

1120901

A "Folha" e as respostas da sociedade à crise



Adote e Proteja

# LOCOMOTIVA

LOCOMOTIVA 215 - BALDWIN - 4-6-0 - 1912  
FUNCIONANDO EM NOSSA ESTACAO DE JAGUARIUNA

A MEMORIA NACIONAL CONVIDA A TODOS A SE ASSOCIAREM A ASSOCIACAO BRASILEIRA DE PRESERVACAO FERROVIARIA, A FIM DE PROTEGER O NOSSO PATRIMONIO HISTORICO E CULTURAL FERROVIARIO BRASILEIRO DO ESQUECIMENTO E DA DESTRUICAO. PRECISAMOS DE LIVROS, FOTOS, CATALOGOS, INFORMACOES, DOACOES EM DINHEIRO E MATERIAL, E PRINCIPALMENTE CARINHO, BOA VONTADE E ANIMO PARA PARTICIPAR. OS VOLUNTARIOS QUE JA ESTAO NA ATIVA AGRADECEM. NOS PROCUREM OU ESCREVA PARA: ABPF - RUA MATHIAS CARDOSO, 791 CEP. 04561-1 C. POSTAL 21420 - SAO PAULO

A população de Jaguariúna, surpresa, pensou que a "Maria Fumaça" tinha voltado para transportá-la. Depois, descobriu que a velha máquina, que corria até Anhumas, era um museu.

# Na volta do velho trem, o museu vivo da ferrovia

HELÓ CAPONI

No dia 13 de novembro, a população de Jaguariúna acordou assustada, às 6 horas da manhã. Os mais curiosos correram para a estação ferroviária, desativada há anos, para verificar se, de fato, era o apito da "Maria Fumaça", o ruído que estavam ouvindo de suas casas. Incrédulos, confirmaram: lá estava a locomotiva a vapor, fumegando, como nos velhos tempos da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro.

A surpresa foi só da população. Para os integrantes da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), era apenas um dia muito especial. Como resultado de quase quatro anos de trabalho, colocavam em funcionamento experimental uma máquina a vapor, recuperada, que vai integrar o museu vivo, a ser implantado na linha Jaguariúna-Anhumas, cedido pela Fepasa em comodato, àquela entidade.

maior parte dos integrantes da ABPF acaba desembolsando o necessário para as despesas de viagem de pesquisas, para fotografar os objetos encontrados e, em muitos casos, para o transporte dos equipamentos até Jaguariúna, onde está sendo montado o museu.

Neste esquema, muita coisa foi conseguida e os associados têm consciência que a falta de recursos vai impedir que muitas peças sejam preservadas. Mas, para a formação do museu, já foi realizado um contrato de cessão em comodato com a Rede Ferroviária Federal, de 15 locomotivas a vapor de 1912 a 1930, pertencentes a antiga Rede Mineira de Viação e que já estão sendo transportadas para Jaguariúna.

Também está em fase final de transação, um contrato com a Fepasa, que vai ceder 15 vagões de passageiros antigos, que iriam ser vendidos em leilão, alguns anos atrás. "Conseguimos impedir a venda e salvar estas unidades, que são prati-

museus estáticos, ele defende a idéia da ABPF de que o transporte deve ser mostrado em movimento. "A locomotiva a vapor tem movimento, cheiro, tem fuligem, e é isto que atrai. Não pode ficar simplesmente num pedestal".

Além dos equipamentos que compõem o museu, a ABPF tem defendido também os que não pôde adquirir. Foi o caso da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, que iria ser toda vendida em leilão. Juntamente com a ação de outras entidades, a entidade conseguiu cancelar a venda, contrariando a vontade das firmas de sucata, que iriam realizar um bom negócio.

Agora a associação está pedindo o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, que ainda funciona com equipamentos do início do século. Segundo Patrick, lá operam locomotivas de vários tipos, adquiridas de pequenas ferrovias que foram desaparecendo, formando uma rica matéria-

entidade.

Em Jaguariúna, poucos sabem o que é um museu vivo e o que vem a ser a ABPF. Presenciando, nos últimos meses, muita movimentação no ramal desativado, após o retorno da locomotiva a vapor, acreditamos que a "Mogianinha" voltou para fazer o transporte de passageiros da cidade até um hipermercado, próximo a Campinas.

"Ainda não tivemos tempo, para explicar à população, o que é um museu vivo. A maioria acredita que estamos implantando o trem das compras. Vamos ter que mostrar que não pretendemos introduzir um transporte público e sim, um museu, onde as locomotivas não vão ficar em um pedestal, mas circularão de Jaguariúna a Anhumas", diz Patrick Dollinger diretor da Associação.

A implantação deste museu, aliás, é o objetivo maior da ABPF, que nasceu em setembro de 1977, logo após a publicação de um anúncio classificado, em um jornal da capital, em que Patrick (que participou de uma entidade parecida na França) solicitava contatos com pessoas interessadas em preservação ferroviária. O anúncio foi respondido por Juarez Spalleta (hoje presidente da ABPF) e Sérgio José Romano, que também andavam a procura de pessoas com o mesmo interesse e não sabiam por onde começar. Desse encontro, nasceu a associação, hoje com 235 sócios, que dedicam quase todo o tempo disponível à procura de locomotivas e vagões antigos e na luta pela preservação da memória da ferrovia.

### RESPEITANDO A HISTÓRIA

"A ABPF não é bem vista por pessoas que gostam de renovação, de coisas sempre novas e, por isso, acham que preservação é algo antiquado. Mas é importante aprender a respeitar a história", alerta Patrick. Para ele, é importante a conscientização disso, mas não acredita num movimento que parta da elite. A conscientização deve partir do próprio povo e, na ABPF, isto acontece. "Temos sócios de todas as camadas sociais, e das mais variadas profissões, inclusive antigos ferroviários. Todo com o mesmo objetivo de preservação."

Sem interferir na política ferroviária do governo, este grupo, já conseguiu um bom saldo de bens preservados. "É claro que as ferrovias, que não têm capital nem para investir em modernização e melhoria do transporte atual, não iriam se preocupar em conservar velhas locomotivas a vapor, vagões de passageiros antigos, e outros objetos, que estavam simplesmente desaparecendo. Então, assumimos esta tarefa", explica Patrick.

Contando com apenas a contribuição dos associados, Cr\$ 800,00 anuais, e de algumas entidades, a

var estas unidades, que são praticamente as últimas existentes", conta Patrick.

O grande achado da ABPF, entretanto, é uma locomotiva de 1867, pertencente a antiga São Paulo Railway, que estava em um depósito da Bordon. Ao saber do interesse da Associação pela locomotiva, o presidente da empresa concordou, imediatamente, em cedê-la e, agora, ela vai integrar o museu. Patrick confessa que vai ser muito difícil conseguir fazê-la funcionar, mas conta, orgulhoso, que é a terceira máquina mais antiga conservada no Brasil.

A própria concessão de uso do ramal Jaguariúna-Anhumas, onde será implantado o museu, é considerada uma grande vitória da associação. Com seis estações espalhadas por 25 quilômetros de linhas, o ramal que iria ser erradicado pela Fepasa, vai servir perfeitamente aos propósitos da entidade. Além de reunir as peças encontradas, lá vai funcionar um trem turístico, que deverá proporcionar renda para a entidade ampliar seu trabalho.

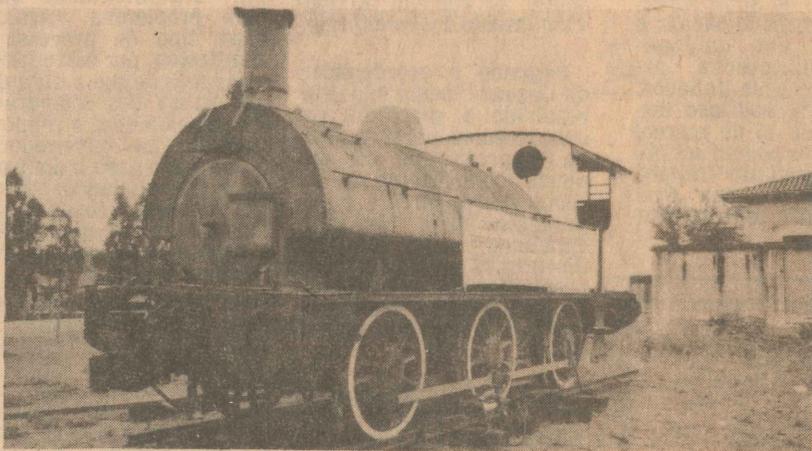
### CHEIRO E FULIGEM

"Tentam nos convencer que se pode caminhar no Pico do Jaraguá, correr em parques, andar de bicicleta, mas, na verdade, São Paulo não oferece muitas opções de lazer", mostra Patrick, ao colocar o futuro museu como uma boa sugestão de passeio para o paulistano. Salientando que não tem nada contra os

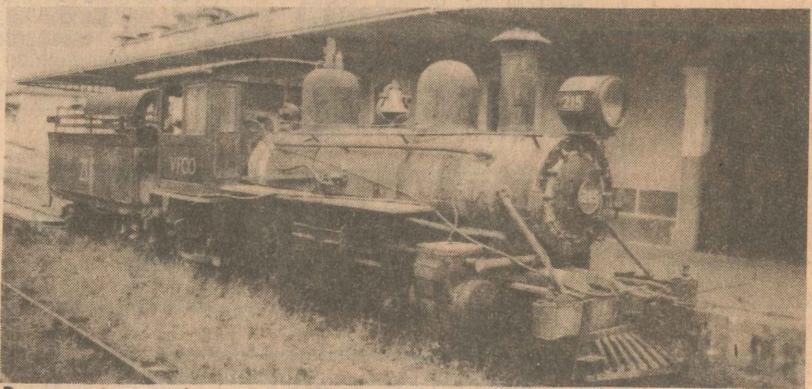
uma rica mostra de como era feito o transporte sobre trilhos no passado. Embora a ABPF tenha solicitado o tombamento total, da linha e dos equipamentos, Patrick acha difícil que isto ocorra, pois as empresas de cimento da região terão necessidade da linha para o transporte de seus produtos. Mas, pelo menos os equipamentos a ABPF pretende conseguir que sejam preservados. Como sugestão para o aproveitamento, a associação vai propor à Paulistur a implantação de um trem turístico, no Parque Anhanguera.

Embora sendo francês, Patrick mostra que o Brasil é uma grande mina de equipamentos ferroviários, que correm muito risco, pois existem muitos estrangeiros interessados na sua aquisição. Na Europa, segundo ele, estas peças são raríssimas e, por isso, o Brasil é muito procurado. "Aqui, temos todos os tipos de locomotivas e, se abrimos mão desta coleção, acabaremos ficando sem nada."

Por isto, embora impossibilitada de preservar tudo o que já catalogou, a ABPF está atenta. Um dos alvos de muita atenção é a ferrovia Centro-Oeste, chamada de "bitolinha", que liga São João D'el Rei e Antonio Carlos. "Contornando o rio das Mortes, ela é utilizada para o transporte de cimento, operando exatamente como no final do século passado, com as mesmas locomotivas a vapor. E o mais engraçado é que dá lucro", explica Patrick.



Uma das 15 locomotivas a vapor dos anos 20, cedidas ao museu.



Preservar trens antigos, uma prática que os europeus levam a sério.