



Com
tipo
Red
é a
exis
cili
per
São
Fo



25 ANOS PRESERVANDO A MEMÓRIA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

O começo

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF foi fundada em 1977 pelo francês *Patrick Henri Ferdinand Dollinger*, e reúne interessados na preservação e divulgação da história da ferrovia brasileira. Apaixonado por locomotivas a vapor e por ferrovias, *Patrick* chegou ao Brasil em 1966 e preocupado com o abandono da história ferroviária brasileira, resolveu criar uma entidade de preservação, nos moldes das existentes na Europa e Estados Unidos.

As primeiras ações da ABPF, logo após sua fundação, foram voltadas para impedir o sucateamento de locomotivas a vapor e tentar preservá-las. Infelizmente, naquela ocasião, pouco restava dessas antigas locomotivas a vapor, principalmente nas ferrovias do Estado de São Paulo, onde a implantação da eletrificação e da tração Diesel se deu mais rapidamente.

Essas ações, movidas pelo idealismo dos sócios, deram resultado positivo. A Rede Ferroviária Federal, sensibilizada com as intenções da ABPF, cedeu em comodato, de uma só vez, 13 locomotivas a vapor para a entidade.

O segundo grande passo foi encontrar um trecho ferroviário que pudesse abrigar os materiais ferroviários que seriam conseguidos.

Depois de muitas pesquisas foi levantado o trecho que servia à antiga linha tronco da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, entre Anhumas (em Campinas) e Jaguariúna.

Depois de gestões junto à Fepasa - Ferrovia Paulista, a ABPF conseguiu a cessão em comodato do trecho, com 24 km de extensão e 5 estações, onde hoje funciona seu Museu Ferroviário Dinâmico denominado "Viação Férrea Campinas-Jaguariúna".

Os tempos heróicos

Uma vez obtido o trecho - que estava há vários anos abandonado - a ABPF iniciou um verdadeiro trabalho de desbravamento para desobstruir a linha inteiramente ocupada pelo mato, enquanto era trazido para o local todo o material ferroviário salvo do sucateamento (locomotivas, carros de passageiros e vagões).

Em 1984, ainda de maneira incipiente, teve início a operação da ferrovia, que contava com apenas duas locomotivas restauradas em funcionamento e uns poucos carros de passageiros.

Todo esse trabalho foi realizado com muita dificuldade. Sem recursos financeiros e contando basicamente com o trabalho voluntário dos associados.

Aos poucos, as estações foram recuperadas, a via permanente foi colocada em boas condições operacionais e mais locomotivas, carros e vagões foram se agregando ao acervo da ABPF.



Locomotiva nº 338

construída pela Baldwin (EUA) em 1925, do tipo 4-6-2 ("Pacific"), nº de série 58884, ex-1000 e Mineira de Viação. *Nota: esta locomotiva é a única de três cilindros de bitola métrica existente no Brasil. A outra locomotiva de três cilindros é da bitola de 1,60 m e também pertence ao acervo da ABPF em São Paulo, Capital.*

Texto: Robson dos Santos Souza



Foto: Hermes Yotti Hinuy

Locomotiva nº 215
construída pela Baldwin (EUA) em 1912,
do tipo 4-6-0 ("Ten Welled") nº de série 37710,
ex-Rede Mineira de Viação,



Foto: Hermes Yotti Hinuy

Locomotiva nº 9
construída pela Borsig (Berlim, Alemanha) em 1912,
do tipo 4-8-0 ("Twelve Welled"), nº de série 8503,
ex-Estrada de Ferro Araraquara.



Foto: Fernando Picarelli Martins

Locomotiva Nº 604
construída pela Baldwin (EUA) em 1895,
do tipo 4-6-0 ("Ten Welled"), nº de série 14266



Foto: Fernando Picarelli Martins

Locomotiva Nº 5
construída pela Baldwin (EUA) em 1913, do tipo 2-6-2T
("Prairie"), nº de série 39486, ex-Cia. Ytuana e ex-SSB
(Société des Sucreries Bresiliennes -
Engenho Central de Piracicaba).



Foto: Julio César de Paiva

Locomotiva Nº 58
construída pela Baldwin Locomotive Works (Philadelphia,
EUA) em 1891, do tipo 4-4-0 ("American"), nº de série 11827



Foto: Fernando Picarelli Martins

Locomotiva nº 222
construída pela Baldwin (EUA) em 1912, do tipo 2-8-0
("Consolidation") nº de série 37517,
ex-Rede Viação Sul Mineira.



Foto: Fernando Picarelli Martins

Locomotiva nº 401
construída pela Baldwin (EUA)
em 1920, do tipo 4-6-2 ("Pacific"),
nº de série 53766
ex-Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.



Foto: Fernando Picarelli Martins

Locomotiva nº 210
construída pela Baldwin (EUA) em 1911,
do tipo 4-6-0 ("Ten Welled")
nº de série 35818,
ex-Rede Mineira de Viação.

Outros trechos ferroviários

Hoje, a ABPF conta com o maior acervo ferroviário histórico do Brasil e opera, com eficiência, uma ferrovia de 24 km, um enorme "museu a céu aberto", que recebe cerca de 30 mil turistas por ano para viagens em seus trens, funcionando para visita do público aos sábados, domingos e feriados e, em dias úteis, para excursões fretadas.

O Museu Dinâmico da ABPF também é largamente conhecido no exterior, recebendo, constantemente, visitas de turistas estrangeiros e aficionados pela preservação ferroviária, além de ser utilizado como locação para produções cinematográficas, de telenovelas e de publicidade.

Não obstante, a grande mola propulsora da associação é, ainda, a dedicação e o trabalho voluntário de seus associados, que a ela dedicam suas horas de lazer e que são os verdadeiros responsáveis pela manutenção da história viva das ferrovias brasileiras.

A ABPF possui, hoje, cerca de 2.000 associados em todo o território nacional e, além da VFCJ, opera ferrovias em Cruzeiro, SP, em São Lourenço, MG, em Rio Negrinho, SC e no Museu da Imigração, em São Paulo, Capital, onde, num pequeno trecho de 300 metros é operada a maior locomotiva a vapor existente no Brasil, a nº 353, ("Pacific"), de bitola de 1,60 m, que pertenceu à E. F. Central do Brasil e tracionava o trem "Cruzeiro do Sul", entre São Paulo e Rio de Janeiro.

Regionais

Além de Campinas, sede nacional da associação, existem Regionais em Cruzeiro (SP), São Paulo (SP), Rio de Janeiro, Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul. Em Araraquara (SP) funciona um núcleo regional que, no momento, está implantando um Museu Ferroviário.



Foto: Hermes Yóiti Hinuy



Foto: Geraldo Godoy



Foto: Geraldo Godoy