

REVISTA BRASILEIRA DE

Ferreo modelismo

FRATESCHI

ANO III - Nº 9 - ABR/SET 91



NESTE NÚMERO: PELA PRIMEIRA VEZ, UMA REPORTAGEM
HISTÓRICA SOBRE A ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA

EDITORIAL

REVISTA BRASILEIRA DE FERREOMODELISMO

ANO III - Nº9 - ABR/SET/91

Publicação Técnica de Ferreomodelismo
editada por:

INDS. REUNIDAS FRATESCHI LTDA.

Caixa Postal 393
14100 - Ribeirão Preto - SP

Jornalista Resp.: José Pinho de Oliveira (MTPS 9017)

Redator Chefe : Celso Frateschi

Staff Técnico : Alberto Del Bianco
Fábio Dardes

José A.S. Ferreira

Marcelo A. Ferreira

Paulo M.C.F. da Rosa

OS ARTIGOS PUBLICADOS NA **REVISTA BRASILEIRA DE FERREOMODELISMO** SÓ PODERÃO SER REPRODUZIDOS DESDE QUE CITADA A FONTE.

NOSSA CAPA: A 3010 da **FRATESCHI** na maquete da Assoc. Mineira de Ferreomodelismo. (Foto: Paulo Arumã)

SUMÁRIO

9/02 - LANÇAMENTOS

9/03 - NOTÍCIAS 1:87

9/06 - NOTÍCIAS 1:1

9/07 - SANANDO DÚVIDAS

9/09 - MODIFICANDO MODELOS

9/11 - A APLICAÇÃO DO DECAL

9/14 - COMO NASCE UMA LOCOMOTIVA

9/16 - LOCs. DASH-8 PARA A CVRD

9/18 - ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA

9/34 - CORRESPONDÊNCIA

9/46 - COLEÇÃO DE FOTOS

O lançamento da nossa **Consolidation** trouxe novas perspectivas para o ferreomodelismo brasileiro. Várias frentes se abrem a partir de agora, tanto para os modelistas novatos, como para os veteranos, como para a própria **FRATESCHI**.

Para os novatos, ela cria a possibilidade de se ter uma locomotiva a vapor genuinamente brasileira, com "cara de brasileira", conforme alguém já a definiu. Observe-se que o formato de seu limpa trilhos, ripado na horizontal, ainda não foi feito por nenhum fabricante. O tender com cobertura, era marca registrada da Central, e nenhuma locomotiva estrangeira o apresenta dessa forma.

Sua forma geral é extremamente típica de uma era até agora pouco explorada, mas de extrema delicadeza e nostalgia. Talvez muitos modelistas esperassem um modelo de caldeira grossa, rodas gigantescas, etc... Questão de gosto não se discute, mas quem já chegou até aqui, certamente poderá andar um pouco além...

Para os veteranos, além de ter a mesma característica de "cara de brasileira", é particularmente um prato cheio para os "modificadores de modelos". A partir da 557, sabe lá Deus, quantos vão modificar, repintar, alterar, etc... Tem gente que já está utilizando o tender motorizado para acoplar a outras locomotivas, enquanto outros já a adaptaram com patins e reversores de marcha para o sistema C.A. de três trilhos, e outros já a pintaram em outras ferrovias, trocaram os rodeiros por RP-25, super-detalharam, etc...

Para a **FRATESCHI** ela significa uma posição alcançada, um degrau a mais no "ranking". Já foi exportada para a Alemanha, Canadá, Nova Zelândia, Inglaterra e Argentina. Poucos fabricantes, realmente poucos, se aventuraram a "lenhar este mato". Alguns outros começaram e desistiram, e hoje restringem-se às diesels. Sobraram somente os mais antigos, alguns deles com mais de 100 anos.

Problemas? Quem não os tem? Tarefas aparentemente mais simples são tão difíceis! E não vamos nem entrar na lamentação sobre a situação caótica em que estamos mergulhados, gerando condições desiguais, que nos são impostas de cima para baixo! Antes queremos continuar transmitindo o otimismo de que, quem chegou até aqui, poderá ir um pouco além.

BASTA VOCÊ ACREDITAR!
BASTA VOCÊ PRESTIGIAR!

LANÇAMENTOS

Melhora o visual da linha Nickel-Silver - Desde maio pp., os trilhos flexíveis 4980 e os desvios 4900 estão saindo com os dormentes injetados em plástico marrom. Esta alteração deu mais "finesse" e realismo ao visual desta linha, que agora valorizará ainda mais sua maquete. Você tem agora uma **LINHA PROFISSIONAL**. Vá conhecê-la em seu revendedor.

Muda a carcaça da locomotiva 3001 - Assim como a RFFSA alterou alguns pontos da pintura de suas locomotivas, tendo também trocado os antigos números por um novo código, em que acrescentou um dígito verificador e uma letra identificadora da regional à qual pertence a locomotiva, a **FRATESCHI** quis atualizar-se em relação à pintura e o número da sua 3001, que deixa o nº 2804 da Centro-Oeste para ser a 4071-4E. Você tem agora mais uma opção de G-12 em sua linha.

Muda o truque da G-12 e da G-22-U - Uma das últimas alterações possíveis de serem adotadas nas G-12 e G-22-U, (ref. **FRATESCHI** 3000/3001/3002/3003/3004/3012) refere-se ao truque, ou em linguagem mais clara, sua parte externa, o que a **FRATESCHI** chama de "truque de acabamento".

O atual truque de acabamento da G-12 data de seu lançamento, em fevereiro de 1975, e é sua peça mais antiga, sem ter sofrido qualquer aprimoramento desde o lançamento.

Com o passar do tempo, fizemos progresso, investimos em máquinas e tecnologia, e o velho truque ficou su-

perado. Quem compara este velho truque com o atual do trem suburbano, da FA-1, etc... nota logo a diferença de acabamento.

Percebemos o problema e vimos que a G-12 merecia mais este aprimoramento, e refizemos o truque, agora com nosso super-acabamento.

Outra inovação é que os novos truques possibilitarão que as locomotivas tenham engates com anel nas duas frentes, facilitando e resolvendo o problema da tração múltipla.

Este truque é encontrado avulso nas lojas, sob a ref. nº 30070, e substitui de imediato o modelo antigo, sem qualquer alteração.

Modernize e atualize suas G-12 e G-22-U.

Locomotiva a vapor é lançada com motor helicoidal - Não satisfeitos com o excelente nível de detalhamento da Consolidation (ref. **FRATESCHI** 3010), quisemos que ela tivesse também um ótimo desempenho, do ponto de vista funcional.

Apesar de apresentar bom funcionamento, o motor **FRATESCHI** foi então aprimorado com a introdução do rotor helicoidal, que confere à locomotiva uma performance mais suave, principalmente em velocidades baixas. A voltagem de saída é sensivelmente mais baixa e os pequeninos trancos, típicos da baixa rotação, desaparecem.

O motor helicoidal substitui com vantagem os de cinco polos, pois conforme a geometria do mesmo, é como se tivéssemos um motor de "n" polos, sendo "n" maior do que cinco. Além disso, seu custo de fabricação é muito pouco superior ao motor convencional e bem inferior ao de cinco polos.

FRATESCHI - ESSA É A LINHA

NOTA DE AGRADECIMENTO

Agradecemos ao José Agenor S. Ferreira, pelo interesse e pelo apoio prestados, no sentido de auxiliar na escolha da nova versão da locomotiva 3001 (G-8 da RFFSA). Conforme ele mesmo pesquisou, e nos comprovou através de várias fotos, a 4071-4E é a única G-8 da RFFSA, truque B, que possui o nariz conforme a FASE I das G-8 e G-12, o que serviu para aumentar ainda mais o realismo desse modelo da **FRATESCHI**.

NOTÍCIAS 1:87

V CONCURSO FEPASA DE FERREOMODELISMO

O V Concurso de Ferreomodelismo, organizado pela FEPASA, em comemoração ao seu 20º Aniversário, foi novamente coroado de êxito, e o Wanderley Paulini, assim como toda a equipe organizadora do evento, estão de parabéns.

Foram 34 participantes, muitos dos quais apresentaram ótimos trabalhos, além de expressiva participação do pessoal de Sorocaba, que esteve presente com 18 pessoas.

Com todos os prós e contras que alguém possa imaginar, não é fácil repetir um concurso durante cinco anos consecutivos.

A **FRATESCHI** esteve por lá para conferir e incentivar.

1º ENCONTRO DO CLUBE PAULISTA DE FERREOMODELISMO

Dia 20.10.91 aconteceu, na Estação Julio Prestes, da Fepasa, o 1º Encontro do Clube Paulista de Ferreomodelismo. Paulista, não porque seja de São Paulo, mas por ser formado por adeptos da ex-Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Mais de 150 pessoas, feira de trocas, exposições e sorteios, com prêmios fornecidos por várias lojas e pela **FRATESCHI**.

Parabéns! Que o segundo seja ainda melhor!

BEBEDOURO (SP) PROMOVE SUA EXPOSIÇÃO DE FERREOMODELISMO

Os companheiros Honório Tonucci e Felipe, da Selaria Sta. Felipa, realizaram uma invejável exposição no Shopping Center de Bebedouro, com nada menos de 4 maquetes, sendo uma do Honório, outra da **FRATESCHI**, e duas de ferreomodelistas de Araraquara(SP). A CONSOLIDATION brilhou também por lá, rodando durante todo o evento, o que já não é novidade, pois todos sabemos que as locomotivas **FRATESCHI** rodam das 10 às 22hs. direto, durante dias a fio.

Parabéns ao Felipe e ao Honório!

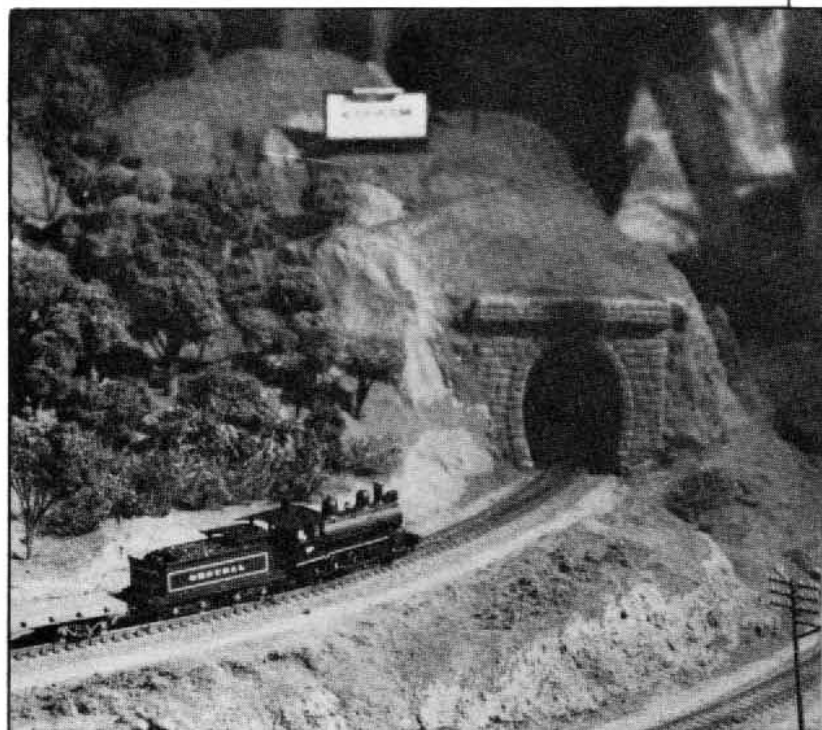
Durante 30 dias, os ferreomodelistas Guilherme Schmitz e Hugo Knipfel, ambos sócios da S.B.F., expuseram no Shopping Center Iguatemi, em São Paulo, uma maquete com 20 m², cuja ferrovia foi chamada de E.F.Madeira Guatambu. Com três composições rodando simultaneamente, belo trabalho de paisagismo, construções, etc... a maquete atraiu milhares de pessoas durante o tempo em que esteve exposta. A iniciativa dos dois ferreomodelistas foi de construir uma maquete de aluguel, para eventos promocionais em shopping centers.

É interessante notar que este tipo de evento, embora possa não trazer resultados imediatos para o ferreomodelismo, tem uma capacidade de fixação muito forte. As crianças ficam fascinadas, e se transportam para dentro do evento, viajando dentro dos pequenos trens e participando do cenário. É uma espécie de sonho concreto. Mais tarde, talvez em sua adolescência, ou fase madura, estas mesmas crianças terão, certamente, um desejo muito forte de realizar "aquele sonho" de infância.

A **FRATESCHI** pôde cooperar fornecendo composições para rodarem durante o evento, no sentido de demonstrar o apoio que deve ser dado a estas iniciativas tão importantes.

Na foto, uma Consolidation da **FRATESCHI**, enquanto rodava pelas linhas da E.F.Madeira Guatambu. (Foto Wanderley Duck)

Parabéns ao Guilherme e ao Hugo!



LAF LANÇA NOVA FOLHA DE DECAIS

Desta vez os alvos foram os trens Santa Cruz e Vera Cruz, com a numeração da CENTRAL. Lá estão os 63 carros que compunham esses trens, com numeração original.

Para outras folhas e mais informações escreva para:

Decaís LAF

R. Madalena Madureira 252

02551 - São Paulo - SP

JORNAL DO FERREOMODELISTA

Em formato tablóide, papel jornal, o Jornal do Ferreomodelista está em seu segundo exemplar. Os destaques principais são algumas reportagens sobre maquetes, um pouco de preservação, cartas e comentários. Alguns anúncios de lojas também estão presentes.

O Jornal do Ferreomodelista é uma iniciativa da H.R. Comunicações, estabelecida à rua Cesário Leonel Ferreira, 896 - CEP 18200 - Itapetininga - SP.

TREM DE FERRO

A ABPF Rio de Janeiro, por iniciativa do João Bosco Setti, Eduardo Coelho e outros, vem publicando uma série de tablóides, com frequência trimestral, sob o título **TREM DE FERRO**. É uma publicação muito consistente, com farto material fotográfico, cujo ponto forte tem sido a divulgação de aspectos da história de ferrovias e protótipos brasileiros. As V-8, com os trens Santa Cruz e Vera Cruz, as ALCO RS, as FA-1, já foram abordadas. Nota-se até uma correlação nítida entre o que vai pelo mundo do ferreomodelismo e os protótipos escolhidos para análise, já que o público interessado nos assuntos de ferreomodelismo e preservação é praticamente o mesmo. Enquanto preparamos esta edição da RBF já fomos informados que o próximo passo será um artigo sobre a Consolidation 557, demonstrando que o lançamento da **FRATESCHI** traz consigo um potencial muito mais abrangente do que se pode imaginar. Para contactar o TREM DE FERRO, escreva para:

Cx. Postal 1653

20010 - Rio de Janeiro - RJ

SOCIEDADE BRASILEIRA DE FERREOMODELISMO E ASSOCIAÇÃO MINEIRA DE FERREOMODELISMO FAZEM "ACORDO DE RECIPROCIDADE" ENTRE SEUS ASSOCIADOS

(Marcelo Antônio Ferreira)

Em visita recente, um grupo de oito associados da Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo esteve em Belo Horizonte, em visita à sede da Associação Mineira de Ferreomodelismo, onde tomou contato com a maquete da AMF e com as instalações em geral.

Na oportunidade, os associados de ambas as agremiações, presentes à reunião, puderam apreciar os trabalhos mútuos, reciprocamente e, com isso, trocaram inúmeras informações e experiências.

Voltando a São Paulo, os colegas paulistas deixaram um convite para os associados da AMF irem à sede da SBF, em São Paulo, para que conhecessem a sua maquete, que é a maior do Brasil, no Parque Ibirapuera. O convite foi imediatamente aceito e a retribuição da visita se deu quando um grupo de vinte e oito associados da AMF se dirigiu à capital paulista para visitar a SBF e, aproveitando o fim de semana, descer a Serra de Santos, pela antiga linha da Estrada de Ferro Sorocabana.

Ao chegarmos à sede da SBF fomos recebidos por inúmeros associados locais, com muito aprêço e simpatia e, após muitos contatos, o presidente da SBF, Edgard Francisco Soares e o presidente da AMF, Marcelo Antônio Ferreira, chegamos ao estabelecimento de um acordo entre as duas agremiações, segundo o qual todos os associados da SBF passam a ter direito de pleno uso das instalações da AMF, em Belo Horizonte, quando em visita local e igualmente os da AMF, em relação à SBF, em São Paulo, quando em visita local.

Isto caracterizou o primeiro acordo de intercâmbio desta natureza no Brasil e, esperamos, seja ele apenas o primeiro, pois o "hobby" é por demais específico para ser praticado de forma estanque, sem mútuo inter-relacionamento entre as diversas agremiações brasileiras. Talvez, quem sabe, esteja aí o caminho para a formação de uma eventual "Federação Brasileira de Ferreomodelismo" cujo objetivo seria a consolidação, a partir da unidade, de um hobby forte e profícuo. Só o tempo dirá da possibilidade; de nossa parte esperamos que seja viável!



**ASSOCIAÇÃO MINEIRA DE FERREOMODELISMO
É RECEBIDA EM VITÓRIA, ESPÍRITO SANTO,
PELA COMPANHIA VALE DO RIO DOCE, PARA
VISITA ÀS INSTALAÇÕES LOCAIS DA ESTRADA
DE FERRO VITÓRIA-MINAS**

(Marcelo Antônio Ferreira)

No período de 30.05.91 a 02.06.91 a Associação Mineira de Ferreomodelismo esteve em visita às instalações de Vitória-ES, da Companhia Vale do Rio Doce, incluindo-se, na ocasião, visita ao Porto de Tubarão, ao Controle de Tráfego Centralizado da EFVM, às oficinas de vagões e locomotivas da mesma ferrovia, à Estação Pedro Nolasco, à sede de EFVM-SUEST, além de um passeio turístico pela orla marítima capixaba, com almoços e jantares de confraternização, tudo gentilmente patrocinado pela Companhia Vale do Rio Doce.

A viagem começou em Belo Horizonte, após contatos entre a diretoria da AMF e a Superintendência de Minas (SUMIN) da CVRD, em Itabira, através do Dr. Francisco Valadares Póvoa, Superintendente da SUMIN e do Dr. Hugo Mourão, Gerente do Departamento de Comunicação

Empresarial da CVRD em Itabira, que, na época, atenderam prontamente à solicitação da diretoria da AMF.

Após contatos com a Superintendência de Portos (SUPOT) e com a Superintendência da Estrada (SUEST), em Vitória, o Dr. Francisco Valadares Póvoa, Superintendente da SUMIN, pela pessoa do Dr. Hugo Mourão, da Comunicação Empresarial da empresa, em Itabira, nos comunicou que tudo estava decidido positivamente.

Embarcamos em um carro de primeira classe da EFVM, especialmente cedido pela CVRD para a AMF, a qual foi recebida com tratamento AD (administrativo), com lanches, refeições e bebidas à vontade, para uma viagem de 11:30H, desde Itabira até Vitória. De Belo Horizonte chegamos em ônibus de alto luxo especialmente fretado para a ocasião. A composição deixou a Estação Engenheiro João Paulo, em Itabira, às 8:00H em direção a Vitória, lá chegando às 19:30H.

Ao chegarmos em Vitória, fomos recebidos pelo Dr. João Batista Ribeiro, do Departamento de Comunicação Empresarial local, que nos aguardava com um ônibus especial, que nos serviu durante toda a nossa estada na capital

capixaba.

Nos encaminhamos para o Hotel Aruan, onde nos hospedamos e, no dia seguinte, às 8:00H, fomos para o Porto de Tubarão, onde, recebidos pelo Dr. Ronaldo Mariano de Campos, assistimos a uma exposição áudio-visual sobre todas as atividades da CVRD no país. Em seguida, após visitarmos o "car-dumper" e a Torre do Mirante, bem como o carregamento de navios, almoçamos no próprio porto.

À tarde seguimos para as instalações da EFVM, onde, após palestra do Dr. Jacinto Lima de Assis no CTC seletivo da Ferrovia, conhecemos as oficinas de locomotivas e de vagões e carros de passageiros. Pudemos observar inúmeras DDM-45 e GT-26-CU, bem como G-16 e G-12 em reparo nas mesmas. Voltamos para o hotel no fim da tarde porque à noite teríamos um jantar de confraternização com a Diretoria da Superintendência da Estrada (SUEST) no Restaurante Partido Alto. Durante o mesmo foram servidos casquinhas de sirri e camarão empanado como entrada e moqueca capixaba e moqueca de lagosta para as 42 (quarenta e duas) pessoas do grupo de associados. Na ocasião, o Dr. João Batista Ribeiro, representando o Dr. Rinaldo Passos Vieira Filho, Superintendente da SUEST, em viagem a Brasília, recebeu um poster das mãos do presidente da AMF, onde se representava a nossa maquete de Belo Horizonte.

No dia seguinte fomos, em excursão, a Guarapari, após almoço em uma churrascaria de Vila Velha e, à noite, visitamos o Sr. Augusto Cervi, que possui o único "car-dumper" em escala HO do Brasil, funcionando perfeitamente, e sobre o qual a **FRATESCHI** já publicou uma ótima reportagem na **RBF** nº 1.

No dia seguinte, às 8:00H, embarcamos em Pedro Nolasco, no mesmo carro de passageiros que nos foi reservado na viagem de ida, com o mesmo serviço, de volta a Itabira, onde chegamos às 19:30H. Lá nos aguardava o ônibus especial que nos trouxe para Belo Horizonte.

Queremos agradecer, aqui, à Companhia Vale do Rio Doce, pelo enorme carinho que nos foi dispensado, durante esta viagem. Queremos, ainda, agradecer particularmente ao Dr. Francisco Valadares Póvoa e ao Dr. Hugo Mourão de Souza, pelo profundo empenho que demonstraram e também ao Dr. Rinaldo Passos Vieira Filho, Superintendente da

SUEST, ao Dr. João Batista Ribeiro, e nosso querido "Joãozinho", que nos acompanhou todo o tempo em Vitória, dispensando-nos carinho e atenção especiais, além do Dr. Ronaldo Mariano de Campos e do Dr. Jacinto Lima de Assis, que foram muito cordiais nas suas explicações. Agradecemos, também, a todos os outros funcionários da CVRD que participaram da concretização deste evento.

NOTÍCIAS 1:1

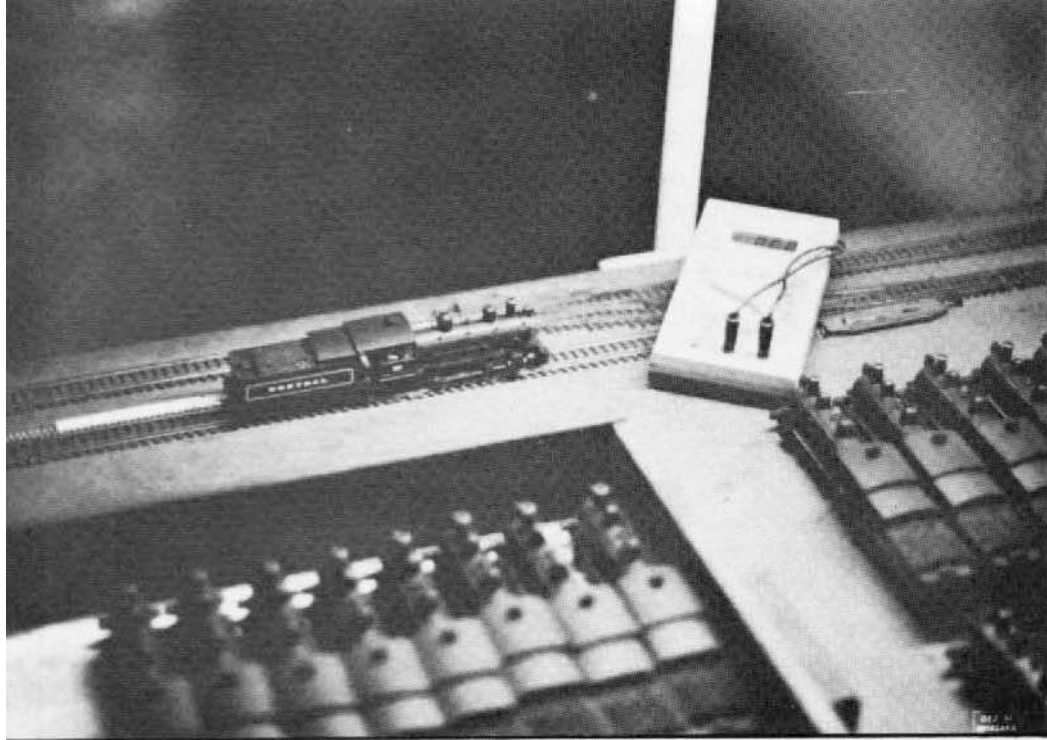
A Mafersa fechou contrato com a Venezuela para a construção de 100 vagões gôndola para minério de ferro, que irão trafegar no trecho Mina/Ferrovia/Porto. Mais 200 vagões serão contratados em seguida.

As gôndolas serão semelhantes às da EF Carajás, para 100 t. e a equipe de projetos da Mafersa se preocupará especialmente com a resistência geral e o sistema de freios dos vagões. A resistência geral será ponderada porque o carregamento dos vagões não será feito com o auxílio de correias transportadoras, como é o caso da nossa Vitória a Minas e Carajás, mas o minério será transferido diretamente dos caminhões fora de estrada para a caçamba da gôndola. Os freios preocupam porque, na descida da serra, há um trecho de 25 km. com rampa superior a 3%, no qual 75 vagões descem carregados, e quem "segura a barra" são três locomotivas SD-38, várias das quais fabricadas pela nossa VILLARES.

O companheiro Paulo Mauricio, esteve por lá, e dirigiu um desses trens no trecho da serra para "sentir o drama". Passado o trecho crítico, cada duas composições são somadas em uma única de 140 vagões.

Para aumentar a segurança, o trecho dispõe de vários desvios mortos com rampa de subida de 5%, para que o trem seja imediatamente desviado da linha tronco, diante de qualquer avaria no sistema de freios, em que a velocidade de segurança (25 km/h) venha a ser ultrapassada.

Ao vencer mais esta concorrência a Mafersa demonstrou que está realmente habilitada para o mercado mundial, até porque seu departamento técnico é altamente gabaritado.



SANANDO SUAS DÚVIDAS

O lançamento da Consolidation, a locomotiva a vapor da **FRATESCHI**, serviu para dar uma "balançada na roseira", provocando uma agitação no mercado de ferreomodelismo, de tal forma que recebemos uma avalanche de cartas, contendo elogios e cumprimentos, dúvidas e perguntas, sugestões e palpites. Não faltou quem nos telefonasse para cumprimentar pelo fato. Sabemos que houve discussões nas lojas, sobre o fato de as rodas motrizes serem ou não flangeadas, e também o CO publicou várias opiniões a respeito. Para não delongar o assunto, e com o objetivo de sanar, senão todas, mas pelo menos as dúvidas mais frequentes, decidimos que seria oportuno dedicar um espaço da **RBF** a este assunto. Seremos objetivos, para sua maior segurança, relatando cada dúvida, seguida da explanação correta.

1) A 557 não tem flanges nas rodas do 2º e 3º eixos? Resp.: NÃO. A **FRATESCHI**, como outros fabricantes, tem direito a certas licenças poéticas, mas essa seria por demais pesada. Lembre-se que a ausência de flange não diminui a capacidade de tração de uma locomotiva. A mentalidade arraigada de vermos locomotivas a vapor européias nos dá essa falsa impressão. A tendência americana sempre foi de omitir as flanges nas rodas centrais.

2) A 3010 tem baixa capacidade de tração? Resp.: NÃO. É evidente que o tender, por seu menor tamanho, tem menos espaço disponível para lastro. En-

tretanto, lembrando que as locomotivas a vapor em geral tinham menor capacidade de tração que as diesels modernas, como bom ferreomodelista não queira que a 2.8.0 puxe tanto quanto uma G-12, ou uma U-20-C. Mesmo assim fizemos testes com três protótipos na maquete da ARF, com 17 vagões de carga, e o resultado foi de "pequena derrapagem" na subida em curva de 2,2%. Na maquete da **FRATESCHI**, as 3010 sobem 3,4% com 9 vagões. Não bastasse isso fizemos testes com dinamômetros. E mais: retiramos um lote aleatório de 20 locomotivas, da produção, e puzemos para rodar numa linha com rampa de 3,0%. Montamos um trem com 10 vagões, que julgamos uma composição máxima ótima para essa locomotiva, e verificamos que NENHUMA das locomotivas patinou na subida da rampa. Ao contrário, constatamos os seguintes fatos no V Concurso de Ferreomodelismo da Fepasa: uma Consolidation importada não conseguiu subir sequer o desnível da linha, na saída da estação da maquete da SBF, com três carros de passageiros. Este que ora escreve, quinto membro da Comissão Julgadora do Concurso, a auxiliou com a mão, para que seguisse caminho. Uma outra Consolidation também importada, não o fez com quatro vagões de carga, e uma Ten-wheeler, de latão, igualmente importada, foi auxiliada para seguir com seis vagões de carga. Não queremos, nem de longe julgar as limitações alheias, mas isto serve de parâmetro para quem possa querer exigir mais do que o equipamento pode normalmente dar.

Houve alguns poucos (4 especificamente) casos que nos foram encaminhados, de locomotivas com problemas de tração. Resolvemos todos. Mas eles representam 0,0...% de modelos vendidos. Portanto pedimos cuidado com as generalizações...

3) Como a 3010 se comporta em curvas de 360 mm de raio? Resp.: BEM. A 3010 foi projetada e testada em raios de 360 mm. Se alguma locomotiva tiver problemas, provavelmente há "dentes" na curva, ou se for de trilho flexível, o raio pode estar localmente mais apertado.

4) A escala da 2.8.0 é 1:87? Resp.: SIM. A **FRATESCHI** respeitou, até onde pode, a escala HO exata. Há sim uma pequena licença poética no comprimento do tender, devido ao tamanho do motor elétrico nele instalado. Temos certeza de outro lado, que a pequena diferença existente não é significativa e nem denigre a natureza, a riqueza, a quantidade e a delicadeza de detalhes, nela existentes.

5) O motor no tender não desmerece o realismo do modelo? Resp.: NÃO: Para colocarmos o motor na frente, teríamos que diminuí-lo de tamanho, perdendo em potência, ou aumentar o tamanho da caldeira, tirando-a da escala, ou sacrificar a cabine do maquinista para colocar o motor. Motor na frente é solução superada, e hoje ninguém mais utiliza esse método.

6) A **FRATESCHI** não irá lançar vagões e carros de passageiros para a Consolidatio Resp.: A Consolidation foi uma locomotiva cargueira. Sabemos da aflição que os modelistas sentem para tê-la com uma composição típica. Infelizmente, Roma não foi feita em um dia. Fazer moldes de injeção é tarefa complicada, e se fosse fácil, haveria milhares de fabricantes de trens elétricos. Somos o único fabricante instalado na América Latina, e talvez um dos poucos do 3º Mundo. Temos que ter tempo. Não há clima econômico para grandes saltos. Portanto, se dependesse da vontade e do idealismo da **FRATESCHI**, a situação não seria essa. Mas...

Utilize os vagões 2016, 2003, 2007 e 2006 (aproveite os saldos de estoque das lojas).

7) A 3010 bate o redutor no desvio? Resp.: NÃO. A parte mais baixa do redutor está 0,4 a 0,5 mm acima da cabeça do trilho. Se isto acontece com a sua, verifique se alguma rebarba está

na linha de emenda do redutor, por baixo do tender. É normal que toda locomotiva perca parte de sua aderência nos desvios.

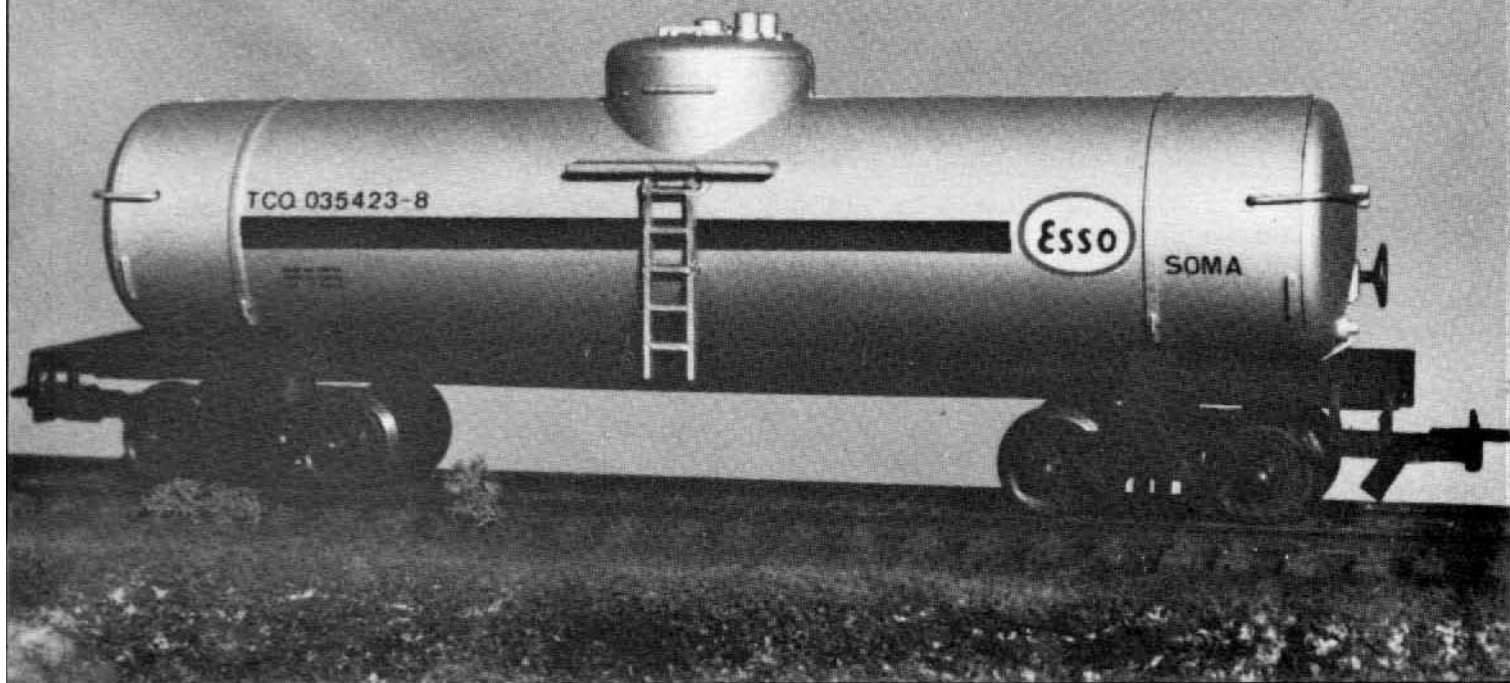
8) A 3010 tem problemas de contato? Resp.: Apesar de haveremos testado exaustivamente o modelo antes de lançá-lo, várias locomotivas, de uma primeira remessa saíram com problemas de contato, hoje resolvido. Quizemos fazer um projeto que apresentasse o máximo de produtividade na montagem. Por isso eliminamos

os fios de ligação, tendo adotado um sistema inédito, em que a própria chapinha de contato, encontrada por trás das rodas do tender, passaria a corrente elétrica para a chapa condutora, existente no mesmo. Ocorre que, em várias locomotivas, a pressão dessa chapinha era insuficiente para garantir uma boa transmissão da corrente. Recebemos uma sugestão, que chamamos de crítica construtiva, já que veio acompanhada de uma solução, e resolvemos adotá-la: passamos a soldar (com estanho) as chapinhas de contato na chapa condutora existente no tender. Apenas a remessa inicial de lançamento saiu na versão sem solda, e novamente, os poucos casos de solicitação foram prontamente atendidos pela **FRATESCHI**, muito embora esta solução possa ser adotada em casa pelo próprio modelista.

9) A braçagem da 3010 está correta? Resp.: SIM. Tanto do ponto de vista do material empregado como das peças que a compõem. Cada vez mais os fabricantes tendem a introduzir peças de nylon na braçagem de suas locomotivas. Ao contrário das chapas metálicas, o detalhamento é mais perfeito. Quanto ao funcionamento, e ao número de peças que compõem a braçagem, fomos fiéis ao protótipo. Não há braços auxiliares para o comando de válvulas, pois esse comando é interno.

10) Existem outras Consolidation iguais à 557, no Brasil? Resp.: Não totalmente iguais. Com mínimas alterações existiram na Paulista (1,60m.) e a própria nº 222 da ABPF, na E.F.Campinas-Jaguariuna. As variações mais comuns estão na disposição do sino e gerador em relação aos domos, um pouco na braçagem, ou nos reservatórios auxiliares.

Bem, estas são as perguntas mais comuns feitas nas cartas que recebe-
(continua à página 9/31)



MODIFICANDO MODELOS

VAGÃO TANQUE DA ESSO

José Agenor S. Ferreira

O tanque que escolhemos como protótipo para pintarmos é de propriedade da SOMA (Cia. Sorocabana de Material Ferroviário), fábrica localizada em Sumaré (SP). Essa companhia possui frota própria de vagões tanques, e os arrenda a empresas particulares do ramo de petróleo, não só para manter a capacidade transportável dessas empresas nos momentos de pique, mas também para suprir suas necessidades nos períodos de reparação e manutenção dos vagões.

A locação de vagões não se expandiu muito no Brasil devido às deficiências das ferrovias no País. Nos Estados Unidos as grandes empresas locadoras chegam a operar 100 mil vagões e, na Europa, até o dobro disso. Lá, as operadoras ferroviárias preocupam-se com a extensão e melhoria da malha e não com o material rodante para cargas especiais. Mais ou menos como acontece com as rodovias, pois o Estado não se responsabiliza pelos veículos que as utilizam.

A pintura desse nosso modelo foi feita com tinta spray sobre um tanque **FRATESCHI**. Existem vários métodos para se fazer um trabalho como esse, porém o que escolhemos é o que resulta mais

barato para o modelista. Dispensa o uso de aerógrafo e compressor de ar, materiais relativamente caros, e que nem todos podem adquirir. A técnica para se pintar com spray é quase a mesma do aerógrafo. A única dificuldade é que o modelista não pode controlar a pressão e volume de ar contidos na lata do spray, nem a quantidade de tinta que sai. Se a pintura for feita muito de perto, escorre. Se for feita muito de longe, apenas uma nuvem de tinta atinge o modelo, e a superfície do vagão fica áspera. É preciso praticar antes, num pedaço de plástico, para calcular a distância ideal. Eis, passo a passo, o roteiro a ser seguido:

1) Use um tanque ref. 2030 ou 2032. Por serem da cor preta, fica mais fácil para pintar, pois o modelista pode verificar com mais facilidade quando a tinta já recobriu todo o vagão. Separe com cuidado o tanque do chassi. Retire também as escadinhas de acesso ao domo e o freio manual.

2) Pinte o tanque e as escadinhas com tinta spray automotiva cor alumínio, dessas usadas para pintar rodas de automóveis (cuidado para não adquirir, por engano, a cor grafite).

3) Adquira, em papelarias ou lojas de artigos para desenho, uma cartela de DECADRY nº 10, de cor VERMELHA. Essa cartela traz várias faixas

em diferentes larguras, junto com setas, estrelinhas, etc. Adquira, nas lojas de modelismo, uma cartela de decal para uso em AUTOMODELISMO, que traga emblemas de companhias de petróleo, entre eles, naturalmente, o da ESSO. Por último, use uma folha de decal LAF ou cartela DECADRY, LETRASET, etc., que contenha letras e números miúdos.

4) Aplique a faixa vermelha mais larga da cartela de DECADRY nº 10 no vagão já pintado. A transferência é feita "a seco", esfregando-se uma caneta esferográfica no verso da folha. A faixa deve, antes, ser cortada no comprimento a ser usado. Siga a foto, como orientação.

5) Recorte o emblema da ESSO da cartela de decal e as letras da cartela LAF. Procure recortar o mais próximo possível da borda das letras/emblema.

6) Mergulhe o decal num pires com água e espere alguns segundos. Quando estiver descolando da cartolina, aplique-o cuidadosamente no vagão, ainda molhado, para que possa ser ajustado com facilidade até a posição exata. Remova, em seguida, o excesso de água com lenço de papel ou papel higiênico. Faça o mesmo com as letras. Se for usar letras tipo DECADRY ou LETRASET, estas serão aplicadas "a seco", conforme feito com a faixa vermelha, não sendo necessário usar água.

7) Após a colagem dos decais, letras, emblemas, recoloque as escadinhas e o freio manual. Em seguida, aplique no conjunto um pouco de verniz fosco acetinado, para proteger o trabalho. Torne a fixar o tanque no chassi e o trabalho estará pronto.

T = tanque

C = convencional

Q = bitola de 1,60m, peso máximo de 64,5t

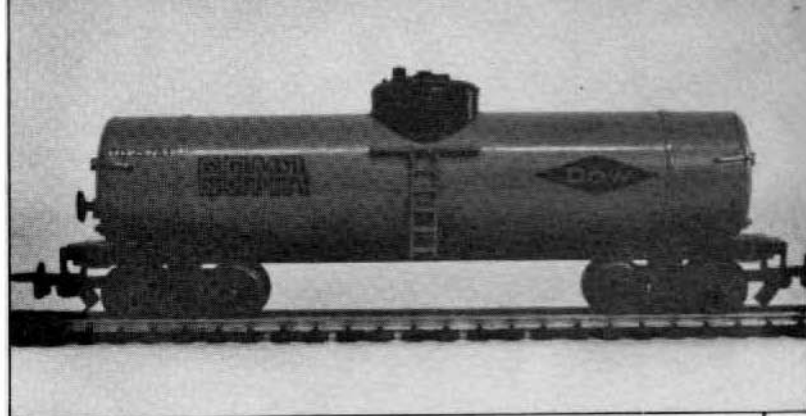
Tara: 21.600 kgf

Cap.: 45.000 l

P. Bruto: 64.000 kgf

TANQUE SOMA - DOW

A propósito do tanque apresentado anteriormente, a SOMA alugou vagões também para a DOW - QUÍMICA, para o transporte de soda cáustica. Foram somente alguns poucos, talvez quatro, mas devido à sua singular pintura, não deixa de ser uma opção interessante para você construir, e uma sugestão para os amigos da LAF - Decais.



A palavra "SOMA" pode ser feita com letras aplicáveis, tipo dry-transfer, Letraset, Decadry, e o logotipo da DOW pode ser recortado de uma folha lisa de decais vermelha, utilizada em aeromodelismo, com as letras DOW aplicadas sobre o losango vermelho.

Damos algumas dimensões dos logotipos utilizados:

Altura da palavra SOMA	= 8,0mm
Compr. da palavra SOMA	= 23,5mm
Diagonal maior do losango	= 25,0mm
Diagonal menor do losango	= 8,5mm

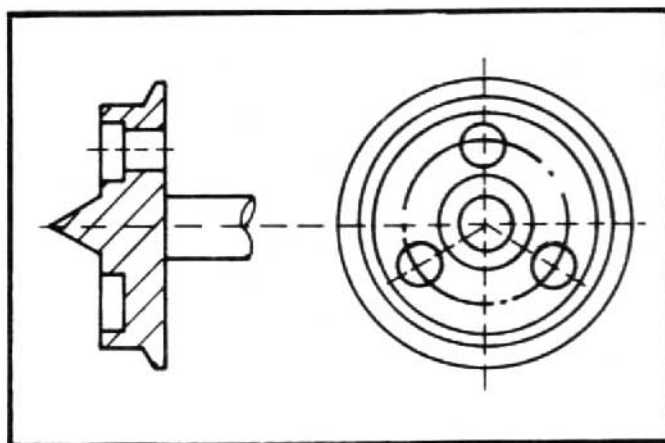
TANQUE ANDERSON CLAYTON

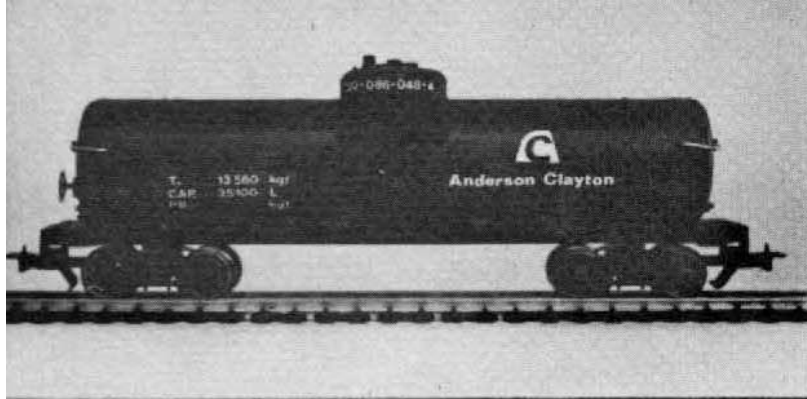
A Anderson Clayton, nos idos da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, possuía tanques que ficavam sediados em Araraquara (SP), cuja pintura tinha um domínio das cores verde e amarelo. Estes tanques, dos quais não temos fotos, foram reformados e recentemente pudemos fotografá-los, novamente em Araraquara, agora com outra pintura: totalmente pretos com letras brancas.

Ressaltamos alguns pontos interessantes:

1) Truques Arch-Bar com rodas perfuradas.

Fizemos 3 furos de diâmetro 1,6mm, em cada uma das 8 rodas do tanque.





2) O tanque escolhido, com truques Arch-Bar, possui estrutura rebitada, o que no caso fica complicado, pois o tanque da **FRATESCHI** já é de estrutura soldada.

Mesmo assim decidimos escolher esse tanque por ser mais antigo, além

do que, o truque ARCH-BAR com rodas perfuradas dá um charme especial e diferente ao modelo.

3) Todas as letras e números são encontráveis tanto nos decais LAF, como em Letraset branco.

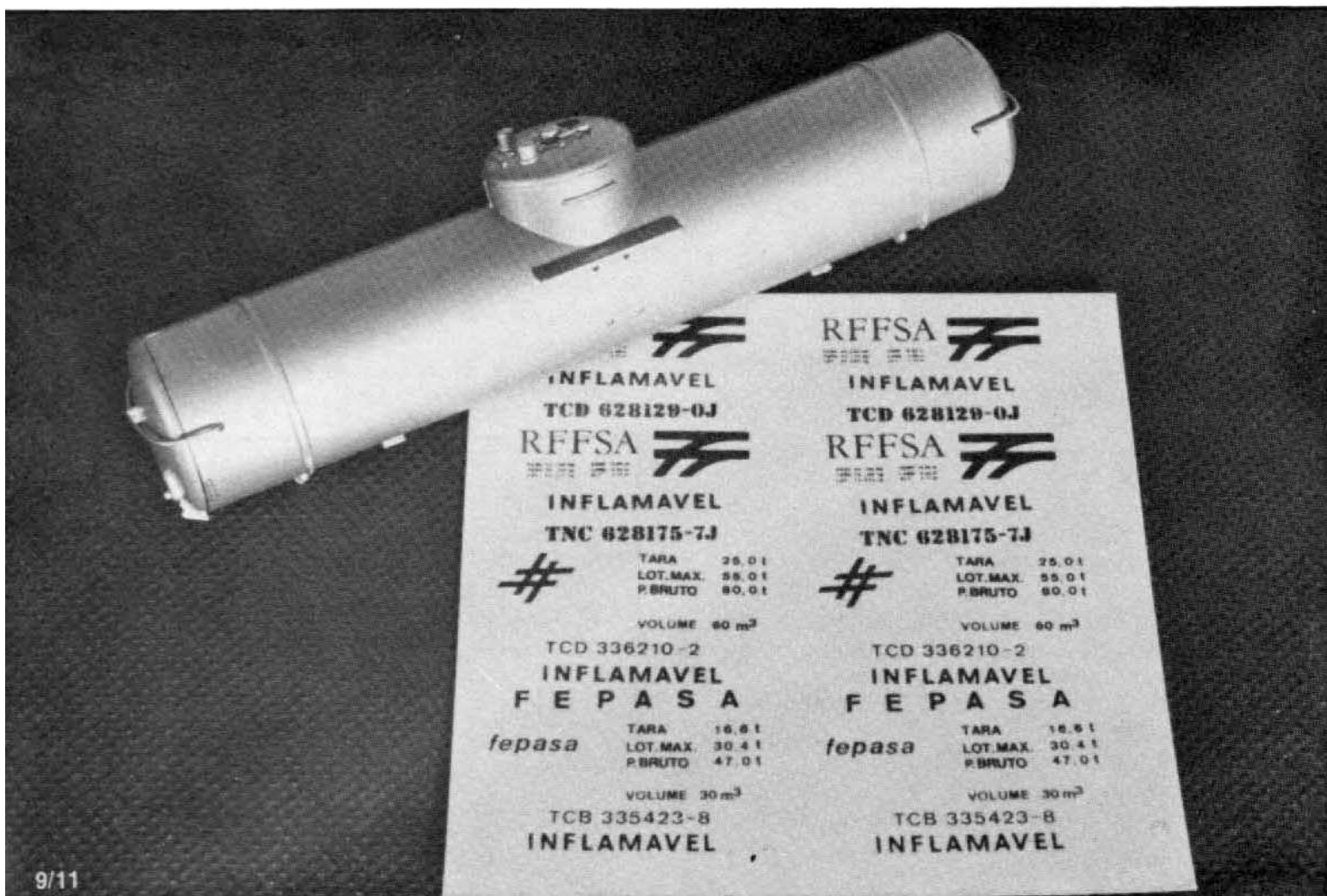
4) O logotipo da Anderson Clayton foi feito especialmente desenhado. Pode ser feito de duas maneiras: sobre uma folha de decais totalmente branca, lisa, utilizada em aeromodelos, ou numa folha laminada de vinil adesivo, destas utilizadas para fabricação de etiquetas adesivas. Esta última opção é encontrável em lojas de artigos para desenho, pintura, etc...

Fotos: Paulo Sérgio M. Silva

José Agenor S. Ferreira

PASSO A PASSO

A APLICAÇÃO DO DECAL



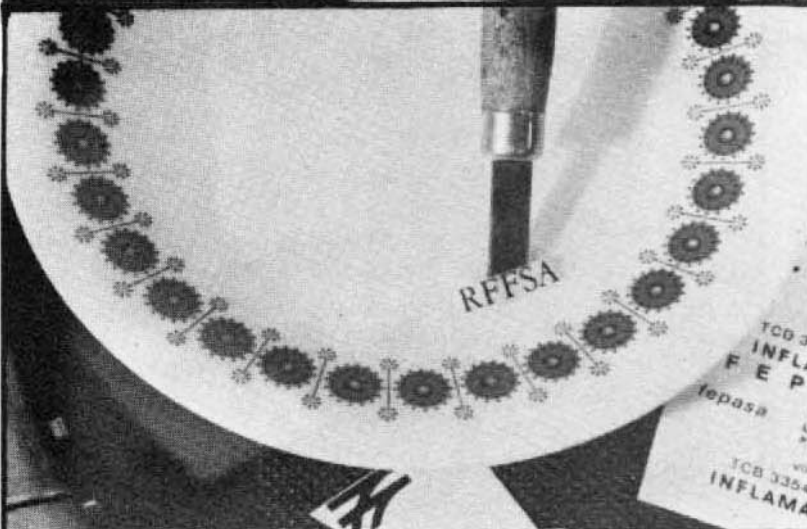
O decal é um filme bastante fino e transparente, sobre o qual são impressos números, letras, desenhos, etc. Esse filme vem colado sobre uma folha de papel encorpado. Em contato com a água, descola do papel, mas retém uma quantidade de cola suficiente para fixá-lo numa nova superfície, no nosso caso uma peça de modelismo ferroviário.

Se a superfície do modelo - locomotiva ou vagão - for áspera ou fosca, o decal não irá aderir bem. Nesse caso é necessário, antes, aplicar no modelo uma camada de verniz brilhante incolor, com pincel ou spray. Deve-se esperar a completa secagem do verniz, geralmente de 24 a 72 horas. Se a superfície for brilhante (como a desse vagão tanque, pintado com tinta automotiva prateada) não há necessidade de verniz. É recomendável, ainda, que o modelista tenha em mãos fotos do protótipo que esteja reproduzindo, para que possa observar os locais corretos de colocação dos decais.

Com uma tesoura, recorte da cartela as palavras, números e logotipos a serem utilizados, procurando sempre cortar o mais próximo possível da borda das inscrições, tomando no entanto o cuidado de não danificá-las.

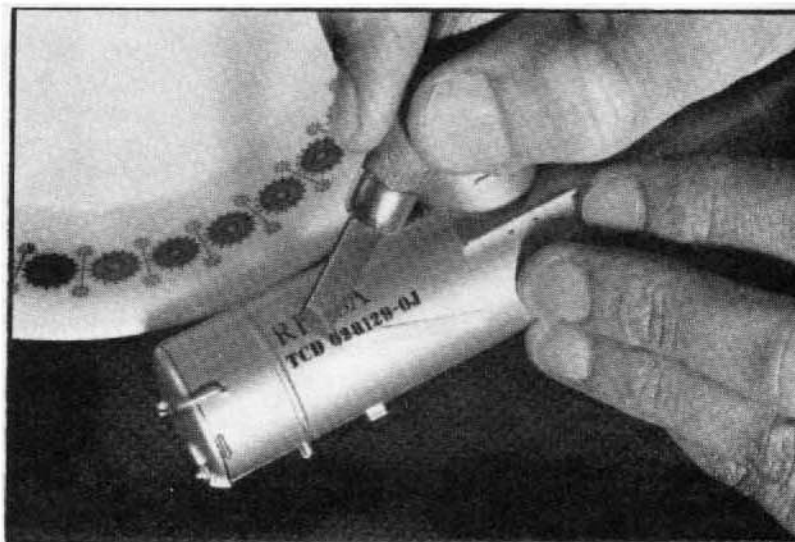
Mergulhe o decal num pires com água e espere alguns segundos. Em seguida, retire-o da água e aplique-o cuidadosamente no modelo, ainda molhado, para que possa ser ajustado com facilidade até a posição exata. Com o auxílio de uma faquinha tipo hobby, posicione o filme, afastando ao mesmo tempo o papel que servia de base a ele.

A seguir, retire o excesso de água com lenço de papel. Caso se formem bolhas de ar, estas devem ser furadas com alfinete e receber a aplicação de uma gota d'água com pincel. Espere alguns segundos e torne a pressionar levemente o decal com o lenço de papel. Essa pressão deve ser feita com muito cuidado, para não danificar o trabalho.



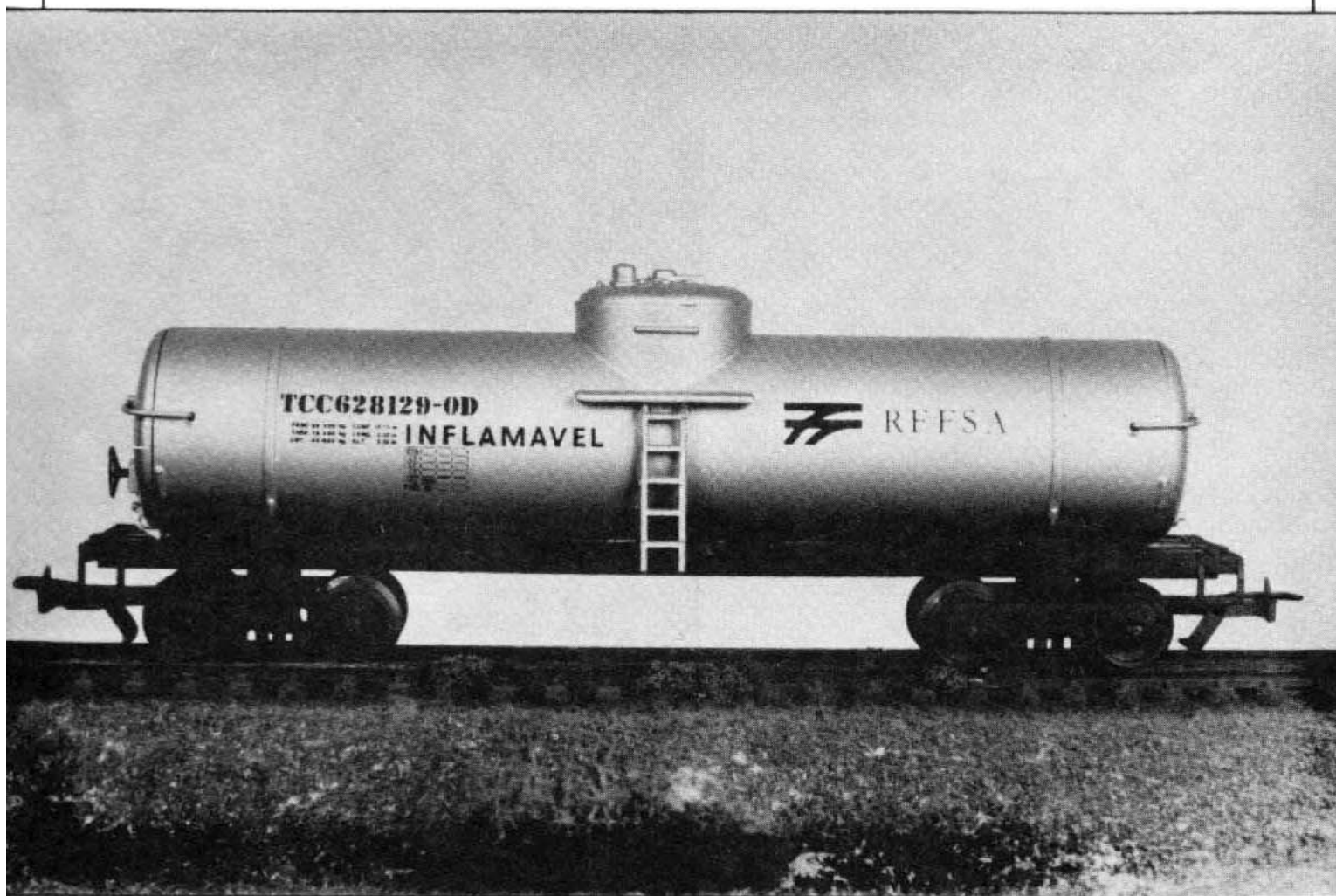
Prossiga com a colagem de todos os filmes. Em lugares irregulares pode-se usar o "Decalset Soft", um líquido que umidece e dá conformidade ao decal. Ao terminar, aplique no conjunto uma camada de verniz fosco acetinado, em spray, para proteção final.

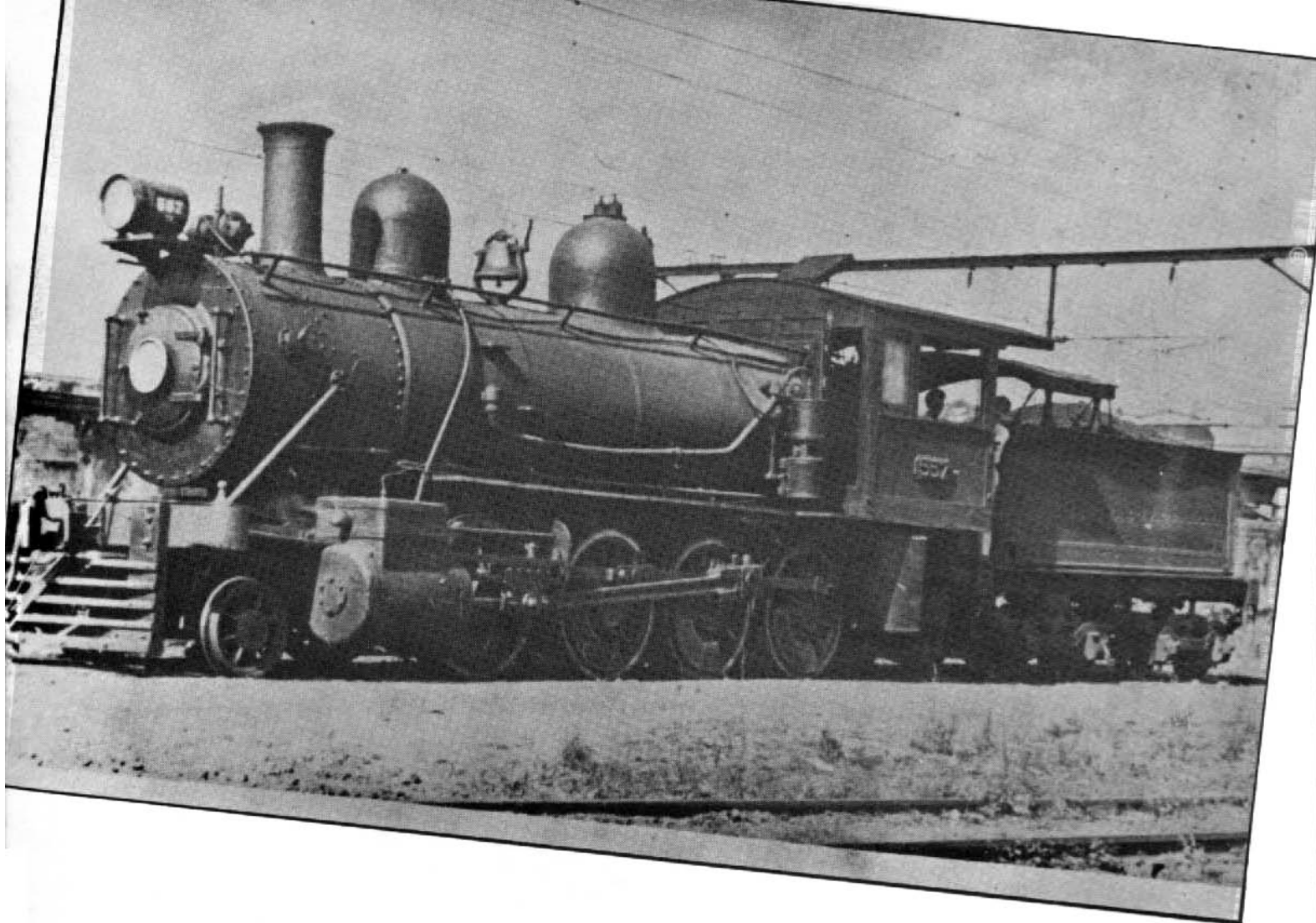
A RFFSA costuma variar os locais das inscrições de seus vagões, de região para região. A foto mostra a reprodução de um tanque da Regional de Salvador(BA), com o logotipo localizado do lado direito.



Temos, aqui no Brasil, três ferreomodelistas que, preocupados com as possibilidades de opção que surgem quando se aplica os decais, decidiram dedicar-se ao problema e fundaram a Decais LAF.

Para entrar em contato e pedir informações, escreva para:
Decais LAF
R.Madalena Madureira 252
02551-SÃO PAULO-SP





COMO NASCE UMA LOCOMOTIVA

Recebemos centenas de cartas de ferreomodelistas que nos enviam listas e listas de propostas de lançamentos de novos produtos, ansiosos que fiquem para que os mesmos sejam lançados o mais rápido possível. Ficamos satisfeitos, pois essa atitude bem demonstra a confiança que todos depositam na **FRATESCHI**, e a segurança que ela consegue lhes transferir, através de seu trabalho persistentemente sério e dedicado. De outro lado, é também através da manifestação dos modelistas que vamos detectando as preferências do mercado.

Mas, lançar um produto, é tarefa bem mais complicada do que se possa imaginar, e aproveitando a ocasião, em que ainda estamos vivendo os primeiros momentos do nascimento da **557**, vamos, para exemplificar, contar a história da nossa Consolidation.

Os primeiros rabiscos começaram a ser feitos em 1983, quando ainda desenvolvíamos o atual motor da **FRATES-**

CHI. Vários sistemas mecânicos foram propostos, analisados, e o escolhido, adotado na **3010**, propunha o motor no tender com tração e contato nas oito rodas, muito embora não soubéssemos ainda qual o protótipo a ser escolhido.

Naquela época estávamos desenvolvendo a 3004, e já pensávamos na 3005. Tínhamos determinação para fazer uma locomotiva a vapor, porém sem data marcada. Na sequência lançamos o trem metropolitano, vários vagões, a FA-1, kits, etc... Até que em 1987, ainda com a FA-1 em construção, decidimos eleger um protótipo de vapor. Entre as várias candidatas havia a 353 da Central, a 215 da ABPF, e a eleita havia sido a 604 da Paulista. Mas havia problemas de diversas naturezas, e quando inaugurávamos uma ampliação da fábrica, em 29/06/88, resolvemos abrir o projeto ao Fábio Dardes e ao Paulo Maurício Furtado, com o objetivo de merecer suas apreciações, o que resultou em algo do tipo: "ainda não é **aquela** locomotiva."

Queríamos uma locomotiva não muito grande, não muito antiga, com rodagem 2-8-0 ou 4-6-0, fabricada nos EUA, bitola larga, etc...

Dois meses depois, exatamente em setembro de 1988, encontramos o modelo perfeito: a **557**, que possuía exatamente todas essas características.

Mãos à obra, reuniões, decisões, filosofias, ferramentaria, tempos, datas e investimentos: decidimos começar! Em janeiro de 1989, o projeto começava a tomar forma e alguns meses depois o ferramental começava a ser construído. São oito moldes caríssimos, alguns dos quais, os mais sofisticados que já fizemos. Vários estampos, dispositivos, etc...

Puzemos na **557**, o melhor de nosso trabalho e a dedicação do pessoal da ferramentaria foi um fato inegável do espírito de participação que os funcionários podem ter nos problemas de uma empresa.

Muitas pessoas nos perguntam qual o retorno deste investimento, por tanto tempo, numa crise nacional sem precedentes, etc... Ocorre que a **FRATESCHI** já se solidificou no mercado, com um nome confiável, e aos poucos começa a sair dos limites nacionais, exportando para vários países. Se tivéssemos que começar do início, definitivamente não teríamos chances, principalmente em face do volume e do custo do

capital investido: três anos de projeto, ferramentaria, com máquinas as mais caras que possuímos. "Sem retorno".

Outro problema é que cada produto lançado, deve necessariamente superar o precedente. Se vocês verificarem a delicadeza dos detalhes da Consolidation, vão concordar conosco. A cabine do maquinista é perfeita, as rodas são extremamente fiéis ao protótipo, o limpa trilhos, a roda de guia, etc... Para melhorar o desempenho, relançamos o motor helicoidal, o qual temos certeza, tem potência de sobra para uma locomotiva deste tipo. Aliás o motor helicoidal vem para por fim às discussões sobre motores de cinco polos, enquanto sugerimos que os problemas, na maioria das vezes, não são tão simples quanto parecem, e envolvem aspectos técnicos, de componentes, de materiais, de projeto, cuja solução nem sempre é viável a curto prazo.

Após o término de cada etapa, o ferramental é testado, acertado e ajustado para entrar em produção, e fica aguardando que todo o conjunto se complete.

Em maio deste ano, quase tudo estava pronto, e três protótipos foram construídos para teste.

Novo processo de afinação e acertos, antes de entrar em produção, enquanto novos protótipos continuam sendo testados, até o tempo em que é hora de entregar todo o ferramental para a produção, treinar o pessoal da montagem, comprar componentes, para que tudo aconteça a um só tempo: a hora do lançamento.

É feito então um lote piloto, para efeito de treinamento e adaptação de pessoal, dispositivos e ferramentas. Novos testes, novos acertos.

Somente então é dada a bandeira verde para o lançamento. Ou seja, o tempo de gestação da **557** foi de três anos, sem contarmos os planos e estudos iniciais, além da recusa de outros protótipos, previamente abandonados.

Agora, cabe a você desfrutar da alegria que a **FRATESCHI** lhe preparou durante todo esse tempo. Se você ficar contente, teremos atingido nosso objetivo.

BOM DIVERTIMENTO!



LOCOMOTIVAS DASH 8 PARA A CVRD UM COMPUTADOR SOBRE TRILHOS (GE BRASIL)

O Setor de Equipamentos Pesados da GE-BRASIL marcou, mais um importante episódio na história ferroviária nacional, concretizando a fabricação no Brasil, das locomotivas diesel-elétricas de última geração tecnológica. Preocupada em aperfeiçoar constantemente os seus produtos, a GE agora coloca à disposição das ferro-

vias brasileiras, com o seu tradicional pioneirismo, as locomotivas Dash-8, que incorporam a mais avançada tecnologia do mundo, com sistema de comando computadorizado.

A Dash-8 é um projeto desenvolvido pela General Electric Company, resultado de uma íntima integração entre usuário e fabricante. Com mais de 1400 unidades em operação nas ferrovias norte-americanas, canadenses e australianas, este projeto tem apresentado os mais altos índices de produtividade já atingidos na história da tração ferroviária.

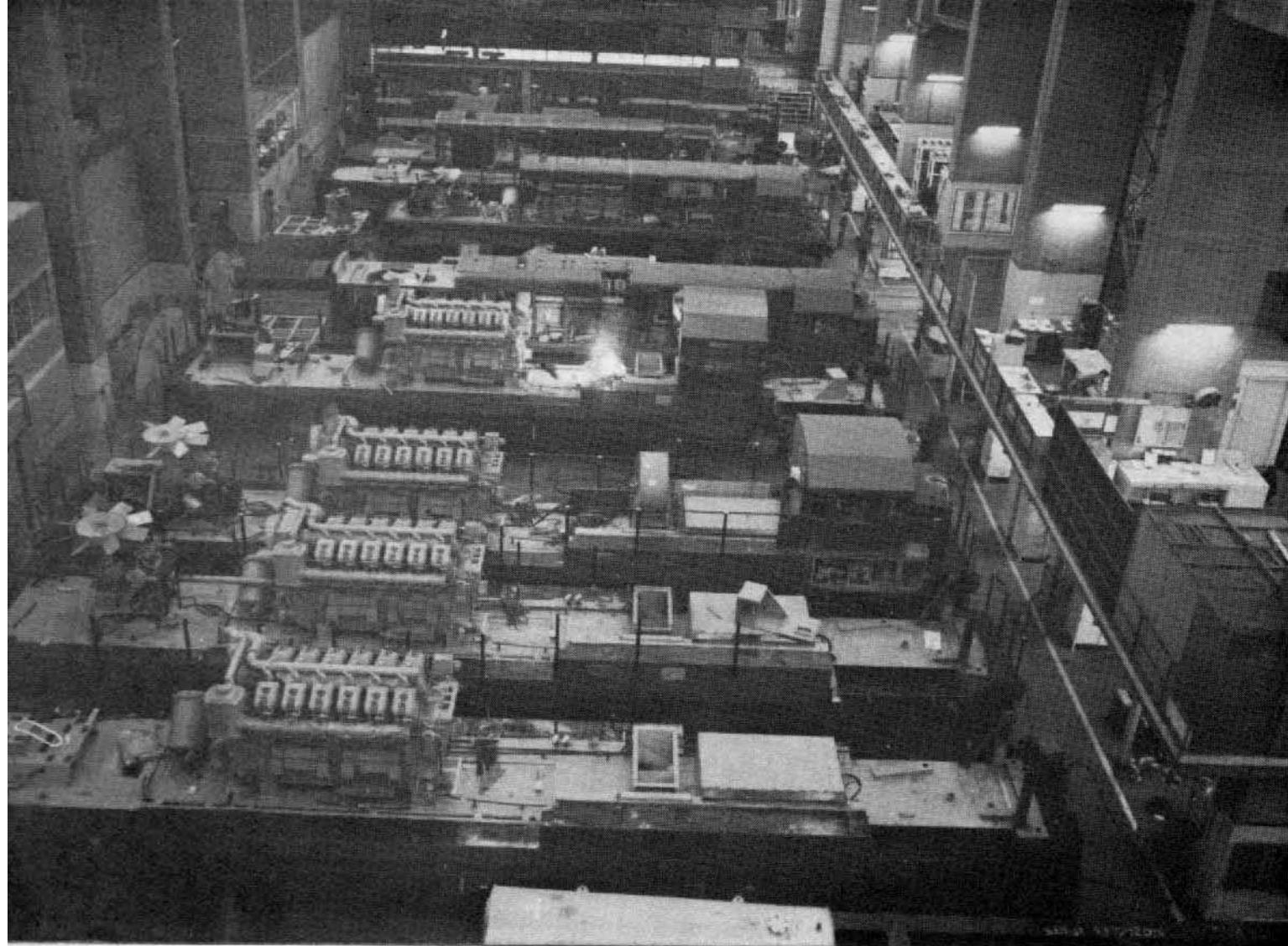
MICROCOMPUTADORES

A Dash-8 inaugura o uso de microcomputadores como elo de ligação entre equipamento e operador.

Os computadores operam em três áreas:

1) DIAGNÓSTICOS DE FALHAS

O sistema detecta qualquer tipo de falha que venha a ocorrer durante a



operação, informa o operador através de um circuito de vídeo no momento exato da ocorrência da falha e o supre de dados auxiliares para que a causa seja imediatamente determinada.

2) OTIMIZAÇÃO DE DESEMPENHO DA LOCOMOTIVA

Controlando desde a patinação das rodas, que pode ocorrer em diferentes situações da linha, até os motores de acionamento do compressor e outros auxiliares, o computador administra o balanço energético da locomotiva, mantendo os níveis ideais de potência para tração e reduzindo o consumo.

3) CHECK UP CONSTANTE

O sistema - mesmo quando tudo está correndo normalmente - informa constantemente o maquinista quanto à temperatura, rotação, consumo de combustível e tudo o mais que se refira à performance da locomotiva, mantendo tais informações na memória para uso

durante as manutenções.

O ingresso oficial da GE-Brasil na produção de locomotivas de última geração deu-se com a entrega de 4 locomotivas Dash-8, fabricadas em Campinas, para a CVRD, que as colocará em operação no transporte de minério pela Estrada de Ferro Vitória-Minas. Estas 4 unidades fazem parte de uma encomenda de seis locomotivas Dash-8, de 160 toneladas cada, 4000 HP de potência bruta, bitola de 1 metro, com 8 motores de tração montados em 4 truques de 2 eixos e 20 toneladas métricas por eixo.

O sucesso deste novo equipamento em solo brasileiro pode ser comprovado pelas quatro Dash-8 em operação na Estrada de Ferro Carajás, desde novembro/89, fabricadas pela GE americana sob encomenda da CVRD, e que vêm apresentando uma disponibilidade mensal acima de 95%.



PÁTIO DE PERUS - 1.972

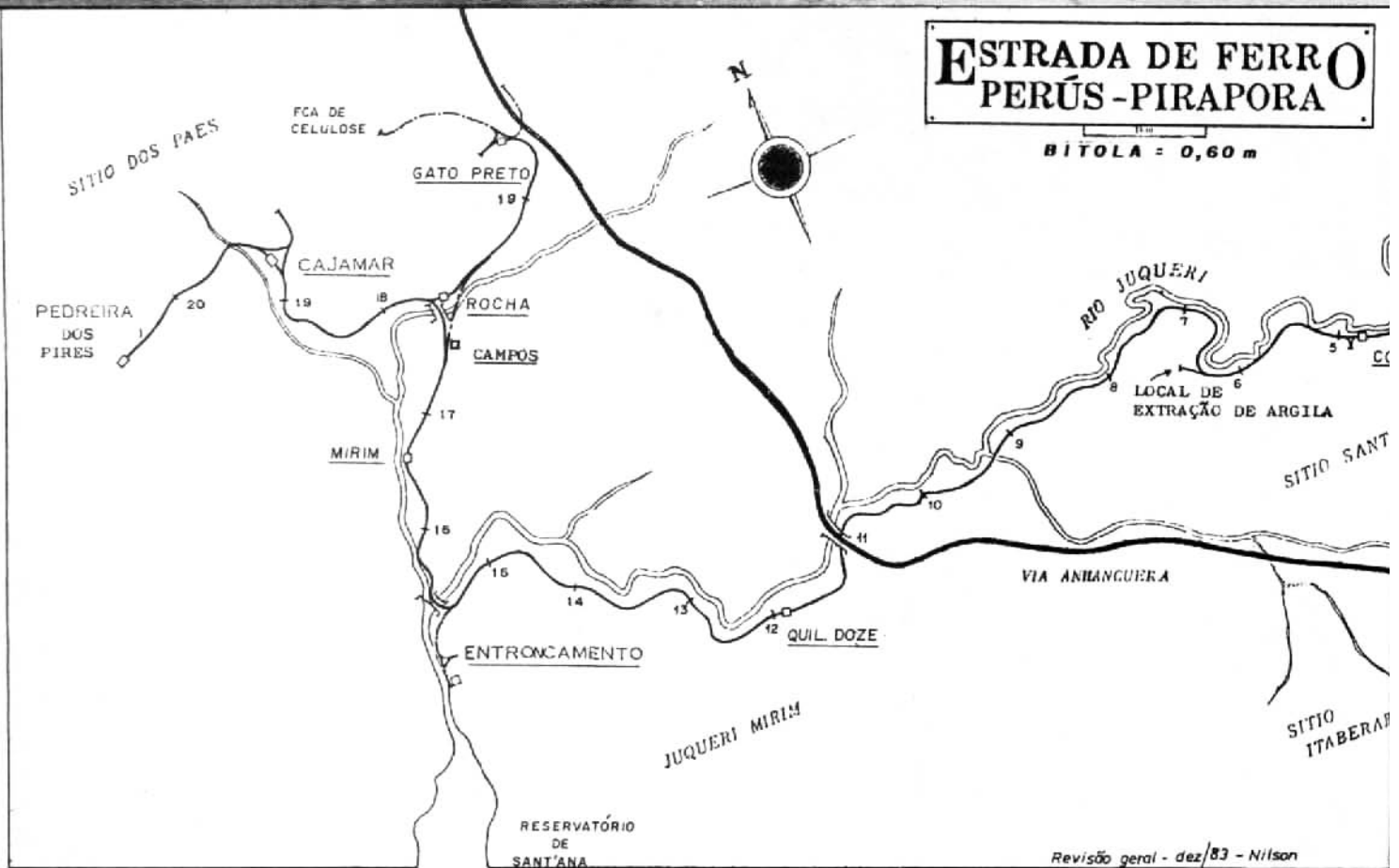
ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA

**ÚLTIMO
SANTUÁRIO
EM
BITOLA
DE 0,60m**

Nilson Rodrigues

Este breve artigo trata de uma estrada de ferro que, embora reconhecida internacionalmente como a maior coleção de material de bitola de 0,60m. jamais reunido, e embora situada próxima a um grande centro como São Paulo, é na verdade, muito pouco conhecida pela maioria dos fãs da ferrovia no Brasil.

Ativa até 1983, quando cessaram as operações da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus (CBCPP), a ferrovia encontra-se hoje, em completo



abandono, com todo o material ao tempo, perdendo-se inexoravelmente, sem que algo de objetivo esteja sendo feito no sentido de preservá-lo.

Como o assunto da preservação da EFPP já foi bastante discutido, trataremos de mostrar aqui um histórico, bem como sua localização, e uma lista-

gem do material rodante, para dar uma idéia aos que desejarem conhecer antes que seja tarde.

HISTÓRICO

A ferrovia iniciou suas operações em 1914, com o objetivo básico de

← AO LADO

Gato Preto à época da fundação da ferrovia (1914). Os fornos estão à direita, servidos por uma ferrovia que trazia o minério da pedreira de "Bocaina", passando por um interessante viaduto. A via Anhanguera passa hoje pela parte esquerda da foto. (Foto ABPF/Nilson Rodrigues)

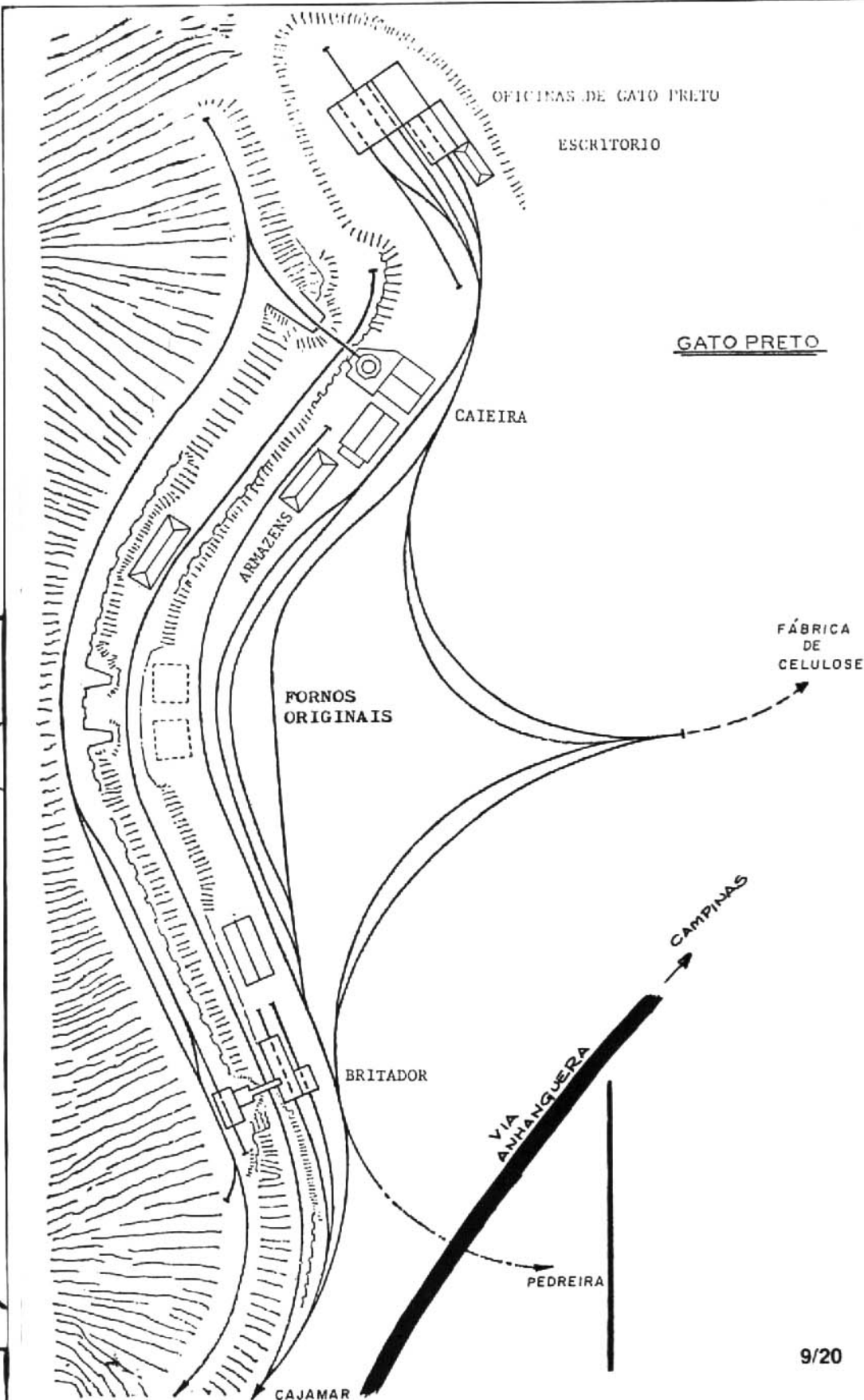


RODOVIA DOS BANDEIRANTES

EDOR

6.

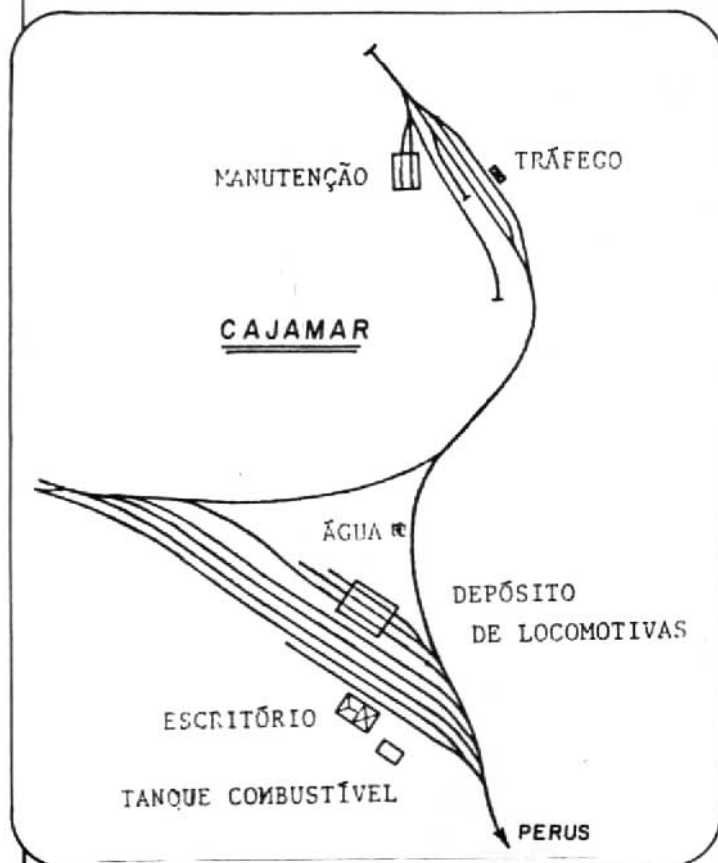
ADAPTAÇÃO E REVISÃO DO MAPA DA REVISTA "STEAM LOCOMOTIVES N.º 7" JAPÃO - 1972



AO LADO - Estação do Entroncamento (1982). Daqui deveria sair o ramal para Pirapora. Originalmente a estação era prevista com um triângulo de reversão. À época da foto, a estação já estava desativada e os trilhos já haviam sido removidos. (Foto: Nilson Rodrigues)

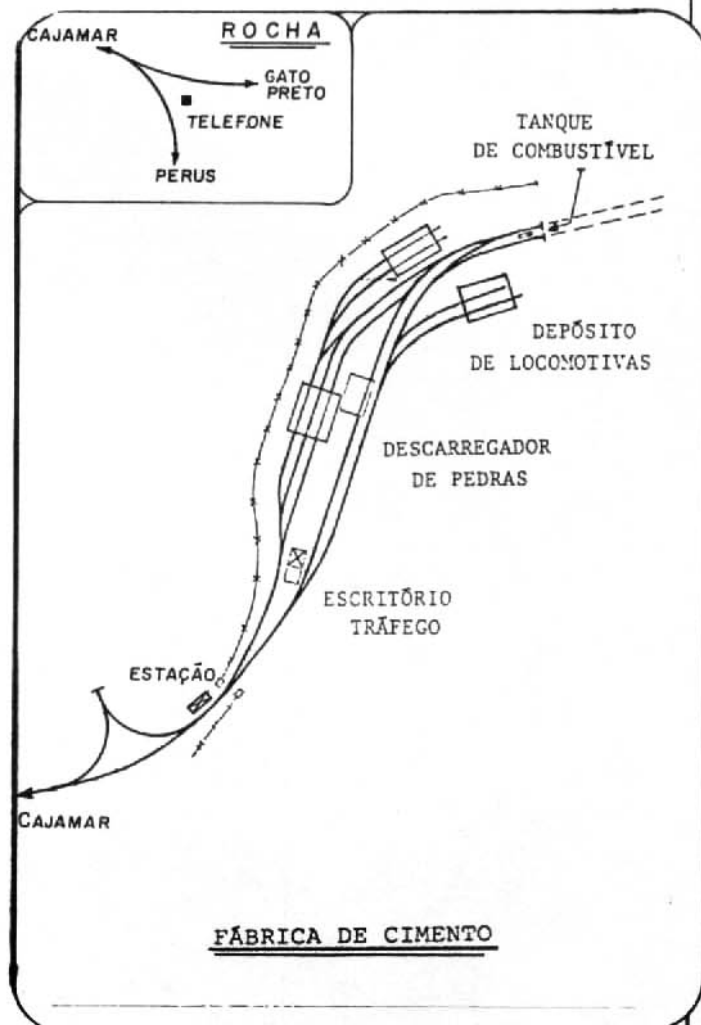


ABAIXO - Mapas de Cajamar e da fábrica de cimento.



transportar cal produzido no Bairro do Gato Preto, município de Cajamar, para os trilhos da então SPR, mais tarde Santos - Jundiaí, no Bairro de Perus, extremo norte-noroeste do município de São Paulo.

A concessão para a construção da ferrovia foi obtida em 1910, por Silvio de Campos, Mario W. Tibiriçá e Clemente Neidhardt, e fazia parte do projeto a ligação da ferrovia até a cidade-santuário de Pirapora do Bom Jesus.

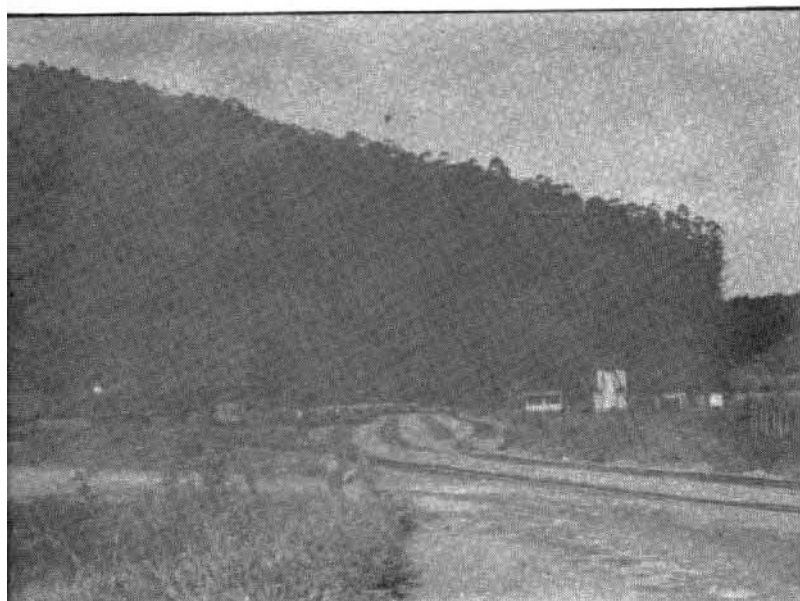


Aparentemente, o projeto de transporte deromeiros até Pirapora foi a forma de conseguir a concessão para a construção, pois uma ferrovia de 20 km. somente para um fim tão es-



ACIMA - Locomotiva nº 3 - "Dr. Jambeiro" - Baldwin 2-4-0, no pátio de Gato Preto, em 1914. Observe-se o carro de passageiros aberto, e o viaduto de ligação da pedreira com os fornos. O viaduto foi removido na época da construção da via Anhanguera. (Foto: ABPF/Nilson Rodrigues)

ABAIXO - Pátio de Cajamar (1970), visto da subida para a Pedreira dos Pires, em direção à saída para Perus. À esquerda, o depósito de locomotivas. (Foto: Guido Mota)



pecífico, ou seja, transporte de cal, não iria convencer as autoridades da época.

Desta forma, embora o nome da ferrovia tenha ficado como Estrada de Ferro Perus Pirapora, o fato é que a ligação até o Santuário de Pirapora nunca saiu do papel.

Em 1925, fundou-se a Brazilian Portland Cement Co., empresa canadense, e primeira firma produtora de cimento no Brasil, que estabeleceu-se no Bairro de Perus.

Em função dos estudos efetuados,



Composição típica do início da ferrovia, com a locomotiva nº 2, PARNAHYBA, cruzando o rio Juqueri, em direção a Gato Preto. A ponte foi removida nos anos 50. (Foto: ABPF/Nilson Rodrigues)

a extração de minério ficou definida em Cajamar, antigamente chamado de Água Fria. A partir daí, a ferrovia passou a servir também como meio de transporte do calcário extraído em Cajamar, sendo feito o acréscimo do ramal para Cajamar, partindo da estação de Campos, no km. 17,5.

Em 1951, todo o conjunto ferrovia-fábrica-pedreiras foi comprado pelo grupo de J. J. Abdalla, que o operou até 1974, quando, devido a problemas com as entidades financeiras, o governo alienou o acervo aos bens da união. Em 1981, o grupo readquiriu o complexo todo. Devido à falta de modernização da fábrica, já deficitária, a poluição causada acabou por forçar o fechamento da mesma, o que ocorreu em 1983. A ferrovia perdeu então sua função básica, pois o transporte de passageiros havia sido paralizado em 1972.

LOCALIZAÇÃO

Para maior compreensão, estamos anexando um mapa da ferrovia, com detalhes dos pátios de Perus, Cajamar e Gato Preto, com as referências para as rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Note-se que a rodovia dos Bandeirantes passa bem próxima à fábrica de cimento, e a Anhanguera próxima ao bairro de Gato Preto. Nos últimos anos de operação, devido à desativação gradual das minas de cal, o pátio de Gato Preto perdeu quase que totalmente sua

função, utilizando-se apenas as instalações da oficina. Note-se que o traçado original era Perus-Gato Preto, passando pela estação de Entroncamento, de onde, segundo o projeto, partiria o ramal de Pirapora, passando pela cidade de Sant'Ana do Parnaíba. É interessante observar também que o local chamado de Entroncamento, era composto de um triângulo, convergindo para o mesmo o ramal de Gato Preto e o ramal vindo de Perus, havendo ainda uma ligação direta de Perus a Gato Preto. Posteriormente o ramal Gato Preto-Entroncamento foi erradicado, e a ponte metálica sobre o rio Juqueri foi removida. Também foi erradicada a ligação Perus-Gato Preto, no local chamado de Campos, pois o pátio de Gato Preto passou a ser utilizado como auxiliar de Cajamar.

LOCAIS PARA OBSERVAÇÃO

É possível observar, da rodovia dos Bandeirantes, o que restou da fábrica de cimento e boa parte da via entre os kms. 1,0 e 2,5. Da Anhanguera, pode-se observar o pátio de Gato Preto, as pedreiras desativadas de cal e a passagem da EFPP sob a rodovia, no Km. 11,5. O pátio de Cajamar pode ser visto da estrada que liga a cidade à via Anhanguera. Naturalmente, o acesso interno às instalações é mais difícil, devido à presença de guardas.

SERVIÇO DE PASSAGEIROS

O serviço de passageiros operou até 1972. As composições, na verdade, eram sempre mistas, pelo menos do que se pode deduzir das fotos, mesmo as mais antigas. Os carros de passageiros originais eram abertos, como se pode ver nas fotos. Originalmente a composição de passageiros fazia o trecho Perus-Gato Preto, com parada na estação de Entroncamento e vice-versa. Nos Guias "Levy", da época, constam os trens M1 e M2 ("M" de Misto), indo somente até Entroncamento e dali voltando, pois o restante do trecho não era considerado oficialmente, devido à concessão obtida. Com a inclusão do

ramal de Cajamar e a posterior desativação da ligação em Campos, o trem passou a fazer o seguinte trajeto: Perus, Entroncamento, Cajamar e Gato Preto, ida e volta.

Durante as últimas décadas de funcionamento, a composição básica do chamado "EME" ("M") era:

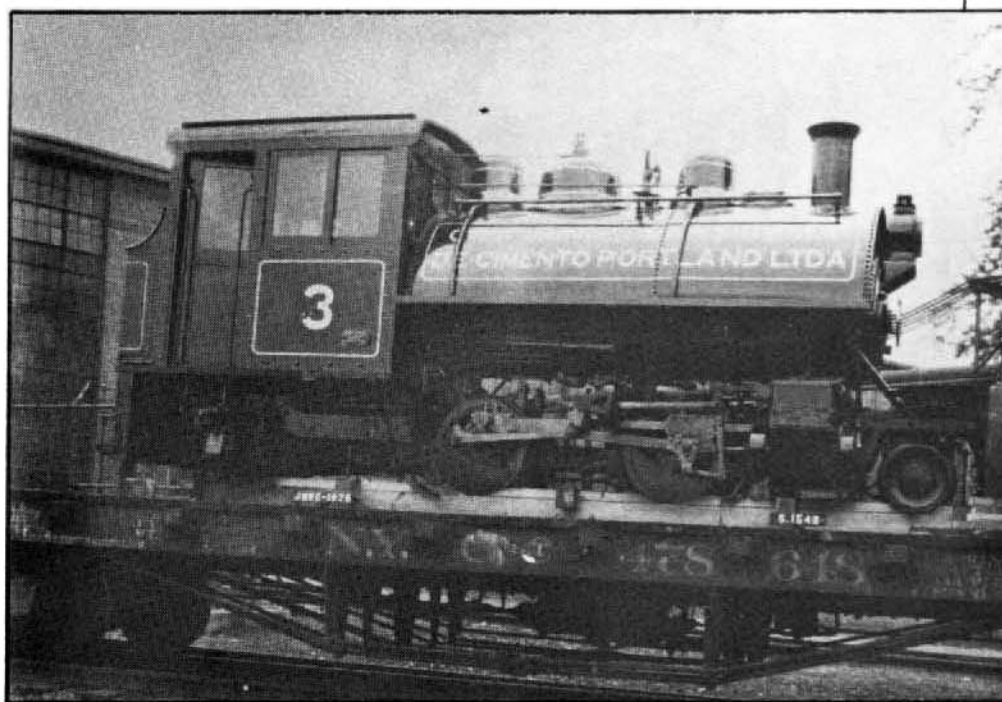
a) Locomotiva nº1(2º) "Silvio de Campos" (0.6.2ST)

b) Dois carros de passageiros.

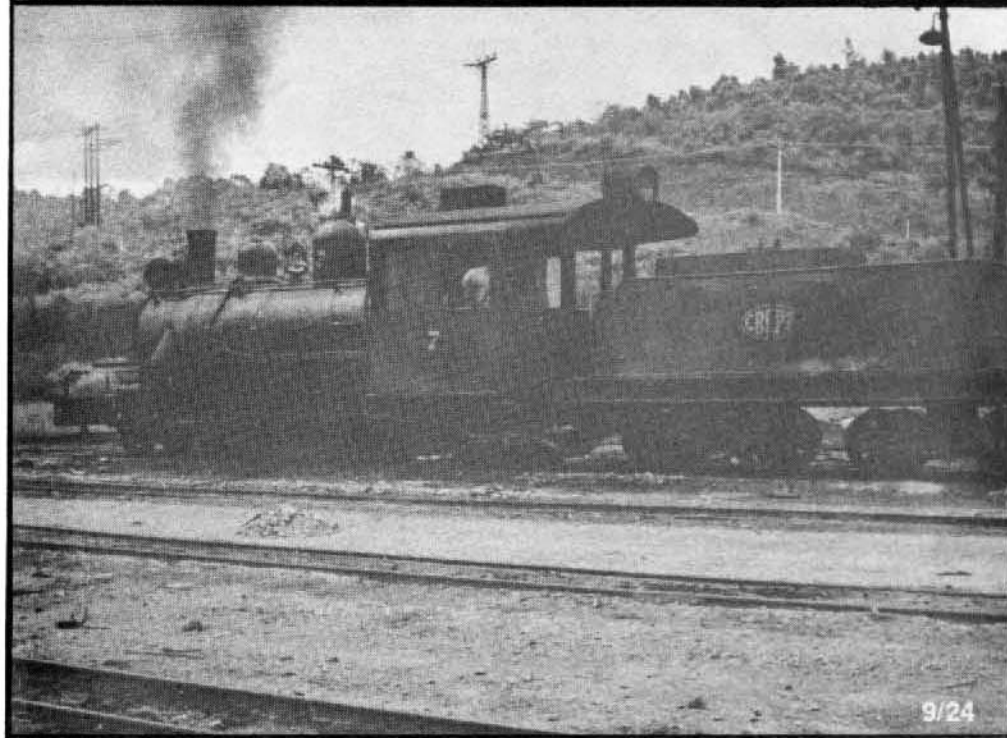
c) Um vagão prancha, opcional.

Com o fim do serviço de passageiros, o vagão cauda atrelado à composição de minério passou a ser empregado como transporte de pessoal, basicamente funcionários da empresa.

Locomotiva nº 3 (ALCO 2-4-2 ST) em Schenectady, NY, 1926, embarcando para o Brasil. Note as inscrições na sela. (Foto: ALCO - Technical & Historical Society)



Locomotiva nº 7 (PORTER 2-6-2) idêntica à nº 6, adquirida em 1945, e fotografada aqui, em Cajamar, 1972. Segundo consta, foram as últimas de bitola 0,60m., para o Brasil. (Foto: Fábio Dardes)



MATERIAL RODANTE

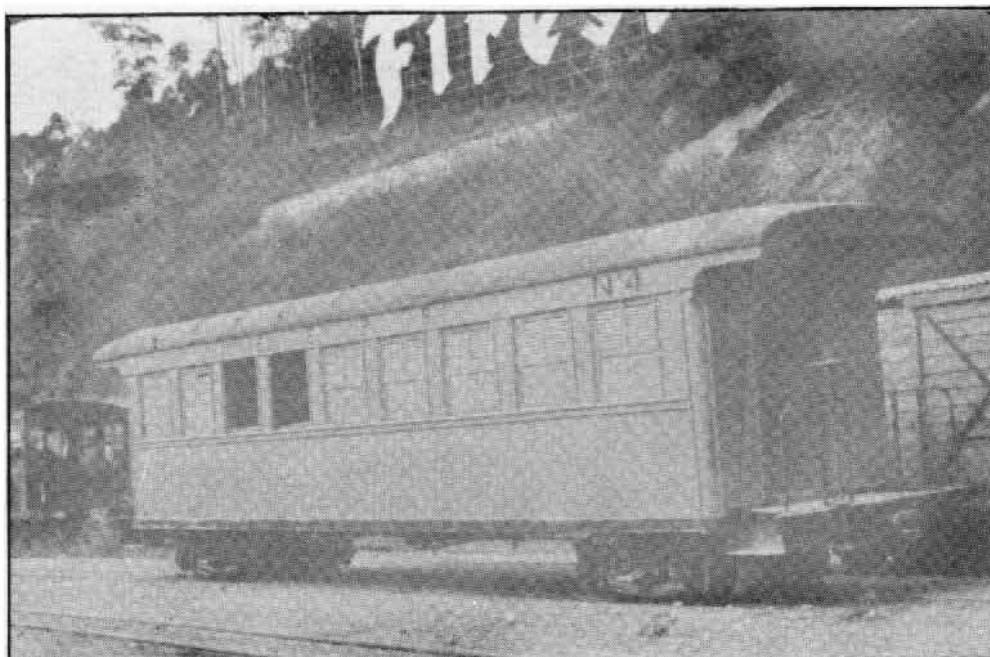
Embora sendo uma ferrovia de pequeno porte, com um traçado de 21 km. na linha tronco, a Perus Pirapora é, sem dúvida, a coleção de material rodante em bitola de 0,60 m., mais variado de que se tem notícia. Isto porque a ferrovia comprou muito material de segunda mão, oriundo de estradas de ferro que, ao longo do tempo, foram sendo desativadas. Entre as aquisições mais significativas constam: compra de material da Cantareira, em 1925; compra de material do ramal de Dumont, em Ribeirão Preto, em 1943; compra de material do ramal de 0,60 m. da Paulista (Porto Ferreira), em 1957, e compra de material da Usina Monte Alegre, de Piracicaba, em 1961. Deste material, grande parte era oriunda da Cantareira.

O material rodante original da EFPP era formado por:

- 2 locomotivas 4-6-0 (Nº1 e 2)
- 2 locomotivas 2-4-0 (Nº3 e 4)
- 10 vagões fechados de 4 eixos
- 10 vagões fechados de 2 eixos
- 10 vagões prancha de 4 eixos

À época da fundação da Brazilian Portland Cement Co., cujo logotipo nas locomotivas era C.B.C.P., esta adquiriu seu próprio material rodante e passou a utilizar a via da EFPP. Por isso nota-se certa mescla na numeração de equipamentos, principalmente locomotivas.

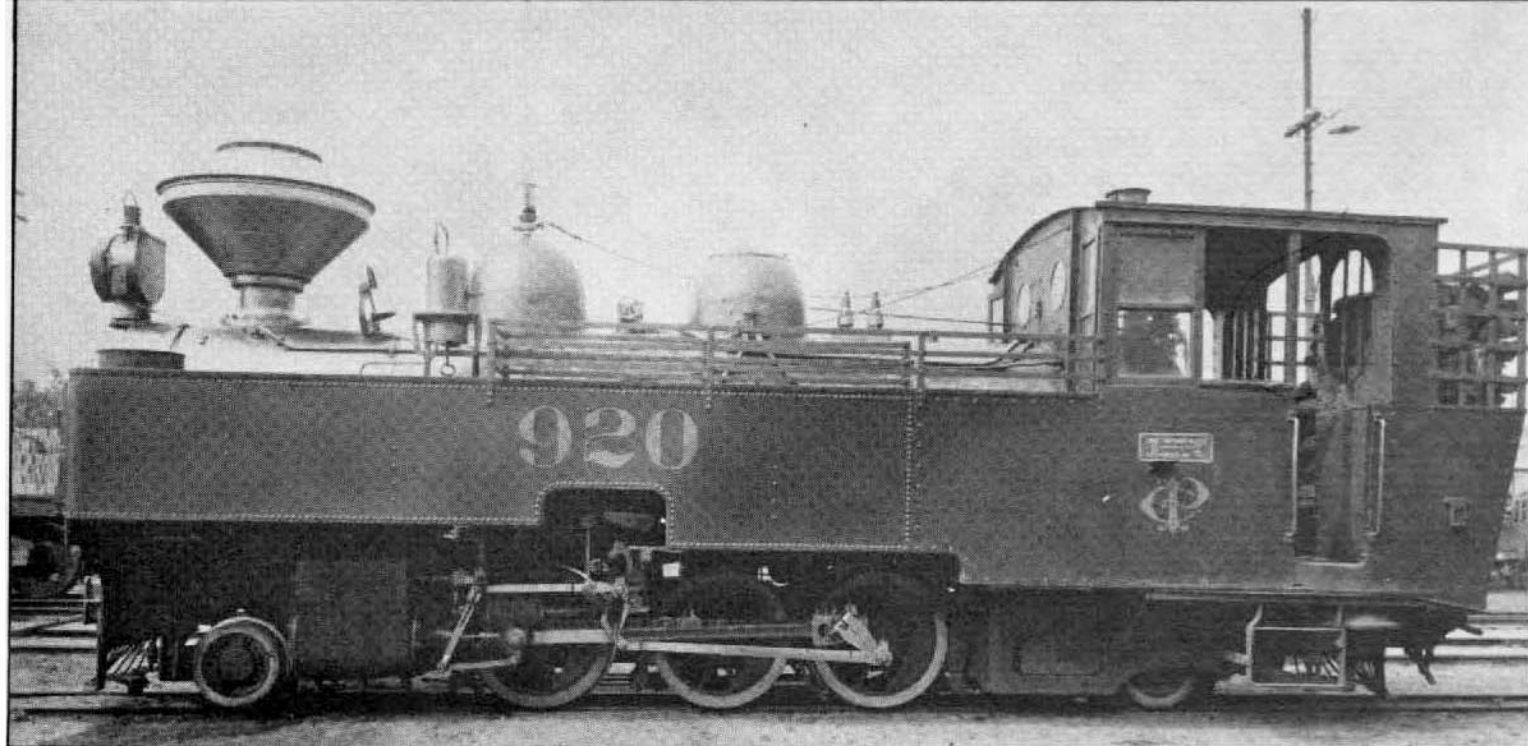
As locomotivas da C.B.C.P. foram numeradas de 1 a 7, sendo as 5 primeiras ALCO e as 2 últimas da PORTER, em 1945. A Companhia de Cimento adquiriu também os vagões gôndola de lateral basculante das firmas MAGOR e KOPPEL, que passaram a ser o material predominante da EFPP, para o transporte de calcário. A composição básica durante as últimas décadas era: locomotiva "grande", do tipo 2-6-2 ou 4-6-0, 18 a



ACIMA - Carro de passageiros nº 4, originário do ramal Dumont, fotografado em Gato Preto, 1970. Este carro permaneceu inalterado até o final de sua carreira. (Foto: Nilson Rodrigues)



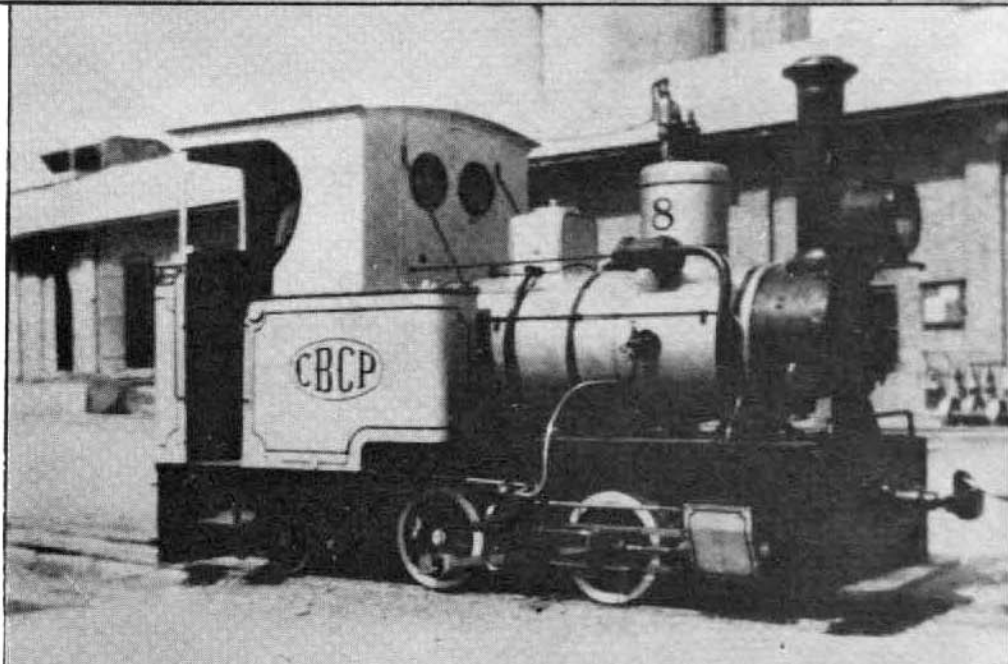
AO LADO - Vagão "MAGOR", para transporte de minério, fotografado no km.5, em Corredor, 1982. Estranhamente este vagão porta o logotipo "FNCPP". (Foto: Nilson Rodrigues)

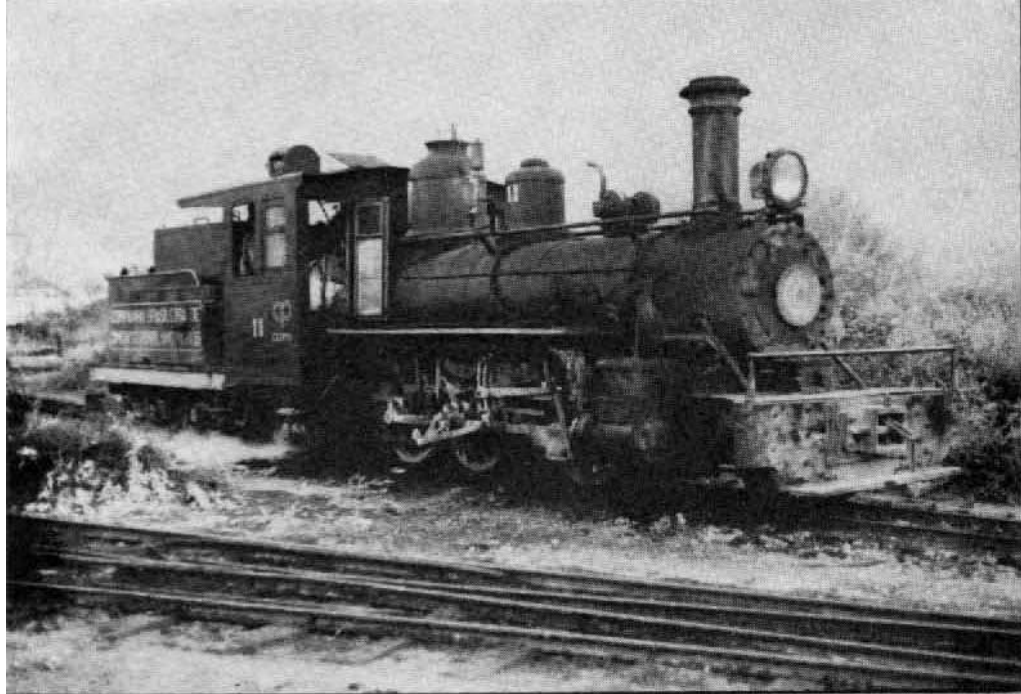


ACIMA - Locomotiva nº 920 da Paulista, depois EFPP nº 9, em Porto Ferreira, SP. Data provável da foto: 1940. Na EFPP foram removidos os tanques laterais, o depósito de madeira e acrescentado o tender a óleo. Desativada em 1963 por queima da caldeira. (Foto: FEPASA)

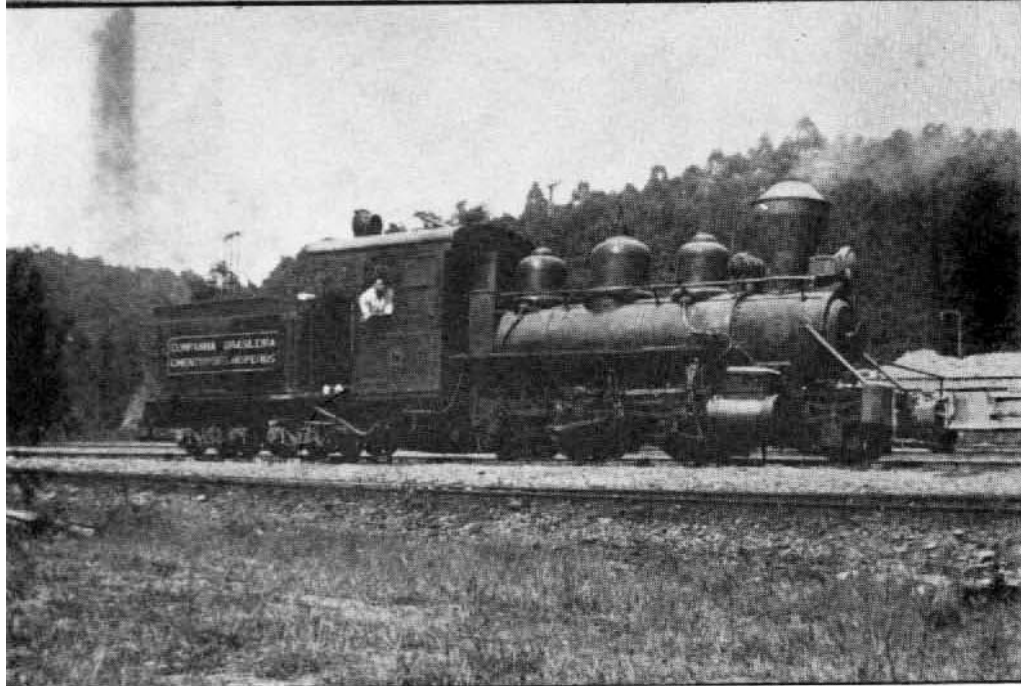
AO MEIO - Locomotiva nº 8, DECAUVILLE, em Perus, 1938. Veio para a EFPP de segunda mão, tendo operado anteriormente na Alemanha. De acordo com as pesquisas, sua cor clara era azul celeste, com frisos em marron, e demais partes em preto. (Foto: Demetrio V. Lopes)

AO LADO - Locomotiva nº 10, originalmente nº 911, na Paulista, fotografada em Cajamar, 1977. Note a grande distância que resultou no acréscimo do tender. Felizmente para o foguista o combustível passou a ser o óleo BPF. (Foto: Nilson Rodrigues)





Locomotiva nº 11 oriunda do ramal Dumont. É a mais antiga da lista, tendo completado 100 anos em maio/91. É também a locomotiva mais modificada. Recebeu rodeiro guia, trocou de tender duas vezes, três vezes de cabine, teve a caixa de fumaça alongada e ainda mudou o sistema de reversão. (Foto em Cajamar, 1976: Cid J. Beraldo)



Locomotiva nº 15 - BALDWIN 2-6-0 - Passou por nada menos que quatro ferrovias: Ramal Férreo Campineiro, Cantareira, Usina M. Alegre e EFPP. A rotação original, segundo consta era 2-6-2-T. Após sua desativação, o tender passou para a nº 10, o sistema de reversão para a 11 e a chaminé balão para a 17. (Foto em Cajamar, 1961: Nilson Rodrigues)

20 gôndolas de minério e 1 carro cauda para o transporte de funcionários. Este arranjo seguia de Cajamar diretamente até o km. 5, chamado de "Corredor" onde, devido ao forte aclave até a fábrica, a composição continuava com o mesmo número de vagões e recebia o auxílio de uma segunda locomotiva, ou era dividida ao meio, e a locomotiva voltava depois para levar o restante que havia sido deixado no "Corredor".

LOCOMOTIVAS

Na relação anexa estão listadas todas as locomotivas que fizeram parte do acervo, durante os diversos períodos. A classificação foi feita por agrupamento numérico. O material é bas-

tante vasto, com exemplares vindos dos Estados Unidos, Alemanha, França, Canadá, e um interessante exemplar fabricado em Piracicaba, pela Usina Monte Alegre. A listagem é fruto de ampla pesquisa, com base em algumas raras listagens disponíveis, e verificação criteriosa por números de série e respectivos anos de fabricação. Um exemplar ficou sem dados, pois já não portava placas há muito tempo.

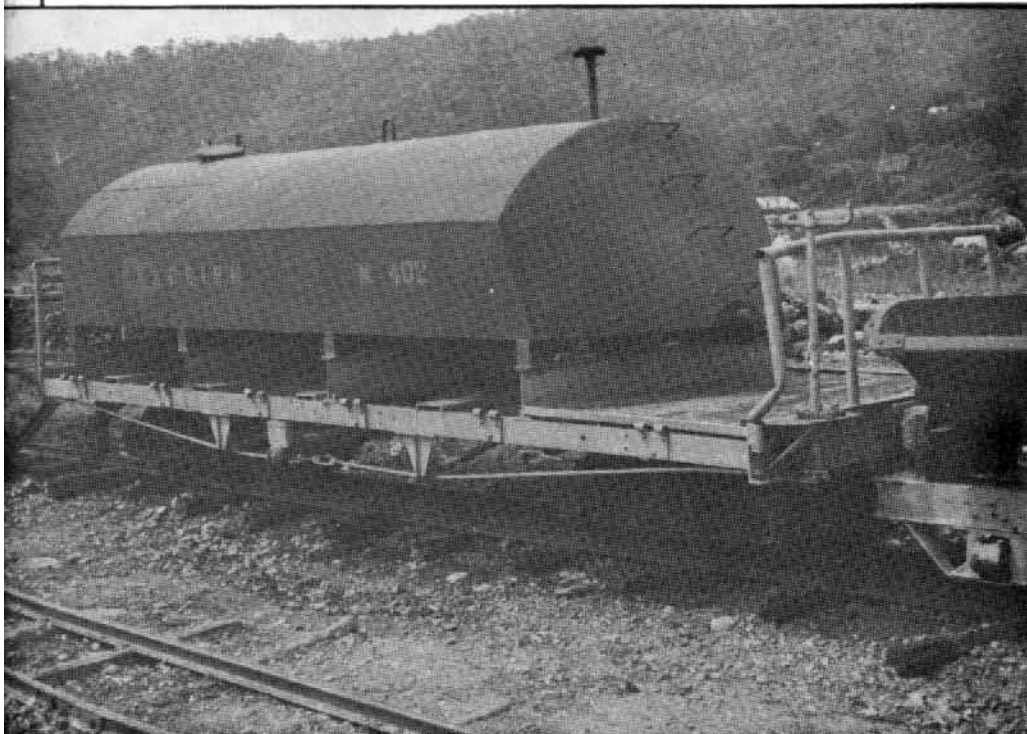
OUTROS MATERIAIS

Além dos vagões gôndola, dos fechados e das pranchas, foram adquiridos, de segunda mão, alguns carros de passageiros, provavelmente do ramal de Dumont. A maioria dos carros eram en-

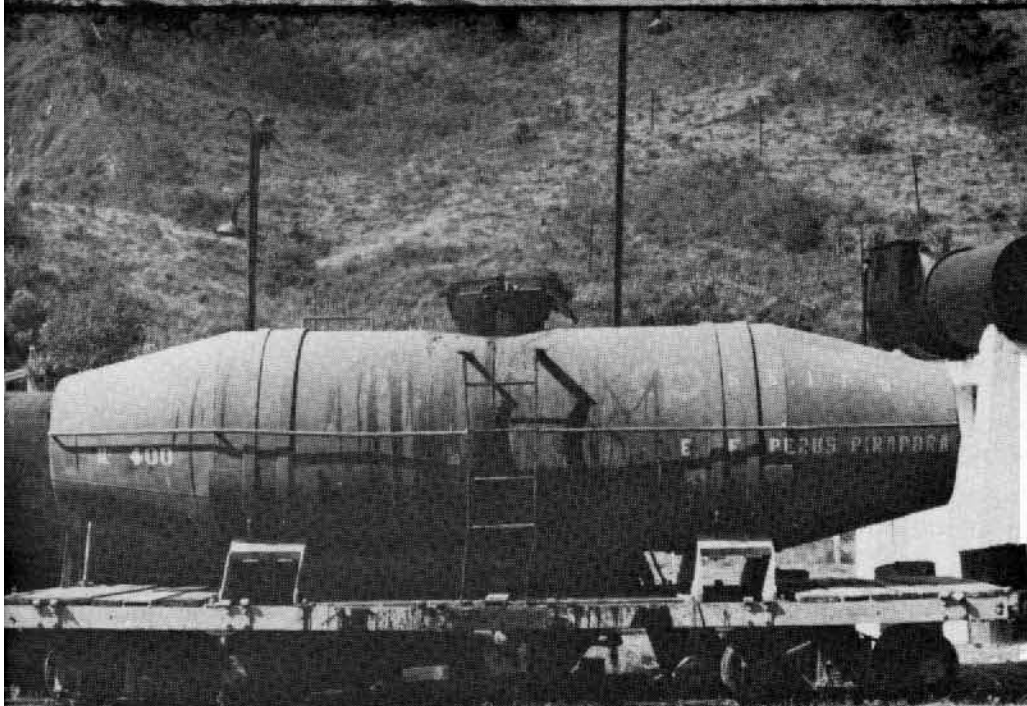
curtados para se adaptarem ao traçado da EFPP. A posição dos assentos era simplificada, com os bancos longos colocados nas laterais, no sentido longitudinal, formando um amplo corredor no centro. Um exemplar foi mantido intacto, inclusive com os truques originais. Outros vagões eram adaptados na própria ferrovia, para seu próprio uso, como por exemplo, vagões para transporte de água, e o interessante vagão para transporte de óleo, apelidado de "CHARUTO".

O sistema possuía ainda um veículo automotriz, com mecânica Ford, bem ao estilo dos "goose" da Rio Grande, e ainda um auto de linha, marca GLAZER & PFLAUM, que não constam da listagem.

À época da desativação, em 1983, nada menos do que 11 locomotivas a vapor estavam ativas, o que dá uma boa noção do potencial disponível para se concluir o processo de reativação dessa interessante ferrovia, pois poderíamos considerar nada menos do que 5 locomotivas prontas para uso!



Vagão para transporte de água, em Cajamar, 1976. Estes vagões eram adaptados pela própria ferrovia, sobre vagões prancha. O logotipo significa: Conselho das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional. (Foto: Cid J. Beraldo)



Vagão "CHARUTO" - Cajamar, 1975 - Utilizado no transporte de óleo combustível para as locomotivas. Construído na própria ferrovia. (Foto: Sérgio Martire)

Loc.	Nome	Fabricante	Mês-Ano	NºFabr.	Rodagem	Notas
1	Jaraguá	Baldwin	4-1911	36320	4-6-0	1
1	Dr.Silvio de Campos	Baldwin	7-1896	14963	0-6-2 ST	2
1		Alco-Cooke	7-1925	66404	2-4-2 ST	3
2	Parnahyba	Baldwin	4-1911	36321	4-6-0	1
2	Dr.Florindo Beneducce	Baldwin			2-6-0 ST+T	4
2		Alco-Schenec.	6-1929	68037	2-4-2 ST	5
3	Dr.Jambeiro	Baldwin	3-1912	37570	2-4-0	6
3		Alco-Schenec.	5-1926	66936	2-4-2 ST	
4	Dr.Silvio de Campos	Baldwin	1-1913	39061	2-4-0	6
4		Alco-Cooke	7-1925	66405	2-4-2 ST	5
5	São Paulo	Hohenzollern	1902	1612	0-4-0 T	7
5		Alco-Montreal	8-1932	68633	2-4-2 ST	
6		Krauss	1908	5980	0-6-0 T	8
6		H.K.Porter	4-1945	7913	2-6-2	9
7		Orenst & Koppel	1912	5972	0-4-0 T	10
7		H.K.Porter	4-1945	7914	2-6-2	9
8		Decauville	1912	5990	0-4-2 T	11
9		Linke Hoffman	1927	3084	2-6-2	12
10		Baldwin	10-1913	40675	2-6-2 T+T	13
11	Dr.João Abdalla	Baldwin	5-1891	11892	2-6-0	14
12		Baldwin	4-1895	14275	2-6-0	15
13		Baldwin	4-1901	18897	2-6-0	16
14		Baldwin	10-1913	40674	2-6-2 T+T	17
15		Baldwin	6-1891	11980	2-6-0	18
16		Baldwin	2-1908	32694	4-6-0	19
17		Baldwin	12-1911	37399	2-4-0	20
18		Usina M.Alegre	1938		2-6-2 ST	21

Fases: Estrada de Ferro Perus-Pirapora: 1911

The Brazilian Portland Cement Co.: 1925 - 1951

Cia. Bras. de Cimento Portland Perus: 1951-1973

Socal S.A.Mineração e Int.Florestais: 1973-1974

Conselho Empresas Inc.Patrimônio Nacional: 1974-1981

Ferrovia Perus-Pirapora: 1981-1983

Notas referentes à listagem anterior:

1) Locomotivas 1 e 2, por serem de grande porte, foram transferidas em 1920 para a E.F.Dª Thereza Christina e tiveram a bitola alargada para 1,00m. Foram sucateadas por volta de 1945.

2) Locomotiva 1(20), recebida da Cantareira em 1925, aproximadamente, para substituir a 1. Desativada em 1973, encontra-se irre recuperável em Cajamar.

3) Locomotiva 1(30), primeira loco-

motiva adquirida pela Brazilian Portland Cement Co., de uma série de 5. Desativada em 1972. Encontra-se irre recuperável em Gato Preto.

4) Locomotiva 2(20), recebida provavelmente na mesma época da 1(20), para substituir a 2 original. Sem dados, apenas com desenho aproximado, com tender apenas para lenha. Data provável da desativação: 1956. Encontra-se irre recuperável, em Cajamar, somente chassis e rodas.



Locomotiva nº 18 (2-6-2 ST) - Fabricada na Usina Monte Alegre, em Piracicaba, tendo como base um chassis de locomotiva alemã. (Fotografada em Gato Preto, 1979: Nilson Rodrigues)

5) Locomotivas ALCO 2 e 4. As placas destas locomotivas foram trocadas entre si. Ambas ficaram longo tempo inativas. A nº 2 foi recuperada em 1982 e a nº 4 estava pronta para montar, em 1983, quando cessaram as operações. Nº2, em Cajamar e Nº 4 em Gato Preto.

6) Locomotivas 3 e 4. Histórico totalmente desconhecido. Devem ter sido transferidas há muito tempo. A placa da nº 4 passou para a 1(20), quando da transferência para outra ferrovia.

7) Locomotiva nº 5, construída para a firma "Lion & Cie.", de Hamburgo. Veio para a EFPP em 1920, aproximadamente. Apelidada de "Chumbão", foi desativada em 1953, e encontra-se irrecuperável em Cajamar.

8) Locomotiva nº 6, construída para a Comissão da Defesa Sanitária de Santos, responsável pela construção dos canais da cidade. Veio para a EFPP por volta de 1924. Desativada em 1961, está irrecuperável em Cajamar.

9) Locomotivas nº 6 e 7(20). São as últimas locomotivas de bitola 0,60 m. para o Brasil. Foram adquiridas pela Brazilian Portland Cement Co. Ativas em 1983, quando cessaram as operações.

10) Locomotiva nº 7, posteriormente renumerada para 10, fabricada por Orestein & Koppel, durante período de associação com a Decauville, França. Dados de fabricação desconhecidos, bem como chegada à EFPP. Desativada em 1968, estava na Fazenda Carioba, em Limeira (SP), quando foi transferida em 1981, para outro local. Paradeiro atual, desconhecido.

11) Locomotiva nº 8, tem dados de fabricação semelhantes aos da nº7, isto é, fabricante Orestein & Koppel. Fabricada originalmente para Craig & Martin, chegou à EFPP por volta de 1930. Desativada em 1964. Estado atual: preservada em Cajamar.

12) Locomotiva nº9, originária da Paulista, ramal de Sta. Rita do Passa

Quatro, nº 920. Originalmente 2-6-2T, recebeu tender e foram removidos os tanques laterais na EFPP. Desativada em 1960, encontra-se em estado irrecuperável, em Cajamar.

13) Locomotiva nº 10, também originária da Paulista, nº 911. Assim como a 9, teve os tanques laterais removidos e adicionado o tender. Tendo-se notado falta de lastro, os tanques foram recolocados, e atualmente servem apenas como peso adicional. Estava ativa até 1983.

14) Locomotiva nº 11, juntamente com as 12 e 13, foram adquiridas da Fazenda Dumont, em 1943. Rodagem original 0-6-0. Na EFPP, foi acrescentado o rodéio guia e alongada a caixa de fumaça. É a locomotiva mais antiga da lista. Estava ativa em 1983, quando parou a ferrovia. O sistema original tipo "colar" foi modificado para o do tipo "link". O nome João Abdalla foi aplicado somente na época da "Socal".

15) Locomotiva nº 12, originária da Cerâmica São-carlense, passou pelo ramal Dumont, com nº4, e veio juntamente com a 11 e 13 para a EFPP em 1943. Rodagem original 0-6-0. Foi devolvida à prefeitura da cidade de Dumont em 1981, depois de desativada.

16) Locomotiva nº 13, do ramal Dumont, nº 5, veio para Perus em 1943. O sistema de alimentação de água na caldeira, com bomba na braçagem, foi mantido até a sua desativação. Devido ao porte incompatível com o traçado, foi desativada em 1957. Irrecuperável, em Cajamar.

17) Locomotiva nº 14, também originária da Paulista, nº 910, veio para a EFPP juntamente com a 9 e a 10, por volta de 1954. Originalmente 2-6-2T, teve o tender acrescentado e os tanques laterais removidos, mas posteriormente recolocados. Ativa até 1983, quando parou a EFPP.

18) Locomotiva nº 15, originária do Ramal Férreo Campineiro, passou pela Cantareira, Usina Monte Alegre com o nº 11, e veio, juntamente com as 16, 17 e 18, para a EFPP, em 1961. Também teve os tanques laterais removidos e tender acrescentado. Rodagem original 2-6-2T. Desativada em 1965, estando irrecuperável em Cajamar.

19) Locomotiva nº 16, originalmente E.F. Dourado nº 5, passou pela Cantareira, Usina Monte Alegre nº 12, vindo para a EFPP em 1961. Única locomotiva da Perus com rodagem 4-6-0 ativa.

20) Locomotiva nº 17, originária da Cantareira nº 2(2ª numeração), passou pela Usina Monte Alegre com o nº4, e veio para a EFPP em 1961, juntamente com a 15, 16 e 18. O sistema de combustível a lenha foi mantido. O tender foi trocado duas vezes, sendo uma na EFPP. Ativa em 1983, quando parou a ferrovia.

21) Locomotiva nº 18, originária da Usina Monte Alegre, em Piracicaba, onde foi fabricada em 1938, segundo consta, com desenhos da Paulista, e tendo como base uma chassiss de locomotiva alemã. Numeração original 1. Combustível a lenha. Ficou em reforma na EFPP durante longo tempo, voltando a funcionar em 1979. Ativa em 1983.

NOTAS GERAIS: A maioria das locomotivas adquiridas pela EFPP era de combustível a lenha, com exceção das ALCO e PORTER. Na EFPP era feita a conversão para óleo. No caso das locomotivas designadas para operar na linha tronco, era acrescentado o tender, como no caso das locomotivas 2(2ª), 9, 10, 14 e 15.

A numeração das locomotivas nesta lista foi feita por agrupamento, já que a separação por fases ou por proprietários é bastante confusa.

A presente relação foi feita com base na data de Jan/83, quando se deu a paralização das operações da ferrovia.

SANANDO SUAS DÚVIDAS

(continuação da página 9/8)

mos, além de outras que são fruto de papos que rolaram nas lojas, no CO, etc... Nosso objetivo é deixá-lo sentir-se seguro em relação ao produto, pois que tendo investido três anos neste projeto e lançamento, queremos crer que adquirimos conhecimento suficiente para eliminar hipóteses, dúvidas, e até contra argumentar algum ponto que ainda fique por esclarecer. Na realidade, a 557 levou três anos desde o início do projeto, mas os primeiros estudos, croquis e idéias, datam de 1983.

ESCLARECIMENTOS COMPLEMENTARES

ESCLARECIMENTOS COMPLEMENTARES SOBRE
AS FASES DA G-12

(Fábio Dardes)

Esta complementação do artigo "Conheça Melhor sua G-12" publicado no **IF** nº 37 (Jul/Ago/Set-85) foi elaborada em função das dúvidas que surgiram quanto à identificação correta das fases, por exemplo: nariz reto e nariz envolvente, cabine, piloto, etc...

Para ilustrar, nada melhor do que as fotos das locomotivas, onde poderão ser verificados e analisados os detalhes e diferenças entre as fases.

SOBRE AS FASES DAS G-12

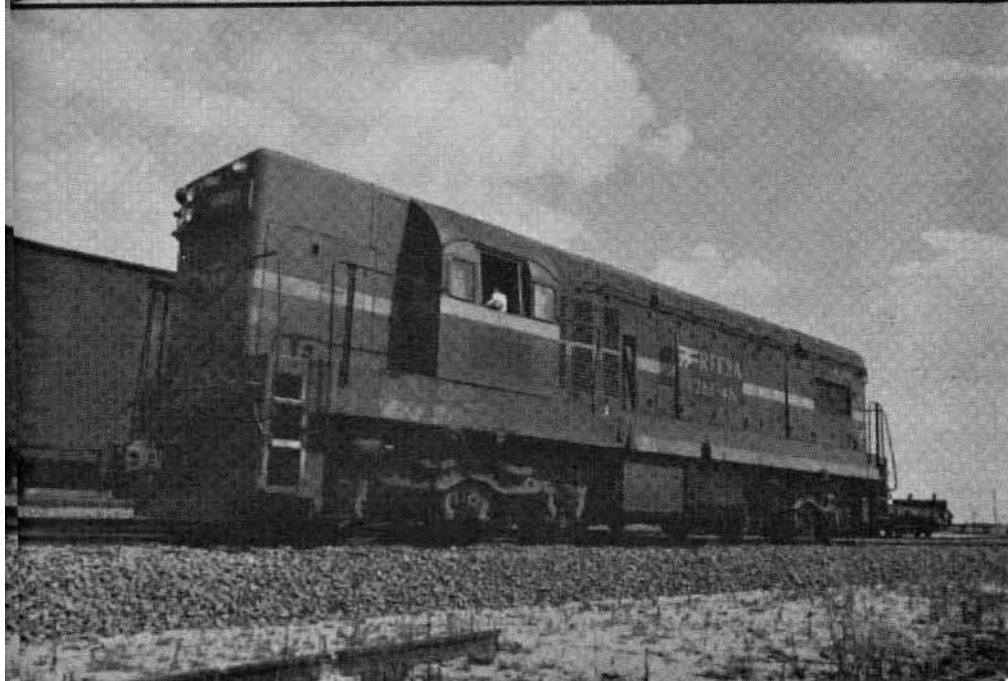
(Fábio Dardes)

G-12 FASE I

Observe o nariz reto. Somente a caixa de vista dos números (number boards) é em ângulo. A luz de sinalização é separada. Na foto da FASE V, contra esta da FASE I, poderão ser comparados os pilotos das G-12 FEPASA e REDE, bem como os tipos de cabine.

G-12 FASE II

Verifique o truque A-1-A, característico desta fase. O rodeiro central tem diâmetro menor (33"), enquanto a roda motriz é de 40". Note a ausência do freio dinâmico.





G-12 FASE III

Veja como o truque da bitola larga tangencia o chassis. Outro detalhe é o freio dinâmico saliente. Por isso foi necessário aumentar o número de elementos da resistência de frenagem, função do motor de tração de maior porte, e como consequência o ventilador também aumentou, passando para 48" de diâmetro.



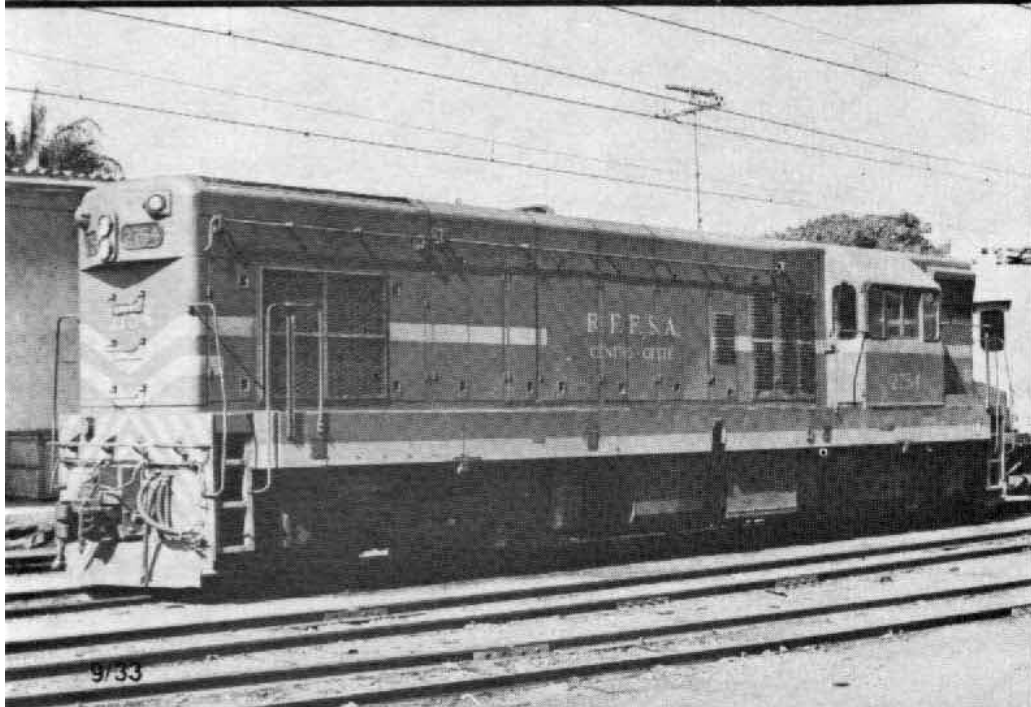
G -12 FASE IV

Observe como o nariz envolve a caixa de vista dos números e a luz de sinalização. Por isto chamamos de nariz envolvente.

Obs.: A locomotiva desta foto é uma G-8. Ela é externamente indistinguível da G-12 FASE IV, a não ser pela posição do freio manual.

G-12 FASE V

Nesta fase, a mudança básica foi a cabine espartana, pois ela possui ângulos retos, bem como foi aumentada a área de visibilidade.



Bem, agora que você já pode melhor distinguir as fases da G-12, é só colocar mãos à obra e começar a modificá-las, possuindo variações desta famosa locomotiva.

Obs.:ARTIGOS PUBLICADOS ANTERIORMENTE:

- G-12, G-22 e toda a família - **IF 30** (Mar/Abr/84)
- Conheça melhor sua G-12 - **IF 37** (Jul/Ago/Set/85)
- Pinturas da G-12 da Mogiana - **IF 41** (Jul/Dez/86)

CORRESPONDÊNCIA

Sirvo-me da presente para parabenizá-lo sinceramente pelo lançamento da locomotiva a vapor da **FRATESCHI**. Sem dúvida, o evento marca o início de uma nova e importante etapa no ferreomodelismo brasileiro.

Pode-se imaginar o quanto isso lhe custou em termos de investimentos e tempo, considerando-se ainda a dúvida quanto ao retorno, principalmente num país tão instável como o nosso.

Será que você vai receber mais elogios ou mais críticas? Eu acredito que na média, se o ferreomodelista sério ponderar, há mais espaços para elogios, naturalmente.

O importante, no entanto, é pensar no vasto campo que se abre a partir daqui. Quantos projetos e possibilidades de pinturas, decalques, superdetalhamento, adaptações, modificações, etc., etc..! Eu mesmo, que me confesso um fanático por diesels, já começo a procurar material sobre locomotivas a vapor, tanto para conhecer melhor o protótipo, como para saber quais as ferrovias tiveram máquinas idênticas ou semelhantes, possíveis de serem confeccionadas a partir da 2-8-0 da **FRATESCHI**!

O campo se abre realmente ao modelista mais saudosista, que conviveu com o vapor, e que antes não podia modelar algo puramente nacional. A esse grupo, realmente a loco a vapor da **FRATESCHI** atinge em cheio.

O lançamento do motor helicoidal (ou "torcido"), anexo à locomotiva, também tem que ser considerado como um grande avanço que, tenho certeza, será imediatamente notado.

Espero sinceramente que você continue sempre em frente, incentivando de forma tão significativa o ferreomodelismo no Brasil.

Atenciosamente,

Nilson Rodrigues.

Caro Nilson,

Sua carta, dentre as muitas que recebemos, merece destaque pois que não se limita apenas a dizer "está bom", mas vai além, já que pondera os difíceis passos dados para chegarmos até aqui, além de enxergar um horizonte novo para o ferreomodelismo, com todas as alternativas que se abrirão a partir do vapor.

Temos consciência de que há pontos a serem melhorados, mas como dissemos em carta anterior, se o Graham Bell soubesse e pudesse não teria começado pelo telefone de manivela, mas pelo DDI via satélite, ou pelo Tele-Fax.

Outro aspecto que nos dá segurança é o back ground no qual se apoia sua opinião, baseado em vasta experiência de longo tempo no ferreomodelismo, o que se comprova através de seus artigos publicados sobre modificações de locomotivas diesel, na Revista Ferroviária e no CO.

Atenciosamente,

INDÚSTRIAS REUNIDAS FRATESCHI LTDA.

Tendo recebido o folheto que noticia o lançamento da locomotiva a vapor, venho, pela presente, felicitá-los por mais essa conquista que, acima de tudo, vem firmada no sólido conceito do "ferreomodelismo verde-amarelo", lançado, desenvolvido e mantido por V.Sás., para a satisfação de todos quantos apreciam um trabalho sério, honesto e, principalmente, competente.

O esforço da **FRATESCHI**, nesses tempos de crise, é digno de admiração, notadamente quando se sabe o volume de despesas que se é obrigado a suportar, para a confecção de moldes e peças, de retorno difícil e demorado.

Investir, nesses tempos, é, acima de tudo, um ato de coragem, próprio da região e cidade de Ribeirão Preto, onde seus empresários lutam para manter a liderança numa competição que já os coloca nos primeiros lugares, no placar da pujança econômica.

À **FRATESCHI**, mais uma vez, envio

meus votos de eterna prosperidade e externo minha admiração por mais esse produto, fruto, como já se disse, do trabalho competente desta conceituada indústria.

Em tempo: E como não podia deixar de ser, envio mais uma sugestão, no sentido de ser examinada a viabilidade do lançamento de vagões de passageiros, no estilo "old-timer", não só para abrilhantar o lançamento da "Consolidation", mas para serem rebocados, também pelas G-8 e G-12, locomotivas que sucederam as "Maria Fumaça" e que, por um bom tempo, rebocaram vagões de passageiros de madeira, até a substituição pelos de aço.

Os vagões da, senão me engano, Santa Matilde, que compõe o "Bandeirantes", que vai para Brasília e são usados, também, pela CVRD., na Vitória-Minas, é outro modelo viável, digno de ser estudado.

Silvio de Barros Pinheiro

* * * * *

Prezado amigo,

Estou agradecendo não só a você mas a todos da FRATESCHI por terem publicado minha correspondência na RBF 8. Valeu a pena, pois recebi inúmeras cartas de pessoas que queriam informações de como se tornar um ferreomodelista, respondi todas com explicações e sem falar também dos ferreomodelistas veteranos que trocaram várias idéias. A locomotiva a vapor "2-8-0" (CONSOLIDATION) fez um maior sucesso aqui no Rio, não só para os ferreomodelistas mas principalmente os próprios antigos funcionários da E.F.CENTRAL DO BRASIL, que relembrou quando ela operava na fabulosa "era do vapor".

Fica aqui meus sinceros agradecimentos aos que me corresponderam, e claro, a vocês da FRATESCHI, por prestar um grande apoio ao ferreomodelista brasileiro, ou como vocês falam "verde e amarelo". Gostaria que publicassem esta nota de agradecimentos na próxima RBF (seção de correspondências).

Muito obrigado!

Edson Vander Teixeira

* * * * *

Escrevi esta carta no mesmo dia em que recebi o nº8 da RBF, pois foi grande a satisfação em ver que a Revista cresceu com relação aos números anteriores.

Com relação aos lançamentos, destaque maior para a cabine de sinalização que faz um belo conjunto com o depósito Duplo de locomotivas, ambos em estilo antigo. Aliás convém à FRATESCHI partir de vez para esse estilo, pois é o que mais se vê em nossas ferrovias. Como dicas para futuros lançamentos de kits, sugiro uma estação de passageiros e/ou carga e um armazém de cargas em estilo antigo.

Vejo vários companheiros ferreomodelistas escrevendo à FRATESCHI pedindo lançamentos de locomotivas, entre eles o lançamento de uma "V-8". Ficaria feliz também em ter uma V-8 em HO, porém, tenho consciência de que não será fácil colocar uma locomotiva tão comprida assim em raios de 360mm., o que torna inviável o seu uso em pequenas maquetes, mesmo assim, estou torcendo mais que qualquer um que pediu a V-8 em HO, pois trata-se de uma máquina fantástica.

Seguindo o exemplo do caro amigo Edson V. Teixeira, venho pedir à FRATESCHI que estude esses futuros lançamentos:

1. A linha de locomotivas FRATESCHI carece de modelos de tração elétrica (com pantógrafos). Sugiro uma "GE 1-C-C-1" igual à da foto do amigo Milton José dos Santos de Mogi Guaçu (meu vizinho) publicada na RBF número 8.

2. In sistindo nas elétricas, uma Baldwin-Westinghouse conforme a 6413 que saiu na coleção de fotos da RBF nº 5. Um charme de locomotiva!

3. Tal como o Edson sugeriu na RBF nº 8, uma RS-3 traria um enorme passo para a FRATESCHI, é outra locomotiva de grande admiração.

4. Uma gôndola tipo "Hopper" iria bem, não?

5. Reproduzir a Paulista, Sorocabana, Araraquara,... está muito caro para pintar as locomotivas com essas ferrovias.

Sei que se fosse fácil para a FRATESCHI, já teríamos a muito tempo esses itens que tanto pedimos para serem lançados. Não se trata de uma cobrança para quem vem fazendo o possível e várias vezes o impossível para o ferreomodelismo verde-amarelo. Trata-se realmente de um incentivo para

quem nos deu a possibilidade de ter em nossa maquete, aquilo que roda no nosso chão, em nossas ferrovias...

Peço a todos os amigos ferreomodelistas que façam como eu e o Edson, mostrem idéias, sugestões, só assim conseguiremos crescer juntos. Parabéns à **FRATESCHI** pela qualidade (excelente) de seus produtos e pela vontade de oferecer-nos a cada ano, mais e mais modelos. Parabéns!

Marcos Antonio Ramos

* * * * *

Desejaria, adquirir seis vagões gôndolas da Cia. Vale do Rio Doce ref. 2005, e Frigorífico Mato Grosso ref. 2004 (apenas um vagão), a fim de completar a minha coleção de vagões.

João Antonio Winckler
Caixa Postal 9
93001-São Leopoldo-RS

* * * * *

Sou mãe de um associado de muitos anos: Egláudio Queiroz de Lemos que infelizmente faleceu em outubro de 1990.

Recebi o cartão para renovação da assinatura mais deixo de fazê-lo porque pretendo vender a maquete com os trens, já que não deixou filho para continuar seu hobby, e não tenho idade para continuar mantendo.

Meu telefone 021-261-0220. Se não me encontrar, à noite, devo estar na cidade onde ele morava, mas não costumo me demorar muito, e de preferência fico lá de 6ª feira até 3ª feira pela manhã. O telefone de lá é 0244-84.3622.

Endereços para contato: R. Marechal Bittencourt, 160 - Riachuelo - Cep. 20.951 - Rio de Janeiro - RJ ou R. Caviúna, 136 - Boa Vista - Cep. 26900 - Miguel Pereira - RJ.

Atenciosamente,

Cyra Lemos

P.S. Ele adorava a Revista de Ferreomodelismo. Era uma alegria quando a mesma chegava.

* * * * *

Procuo para comprar os seguintes vagões:

2004 - Frigorífico Mato Grosso;
2005 - CVRD;
2011 - Petrobrás;
2013 - Fepasa.

Kleber N. Angelo
R. Gonzaga Bastos, 131/204

* * * * *

Vendo os **INFORMATIVOS FRATESCHI** a partir do número 1 até o 39.

Gabriel Holzmann Neves
R. Engº Coelho Parreira 555
Ipanema
91700 - Porto Alegre - RS

* * * * *

Paris, 26 de julho de 1991

Prezados Senhores,

Em primeiro lugar gostaria muito de lhe agradecer pelo material que me foi enviado. Foi muito gentil de sua parte. Obrigado pelo catálogo, folhetos e o exemplar da Revista Brasileira de Ferreomodelismo. O seu catálogo em nada deixa a desejar aos que tenho visto por aqui. Qualidade gráfica impecável. Foi também muito emocionante ver na RBF duas reportagens assinadas pelo Marcelão, ele foi meu colega no colégio Arnaldo de Belo Horizonte, e posteriormente nos encontramos na universidade. Além de ser um cara muito simpático, é um G R A N D E colega. Fico feliz em saber que a **FRATESCHI** o tem como colaborador.

Aproveito a oportunidade de parabenizá-lo pelo lançamento da locomotiva a vapor. Tão aguardada, por todos nós. Imagino a dificuldade de projetá-la e colocá-la em produção!

Estou tomando a liberdade de lhe enviar uma lista que compilei, com os endereços das lojas especializadas, somente em ferreomodelismo, de Paris. Espero que lhe seja útil, para uma futura mala direta.

Muito obrigado pela ficha técnica da locomotiva elétrica Siemens/Henschel (ex-Central do Brasil). Como lhe disse na carta anterior estou muito interessado em adquiri-la. No 12º Salão da Maquete e do modelo reduzido, localizei uma locomotiva que me parece

ser a que mais se aproxima do modelo procurado.

Posteriormente numa loja, vi que este modelo exigiria poucas modificações. A maior parte delas seriam com relação às perciaças de aeração, e a colocação dos faróis na testeira. O proprietário me disse as locomotivas europeias nunca usaram este tipo de farol por cima. Ele me apresentou três fabricantes para a type 111. Marklin, referencia: 3042, ao preço de 760 FF. Roco, referencia 43413, ao preço de 480 FF e a Fleishmann, referencia 4347, 4348 ou 4349 ao preço de 920 FF. Todos os preços aqui são de locomotivas novas. Para você ter uma idéia de preço, o dolar por aqui, em relação ao Franco, no momento, está em 5,20 FF. Material de ferreomodelismo aqui na França é de um preço absurdo. Mesmo para os franceses. Muitos vendedores já me disseram que esta política de preços esta matando o hobby neste país. Um deles me disse que com a fusão do mercado comum europeu (ano que vem) ele sai. Se aposenta. Eu pessoalmente acredito que esta cidade tem um número muito grande de lojas especializadas, e a quantidade de hobbistas não tem acompanhado a oferta.

Sera que o senhor concorda comigo que a Type 111 é o modelo que mais se aproxima da nossa Siemens/Henschel, ou o senhor conhece outro modelo e/ou fabricante que mais se aproximaria dela?

No aguardo, ansioso, de sua resposta envio-lhe o meu abraço caloroso.

Atenciosamente,

Daniel Alves de Oliveira Junior
Paris-França

* * * * *

Prezados Senhores e interessados na E.F.S.P.M.

Em primeiro lugar quero parabenizar pelo excelente trabalho realizado na RBF nº 7, sobre a São Paulo e Minas. Parabenizo também pelos últimos lançamentos da **FRATESCHI** (G-12 Mogiana, vagão amônia, depósito de locomotivas, etc.), pois foram muito bem reproduzidos. Gostaria que a **FRATESCHI** produzisse a V-8, pois, creio que ela daria um bom mercado, tanto por sua beleza quanto pela gama de versões

possíveis.

Bem, voltemos à São Paulo e Minas.

Sou sócio da APMF - Associação de Preservação da Memória Ferroviária e venho desenvolvendo uma pesquisa sobre a SPM, juntamente com outro sócio de Ribeirão Preto. Tenho pela São Paulo e Minas uma verdadeira paixão. Desde criança acompanho o movimento desta ferrovia incorporada à FEPASA, pois minha família reside à 100 metros de Evangelina (nova), onde se encontra a única chave para a linha que restou da SPM.

Em 1926 foi iniciada a construção de um ramal partindo de Serrinha, que se dirigisse a Ribeirão Preto, passando por Capeva, Evangelina, Usina São Paulo, até seu ponto final em Ribeirão, onde foi erguida uma bela estação. Tudo em bitola 0,60m., terminado em 1928.

Um fato curioso foi que, Silvío Uchôa, fundador da Cia. Eletro Metalúrgica Brasileira e responsável pela construção da referida linha, ao prestar uma homenagem à sua esposa, Evangelina Uchôa, batizou a penúltima estação do ramal com o nome de "Evangelina".

Com o término do alargamento de bitola para 1,00m., nas linhas da SPM, em 1942, foi constituída a ligação da estação de Ribeirão Preto com a linha tronco da Mogiana, ficando localizada a chave entre as estações da Mogiana - Ribeirão Preto e Barracão, pois passou a haver compatibilidade de bitolas (o mesmo aconteceu em Bento Quirino). A partir deste fato, o ramal de Ribeirão Preto passou a ter seu marco zero na estação de Rib. Preto - SPM, e o ponto final em Ipaúna, no km.45 do ramal.

Mais tarde, precisamente em 1961, ficou pronta uma retificação realizada durante o governo de Carvalho Pinto, dentro do "Plano de Ação", retificação esta na linha da Mogiana, passando por São Simão, Estação nº 1, Estação nº 2, Estação nº 3, Estação nº 4 e Ribeirão Preto-novo. Como a estação nº 4 ficava próxima do ramal de Rib. Preto da SPM, mais precisamente entre Evangelina e Figueira, resolveu-se "puxar" uma linha deste trecho até a estação nº 4 da CMEF, passando agora a SPM a entroncar-se com a CMEF na referida estação. Com isto, parte do ramal de Rib.Preto, de Rib.Preto-SPM a Evangelina, bem como a chave com a Mogiana, perto de

Barracão, foram desativados. Após isso, talvez numa homenagem, a estação nº 4 foi batizada de "Evangelina" (nova). Como sabem, as outras "estações numeradas" também foram batizadas (est. nº 1 - Canaã, est. nº 2 - Cravinhos e a est. nº 3 demolida sem receber nome).

Em 29 de maio de 1967, a SPM passou a ser administrada pela Mogiana.

Em 1968 foi introduzida a tração diesel-elétrica, com locomotivas GE/70t alugadas frente à Mogiana.

Em 1969, com o melhoramento da linha, foi possível empregar as GL-8, também da Mogiana, para tracionar os trens de carga.

Desta maneira, a tração a vapor ficou restrita a dois trens diários de serviço e aos trens de passageiros P1 e P2.

A partir de 20 de agosto de 1969 foram erradicados 33.412 metros de linhas, entre Bento Quirino a Ipaúna.

Deste modo, a linha-tronco desta estrada passou a ser o trecho de Evangelina-nova até a chave da Mogiana em S. Sebastião do Paraíso, com a extensão de 134.560 metros.

Em 1970 teve início a construção da linha para os aparelhos de staff e duas linhas telegráficas com fios de maior diâmetro.

Ainda em 70, foi executado o serviço de escoamento das águas do rio Pardo, no km 36,300 proximidades da famosa ponte sobre este rio. Foi realizado o alteamento da linha que, até então, durante as enchentes, ficava submersa, numa extensão de 200 metros ou mais, paralisando o tráfego naquele ponto. Há fotos de trens atravessando o trecho inundado.

Quantidade de trens:

1969 = 2.765

1970 = 1.781

Mercadorias transportadas:

1969 = 251.124t

1970 = 255.884t

Foi também executado o serviço de reforço da estrutura da ponte sobre o rio Pardo, o que permitiu a circulação de locomotivas GL-8 em duplex, triplex, bem como locos G-12 da Mogiana.

A SPM foi transformada em sociedade anônima a partir de 1º de janeiro de 1971, com a denominação de Estrada de Ferro São Paulo e Minas S/A, permanecendo até ser incorporada à FEPASA, em 31 de outubro do mesmo ano.

A linha atual da SPM/FEPASA, com

a respectiva posição das estações é a seguinte:

Evangelina	- km.0,000
Figueira	- Km 9,322
Biagópolis	- km.18,065
Ipaúna	- km.30.685
Águas Virtuosas	- km.43,472
Fradinhos	- km.55,577
Altinópolis	- km.73,390
Pio Alves	- km.83,529
Cobiça	- km.93,763
Antônio Justino	- km.100,570
Guardinha	- km.110,570
José Honório	- km.123,437
S.S.do Paraíso	- km.134,476

Havia o Posto do Rio Pardo, próximo à ponte sobre este rio, não sei se ainda existe, se era apenas um posto telegráfico ou se também havia movimento de passageiros.

Hoje em dia o tráfego de trens na SPM/FEPASA se limita a composições periódicas de cimento de Itaú de Minas a Ribeirão Preto, e embarque de madeira em Altinópolis, tudo tracionado pelas GL-8, usando vagões fechados (ref.2022-**FRATESCHI**) e tanques de cimento (ref.2021-**FRATESCHI**), bem como vagões especiais para madeira.

Esta linha da ex-SPM, é o único contato férreo com S. Sebastião do Paraíso e Itaú de Minas. O ramal de Guaxupé, da ex-Mogiana, foi inteiramente sucateado em leilão pela FEPASA.

Quanto ao material rodante movido a vapor, nota-se que a maioria veio da Araraquarense, em decorrência do alargamento de bitola desta ferrovia. São máquinas robustas, na maioria alemãs.

A loco nº 81 da contracapa da RBF é uma 4-8-0, fabr. A. Borsig, proveniente da EFA.

As locos nº 80 e 82 também devem ser A. Borsig.

As máquinas bit. 0,60 nºs 4 e 5 me parecem ser inglesas, Kerr Stuart, talvez vindas da EFS. Na foto de cima da pág. 7/19 aparece novamente a nº 81.

Quanto à automotriz nº 4 proveniente da EFA, seria uma Magirus, com 20 lugares, movida a gasolina.

Nota-se também que a maioria das locos, carros e vagões foram adquiridos em segunda mão, de outras ferrovias (Cantareira, EFS, EFA, etc.).

A SPM tem uma história riquíssima e deve ser preservada. Mais uma vez parabéns pela matéria da São Paulo e Minas na RBF.

LOJAS

Esta relação de nomes contém as lojas onde você pode encontrar a **REVISTA BRASILEIRA DE FERREOMODELISMO** e toda a linha de produtos **FRATESCHI**.

Veja como identificar os códigos:

- [M] - Loja de Modelismo
- [B] - Loja de Brinquedos
- [D] - Loja de Deptos.
- [A] - Assist. Técnica **FRATESCHI**.
- [R] - Reembolso ou Sedex
- [O] - Outros

BA - SALVADOR (M) (A) (R)

PIPA'S SKY HOBBIES
Av. Dr. Antonio C. Magalhães - Pituba
Edifício Cidadella Center
(071) 248-6002

CE - FORTALEZA (M) (R)

WORLDMODELLER
R. Carolina Sucupira, 07
(085) 244-5394

DF - BRASÍLIA (M) (A) (R)

VIA AÉREA
SEUP Norte, Q. 504, Bl. C, Lj 36, 1º SS
(061) 225-7695

ES - VITÓRIA (B) (O)

TOKIO PRESENTES
Av. Jerônimo Monteiro, 854
(027) 223-9882

MG - BELO HORIZONTE (A) (M)

AEROBEL
Av. Augusto de Lima, 233
(031) 224-5554

MG - BELO HORIZONTE (B)

BRINQUE
Av. Contorno, 7103
(031) 223-4221

MG - BELO HORIZONTE (A)

GILBERTO M. IZIDORO
R. Samunel Pereira 179/202
(031) 227-2968

MG - BELO HORIZONTE (B) (O)

SERTA PAPELARIA
Rodovia BR 040 Km 447 Shopping
(031) 223-4577

MG - CONSELHEIRO LAFAIETE (B)

LOJA COLIBRI
Rua Melo Viana, 183
(031) 721-2093

MS - CAMPO GRANDE (B)

BAMBINO BRINQUEDOS
Rua Barão do Rio Branco, 997
(067) 382-4219

MS - CAMPO GRANDE (B)

SUPERMERC. DE BRINQUEDOS
Rua 13 de Maio, 2515
(067) 384-4815

MS - CAMPO GRANDE (A)

WALTER HERSCHBAUN
R. Guiratinga, 566

PB - JOÃO PESSOA (M) (A)

AEROGRAF
Rua Tito Silva, 254
(0183) 224-6378

PI - TERESINA (A)

OFICINA DOS BRINQUEDOS
Rua Paissandu, 956 / 02
(086) 223-4431

PR - CURITIBA (M) (A)

ARTE & MODELISMO
Rua Des. Westphalen, 2.174
(041) 233-6408

PR - CURITIBA (M) (A) (R)

TABACARIA LIMA
Pça Tiradentes, 110
(041) 232-0823

PR - LONDRINA (M) (A) (R)

HOBBY MANIA
Av. Higienópolis, 769 / Loja 04
(0432) 23-8508

PR - PONTA GROSSA (O) (M)

AUVISA AUTO VIDROS
Rua Balduino Taques, 35
(0422) 24-4594

RJ - NITERÓI (B)

RODA GIGANTE BRINQUEDOS
R. Gavião Peixoto, 117 - Lj. 103
(021) 714-2749

RJ - RIO DE JANEIRO (B)

ARTES E ARTIMANHAS
Rua Vol. da Patria, 455 / 110
(021) 399-6033

RJ - RIO DE JANEIRO (A)

PRA CRIANÇA CONCERTO
Av. N.S. Copacabana, 581/17
(021) 236-0074

RJ - RIO DE JANEIRO (B)

GNOMUS CRIATIVIDADE
Estr. da Gávea, 899 / 106-C
(021) 399-6033

RJ - RIO DE JANEIRO (B)

PAPEL E PRESENTES
R. General Roca, 815
(021) 284-6669 ou 234-4336

RJ - RIO DE JANEIRO (M) (A)

RUSSO
Av. João Ribeiro, 158/A
(021) 249-4365

RJ - RIO DE JANEIRO (M) (A) (B)

GLUM CLUB
Estrada do Portela, 99 - Lj. 250
(021) 390-8963

RJ - RIO DE JANEIRO (M)

HOBBYLÂNDIA
Av. Rio Branco, 156 - SALJ. 212
(021) 262-3786

RJ - RIO DE JANEIRO (B)

IRMÃOS SARKISSIAN
Rua Senhor dos Passos, 242
(021) 224-2461

RJ - RIO DE JANEIRO (M) (A)

TRAIN SHOP
Rua Francisco Sá, 95 - Lj "J"
(021) 227-8284

RS - BENTO GONÇALVES (M) (A)

HOBBYLÂNDIA BOMBONS E MODELISMO
R. Saldanha Marinho, 237
(054) 252-5595

RS - NOVO HAMBURGO (B) (A) (R)

LIVRARIA E BAZAR CENTRAL
Rua Gal. Neto, 37/41
(0512) 95-1114

RS - PASSO FUNDO (M) (A)

M. P. F. MODELISMO
Rua Cel. Chicuta, 415
(054) 312-3354

RS - PORTO ALEGRE (D) (A) (R)

ANGELIN FERROMODELISMO
Trav. Escobar, 336 - Conj. 108
(0512) 49-7284

RS - PORTO ALEGRE (M) (A) (R)

HOBBY BRINQUEDOS
Av. Azenha, 201
(0512) 23-8123

RS – TAQUARA (O) (M)
FOCOS VIDEO MUSICAL
R. Julio de Castilhos, 2579
(051) 642-2308

SC – JOINVILLE (B)
TOYS CENTER
Rua Padre Carlos, 135 - S/03
(0474) 33-6898

SP – ARARAQUARA (B) (O)
CASA TARALLO
Rua Nove de Julho, 482
(0162) 32-0544

SP – ARAÇATUBA (B)
BAZAR DO JOAQUIM
Calçada da Princesa Isabel, 231
(0186) 23-2791

SP – ARAÇATUBA (B)
CASA OCEANO
Rua Brasil, 449
(0186) 23-6996

SP – BAURU (M) (A)
HANGAR 1 MODELISMO
Rua Eng. Saint Martins, 1928
(0142) 22-3501

SP – CAMPINAS (M) (A) (O)
NOSSA CASA
Rua Gal. Osório, 1173
(0192) 8-4381

SP – CAMPO LIMPO PTA. (O) (B)
FARMÁCIA N.S. ROSÁRIO
Av. Aderbal da Costa Moreira, 356
(011) 439-2272

SP – FRANCA
LIVRARIA MARTINS
Rua Marechal Deodoro, 1.605
(016) 722-8610

SP – ITÚ (M) (A) (R)
ITÚ MODELISMO
Rua Floriano Peixoto, 802
(011) 482-4322

SP – JUNDIAÍ (M) (B) (A)
BRINQUETREM
Av. 9 de Julho, 1155 - Lj. 128
(011) 434-0991

SP – MOGI GUAÇU (B)
AIGUE MAGAZINE
Rua José Campos, 01
(0192) 61-0834

SP – PIRASSUNUNGA (B)
CASA MIMI
Rua 15 de Novembro, 1426
(0195) 61-3099

SP – PRESIDENTE PRUDENTE (B) (A)
CASA AKAKI
Rua Barão do Rio Branco, 348
(0182) 33-3116

SP – PRESIDENTE PRUDENTE (B) (O)
LIZ MAGAZINE
Rua Major Felício Tarabai, 286
(0182) 22-8421

SP – RIBEIRÃO PRETO (A)
GEPETO
R. Dr. Loyola, 407
(016) 624-0561

SP – RIBEIRÃO PRETO (M) (A) (R)
S & F HOBBIES
Rua Edna Rocha de Freitas, 417
(016) 624-8015 e 624-6357

SP – SANTO ANDRÉ (M) (A)
VICENT'S HOBBIES
Rua Cel. Fernando Prestes, 257
(011) 449-1323

SP – SANTOS (M)
HOBBIES MODELO
Rua Jorge Tibiriçá, 1
(0132) 4-3233

SP – S. BERNARDO DO CAMPO (M) (A) (B)
TOP RACER
Rua Stelio Machado Loureiro, 133
(011) 458-5100

SP – SÃO JOSÉ DO RIO PRETO (M) (A) (R)
HOBBY RIO
R. Saldanha Marinho, 3215
(0172) 21-2720 ou 21-3957

SP – SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (B) (A)
YANG'S CENTER
Rua Rubião Jr., 84 - 2º andar
(0123) 21-5467

SP – SÃO JOÃO DA BOA VISTA (B) (M)
UNIVERSITÁRIA
Av. Dna. Gertudres, 06
(0196) 23-1317

SP – SÃO PAULO (M) (A) (R)
ALFREDO LUPATELLI
Rua do Seminário, 165 - 1º andar
(011) 227-5388

SP – SÃO PAULO (M) (A)
BORIS & TOYS
Av. Rebouças, 3970 - 1º Sub Solo Lj 9
(011) 814-0455

SP – SÃO PAULO (B)
BRINQUEDOS RAROS
R. Livramento, 285
(011) 884-1202 e 884-0145

SP – SÃO PAULO (M) (R)
CASA AEROBRÁS
Rua Major Sertório, 192
(011) 255-0544

SP – SÃO PAULO (A)
CENTRAL DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
R. Antônio Almeida, 130

SP – SÃO PAULO (M) (A) (R)
HORIGINAL TRENS ELET.
Rua Canuto do Val, 54 - Sub Solo
(011) 222-0429

SP – SÃO PAULO (M) (A) (R)
MINITEC
Rua das Palmeiras, 103 - 1º
(011) 223-8022

SP – SÃO PAULO (M) (A) (R)
MOBRAL MODELISMO
Rua Bento Freitas, 124
(011) 223-5688

SP – SÃO PAULO (M) (B) (R) (A)
MODEL MARKET
Calçada das Margaridas, 120 (Alphaville)
(011) 709-1386

SP – SÃO PAULO (M) (A) (R)
RIO GRANDE MODELISMO
Rua Martins Fontes, 197 - 7º andar
(011) 231-5541

SP – SÃO PAULO (B)
SKITCH BRINQUEDOS
I SHOPPING CENTER MATARAZZO
R. Turiassú, 2100 - Lj. 98-A
(011) 872-9153

SP – SÃO PAULO (B)
SKITCH BRINQUEDOS
II SHOPPING CENTER CONTINENTAL
Av. Leão Machado, 100 Lj. T-12-E
(011) 62-2924

SP – SÃO PAULO (B)
TAMINTOYS COM. BRINQUEDOS
R. Joer Bruder, 187
(011) 246-0292

SP – SOROCABA (B)
CASA ROBERTO
Rua Dr. Álvaro Soares, 91
(0152) 32-9308

FRATESCHI
Trens Elétricos

Essas foram as informações que com o maior prazer passei, esperando que tenham sido úteis de alguma forma e que esclareçam algum fato ou dado da SPM.

Peço ajuda aos senhores no sentido de obter cópias de fotos, localização provável de Evangelina-velha, informações, etc...

Termino esta carta, aguardando resposta e agradecendo a atenção dedicada, desejando um forte abraço a todos da **FRATESCHI** e amigos, salientando que eu, assim como a APMF estamos à completa disposição dos senhores para o que precisarem.

Atenciosamente,

Rodrigo Cabredo

* * * * *

Recebemos do Sérgio Martire, alguns dados, sobre locomotivas da SPM, comparemos com a tabela apresentada a página 7/20 da RBF7.

Encontramos várias informações novas e algumas discrepâncias, que listamos para cada locomotiva:

Loc. SPM nº 3 (1,00m):

Nº Fabr. 8111
Fabricante Borsig
Ano 1912
EFA nº 272

Loc. SPM nº 4 (1,00m):

Nº Fabr. 8498
Fabricante Borsig
Ano 1912
EFA nº 270

Loc. SPM nº 5 (1,00m):

Nº Fabr. 6209
Fabricante Hartman
Tipo 4-6-0
EFA nº 151/103

Loc. SPM nº 22 (1,00m):

Nº Fabr. 6326
Fabricante Hartman
Ano 1912
EFA nº 153/105

Loc. SPM nº 204 (1,00m):

Nº Fabr. 929
Fabricante Krupp
Tipo 4-6-2
Ano 1925
EFA nº 204

Loc. SPM nº 206 (1,00m):

Nº Fabr. 4637
Fabricante Hartmann
Tipo 4-6-2
Ano 1925
EFA nº 206

Loc. SPM nº 203 (1,00m):

Ano 1924

Loc. SPM nº 260 (1,00m):

Fabricante Baldwin

Loc. SPM nº 351 (1,00m):

Ano 1920

Loc. SPM nº 720 (1,00m):

Fabricante Baldwin

Loc. SPM nº 721 (1,00m):

Fabricante Baldwin

Loc. SPM nº 725 (1,00m):

Fabricante Baldwin

Loc. SPM nº 2 (0,60m):

Ano 1913

* * * * *

PAULISTITE AGUDA!

Nascido e criado em Rincão, SP., utilizávamos o trem, nosso único meio de transporte na época. Recentemente, ganhei de meu pai, um livreto de 50 páginas da ex-Cia. Paulista de Estradas de Ferro, editado em 1º de Dezembro de 1970, contendo os horários dos trens de passageiros de São Paulo para o interior e vice-versa. O livreto menciona os horários de chegada e partida de cidade em cidade. das linhas de Colômbia, Panorama e dos ramais de Piracicaba, Descalvado e Santa Cruz das Palmeiras. Convém lembrar que nesta data, a Paulista já havia erradicado alguns ramais, como o de Ribeirão Bonito, Jaboticabal, Olímpia e outros.

O livreto também explica o significado dos prefixos dos trens, informa quais os trens que conduzem carro restaurante, poltronas leito, serviço de encomendas, distância quilométrica entre cidades e em quais cidades se davam os cruzamentos dos mesmos. Relamente o livreto, que é uma raridade de 21 anos atrás, possibilita vermos a involução do transporte ferroviário no Brasil.

O trem de luxo era azul e cinza. Considerado trem rápido, era formado de carros de 1ª, 2ª, bagageiro, restaurante com ar condicionado e completo serviço à la Carte, pulmann com vitraços panorâmicos, ar condicionado, poltronas giratórias e sala para fumantes. Esse trem era como um expresso, pois somente parava nas principais cidades. Já o chamado Trem de Aço, com seus carros em aço carbono, parava em todas as estações do percurso.

Convém lembrar que nem todos os prefixos mencionados faziam o percurso de São Paulo a Colômbia e Panorama. Alguns faziam percurso intermediário, como de Marília a Baurú ou de Rio Claro a São Paulo, etc.

Em dada ocasião, o trem de luxo, partiu de São Paulo com 15 minutos de atraso. Esse trem fazia o percurso de São Paulo a Colômbia, deixando em Araraquara os passageiros que deveriam seguir a São José do Rio Preto, pela ex-E.F.A. Na época, como eram independentes, uma ferrovia não atrasava seus trens por causa da outra. Havia então um compromisso moral a ser cumprido.

Avisado em Campinas sobre o atraso do trem, o Dr. CINTRA, engenheiro responsável pelo trecho, embarcou na máquina, e junto ao maquinista, foi orientando onde poderia desenvolver mais velocidade, chegando o trem em Araraquara exatamente no horário, honrando o compromisso de entregar os passageiros que deveriam seguir viagem pela ex-E.F.A.

E assim, fico horas com meu pai ouvindo suas histórias sobre as nossas ferrovias. E olhe agora você para elas e veja o que conseguiram destruir.

Se você desejar adquirir uma xerox desse livreto, entre em contato comigo:

HONÓRIO TONUCCI
R.Dr.Moacir Caldeira, 123
Jd.Julia
14700 - BEBEDOURO/SP
FONE: 0173-42.3063

* * * * *

São Paulo, 30 de abril de 1991.

Como representante da Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo, venho por meio desta solicitar a publicação desta carta em sua prestigiosa revista, com o intuito de divulgar ainda

mais o Ferreomodelismo que desenvolvemos no Brasil.

Recebemos a visita em nossa sede da SBF - Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo, em São Paulo, do Presidente da AMF - Associação Mineira de Ferreomodelismo, com vários integrantes. Essa visita de cortesia, além de permitir aos ferreomodelistas mineiros de conhecerem a maquete da SBF, serviu, principalmente, para o início de uma cooperação ainda mais estreita entre as duas entidades, principalmente no que tange à troca de informações entre os associados, o que, certamente, trará grandes benefícios para o desenvolvimento desse hobby que praticamos.

Assim sendo, aproveito a oportunidade, para solicitar, com a publicação desta carta, a todas as entidades brasileiras de ferreomodelismo, para que se cadastrem junto à SBF, também com o intuito de iniciarmos um relacionamento mais próximo. Para tanto deixamos nosso endereço:

SBF - Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo

Rua Curitiba 290 - Tel: 011-571.6568 (à noite)

Parque Ibirapuera

04005 - São Paulo - SP

Sendo o que me resta para o momento, e agradecendo a atenção dispensada, subscrevo-me,

Atenciosamente,

Edgard Francisco Soares
Presidente da Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo

* * * * *

Envio-lhes recorte do Jornal "Tribuna Sanjoanense" com uma manchete que, creio, agradará a todos aqueles que curtem Ferrovias e Ferreomodelismo. Coloco-me à disposição para maiores informações.

Voltaire de Castro

Linha São João-Tiradentes será privatizada

Depois de uma intensa campanha que contou com a participação de toda a comunidade e lideranças políticas locais, foi anunciada em Belo Horizonte a decisão da Rede Ferroviária Federal em privatizar a centenária linha

da antiga VFCO, que liga São João del-Rei a Tiradentes.

Inicialmente, a decisão era de desativar o antigo ramal com 12 quilômetros de percurso e 110 anos de atividade. A Rede Ferroviária Federal alegava crescentes prejuízos na sua operação. Mas, com a pressão da comunidade e de políticos, a decisão foi adiada e estudada uma nova solução para aquele setor.

Segundo informações, a decisão já é definitiva restando para concretizá-la a divulgação oficial do edital para a venda do patrimônio.

Um contato para maiores informações junto à direção da Rede Ferroviária Federal, em Belo Horizonte, através da Sr^a Márcia Rocha Almeida, gerente de comunicação, foi tentado por nosso jornal, mas até o momento não foi possível apurar detalhes desta decisão.

Curitiba 10 de junho de 1991

Vejo que a indignação não é só minha, e com frequência vai se notando a insatisfação a respeito da insensibilidade dos governantes brasileiros para com a ferrovia. E é salutar saber que não se está sozinho nesta cruzada de resgate ao valor do velho e saudoso trem.

Deparo agora com o editorial da RBF nº 8/91, e todos devemos nos solidarizar, ante a estupefação de Sebastião Alvarenga e Luiz Gonzaga Ribeiro, pois todos estamos sendo violentados com tal ato.

Muito oportunamente, junto a este o texto dessa nossa conhecida cronista, Rachel de Queiróz, publicada em suplemento de A Gazeta do Povo, de Curitiba, em data de 19 de maio de 91.

Pois por aqui não é diferente. Inaugurado em fevereiro de 1986, no ano seguinte era com grande satisfação que eu remetia à **FRATESCHI** um esboço de texto e fotos alusivos à ativação do trecho Curitiba-Lapa, percorrido em seis horas (ida e volta), em antigos vagões de madeira, tracionados por uma Mikado 2-8-2. (Publicado no **IF** nº 43/87). Pois bem, o sonho acabou, e durou, se muito, dois anos. Já não se dispõe desse passeio.

Encerro aqui, na expectativa do novo lançamento.

Um abraço,

Celso Cruz do Valle

Por que eles querem acabar com os trens?

Rachel de Queiróz

Nessas mudanças radicais que ocorrem agora no governo federal, bem que poderiam soprar também áreas novas que viessem resgatar o trágico sufoco em que se debatem as ferrovias brasileiras.

Muda-se a cúpula econômica, estabelece-se a paz entre inimigos que, durante a eleição, pareciam fidalgas. Até se projeta a caríssima linha vermelha, duplicando a Avenida Brasil, aqui no Rio. Mas em estrada de ferro ninguém fala.

Pelo contrário, na maciôta e na surdina, em cada seção estadual da Refesa, vão chegando as ordens para desativar mais um ramal, para fechar mais estações e até para demolir estações antigas, verdadeiras relíquias do tempo do Império. Os prédios que não foram ainda abaixo devem a sua sobrevivência ao espírito público dos chefes mais esclarecidos da área atingida, e aos protestos da população que ama os velhos prédios, com as suas salas de espera aberta e seus bancos de madeira onde, na nossa infância, passamos horas e horas esperando o trem que atrasou. Embora jamais fossem essas esperas tão longas quanto às que hoje passamos nos aeroportos, aguardando o avião que não chega ou que não parte.

A paixão rodoviária que grassou no país e que não se sabe se foi fomentada pelas companhias de petróleo ou pela indústria automobilística, e nos atacou com um radicalismo nazista, partia do princípio de que a rede ferroviária era insuficiente para as necessidades de transporte dos brasileiros. Mas não se abriram rodovias como complemento às insuficiências do trem, como seria lógico. Em primeiro lugar acabaram com os trens de passageiros no interior do Brasil! Com exceção dos trens urbanos, estes tão indispensáveis à sobrevivência das populações, que a sua extinção talvez até desencadeasse uma guerrilha.

Apesar de tudo, os ferroviários resistem. Cada linha estadual conta,

na sua administração, com um grupo fiel de resistentes que, dentro dos seus parquíssimos recursos, enfrentando a determinação genocida das autoridades de cima, defende palmo a palmo o território do trem. Segura quase que à mão os trilhos em cima dos dormentes, remenda as locomotivas e os vagões, suscita no seu pessoal um espírito de solidariedade capaz de chegar até ao heroísmo. E no meio do tumulto e na inoperância da burocracia nacional, de vez em quando opera um milagre, como para mostrar ao povo e aos chefes que os "meninos do trem" continuam fiéis e atuantes.

O caso mais recente dessas improvisações mágicas foi o trem da água, criado pela divisão da Refesa do Ceará, durante a recente seca da qual mal estamos ainda nos recuperando. Dos grandes açudes que ainda continham reservas de água potável, abasteciam e partiam os trens, formados por carros-pipa, a distribuir água de estação em estação, depositando-a em reservatórios armados em lona impermeável, capazes de suprir a indispensável água, às sedentas populações da margem da ferrovia, beneficiando também outras populações de lata d'água na cabeça, para terem o que beber. Todo mundo viu isso na TV. Parece que não só não o viram os homens do governo.

Esperei muito do ministro Ozires Silva, o grande brasileiro que a administração não soube aproveitar. Mas parece que ele não pode ou não teve tempo para cuidar do trem. Será que os que os vêm aí poderão ou quererão voltar os olhos para o drama da ferrovia nacional? A gente só pode rezar e esperar.

Eu não sou dada a trocadilhos. Mas me impressionou uma faixa que, pela TV, vi desfraldada, durante uma das distribuições da preciosa linfa pelos trens da água. Dizia a faixa: "O Brasil trem solução!".

Ah, é isso aí. Nesta vastidão sem fim da nossa terra, sempre foi o trem, pujante, majestoso, dragão de fogo comedor de caminhos, que levou a civilização aos seus pontos mais extremos. E sem poluição e sem engarrafamento. Até mesmo sem assaltos. Já verificaram que, mesmo dentro da feroz lotação dos trens elétricos, no Rio, nunca se ouviu falar em assalto?

Distinto companheiro,

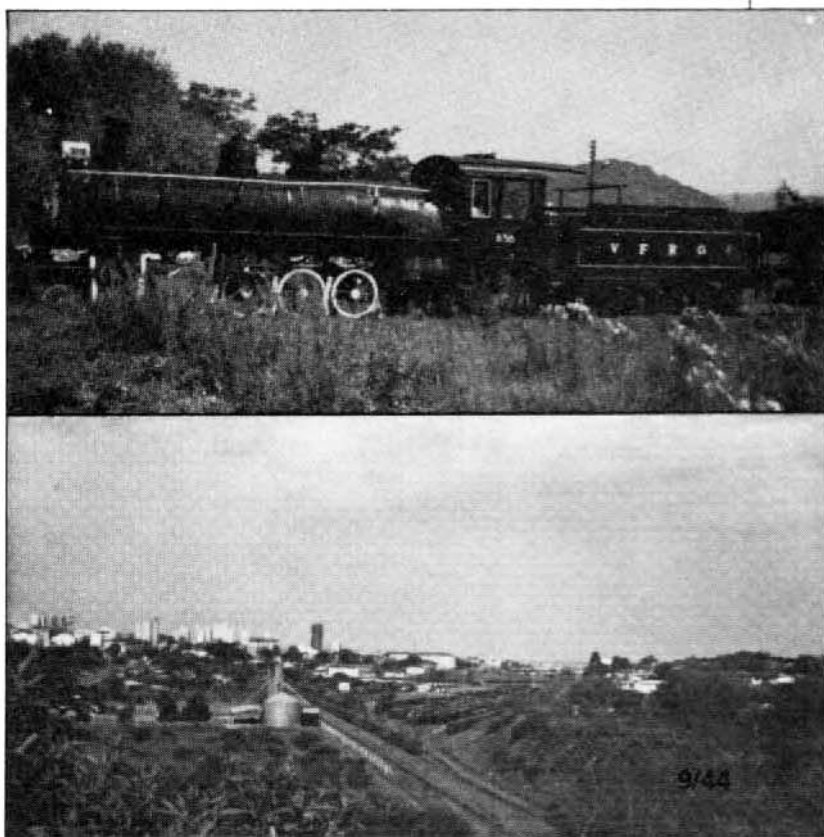
Junto estou enviando a importância destinada à renovação da minha assinatura na REVISTA BRASILEIRA DE FERREOMODELISMO, agradecendo a gentileza do lembrete. Embora correndo o risco de usar conceitos já de seu domínio, não posso deixar de manifestar a minha oponião assaz entusiástica sobre a **RBF** por tudo que nela se vê a cada nova edição, uma superando a anterior.

Aproveitando o momento para agradecer, também, a comunicação relativa ao lançamento no mercado ferreomodelista, da esperada locomotiva a vapor. Como brasileiro verde-amarelo que me considero, acho que a **FRATESCHI**, como tal, não é "pioneira" e sim BANDEIRANTE, como aqueles que desbravaram este Rio Grande do Sul. Pioneiro é coisa de canadense e estadunidense. Receba e aceite, pois, os meus cumprimentos pelo fato, ao mesmo tempo em que me congratulo com os ferreomodelistas brasileiros pelo feliz evento.

Do companheiro e amigo

Carlos E. Mac Ginity

Em tempo: Junto seguem fotos por mim batidas e referidas a RFFSA aqui em Santa Maria. Para o caso de referência, estão numeradas e datadas, facilitando remessa de cópia se for desejado. Também foram enviadas ao Warren Delano e ao Flávio R. Cavalcanti.



Rachel de Queiróz

* * * * *

Prezados Senhores,

Inicialmente parabênizo a FRATESCHI pela concretização do sonho dos ferreomodelistas brasileiros com a chegada da locomotiva vapor, pois somente a FRATESCHI poderia colocar ao alcance de todos a perfeição combinada com a mais alta tecnologia que sem dúvida nenhuma será a "vedete" principalmente no mercado internacional e isso é patriotismo, parabéns FRATESCHI!

Aproveito a ocasião para relembrar-lhes matéria publicada no Jornal "FOLHA METROPOLITANA" daqui de Guarulhos o qual demonstra o esforço, tanto por parte das autoridades como da iniciativa privada para que a memória ferroviária de Guarulhos esteja sempre viva tal como nos áureos tempos em que a "ESTRADA DE FERRO SOROCABANA" percorria este município.

Atenciosamente

Carlos Alberto Mauro

* * * * *

E O TREM VOLTA À ESTAÇÃO

Na manhã de sexta-feira, dia 4, o secretário de Obras e Serviços Públicos, Dr. Dârcio Martins Pereira e o historiador e diretor presidente da Folha Metropolitana, Dr. João Ranali, foram até a Santa Rosa Comércio e Indústria de Metais Ltda (Rua Duque de Caxias, 171 - Vila Fátima) de propriedade de Oswaldo Marchetti e Oswaldo Marchetti Filho, para visitar o local onde está uma locomotiva a vapor que a empresa cedeu para a Prefeitura de Guarulhos.

A locomotiva data da época em que a cidade possuía a Estrada de Ferro Sorocabana. Em 1965, a estrada de ferro foi desativada, no governo de Carvalho Pinto. A última viagem foi realizada no trem nº 3131, transportado pelo maquinista Luis Mezzalira. Desde 1970, vários prefeitos tentam conseguir uma máquina a vapor para que a história dos transportes do município não desaparecesse.

Ainda restam na cidade duas estações que são preservadas em sua originalidade: a de Cumbica e a de Guarulhos, que é conhecida como Estaçãozinha da Cantareira. Lá, atualmente se

encontra a Praça IV Centenário e onde antes funcionava a estação, está uma pequena escola de primeiro grau. A Secretaria de Obras e Serviços Públicos está urbanizando o local e brevemente fará uma reestruturação da Estaçãozinha que então, se transformará no mais novo conjunto turístico de Guarulhos.

A locomotiva será restaurada pela Preservação do Museu Ferroviário e logo que colocada na Praça IV Centenário como uma das grandes atrações históricas do conjunto turístico, a Prefeitura fará todo serviço de manutenção e preservação. Dentro do conjunto turístico, que tem data prevista para ser entregue à população entre 8 de dezembro (aniversário da cidade) e 24 de março (emancipação de Guarulhos), além da urbanização da Praça, serão restauradas a Estação e a casa do chefe da estação que acoplava também a administração. O terreno receberá os devidos reparos, as bilheterias serão reabertas, as muretas serão resgatadas e a locomotiva ficará na plataforma como que à espera de seus passageiros. Como em 1915, quando foi inaugurada a Estação da Cantareira.

ALVSJO, SUÉCIA

Nov. 04, 91

* * * * *

Prezados amigos,

estou continuando a me interessar pelas ferrovias brasileiras e os modelos delas. Graças ao meu amigo Flávio Francesconi Lage, em BH, está me mandando a RBF e também os novos lançamentos da **FRATESCHI**. Agora incluindo a Consolidation 557 da EFCB, que acho uma máquina bonita e também um modelo bonito. Uma sugestão é que você vai produzir um vagão fechado EFCB, como no desenho incluído, para acompanhar a máquina.

Infelizmente alguns modelos que Flávio me mandou, sofreu quebras durante o transporte. Espero que vocês podem me enviar peças de reposição.

Espero que podemos ver novos lançamentos **FRATESCHI**, apesar da situação econômica difícil no Brasil.

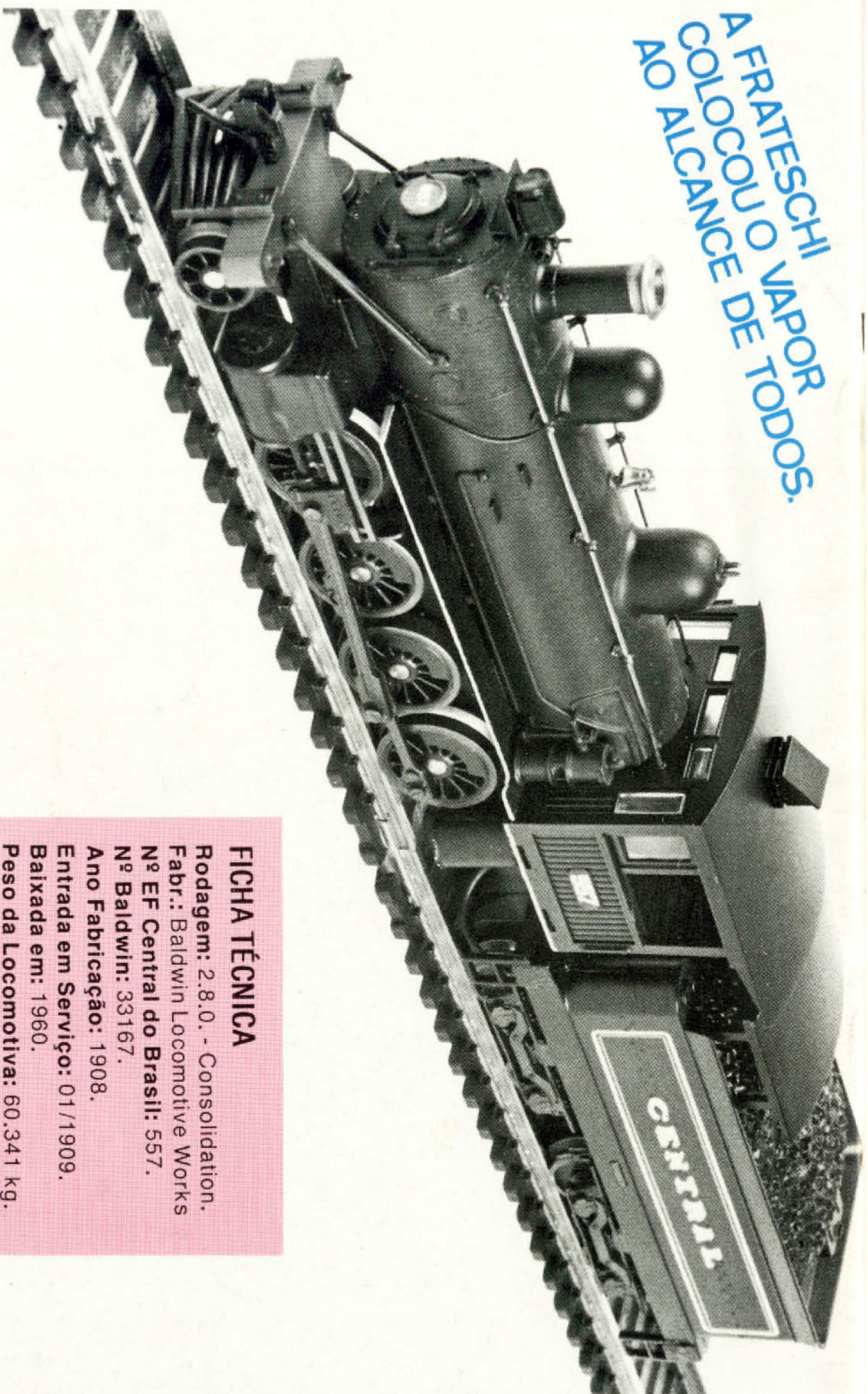
Um abraço

Bo-Lennart Liljeberg
Alvsjo, Suécia



A 553, irmã da 557, numa das raras fotos existentes destas locomotivas na CENTRAL. (Marcelo Lordeiro)

A FRATESCHI
COLOCOU O VAPOR
AO ALCANCE DE TODOS.



FICHA TÉCNICA

Rodagem: 2.8.0. - Consolidation.
Fabr.: Baldwin Locomotive Works
Nº EF Central do Brasil: 557.
Nº Baldwin: 33167.
Ano Fabricação: 1908.
Entrada em Serviço: 01/1909.
Baixada em: 1960.
Peso da Locomotiva: 60.341 kg.
Peso do tender carreg.: 32.659 kg.
Peso total: 93.200 kg.
Distribuição Stephenson
Comprimento total: 18,3 m.
Força de tração efetiva: 14.542 kg.
Comando de válvulas: interno

FRATESCHI
Trens Elétricos