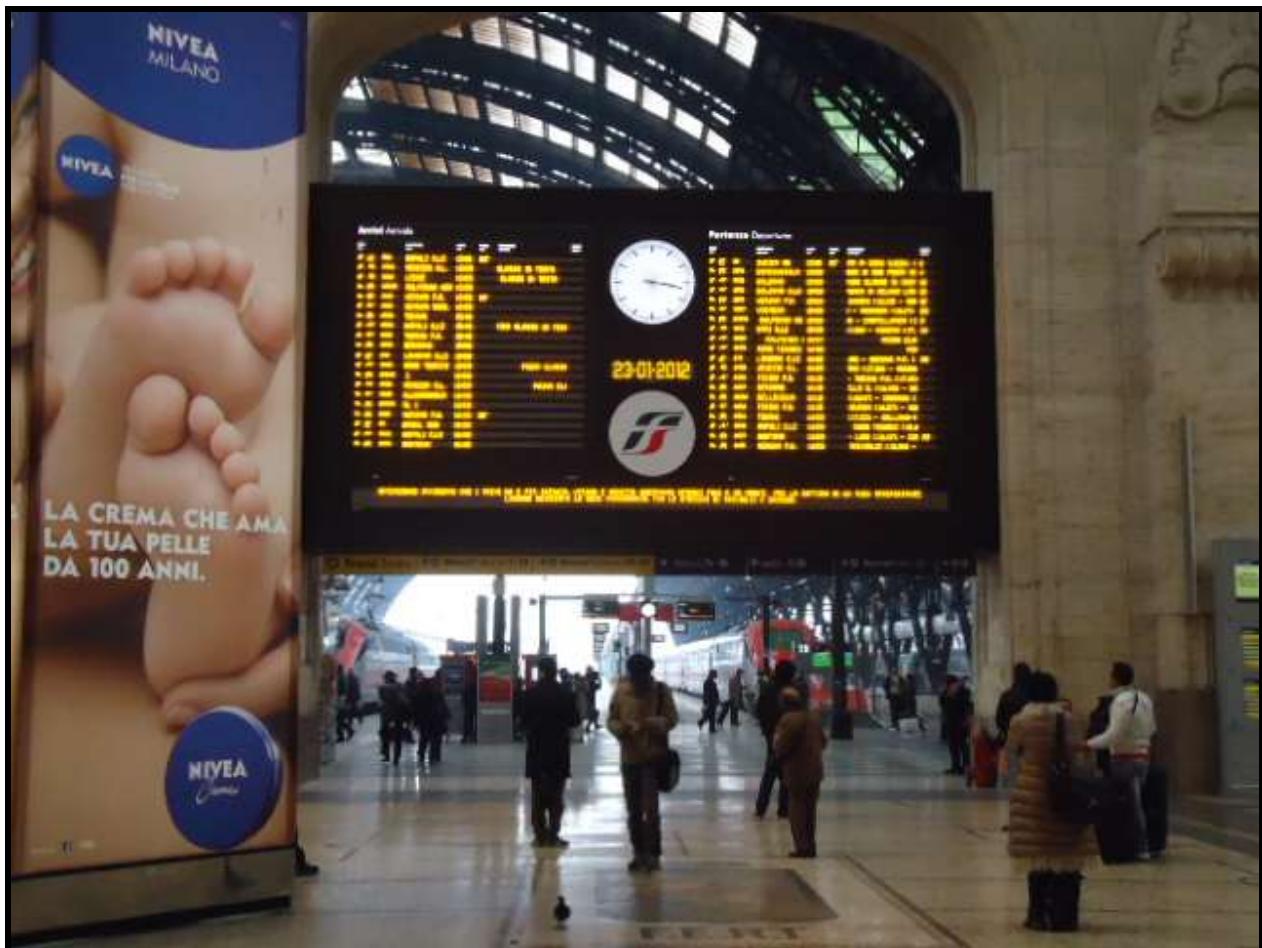
Após quase uma hora de observação resolvo tomar um café e o rapaz que tira fotos do outro lado me acena com a mão, apontando para o início da plataforma. Acho que quer conversar comigo, vamos lá. Por sorte ele fala inglês, porque meu italiano é sofrível e nos comunicamos muito bem. Descubro que é um universitário e Férreo-fã do leste da Europa, a caminho da cidade de Turin, justamente para um evento ferroviário. Coincidência encontrá-lo por ali.

Após o bom papo e o cafezinho nos despedimos e resolvo retornar de bonde, pois o frio já se faz sentir com o cair da tarde. A noite vem cedo no inverno.

Os bilhetes de transporte urbano podem ser adquiridos em qualquer banca de revistas e a validade depende do preço pago. Pode ser por horas, pelo dia todo, etc. E vale para todos os meios de transporte coletivo da cidade. Compro o mais barato, dois euros, só para voltar e pronto.

# **ABPF Boletim**

Ano X nº 112 – Junho de 2012



*Vista do letreiro contendo informações sobre partidas e chegadas de trens na estação de Milão.*

O passeio de volta é uma viagem no tempo, no bonde centenário, mas muito conservado, com bancos de madeira, sino e tudo que tem direito. É importante lembrar de validar o bilhete no momento da entrada no transporte, que possui uma máquina para isto. Nem pensar em cair nas mãos de um fiscal e ser multado e ainda arranjar um problema por aqui. A fiscalização existe, é feita por amostragem e é muito severa.

Tive uma fantástica tarde ferroviária, em um lugar muito interessante, importante hub ferroviário da Europa. Nunca me canso de visitar estas estações.

*por Eduardo de Lanna Malta.*

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: 13091-606. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfcp@terra.com.br.