

Processo Nº 12/000.463/2011

Data: 14/03/2011

Fls: 41

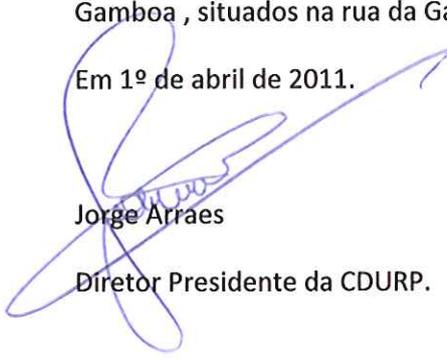
Rubrica:

**Ao Sr. Assessor Especial da Presidência da CDURP**

Sr. Alberto Silva,

Estou encaminhando o processo referente à Restauração e Adaptação de Usos dos Galpões da Gamboa , situados na rua da Gamboa S/Nº, para providências quanto à licitação das obras.

Em 1º de abril de 2011.



Jorge Arraes

Diretor Presidente da CDURP.

**À Comissão de Licitação,**

Estou encaminhando o presente processo e seus anexos (Orçamento e Ante-Projeto de Arquitetura) visando a licitação das obras de Restauração e Adaptação de Usos dos Galpões da Gamboa.

Em 1º de Abril de 2011

Alberto Silva

Assessor da Presidência da CDURP



**PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

**Secretaria Municipal de Cultura Subsecretaria do Patrimônio Cultural, Intervenção Urbana, Arquitetura e Design**

Rua Gago Coutinho, 52 – 3º andar – Laranjeiras – CEP: 22.221-070. Tel: (21) 2976.6611

**Ofício C/SUBPC/GAB nº 24 /2011**

Rio de Janeiro, 28 de março de 2011.

**Ao Senhor**

**Jorge Luiz de Souza Arraes**

**Diretor Presidente da CDURP**

**Rua Gago Coutinho, 52 – 5º andar**

**A/C: Senhor Alberto Gomes Silva**

**Assessor Especial - CDURP**

***Assunto: Projeto Básico de Restauração e Adaptação de Uso dos Galpões da Gamboa.***

Conforme solicitação do Sr. Felipe Góes, Secretário Extraordinário de Desenvolvimento, encaminhamos para providências cabíveis o processo 12/000.463/2011, contendo os projetos e orçamentos para a contratação de serviços para Restauração e Adaptação de Uso dos Galpões da Gamboa, Bem Tombado Municipal.

Atenciosamente,

  
**Washington Fajardo**  
Subsecretário de Patrimônio Cultural,  
Intervenção Urbana, Arquitetura e Design  
C/SUBPC

PAULO EDUARDO VIDAL LENTÉ RIBEIRO  
Matr. 541266-9/3-3 - C.F. 85108554711  
Coordenador de Conservação e Projetos  
Locais - C/SUBPC/CP

**CÓPIA**

**RESTAURAÇÃO DOS VAGÕES DO  
TREM CRUZEIRO DO SUL  
GALPÕES DA GAMBOA**  
*Rua da Gamboa, s/nº - Gamboa*



Março/2011  
Base: Projeto IPP Nov/2004



**PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**  
Secretaria Municipal de Cultura  
Subsecretaria de Patrimônio Cultural, Intervenção Urbana, Arquitetura e Design

## ÍNDICE

|                |   |
|----------------|---|
| 1. OBJETO      | 1 |
| 2. DIAGNÓSTICO | 2 |

## 1. OBJETO:

Composição de 4 vagões de trem, de 1929, medindo cada um 65,6 polegadas de comprimento, não sendo tombada pelos órgãos de tutela, encontra-se, no entanto, inserida em área de ambiência da antiga Estação da Gamboa, tombada pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

Os referidos vagões faziam parte de uma composição de 4 vagões cabine e 1 vagão restaurante e bagagem denominada "Cruzeiro do Sul" conhecida, na época, como o "Trem Azul", que fazia a ligação noturna Rio/São Paulo e São Paulo/Rio.

Em 24 de março somente se encontravam no local 2 vagões cabine, dos quais passaremos a tratar. A composição, assim como a linha do trem, encontra-se em avançado estado de deterioração, provocado por corrosão, pela ação do tempo e por vandalismo, tendo sofrido ainda a ação do fogo.

A linha de trem está parcialmente coberta por mato e terra, podendo-se afirmar que parte dos dormentes deverá ser recomposto, mesmo que de forma cenográfica. Não restam elementos da comunicação visual de época no vagão ou na plataforma.

Os elementos mecânicos, sob o vagão, por suas próprias características físicas e robustez, apresentam bom aspecto visual devendo, no entanto, ser objeto de atenção a eventual necessidade de reforço estrutural e/ou recomposição de algum elemento mecânico de sustentação. Os elementos estruturais de sustentação do assoalho, apresentam diversos elementos faltantes e em avançado estágio de corrosão como os degraus de acesso ao vagão.



A composição é constituída por estrutura de ferro e chapa em aço carbono, com os vãos das janelas sem vestígios da sua esquadria. Dos elementos que compunham o seu interior, existem apenas vestígios, não restando elementos da decoração interior.



## 2. DIAGNÓSTICO:

Através das prospecções estratigráficas e sua análise, verifica-se que a composição era pintada externamente na cor azul (foto 1), confirmada pela pesquisa histórica e iconográfica, e internamente, na cor verde clara (foto2).



1



2

Cada vagão era composto por 9 cabines que se comunicavam internamente duas a duas (foto3).



3



4



5

Cada cabine, guarnecida por uma janela, além do assento reversível em cama, possuía um beliche escamoteável e armário (foto4). A iluminação e ventilação eram especialmente compactadas.



O acesso às cabines era feito através de um longo e estreito corredor.

Nas extremidades do corredor se localizavam os banheiros no lado correspondente às cabines, com onze janelas, e um armário, em chapa de ferro, no canto correspondente ao corredor (foto 5), com apenas nove janelas.

Pode-se verificar a marcação desta planta na foto 6.



O piso do vagão era em argamassa pigmentada (foto7), cuja composição a análise do material coletado vai determinar, montada sobre tabuleiros de chapa galvanizada que se apoiavam em estrutura de madeira ( foto8 ).



6



7



8

Estrutura metálica do trem era revestida por material isolante térmico e acústico (foto9).



9

No sanitário, os equipamentos e acessórios não foram encontrados, as instalações de hidráulicas e de esgoto encontram-se inoperantes, revestido em chapas de fibro-cimento montada sobre ripado, tem marcação imitativa de azulejo e acabamento em pintura.

marcação da pia e espelho (foto 10)  
parede oposta ( foto 11).



10



11

A pesquisa histórica e iconográfica associada aos vestígios existentes, permitem proceder a sua restauração e/ ou reconstituição, adequando-o ao uso a que se propõe o projeto.

Como critério de restauração será adotado uma atualização dos materiais, adequando o conjunto as novas necessidades e ao novo programa proposto, vagão restaurante e sala para carteados e jogos de tabuleiro.

Como conceituação histórica, de preservação de patrimônio será realizada a restauração de uma cabine e um armário de canto de corredor (foto 7) no vagão de jogos de carteador. No vagão onde será implantado o restaurante, se buscará adotar a tipologia utilizada nos vagões restaurante e será restaurado um sanitário tornando-o operativo.

Deverá ser objeto de estudo do projeto de restauração, com o aproveitamento da pesquisa histórica e iconográfica, elementos de programação visual e da indumentária objetivando a reconstituição/releitura do ambiente de época.

A composição restaurada junto à plataforma, com uma comunicação visual adequada, assim como a linha de trem recuperada, com os dormentes e a brita irá reforçar o aspecto cenográfico e lúdico, caracterizando o conjunto arquitetônico.



## 1. INTRODUÇÃO

A Prefeitura Municipal da cidade do Rio de Janeiro está desenvolvendo uma série de projetos em área no bairro da Gamboa, que envolvem antigas instalações ferroviárias e onde existem 4 carros metálicos de passageiros. Um dos projetos em implantação diz respeito a uma Vila Olímpica, onde foi incluído o aproveitamento de pelo menos 2 dos 4 carros de passageiros referidos, com atividades de apoio como uma lanchonete e sala de jogos.

O objetivo desta pesquisa é, portanto, levantar informações sobre os carros de passageiros, reunindo dados tais como plantas, fotos e esquemas que possibilitem a sua restauração e recuperação.

A pesquisa foi realizada fundamentalmente nos arquivos da Rede Ferroviária Federal S. A., no Rio de Janeiro, antiga proprietária dos bens, e em algumas publicações existentes sobre o assunto. É importante destacar que a Rede Ferroviária Federal encontra-se em liquidação e, por esta razão, a estrutura organizacional da empresa foi totalmente modificada e seu quadro funcional reduzido drasticamente. Os diversos departamentos da empresa original, foram extintos e tiveram seus arquivos recolhidos a depósitos sem qualquer catalogação e sem acesso público, dificultando bastante esta pesquisa.

Em visita ao local foi possível observar que os referidos carros sofreram diversas intervenções, inclusive incêndio, mas os elementos que ainda permanecem possibilitaram extrair informações suficientes para dar início a esta pesquisa. Pelo que foi possível visualizar, os carros possuem os seguintes prefixos: O – 381, DC – 308, DO – 380 e DC – 311.

Numa primeira análise e consultando alguns documentos existentes no âmbito do GT- BEHIS (Grupo de Trabalho – Bens Históricos), que assumiu a documentação do antigo PRESERFE-Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, da RFFSA, foi possível constatar que os carros de passageiros estacionados na Gamboa pertenceram originalmente à Estrada de Ferro Central do Brasil, fazendo parte da composição denominada Cruzeiro do Sul que trafegava entre Rio de Janeiro e São Paulo.

Desta forma, a pesquisa caminhou no sentido de se obter o maior número de informações possíveis sobre o trem Cruzeiro do Sul e, para o seu desenvolvimento, procurou-se primeiramente mostrar um breve histórico sobre o transporte de passageiros entre o Rio de Janeiro e São Paulo,

nos anos que antecederam o início da operação do Cruzeiro do Sul. Em seguida são incluídas as informações obtidas sobre o tema, ilustrando-se com fotos e plantas da composição, mostrando sua evolução até a desativação.

Como complemento foram incluídas, ainda, breves informações sobre o trem que sucedeu o Cruzeiro do Sul na viagem entre o Rio de Janeiro e São Paulo, mostrando-se alguns aspectos visuais que possam contribuir no desenvolvimento das idéias de transformação de uso dos carros do Cruzeiro do Sul.

## 2. BREVE HISTÓRICO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL E DO TREM RIO-SÃO PAULO

A ferrovia surgiu no Brasil em 1854 e logo se expandiu em diversas direções. O início da ligação ferroviária entre Rio de Janeiro e São Paulo remonta o ano de 1858, quando foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II na capital do império. Um dos objetivos desta ferrovia era atingir o solo paulista na cidade de Cachoeira (atual Cachoeira Paulista) e de lá se conectaria à Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro que também tinha como terminal esta cidade. A Estrada de Ferro D. Pedro II chegou a Cachoeira em 1875, mas só mais tarde, em 1877, veio a conectar-se à linha paulista, quando esta chegou até aquela cidade. Devido à diferença de bitola entre os dois ramais, havia necessidade de troca de composições para se completar o trajeto. A unificação de bitola só veio a ocorrer a partir de 1890. A Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro veio a ser incorporada à Central do Brasil neste mesmo ano.

Com a proclamação da República, em 1889, a Estrada de Ferro D. Pedro II passou a ser denominada Estrada de Ferro Central do Brasil e já era considerada a maior ferrovia brasileira com uma extensão de cerca de 828 quilômetros de linhas em tráfego, com 115 estações, 142 locomotivas a vapor, 1907 vagões de cargas diversas e 271 carros de passageiros, além de importantes oficinas.

A movimentação de mercadorias e de pessoas tornou-se o esteio da atividade ferroviária, tendo o transporte de passageiros um lugar expressivo no desempenho das ferrovias em todo o mundo. O desenvolvimento econômico e social gerado pela ligação ferroviária entre o Rio de Janeiro e São Paulo foi benéfico para toda a região percorrida e o transporte regular de passageiros fez-se necessário. Inicialmente os trens eram compostos por locomotivas a vapor que tracionavam carros de madeira (Fig. 01) e vagões de carga. Os carros de madeira constituíram a totalidade da frota da Central do Brasil por mais de sete décadas, com grandes variedades de dimensões, tipos e origens. O conforto e a sofisticação não foram atributos exclusivos dos carros de aço. As cabines duplas (Fig.02) e as tradicionais cabines individuais cortinadas (Fig. 03) já existiam nas acomodações das composições em madeira que faziam as viagens entre o Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. (BUZELIN, 2002, p.23)

Os carros de madeira, no entanto, mesmo reunindo variedade, apresentação robusta e simplicidade, exigiam muita manutenção e eram perigosos em situações de acidentes. Em

encontros, choques e abalroamentos partiam-se e as peças se transformavam em verdadeiras lascas pontiagudas, projetadas carro a dentro. Somando-se a este aspecto, havia a solicitação cada vez maior de segurança da ferrovia tendo em vista o aumento da velocidade e frequência dos trens. (BUZELIN, 2002, p.22)

*“Desde o surgimento das ferrovias, o desenvolvimento na concepção e fabricação de vagões e carros de passageiros e locomotivas tem lugar em uma verdadeira corrida pela apresentação de novas soluções de técnica, engenharia e design, tudo sob o denominador comum da busca de um equipamento sempre melhor e mais adequado.*

*Entre os fabricantes de material ferroviário de países mais desenvolvidos, muitos deles nossos históricos fornecedores, a apresentação de novos carros dotados de acomodações mais luxuosas, foi a tônica entre os principais montadores europeus e americanos. Cada qual em sua fase de densa capacitação tecnológica, apresentava soluções as mais variadas e extremamente bem elaboradas.*

*O empenho da indústria ferroviária em fornecer carros com acomodações superiores que atendessem as necessidades do usuário durante uma viagem (restaurante, cabine, bagagem, poltrona, etc.), começava a despontar também no Brasil, posto que nossas ferrovias foram compradoras diretas, por décadas, de tais equipamentos”. (BUZELIN, 2002, p. 13)*

Somente a partir de 1929, a Central do Brasil deu início à sua lenta e gradual substituição dos carros de passageiros em madeira por carros de aço com a chegada dos carros fabricados nos Estados Unidos pela AFC – American Car and Foundry Company que vieram a compor o trem denominado Cruzeiro do Sul.

O Cruzeiro do Sul perdeu o seu “glamour” para o trem Santa Cruz em 1950 e seus carros, após reformados passaram a fazer outro trem expresso, de menor importância, para São Paulo.

### 3. O TREM CRUZEIRO DO SUL

O ano de 1929 foi marcante para a Estrada de Ferro Central do Brasil, pois dois fatos novos ocorreram: ao mesmo tempo que entraram em circulação os carros de aço carbono que passaram a fazer os trens expressos entre o Rio de Janeiro e São Paulo, foram entregues, também, 500 quilômetros de estrada de rodagem ligando as duas cidades, iniciando assim um processo de esvaziamento do transporte de cargas e passageiros pela ferrovia. A partir desta data, em todo o Brasil, os governos estaduais deram início à execução de programas de melhoramentos das estradas existentes, nas áreas de suas jurisdições, para atender às exigências de um tráfego crescente de veículos motorizados. A partir de 1930 as ferrovias foram encolhendo, cedendo cada vez mais cargas e passageiros para as rodovias. A crescente política de incentivo às rodovias contrastava com a falta de investimentos nas ferrovias que passaram, então a ter uma forte concorrência. (DAVID, 1985, p.46) A modernização da frota de carros de passageiros na Central do Brasil pode ter sua origem, portanto, desta concorrência.

O trem Cruzeiro do Sul ou "Trem Azul", como passou a ser conhecido pela sua tonalidade azul escuro, marcou época, pois representava o que havia de mais moderno e confortável em termos de transporte ferroviário. Era um trem sofisticado e seu luxo era comparável aos trens abastados da América, sendo freqüentado pelos Barões do Café paulistanos e convivas que o utilizavam regularmente quando embarcavam no porto do Rio de Janeiro em transatlânticos, rumo aos Estados Unidos e aos países da Europa. (BUZELIN, 2002, p.25)

Em artigo da Revista Ferroviária (maio/ 1988, p. 36) Eduardo José de Jesus Coelho idealiza uma destas sofisticadas viagens:

*"Se um rico empresário paulista em junho de 1934 resolvesse viajar para a Europa de forma mais luxuosas e extravagante possível, a jornada começaria certamente na Estação do Norte (atual Roosevelt, SP) com o embarque no famoso "Trem Azul" com destino ao Rio de Janeiro. Após sua chegada na manhã seguinte, uma pequena composição especial de carros de madeira o levaria até o então rural bairro de Santa Cruz, mais precisamente ao Aeroporto Bartolomeu de Gusmão (atual Base Aérea de Santa Cruz, RJ), onde finalmente*

*embarcaria no dirigível D-LZ-127 Graff Zeppelin rumo à Alemanha, onde chegaria no fantástico tempo de seis dias”.*

A Central do Brasil tinha interesse em manter o serviço e melhorar sua imagem perante estes usuários, dentre os quais não estavam apenas empresários ricos, mas também autoridades de Estado e do Alto Comando Militar que faziam viagens regulares pela ferrovia. (BUZELIN, 2002, p.25) Por esta razão, era ainda chamado de “Trem dos Senadores” por ser muito usado por políticos entre a capital federal e São Paulo.

Max Vasconcelos, em seu “Vias Brasileiras de Comunicação- Estrada de Ferro Central do Brasil”(1934), referia-se ao Cruzeiro do Sul como trem de luxo que circulava apenas à noite “com a composição toda de aço e confortáveis acomodações internas. Serviço de buffet no club car.” Cada bilhete compreendia “a passagem no percurso integral do trem, em viagem singela, o respectivo leito para um adulto, ou para duas crianças de 3 a 12 anos e o lanche para uma pessoa.”

O trem Cruzeiro do Sul foi adquirido, em 1929, dos Estados Unidos, sendo fabricado em aço carbono pela ACF- American Cars Foundry Company. A aquisição dizia respeito a um lote compreendendo doze carros dormitório-cabine (série DM 201 a 212) (Fig. 04 e 05) e três carros do tipo bagagem-*buffet* (série F 101 a 103) (Fig.06 e 07) . Formavam três composições de cinco carros cada com a formação básica de quatro carros dormitório-cabine e um carro bagagem-*buffet*, que acomodava instalações de um restaurante, com um terço do carro reservado para bagagens de maior volume dos viajantes.

Eduardo Coelho (Revista Ferroviária, maio/1988) descreve que os **carros bagagem-*buffet*** eram equipados com cozinha e salão com duas mesas para quatro pessoas, uma mesa para duas pessoas e sete poltronas com mesas individuais basculantes, além de um gabinete para o chefe do trem, dispensa com gaiolas e compartimento para bagagens. Já os **carros dormitórios** possuíam nove cabines com duas camas beliche, sendo oito com camas transversais e uma com camas longitudinais, esta exatamente no centro do carro. Cada cabine possuía internamente, além do beliche, uma pia com espelho no canto junto à janela, uma pequena cadeira próxima à porta e um armário. Cada carro possuía dois banheiros comuns, um em cada extremidade, com acesso pelo corredor longitudinal que apresentava apenas nove janelas, contra onze do lado das cabines.

Ambos os carros possuíam originalmente truques de três eixos, sendo o comprimento entre os engates de aproximadamente 20,6 metros. As composições do Cruzeiro do Sul eram tracionadas pelas majestosas locomotivas a vapor *Pacific*, de três cilindros, sendo a mais famosa delas a "353" conhecida como "Velha Senhora"<sup>1</sup> (Fig. 08), ainda existente. Só em 1945 as locomotivas a vapor foram substituídas pelas máquinas diesel.

Com relação aos acabamentos internos, poucas referências foram encontradas, mas as plantas originais do fabricante de números 502, 503, 506, 507 e 508 (Anexos) de 1928, que apresentam os interiores dos carros dormitórios e bagagem-buffet respectivamente, mostram diversas indicações que servirão de referência para a reconstituição dos seus elementos principais. As fotos de fábrica (Fig. 09, 10 e 11) que dizem respeito aos interiores das cabines e do buffet também podem ajudar na reconstituição.

Com relação ao seu aspecto externo, os carros do Cruzeiro do Sul eram pintados na cor azul escuro, embora não se saiba o tom exato, com pequenos frisos dourados. Eduardo Coelho, em seu artigo publicado na Revista Ferroviária (maio/ 1988, p.36), coloca em dúvida se os referidos frisos não seriam prateados ao invés de dourados, mas acreditamos que uma prospecção mais apurada poderá ajudar a sanar esta dúvida. Através das Figuras 04 e 06 podemos observar, não com a clareza necessária, a disposição dos frisos na parte externa dos carros.

Com relação às inscrições externas, estas mesmas fotografias nos mostram que existiam a designação dos carros (DORMITÓRIO ou BAGAGEM-BUFFET) em cada extremidade inferior junto às entradas, a classificação e o número de série na parte central inferior e o nome da companhia na parte central acima das janelas. A Central do Brasil adotou apenas "CENTRAL", em maiúsculas, para identificação de seu material rodante.

O número de série dos carros do Cruzeiro do Sul sofreu modificações ao longo de sua existência. A cada transformação recebiam nova numeração. Assim, a primeira a série era identificada pelos carros dormitório DM 201 a 212 (Fig. 05) e pelos carros bagagem-buffet F 101 a 103 (Fig. 07). A

<sup>1</sup> As locomotivas a vapor eram batizadas carinhosamente com nomes diversos como por exemplo a 370, que também tracionava o Cruzeiro do Sul, e era conhecida como "Zezé Leone" em homenagem à primeira Miss Brasil, eleita em 1923. A 353 foi designada "Velha Senhora" pela sua imponência e exuberância, sendo construída pela *Baldwin Locomotive Works*, em 1927. A 353 foi cedida à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária- ABPF e está sendo preservada junto ao Museu da Imigração em São Paulo, onde realiza passeios turísticos. A 370 encontra-se na cidade mineira de Santos Dumont.

numeração R 201 a 203 ou RL 11 a 13 (carros restaurante)<sup>2</sup> (Fig.12 e 13) e DC 301 a 312 (carros dormitório) (Fig.14) refere-se a uma segunda classificação e pode ter ocorrido quando os carros bagagem-buffet foram transformados em carros restaurantes (Fig. 15) e a composição teve substituídos seus truques originais de três eixos para truques de dois eixos<sup>3</sup>.

Sobre a classificação de carros de passageiros Buzelin (2002, p.41) comenta:

*“Embora a classificação para carros de passageiros, segundo o Index da Car Builders Encyclopaedia, de 1947, para carros de passageiros mostrasse os códigos usados de acordo com os diversos tipos de acomodações, as ferrovias brasileiras pareciam adotar um código próprio sem que seu significado ultrapassasse as fronteiras da própria estrada.*

*A Central não fugia a esta regra... até ser implantado pela RFFSA na década de 1980 o SIGO – Sistema Integrado de Gerenciamento Operacional, que unificou a numeração de toda a frota em nível nacional.”*

Segundo o relatório da EFCB de 1942 (in BUZELIN, 2002, p. 41), a classificação de carros vigente naquela década na Central do Brasil era a seguinte:

- A - Administração
- B- Passageiros 1ª classe
- BD- Passageiros 1ª /2ª classe
- BF- Passageiros “Zeppelin”
- BS- Salão
- C- Salão e dormitório

<sup>2</sup> Existe uma certa confusão com relação à classificação dos carros restaurante do Cruzeiro do Sul. Duas folhas de álbum localizadas (Fig. 12 e Fig.13) referem-se ao carro bagagem-buffet transformado em carro restaurante que ostentam diferentes nomenclaturas: R e RL.

<sup>3</sup> Os truques originais foram substituídos por outros do tipo “Commonwealth”, de dois eixos com mancais de rolamento.

- CS- Auxiliar de socorro
- D- Passageiros 2ª classe
- DF- Passageiros 2ª classe/ Bagagem
- DM- Dormitórios
- E- Transporte de enfermos
- F- Bagagem/Chefe do Trem
- G- Transporte de animais de luxo
- P- Pagador
- R- Correios
- RT- Restaurante
- S- Aparelhamentos especiais
- X- Fúnebre 1ª classe
- Z- Fúnebre 2ª classe
- M- Carros do século XIX

A classificação dos carros estacionados no pátio da Gamboa não se encaixa na classificação acima e apenas os carros com prefixo DC são identificados, já com a nomenclatura do SIGO, referindo-se a Dormitório Aço Carbono. Provavelmente, com a retirada do Cruzeiro do Sul do tráfego regular de passageiros, em meados da década de 1960, quando passou a ser utilizado pelas turmas de via permanente, eletrotécnica e socorro nos serviços de manutenção da ferrovia, passaram a adotar a classificação O-381 e DO-380. De qualquer forma, na inspeção realizadas nestes carros, foi possível constatar que todos os quatro exemplares referem-se a carros dormitórios com cabines.

Com a chegada dos carros fabricados em aço inoxidável e colocados em tráfego na Central do Brasil no início da década de 1950, os carros do Cruzeiro do Sul passaram a assumir posição secundária, fazendo os chamados trens "noturnos" ou "rápidos", servindo em trens de segunda classe auxiliares. Foram colocados como os expressos NP-1 e NP-2, que partiam do Rio de Janeiro às 20h40, chegando em São Paulo às 07h50 (no sentido inverso os horários eram 20h45 e 07h55) (Revista Ferroviária, 1988, p. 36). Funcionando em transporte de passageiros até meados da década de 1960, os carros do Cruzeiro do Sul tiveram, ainda, uma sobrevida quando foram adaptados para carros de serviços ao longo da via permanente, funcionando até meados da década de 1970 quando finalmente deixaram de circular.

Dos quinze carros que faziam parte das composições do Cruzeiro do Sul, apenas seis sobreviveram. Na década de 1980 ainda era possível observa-los, já bastante deteriorados, estacionados no pátio das oficinas Horto Florestal, em Belo Horizonte (Fig. 16 a 39), da Rede Ferroviária Federal<sup>4</sup>. De lá foram transferidos para o Rio de Janeiro para que fossem preservados no acervo do Museu do Trem, localizado no Engenho de Dentro. Por falta de local adequado, dois dos seis carros foram direcionados ao referido museu (um restaurante e um dormitório) (Fig. 25 e 25) e quatro permaneceram no pátio da Gamboa. Consta que o carro restaurante localizado no Museu do Trem é o único sobrevivente do Cruzeiro do Sul e mesmo assim, totalmente descaracterizado.

Infelizmente, a partir dos anos 90 do século XX, a política governamental de desestatização da Rede Ferroviária Federal S. A. tomou forma e se concretizou em sua segunda metade, fazendo com que, a partir de então, nenhum recurso fosse destinado para fins de preservação da memória ferroviária brasileira. Nem mesmo o modelo de privatização adotado considerou este aspecto e, por esta razão, todo o trabalho desenvolvido por mais de uma década na RFFSA, através do PRESERFE- Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, foi praticamente ignorado e desmantelado, provocando o fechamento de diversos museus ferroviários brasileiros e a dispersão de seus acervos. É triste constatar, ainda, que o material histórico existente em algumas áreas da Empresa encontram-se em o acentuado grau de deterioração por total falta de manutenção.

<sup>4</sup> Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal S. A. que reuniu 18 empresas ferroviária do Governo, dentre elas a Estrada de Ferro Central do Brasil, constituindo uma nova Empresa.

#### 4. O TREM DE AÇO

Em 1950 entraram em circulação na Central do Brasil os carros de passageiros em aço inoxidável, com bitola de 1,60 m, fabricados pela *The Budd Company*, nos Estados Unidos. Foram adquiridos um total de 63 carros com diversas finalidades que passaram a operar os trens entre o Rio de Janeiro e São Paulo, o “Santa Cruz”, e entre o Rio de Janeiro e Belo Horizonte, conhecido como “Vera Cruz”. A viagem inaugural dos dois trens aconteceu no dia 29 de março de 1950.

Os carros *Budd* eram de concepção arrojada e apresentavam várias inovações tanto no aspecto técnico quanto no visual, proporcionando maior conforto para o usuário. Dentre as inovações podemos destacar a introdução do sistema de climatização ou ar condicionado que resultou na solução de janelas hermeticamente vedadas. Os carros foram confeccionados em aço inoxidável, com *design* elegante e imponente, que lhes davam uma aparência atraente considerando-se a época e despertavam a atenção por onde passavam.

*“A qualidade do novo material logo se destacava pelos atributos de conforto e sofisticação para a época que chegara. A viagem em qualquer um dos carros era extremamente confortável, não raras as vezes que a percepção de deslocamento em velocidade constante confundia o posicionamento perante o sentido do movimento. Isto aliado a um conforto acústico acentuado, cujo silêncio somente era modestamente quebrado pelo sopro do sistema de ar condicionado em funcionamento.” (BUZELIN, 2002, p. 38)*

Era comum a aplicação de pintura nos veículos ferroviários que identificavam a empresa a que pertenciam e protegiam o material contra as intempéries, principalmente os fabricados em aço carbono. Na aquisição dos carros *Budd* Central optou pelo aço cru como acabamento. A aparência das composições formadas pelos carros *Budd* renderam alguns apelidos como por exemplo: “Trem Branco”, “Trem Prateado”, “Avião dos Covardes”, “Trem da Alegria”, “Trem dos Burgueses” e “Trem de Aço”, sendo este último o mais conhecido e utilizado (BUZELIN, 2002, P.30).

José Emílio Buzelin, em seu livro “Os Carros Budd no Brasil – Parte I (2002, p. 38), descreve assim os interiores dos carros:

*"Internamente foram bem explorados materiais como alumínio, aço carbono, chapas de aço inoxidável madeiras e panejamentos. Os parafusos de fixação eram, sem exceção, do tipo Phillips.*

*Os carros vieram pintados internamente em uma cor areia-bege, em composição com azul escuro nos carros restaurante. Vieram ainda equipados com vidros Rayban 50, dark green, padrão cristal, de 1 ½ polegada.*

*No piso a novidade dos anos 1950 era o Vinylite, uma resina que passamos a conhecer como fórmica, que aparecia naqueles anos. O assoalho dos carros era todo neste material, uma novidade que a Budd usou e abusou em todos os seus modelos. Um fino carpete na cor vinho forte era adotado nas áreas de convivência mais interna. Mais tarde alguns carros ganhariam tapetes grossos, mas numa intervenção recente."*

O Trem de Aço circulou até o início de 1990 na rota comercial regular, retornando um pouco depois, em 1994, em projeto de exploração turística no trajeto Rio-São Paulo. O "Trem de Prata", como ficou conhecido o Trem de Aço nesta última fase, usou os mesmos carros Budd originais, porém totalmente reformados internamente com maior luxo e voltados para a proposta de trem de turismo. Teve a duração de quatro anos, circulando até 30 de novembro de 1998, marcando o fim das atividades do transporte de luxo de passageiros por ferrovia no Brasil.

Com a paralisação do "Santa Cruz" e do "Vera Cruz", a maior parte de frota foi desviada para diversos locais da RFFSA, ficando expostos a vandalismos. Apenas vinte e cinco carros foram destinados ao Trem de Prata, mas com a sua desativação, foram colocados no pátio não operacional de Francisco Bernardino, em Juiz de Fora, onde provavelmente estão tendo o mesmo fim. A seguir são apresentadas fotos de fábrica mostrando alguns aspectos internos e externos de carros do Trem de Aço (Fig. 40 a 45).

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa sobre temas ferroviários ainda é insipiente no Brasil por não ter despertado, ainda, o interesse de estudiosos e pesquisadores, ficando uma grande lacuna a ser preenchida. A não sistematização de documentos sobre o assunto, localizados nas empresas ferroviárias e a sua indisponibilidade para consultas também é desestimulante, dificultando sobremaneira qualquer pesquisa.

A recente privatização das malhas da Rede Ferroviária Federal S. A. provocou a dispersão de documentos que, acumulados ao longo de sua existência, representam um verdadeiro patrimônio documental sobre a história da ferrovia brasileira. Esta documentação retrata, não só sua história mais recente, como também a mais remota, uma vez que ao ser criada, em 1957, a RFFSA herdou toda a documentação das companhias que a formaram.

São relatórios, fotografias, desenhos, esquemas, projetos de toda a ordem, manuais e procedimentos sobre seus equipamentos operacionais, escrituras, manuscritos, etc. que juntos formariam um painel ilustrando toda a história da epopéia ferroviária brasileira.

Dois fatores contribuíram para a dispersão deste material: a privatização das malhas ferroviárias, com a criação de novas empresas independentes que herdaram parte dessa documentação e a liquidação da Rede Ferroviária Federal, que pulverizou sua antiga estrutura organizacional, criando uma nova, sem condições de assumir toda a documentação citada. Desta forma, arquivos e depósitos foram criados para abriga-la, porém, sem nenhum recurso técnico que possibilite o acesso por parte do público interessado, a não ser pela boa vontade de alguns funcionários que se propõem a colaborar.

Ao se concluir esta pesquisa, é importante que se tenha consciência das dificuldades existentes em levantar o material necessário. As informações aqui apresentadas não esgotam, de forma nenhuma o assunto pois, num futuro onde a pesquisa ferroviária venha a tomar vulto e os documentos sistematizados tornarem-se acessíveis, novas informações provavelmente serão acrescentadas.

## 6. REFERÊNCIAS

BUZELIN, José Emílio de Castro H. . **Carros Budd no Brasil-1 – Os Trens que Marcaram Época.** Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2002.

DAVID, Eduardo G. . **127 Anos de Ferrovia.** Juiz de Fora: Esdeva Empresa Gráfica Ltda., 1985.

GUIMARÃES, Benício. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: RFFSA, 1983.

VASCONCELOS, Max. **Vias Brasileiras de Comunicação.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935.

### REVISTAS E CATÁLOGOS:

CARS BUILDER'S ENCYCLOPAEDIA. USA: Simmons Boardman Editors, 1940.

REVISTA FERROVIÁRIA. Rio de Janeiro: maio, 1988.

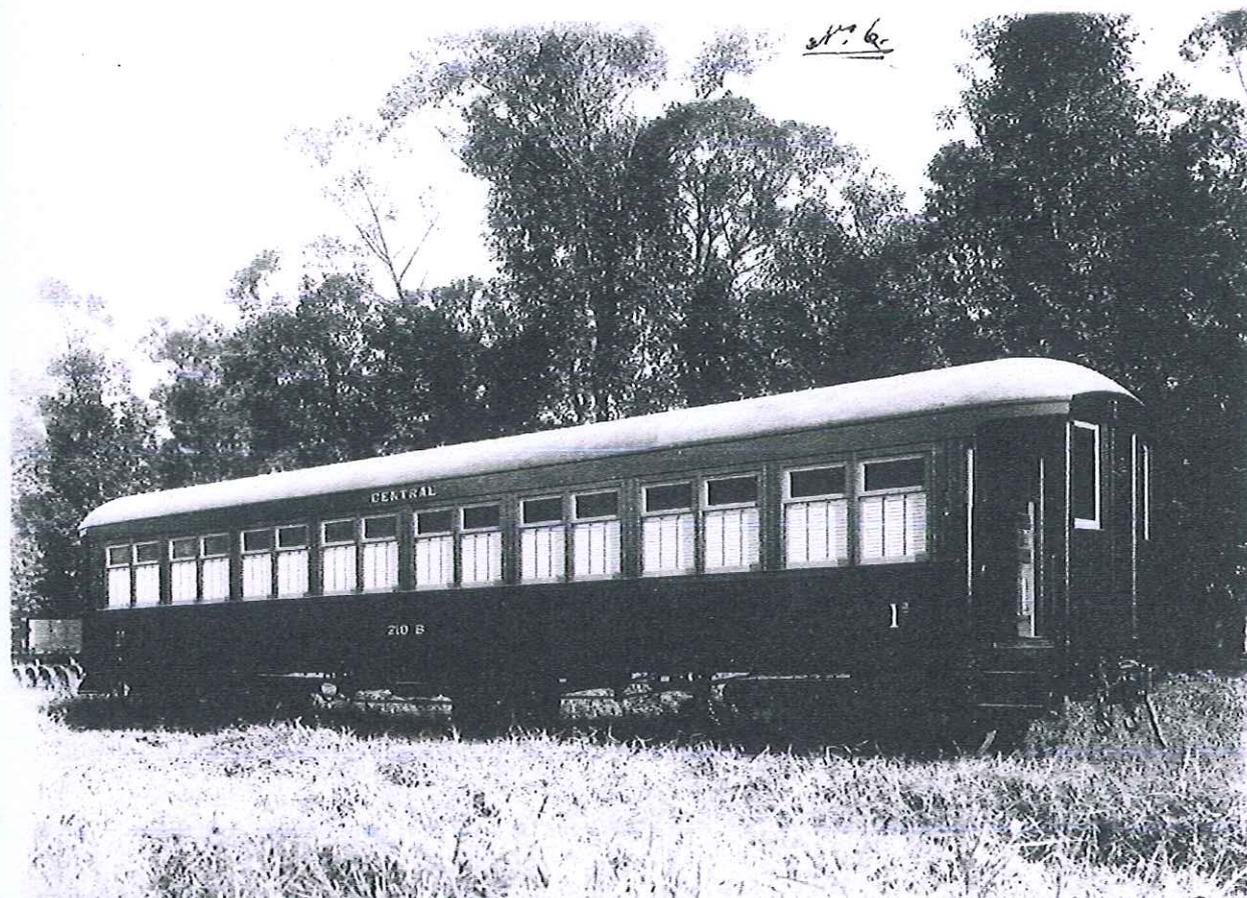


Fig. 01 – Carro de passageiros em madeira utilizado pela Central do Brasil em viagens entre o Rio de Janeiro e São Paulo, no início do século XX. Fonte: RFFSA, s/ data.

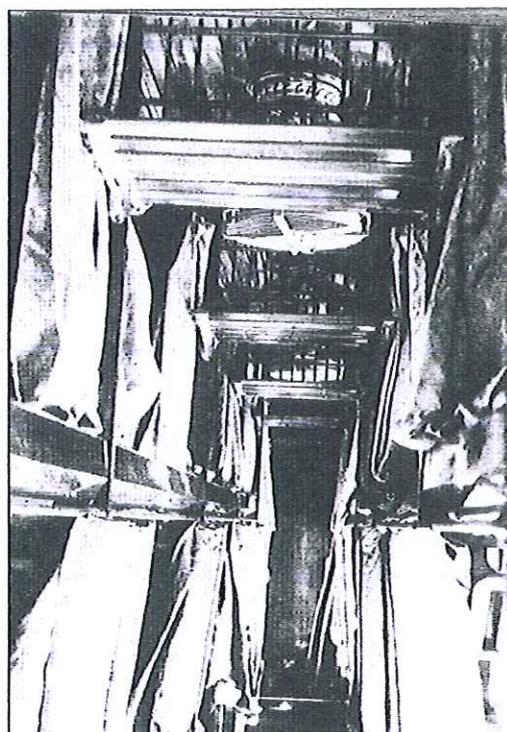
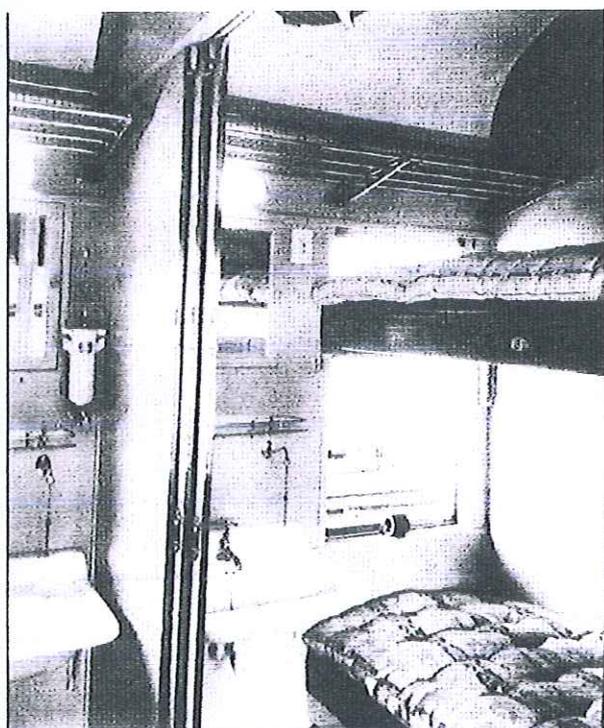


Fig. 02 e 03- Cabines duplas e cabines individuais cortinadas de carros de passageiros em madeira usados pela Central do Brasil no trecho Rio – São Paulo, no início do século XX. Fonte: in Carros Budd no Brasil, 2002.

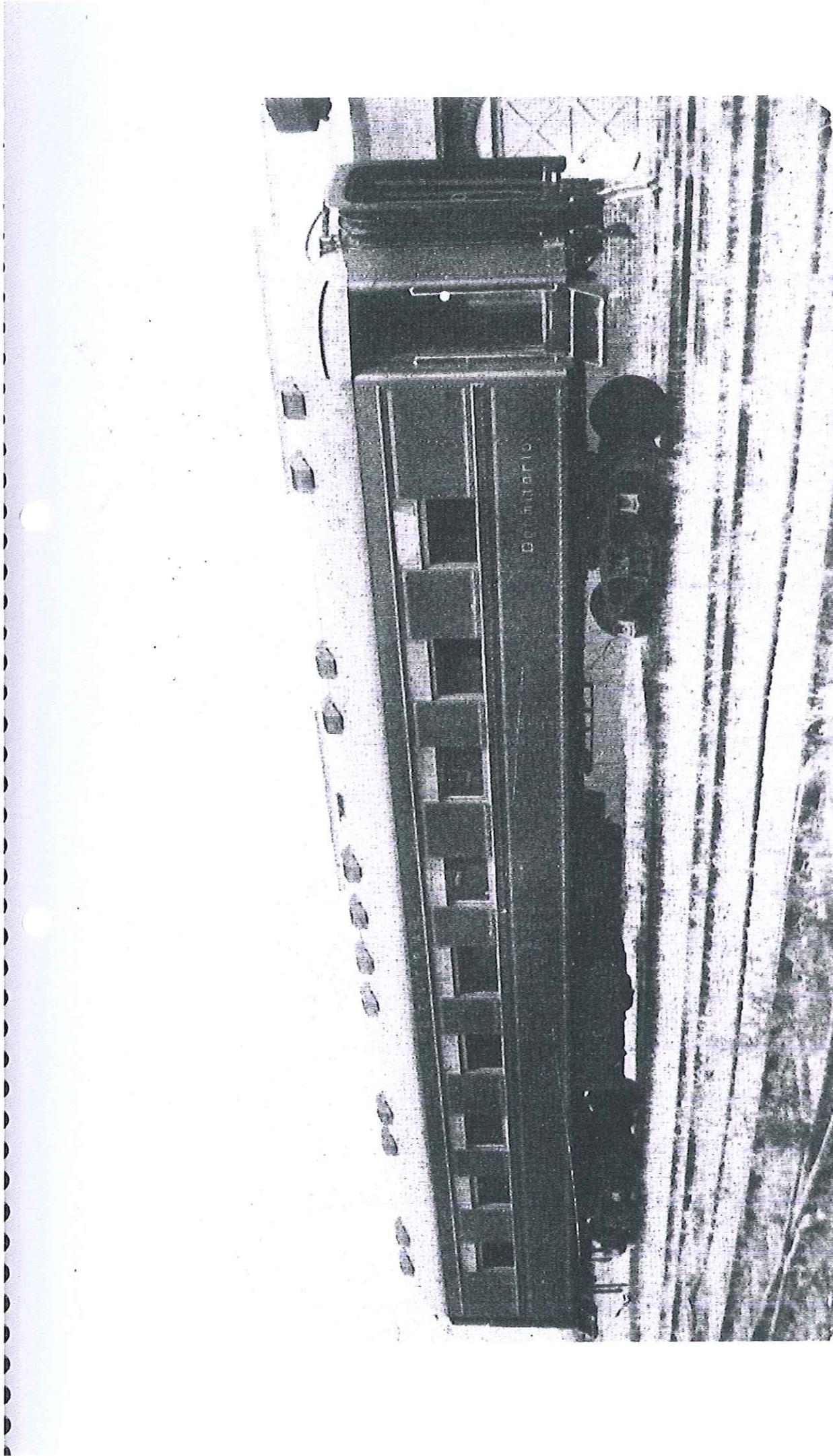


Fig. 04 – Foto do carro dormitório série DM 202 do Cruzeiro do Sul. Fonte: RFFSA, s/ data.

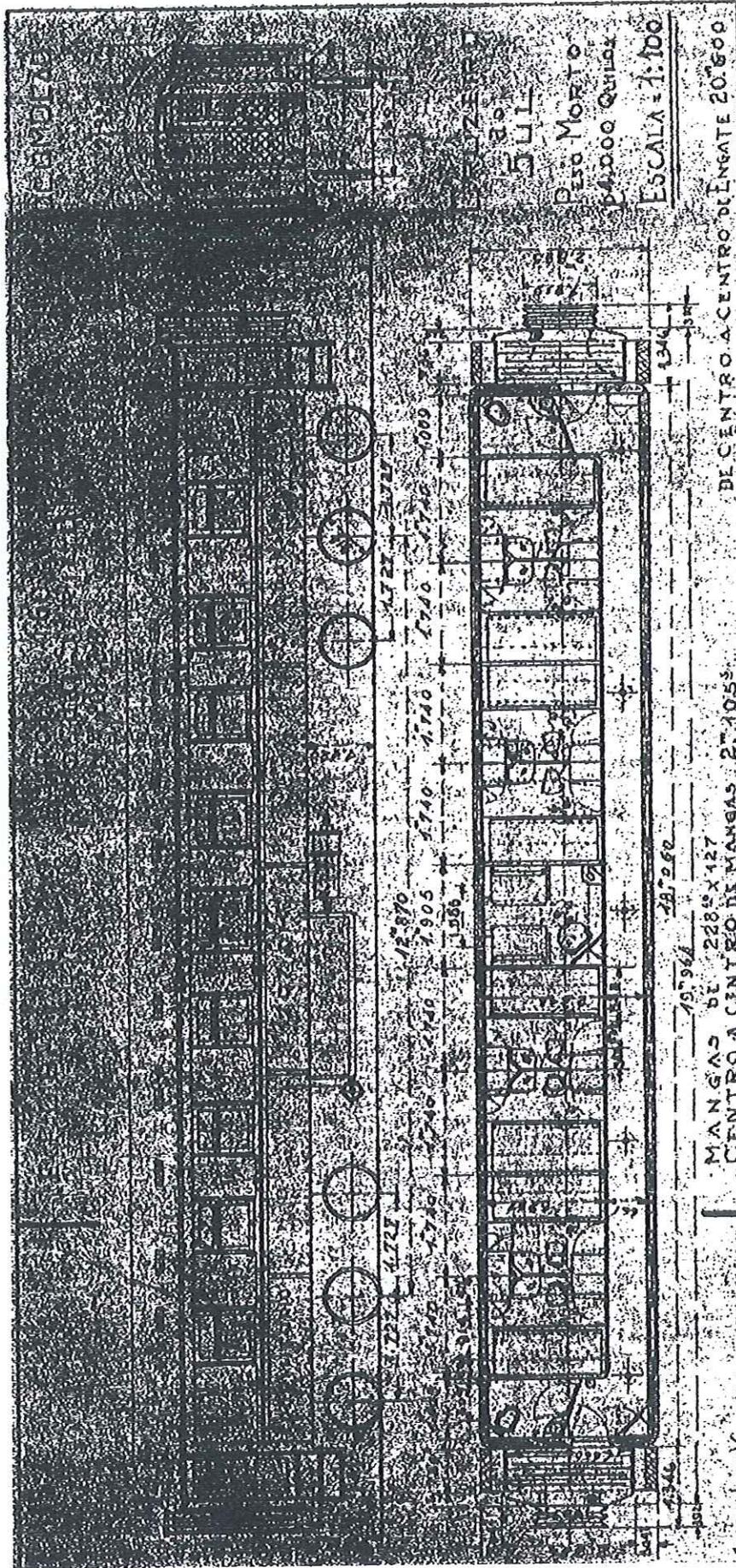


Foto 05 - Folha de álbum<sup>1</sup> do carro dormitório da série DM 201 a 212 do Cruzeiro do Sul. Fonte: RFFSA, 1941.

<sup>1</sup> A Central do Brasil mantinha para consultas desenhos, em escala reduzida, de todo o material rodante que compunha a sua frota, com a indicação das principais dimensões e especificações técnicas. Estes desenhos eram denominados de folhas de álbum.

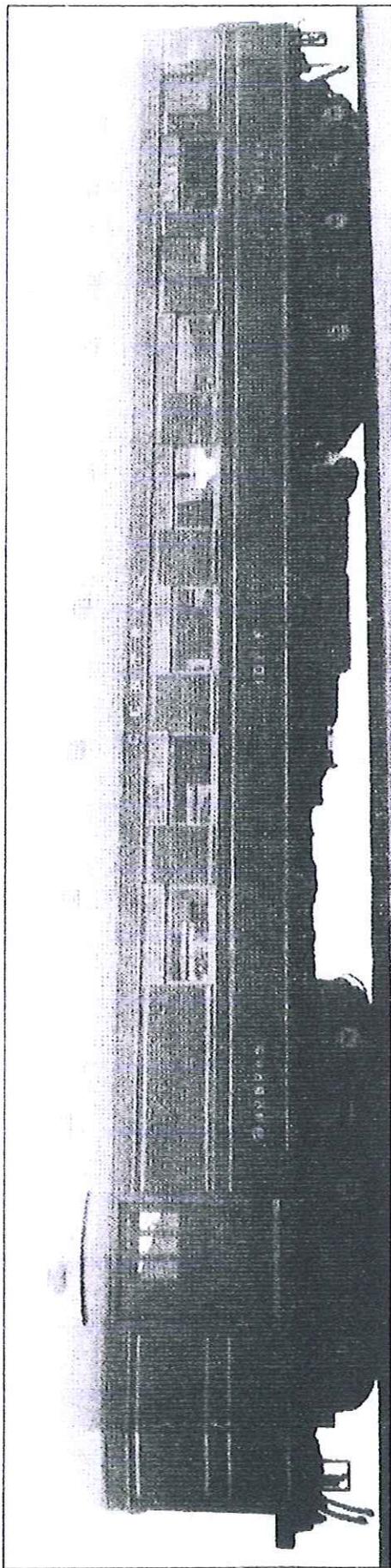


Fig. 06 – Foto de fábrica de um dos carros bagagem-buffet do Cruzeiro do Sul. Fonte: in Cars Builders Encyclopaedia, 1940.



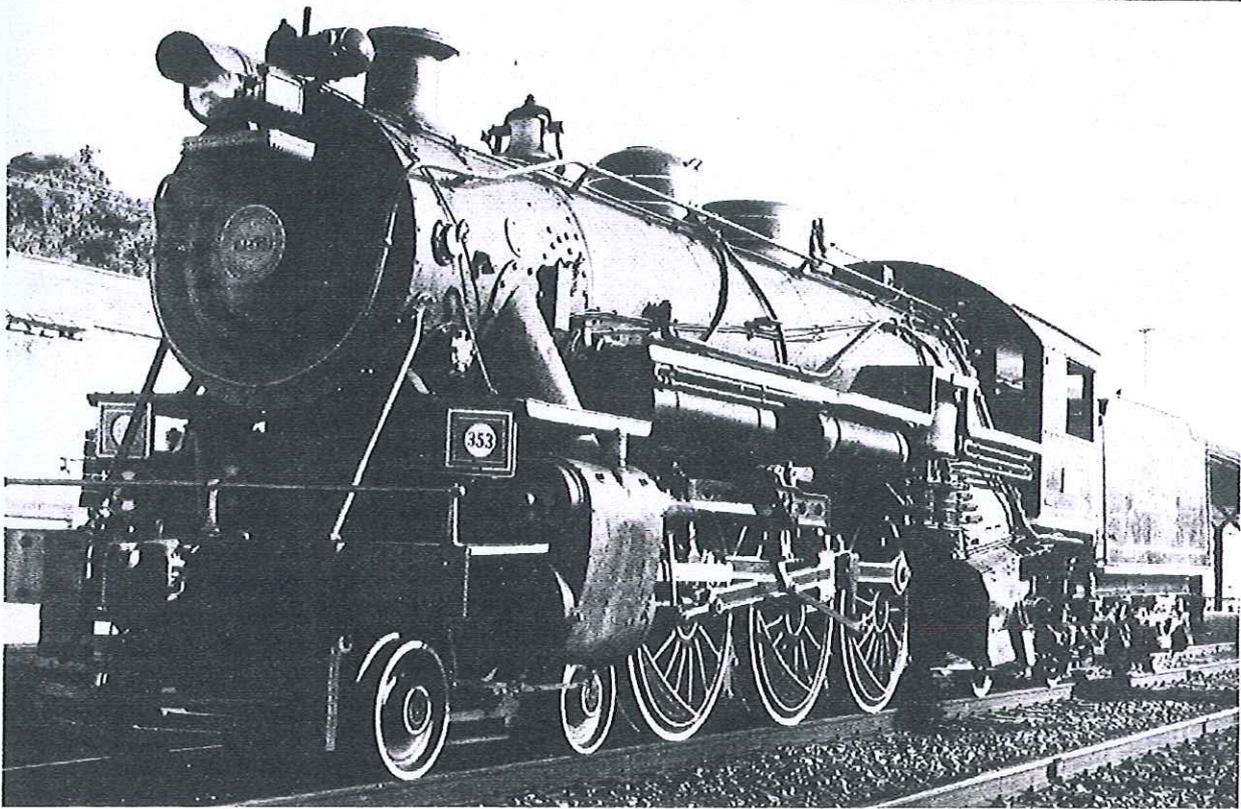


Fig. 08 – Locomotiva a vapor nº 353, conhecida como “Velha Senhora”, fabricada em 1927 pela *Baldwin Locomotive Works*, tracionava o trem Cruzeiro do Sul. Fonte: in Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, 1983.

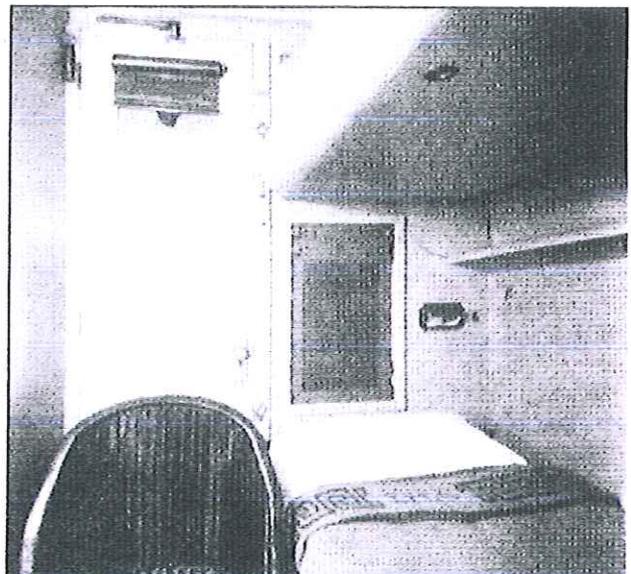
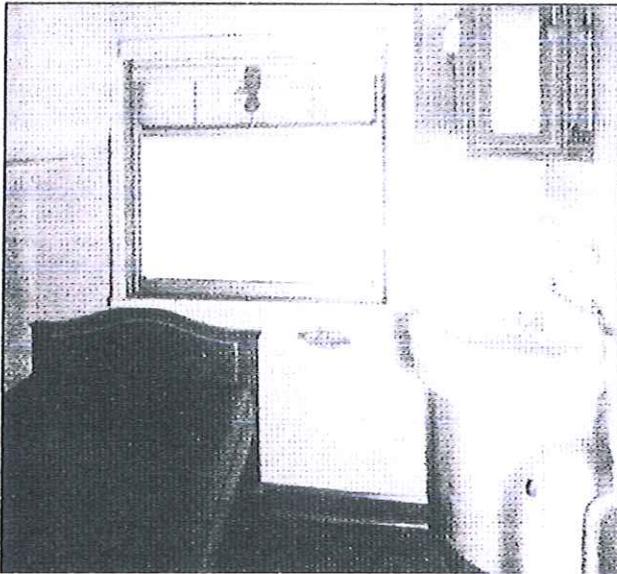


Fig. 09 e 10 – Fotos de fábrica do interior de uma cabine do carro dormitório do Cruzeiro do Sul. Fonte: in *Cars Builders Encyclopaedia*, 1940.

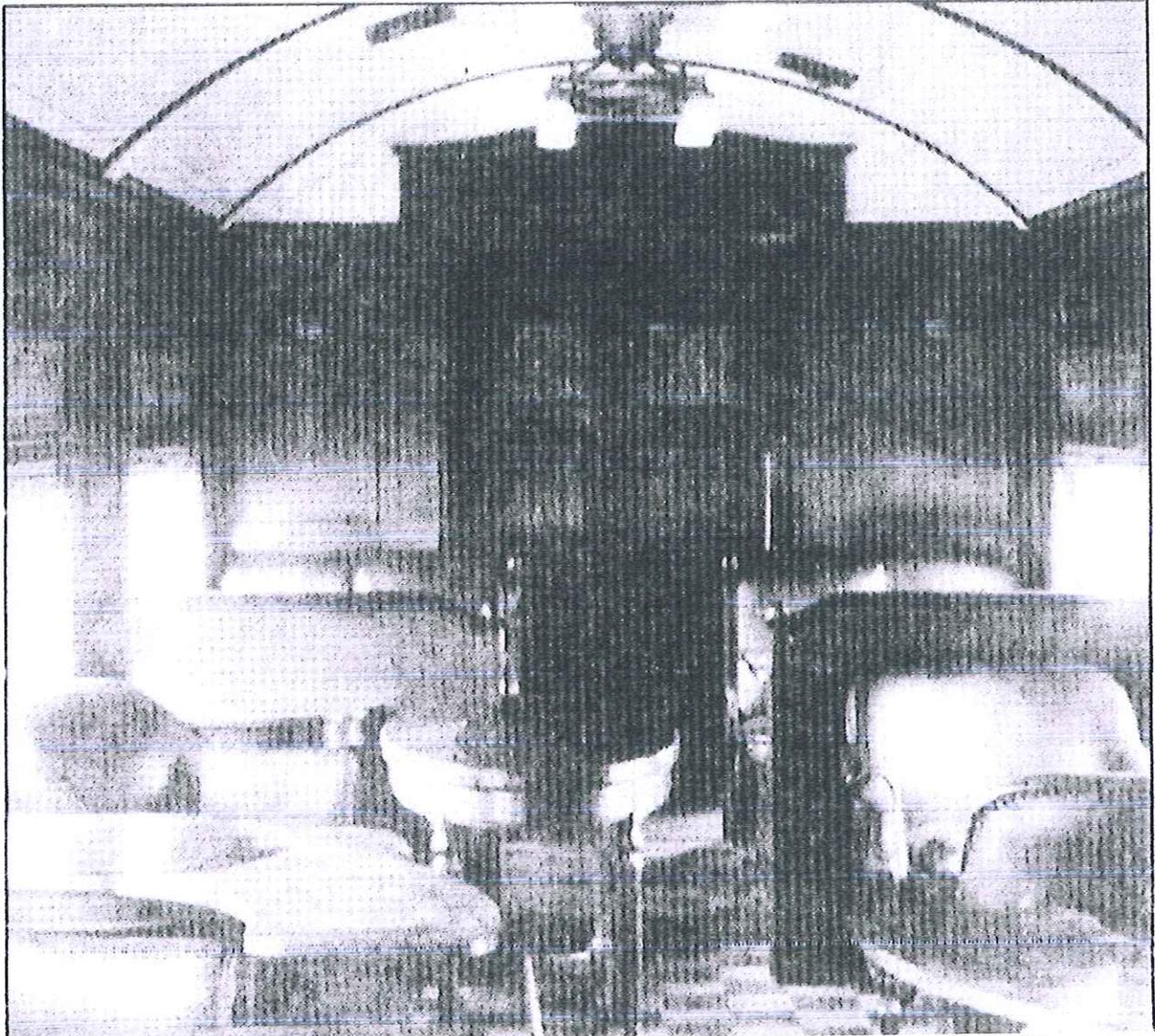


Fig. 11 – Foto de fábrica do interior de um carro bagagem-buffet do Cruzeiro do Sul. Fonte: in Cars Builders Encyclopaedia, 1940.



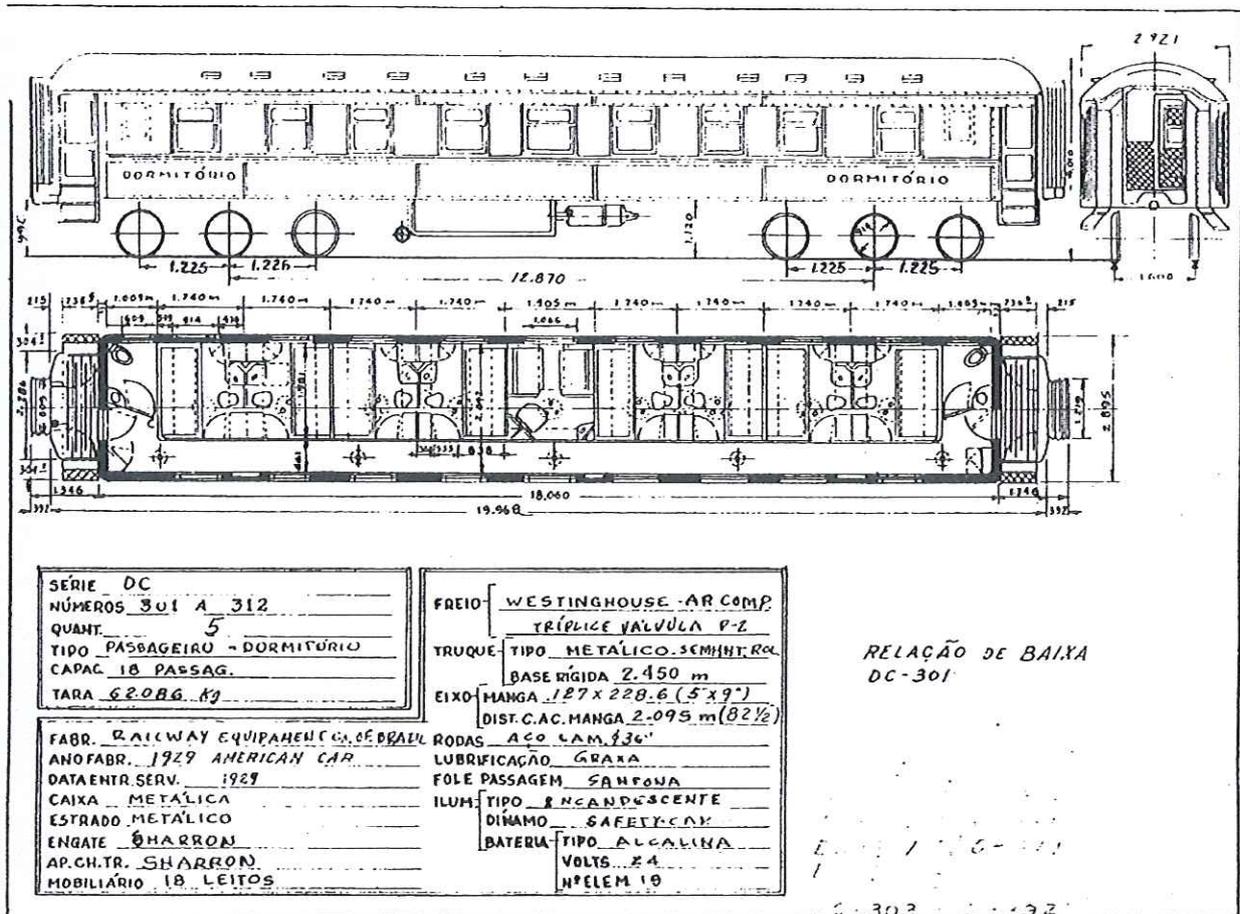


Fig. 14 – Folha de álbum do carro dormitório série DC 301 a 312 do Cruzeiro do Sul. Fonte: RFFSA, s/ data.

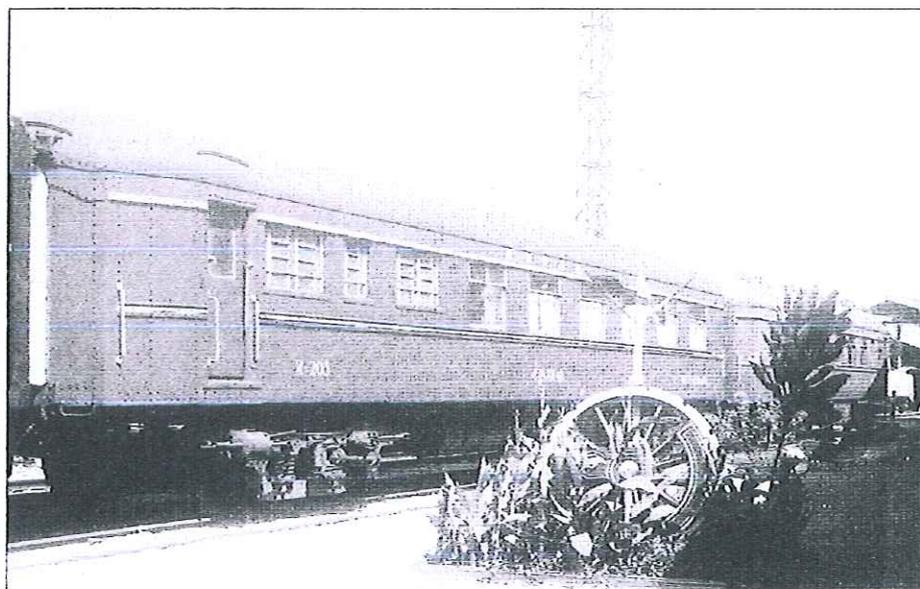


Fig. 15 – Carro bagagem-buffet do Cruzeiro do Sul já modificado para restaurante e com truques de dois eixos, na década de 1970. Fonte: in Carros Budd no Brasil, 2002.



Fig. 16 – Vista externa de parte da composição do Cruzeiro do Sul já desativado. Fonte: RFFSA, 1983.



Fig. 17 – Vista externa do carro dormitório O-380 do Cruzeiro do Sul, quando encontrava-se estacionado no pátio das oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.



Fig. 18 – Vista externa de topo de um carro do Cruzeiro do Sul quando encontrava-se já desativado no pátio das oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.



Fig. 19 e 20 – Dois aspectos externos de um carro restaurante do Cruzeiro do Sul já desativado, estacionado nas oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.



Fig. 21 – Detalhe externo da entrada de um carro dormitório do Cruzeiro do Sul já desativado, quando encontrava-se estacionado nas oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.



Fig. 22 e 23 – Dois aspectos do carro restaurante do Cruzeiro do Sul, transformado em carro com cabines individuais, para serem utilizados nos trabalhos da ferrovia. Nestas fotos encontrava-se estacionado nas oficinas do Horto Florestal, em BeloHorizonte. Fonte: RFFSA, 1988.



Fig. 24 e 25 – Dois aspectos do mesmo carro das figuras anteriores em situação atual, localizado no Museu do Trem – Engenho de Dentro/ RJ. Podemos observar ao fundo e em detalhe o compartimento da cozinha. Fonte: RFFSA, 2004.

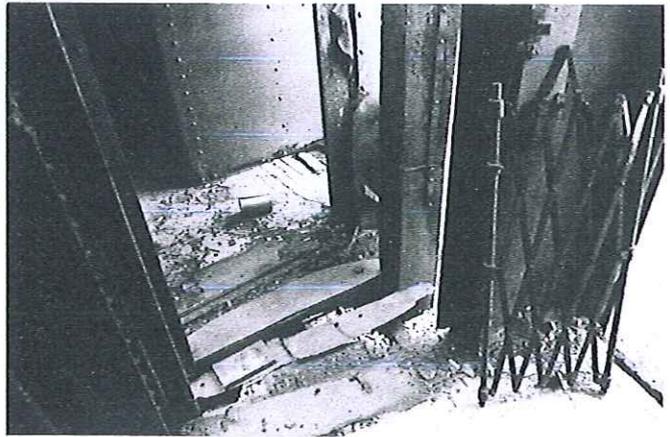
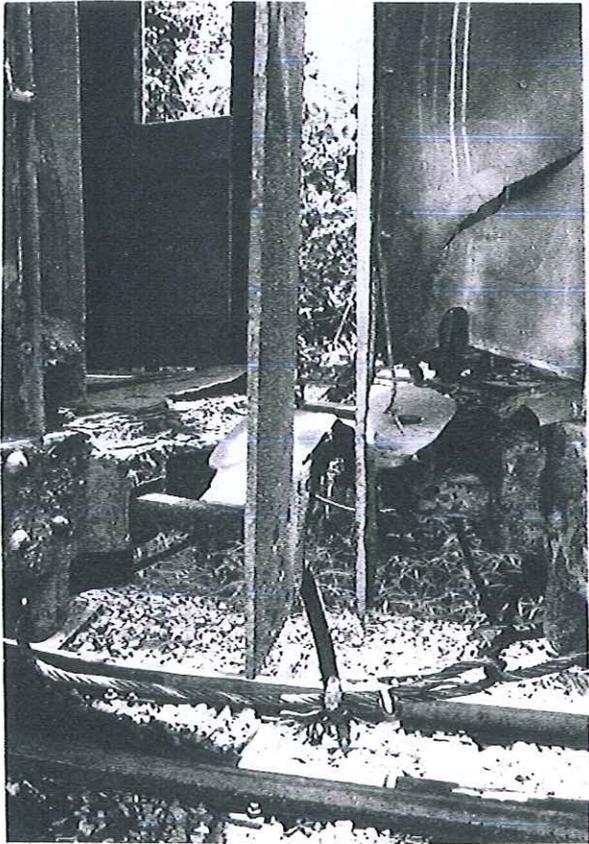


Fig. 26 e 27 – Detalhe do engate de dois carros do Cruzeiro do Sul, visto externamente e internamente, quando se encontravam estacionados no pátio das oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.

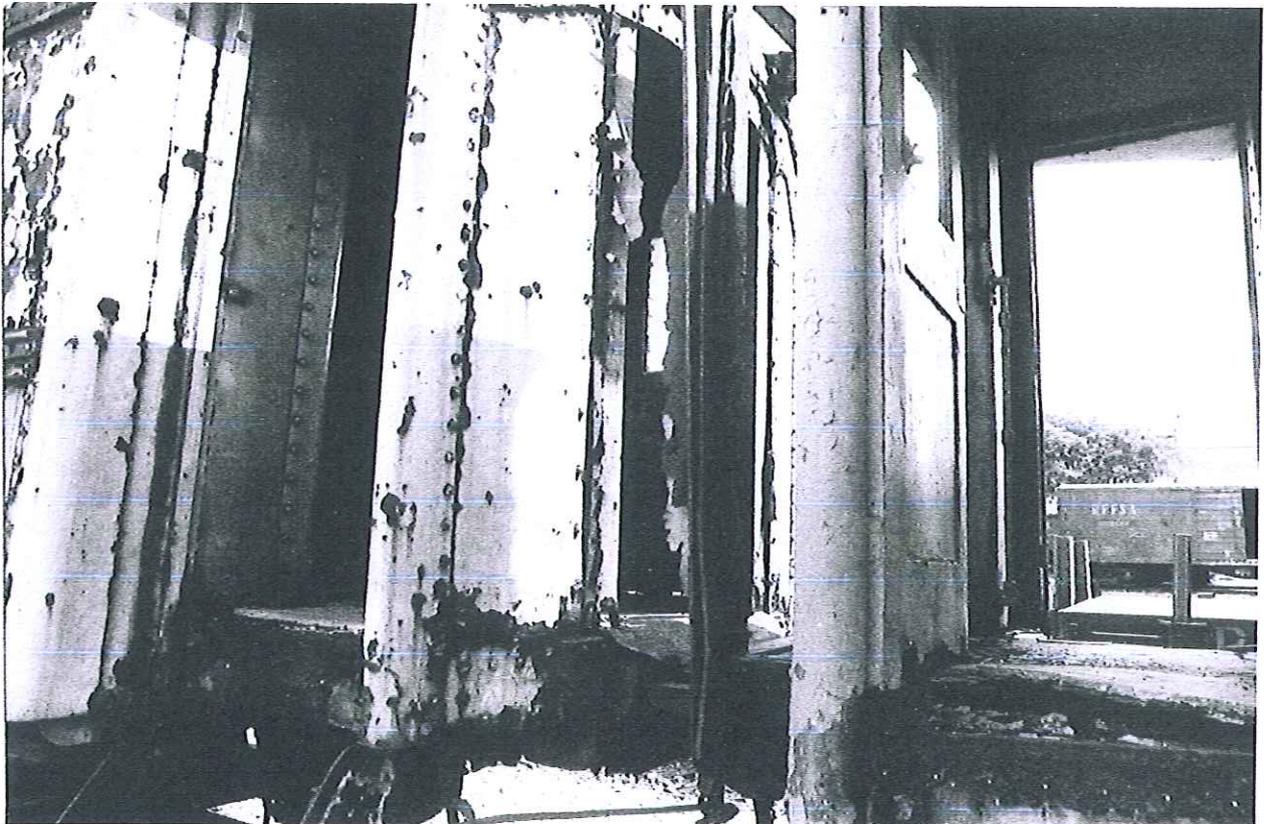


Fig. 28 – Detalhe das entradas de dois carros do Cruzeiro do Sul quando encontravam-se desativados no pátio das oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.

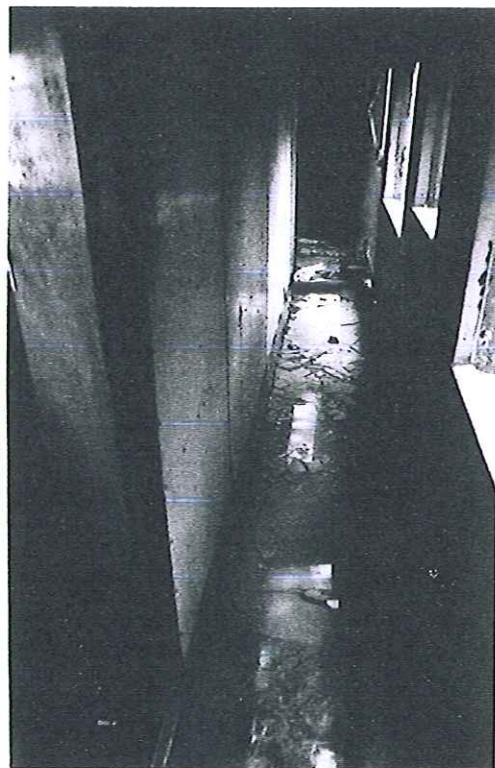
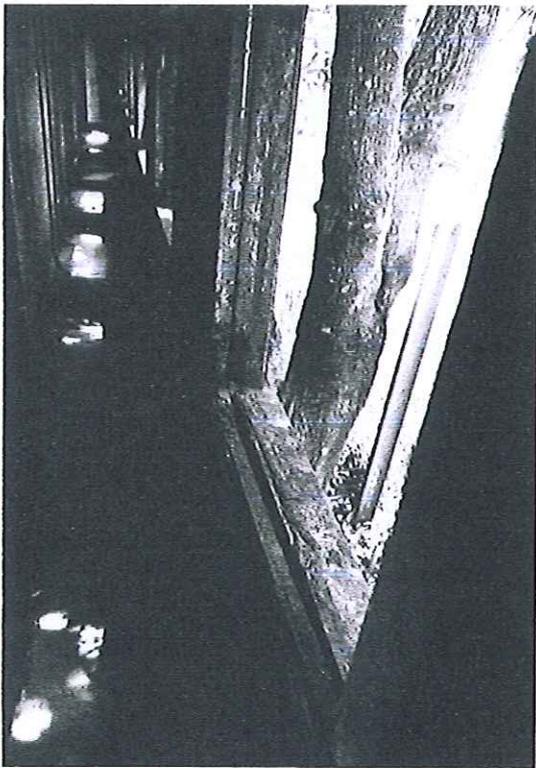
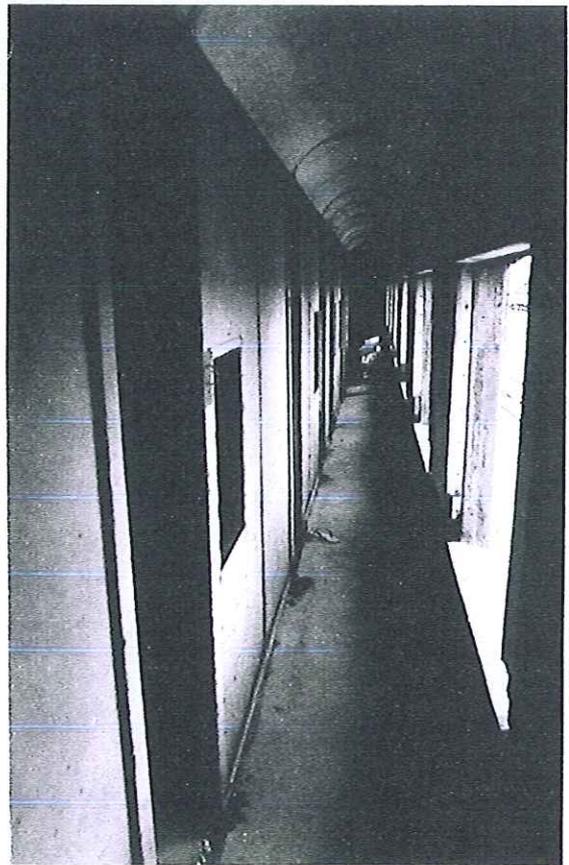


Fig. 29, 30, 31 e 32 – Quatro aspectos do corredor de um carro dormitório com cabines duplas do Cruzeiro do Sul, quando encontrava-se desativado no pátio das oficinas do Cruzeiro do Sul, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.

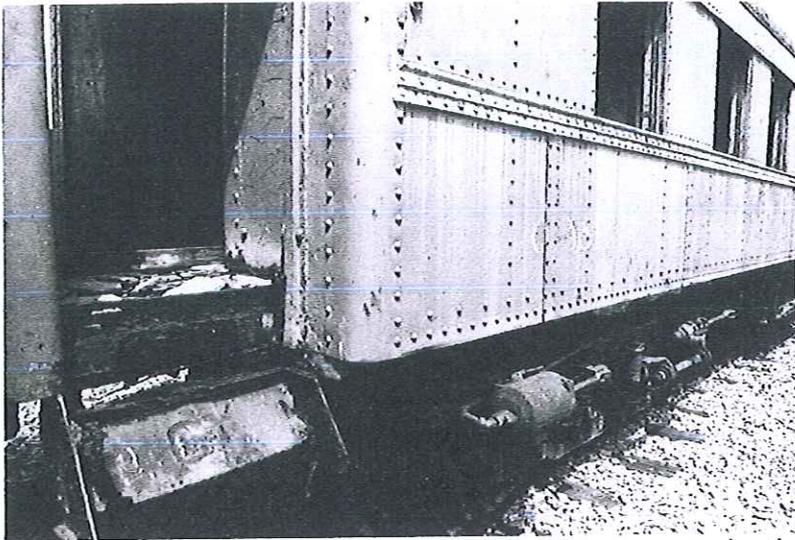


Fig.33 – Detalhe da entrada do carro O-381 quando encontrava-se desativado no pátio das oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.

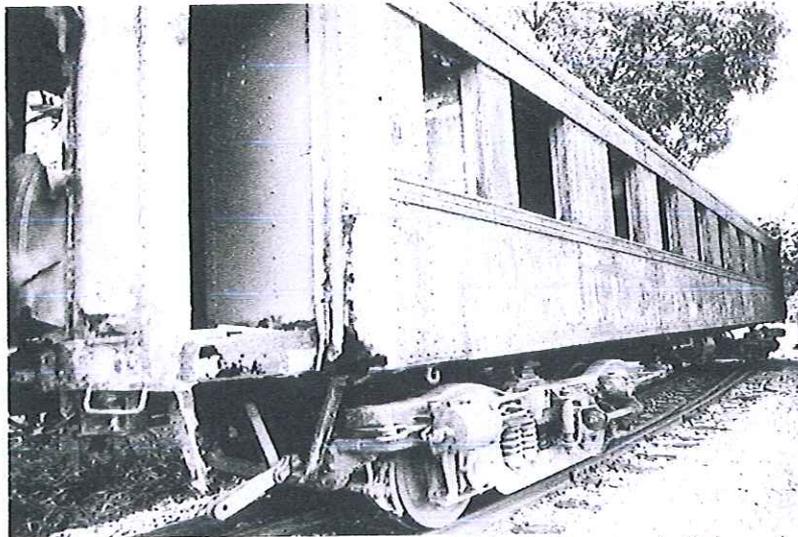


Fig. 34 – Vista externa de um carro dormitório do Cruzeiro do Sul, vendo em primeiro plano a entrada, quando encontrava-se desativado nas oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.

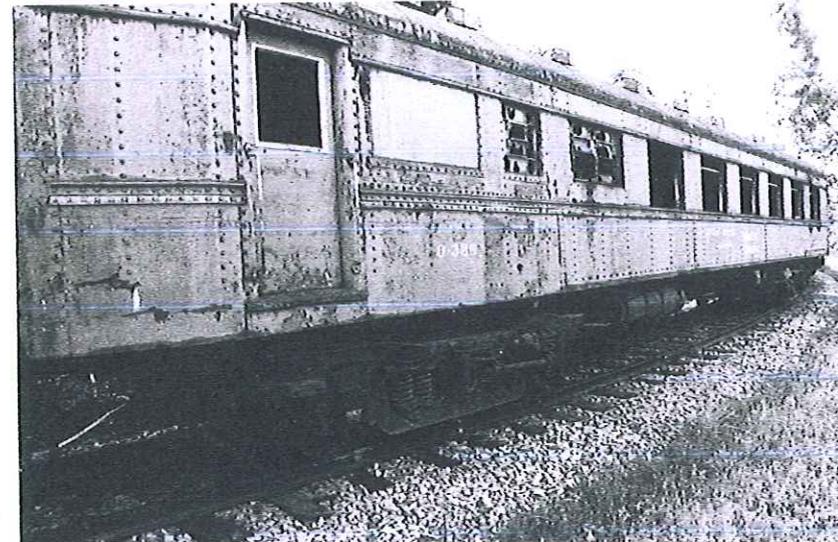


Fig. 35 – Vista externa do carro restaurante O-386 do Cruzeiro do Sul, adaptado para serviços de apoio aos trabalhos ao longo da ferrovia, quando se encontrava desativado no pátio das oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.

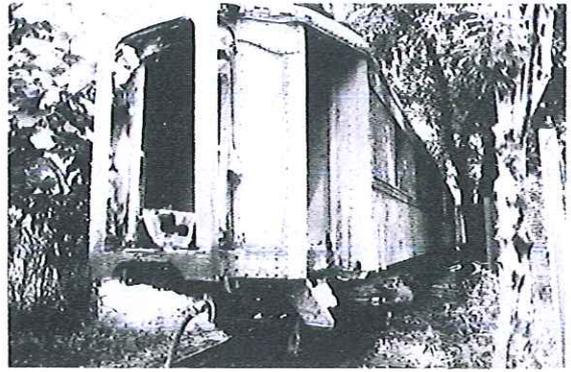
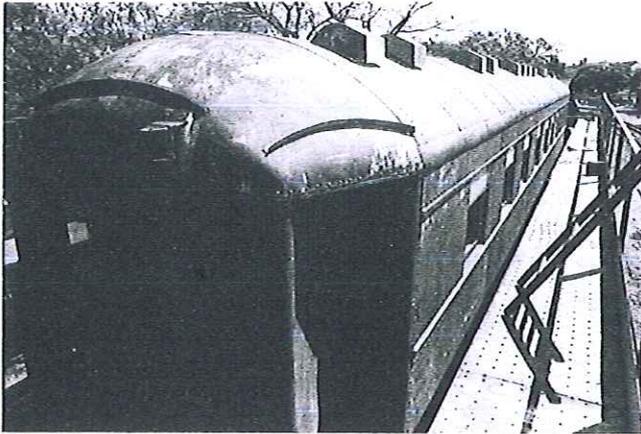


Fig. 36 e 37 – Vista da cobertura de um carro dormitório e vista de topo mostrando a entrada de um carro do Cruzeiro do Sul, quando encontravam-se desativados no pátio das Oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. F  
Fonte: RFFSA, 1988.

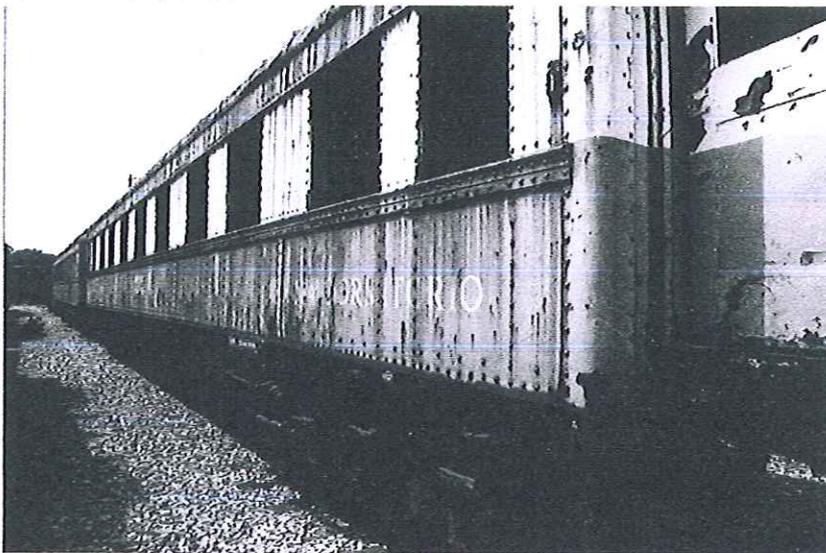


Fig. 38 – Vista externa de um carro dormitório do Cruzeiro do Sul, quando encontrava-se desativado no pátio das Oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.

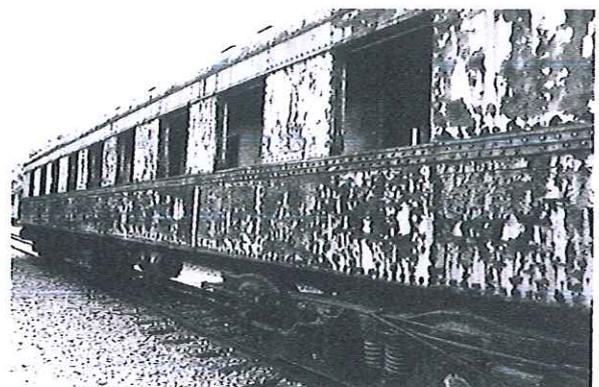
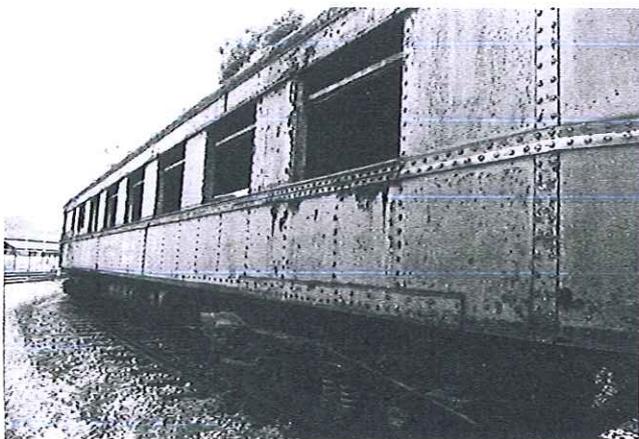
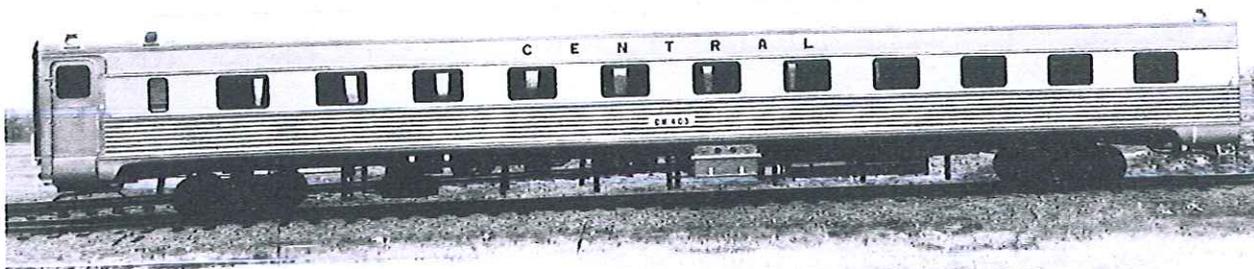
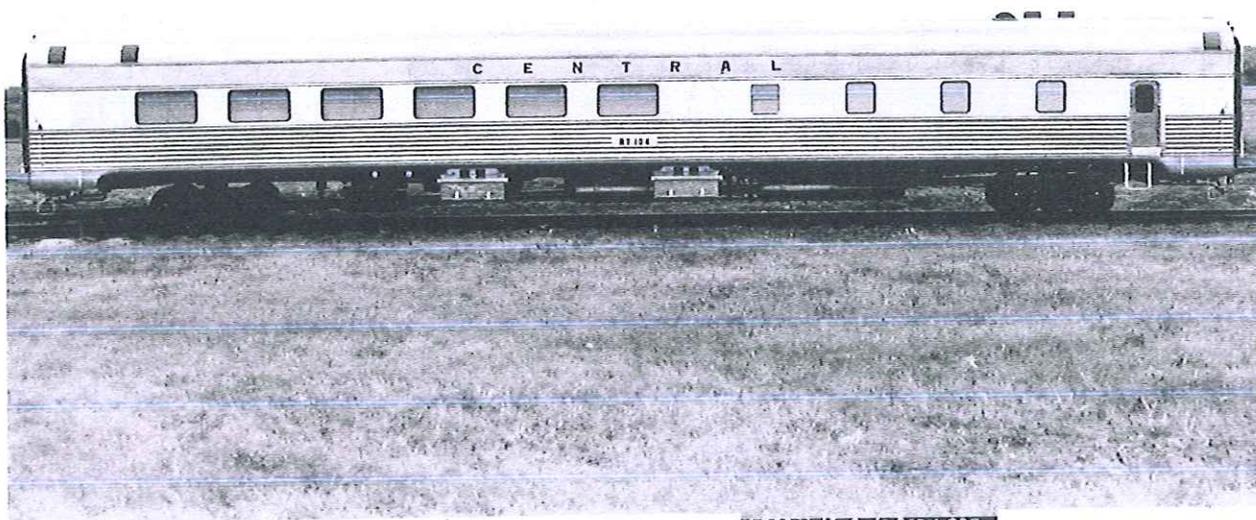


Fig. 39 e 40 – Dois aspectos externos de carros dormitório do Cruzeiro do Sul, quando encontravam-se desativados no pátio das oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte. Fonte: RFFSA, 1988.



21537117644724035

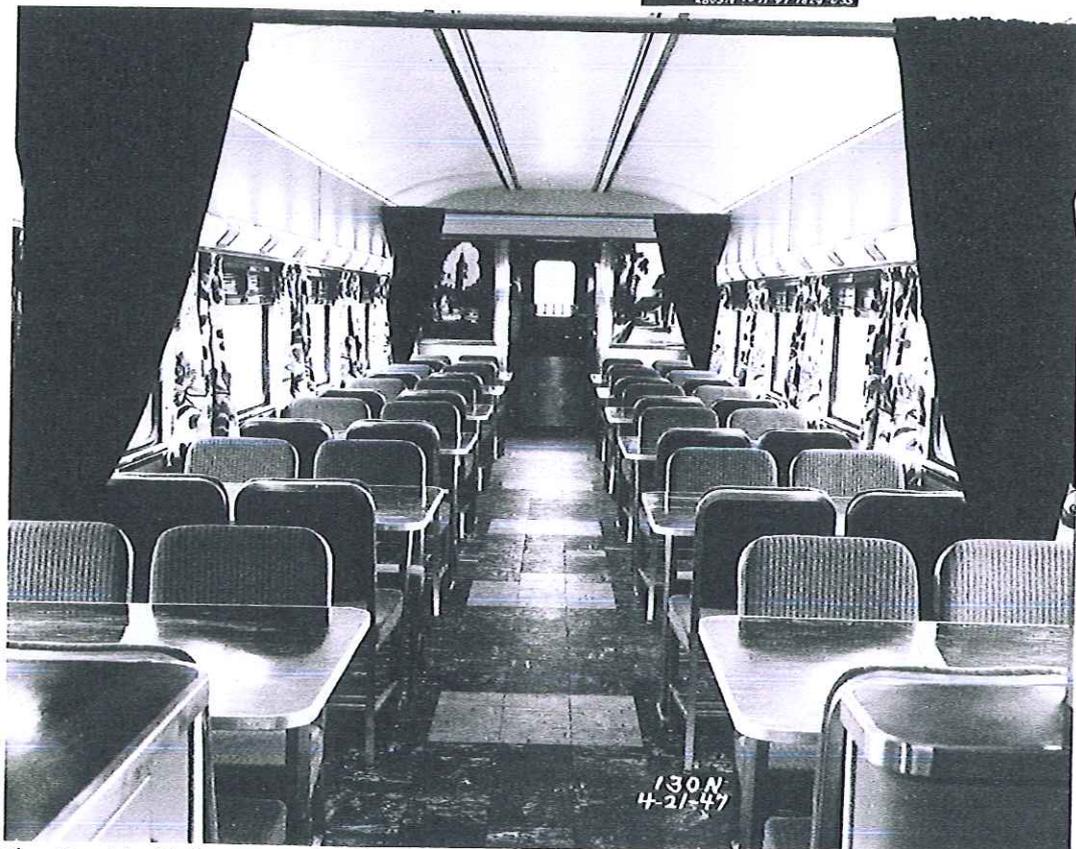


21537117644724035

Fig. 41 e 42 – Carros de aço (dormitório e restaurante) fabricados pela *Budd* que começaram a circular em 1950 fazendo o trem Santa Cruz, entre o Rio de Janeiro e São Paulo. Fonte: RFFSA, 1949.



2805N/10/11/17/18/19/20/21



130N  
4-21-47

Fig. 43 e 44 – Dois aspectos interiores de carros restaurante do trem Santa Cruz. Fonte RFFSA, 1947.



Fig. 45 – Vista do corredor de um carro dormitório de cabine dupla do trem Santa Cruz. Fonte: RFFSA, s/ data.

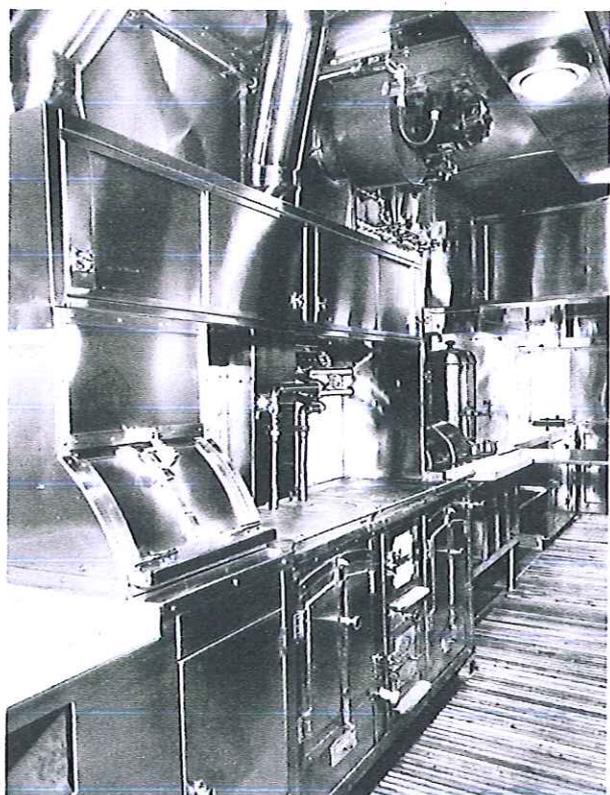


Fig. 46 – Vista da cozinha do carro restaurante do trem Santa Cruz, totalmente em aço inoxidável. Fonte: RFFSA, s/ data

## LISTA DE FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| 01. Carro de passageiros em madeira, utilizado pela Central do Brasil em viagens entre o Rio de Janeiro e São Paulo, no início do século XX.                    | 05 |
| 02. Cabines duplas de carros de passageiros em madeira, usados na Central do Brasil no trecho Rio – São Paulo, no início do século XX.                          | 05 |
| 03. Cabines individuais de carros de passageiros em madeira, usados na Central do Brasil no Trecho Rio – São Paulo, no início do século XX.                     | 05 |
| 04. Foto do carro dormitório DM 202 do Cruzeiro do Sul.   | 12 |
| 05. Folha de álbum do carro dormitório da série DM 201 a 212 do Cruzeiro do Sul.  | 13 |
| 06. Foto de fábrica de um dos carros bagagem-buffet do Cruzeiro do Sul.   | 14 |
| 07. Folha de álbum do carro bagagem-buffet da série F 101 a 103 do Cruzeiro do Sul  | 15 |
| 08. Locomotiva a vapor nº 353 que tracionava o trem Cruzeiro do Sul.  | 16 |
| 09. Foto de fábrica do interior de uma cabine do carro dormitório do Cruzeiro do Sul.   | 16 |
| 10. <i>Id.</i>  | 16 |
| 11. Foto de fábrica do interior de um carro bagagem-buffet do Cruzeiro do Sul.  | 17 |
| 12. Folha de álbum de carro restaurante da série R 201 a 203 do Cruzeiro do Sul .   | 18 |
| 13. Folha de álbum de carro restaurante da série RL 11 a 13 do Cruzeiro do Sul.   | 18 |
| 14. Folha de álbum do carro dormitório série DC 301 a 312 do Cruzeiro do Sul.   | 19 |
| 15. Vista externa de um carro bagagem-buffet do Cruzeiro do Sul já modificado para restaurante.   | 19 |
| 16. Vista externa de parte da composição do Cruzeiro do Sul já desativado, em 1983.   | 20 |
| 17. Vista externa do carro dormitório O-380 do Cruzeiro do Sul, em 1988.  | 20 |
| 18. Vista externa de topo de um carro do Cruzeiro do Sul, em 1988.  | 21 |
| 19. Aspecto externo de um carro restaurante do Cruzeiro do Sul, em 1988.  | 21 |
| 20. <i>Id.</i>  | 21 |
| 21. Detalhe externo da entrada de um carro dormitório do Cruzeiro do Sul, em 1988.  | 22 |
| 22. Aspecto interno do carro restaurante do Cruzeiro do Sul transformado para uso nos trabalhos de manutenção das linhas, em 1988.                              | 23 |
| 23. <i>Id.</i>  | 23 |
| 24. Aspecto interno do carro restaurante do Cruzeiro do Sul transformado para uso nos trabalhos de manutenção das linhas, localizado no Museu do Trem, em 2004. | 23 |
| 25. <i>Id.</i>  | 23 |
| 26. Vista externa do engate de dois carros do Cruzeiro do Sul, em 1988.   | 24 |
| 27. Vista interna do engate de dois carros do Cruzeiro do Sul, em 1988.   | 24 |

|  |    |
|--|----|
| 28. Detalhe das entradas de dois carros do Cruzeiro do Sul, em 1988.   | 24 |
| 29. Aspecto interno do corredor de um carro dormitório do Cruzeiro do Sul, em 1988.                                      | 25 |
| 30. <i>Id.</i>   | 25 |
| 31. <i>Id.</i>   | 25 |
| 32. <i>Id.</i>   | 25 |
| 33. Detalhe da entrada do carro O-381 do Cruzeiro do Sul em 1988.  | 26 |
| 34. Vista externa de carro dormitório do Cruzeiro do Sul em 1988.  | 26 |
| 35. Vista externa do carro restaurante O-386 adaptado para serviços de apoio aos trabalhos ao longo da ferrovia em 1988. | 26 |
| 36. Vista da cobertura de um carro dormitório do Cruzeiro do Sul em 1988.  | 27 |
| 37. Vista de topo de um carro do Cruzeiro do Sul em 1988.  | 27 |
| 38. Vista externa de um carro dormitório do Cruzeiro do Sul em 1988.   | 27 |
| 39. Aspecto externo de um carro dormitório do Cruzeiro do Sul em 1988.   | 27 |
| 40. <i>Id.</i>   | 27 |
| 41. Vista externa de um carro dormitório do Trem de Aço.   | 30 |
| 42. Vista externa de um carro restaurante do Trem de Aço.  | 30 |
| 43. Interior de um carro restaurante do trem Trem de Aço.  | 31 |
| 44. <i>Id.</i>   | 31 |
| 45. Vista do corredor de um carro dormitório com cabines duplas do Trem de Aço.  | 32 |
| 46. Vista da cozinha de um carro restaurante do Trem de Aço.   | 32 |