

Principais locomotivas que compõe o acervo histórico brasileiro e da Região do Vinho da Serra Gaúcha



Locomotiva Baroneza instalada no Museu do Trem do Rio de Janeiro. Autor: Claudio Lara [S. D.] - Acervo: Museu do Trem Engenho de Dentro do Rio de Janeiro



Locomotiva Zezé Leone - Autoria Jorge A. Ferreira Junior [2010] Fonte: Prefeitura de Santos Dumont/MG



Locomotiva Velha Senhora - Autoria não identificada [S. D.] Fonte: Prefeitura de Guararema/SP



Locomotiva KRAUSS - Autoria desconhecida [S.D.] - Fonte: A Ferrovia do Riacho de André Hoyer



Locomotiva KRAUSS 6259 - Autoria Daniel Herrera - [2022] Acervo: Memorial Maria Fumaça de Carlos Barbosa

## LOCOMOTIVAS A VAPOR: PATRIMÔNIO HISTÓRICO BRASILEIRO

**A BARONEZA - Nº 1:** Classificada como Monumento Histórico e Cultural pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), após restaurada, a locomotiva Baroneza – escrita com “z” segundo a grafia da época – passou a ficar exposta no Museu do Trem, na Zona Norte do Rio de Janeiro, no bairro Engenho de Dentro. Foi construída em 1852, em Manchester, na Inglaterra.

**ZEZÉ LEONE - 370:** A locomotiva nº 370, Zezé Leone, é uma das famosas fabricações da American Locomotive Company (Alco) que trafegava nas ferrovias da Central do Brasil. Chegou ao País durante as comemorações do centenário da Independência, em 1922, doada pelo rei Alberto da Bélgica. Após passar por restauração, foi exposta em Santos Dumont/MG e tombada pelo patrimônio histórico municipal. Zezé Leone era como ficou conhecida Iolanda Pereira, a primeira Miss Brasil, eleita em 1922.

**A VELHA SENHORA - 353:** A locomotiva 353, a Velha Senhora, é considerada a maior locomotiva a vapor ainda em operação no Brasil. Depois de restaurada, passou a operar como trem turístico em Guararema, na região metropolitana de São Paulo. Construída na cidade norte-americana da Filadélfia, chegou ao Brasil em 1927 para trafegar entre os estados do Rio de Janeiro e São Paulo.

**KRAUSS - 6259:** Fabricada na Alemanha, a locomotiva Krauss de 1909 foi adquirida pelo município de Porto Alegre para operar na Ferrovia do Riacho, criada em 1899. Inicialmente, a locomotiva transportava material sanitário para a região onde hoje é o bairro Tristeza. Depois, passou a ser utilizada também para o transporte de passageiros. Em 1936, com o encerramento das atividades da ferrovia, a locomotiva foi repassada para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). Na década de 1960, a locomotiva Krauss ficou conhecida como Trenzinho da Tristeza e esteve exposta no Parque da Redenção, em Porto Alegre. Em 1986, foi incorporada ao acervo do Museu do Carvão sob a tutela da Secretaria do Estado da Cultura do RS. Em 2008 a locomotiva foi doada ao município de Carlos Barbosa e em 2019 foi restaurada. Atualmente está exposta na entrada da cidade de Carlos Barbosa, sob a responsabilidade da Giordani Turismo e Tramontina S.A.

**ALCO - 69448 - 156:** A locomotiva ALCO da série 69448, prefixo 156, encontra-se em operação na Ferrovia do Vinho, sob a responsabilidade da Giordani Turismo. Fabricada nos Estados Unidos, em 1941, pela American Locomotive Company (Alco), é procedente da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina de Santa Catarina.

**ARNOLD JUNG - 11943 - 4:** A locomotiva ARNOLD JUNG da série 11943, prefixo 4, foi fabricada na Alemanha pela Arnold Jung Lokomotivfabrik, em 1954, e está em operação na Ferrovia do Vinho, sob a responsabilidade da Giordani Turismo. A locomotiva é procedente da Companhia Siderúrgica Nacional – Lavador de Capivari/SC.

**ALCO - 60582 - 6:** A locomotiva ALCO da série 60582, prefixo 06, foi fabricada nos Estados Unidos, pela American Locomotive Company (Alco), em 1919. Inicialmente, foi utilizada pelo 1º Batalhão Ferroviário (BFV) e, após encerradas suas atividades, passou a ser exposta no Parque da Fenavinho. Atualmente está instalada na entrada da cidade de Bento Gonçalves, no Parque da Estação do Trem, como objeto de contemplação, sob a tutela da Giordani Turismo.



Locomotiva Arnold Jung - Autoria não informada - [S. D.] Acervo: Giordani Turismo



Locomotiva ALCO 60582-6 - Autoria Carlos Ben [2022] Acervo: Memorial Maria Fumaça de Carlos Barbosa



Locomotiva ALCO156 - Autoria não informada - [S. D.] Acervo: Giordani Turismo



Sede do 1º batalhão ferroviário em Bento Gonçalves – Autoria: não identificada [Década de 1940] – Arquivo: Roque Coser



Ponte sobre o Rio das Antas – Autoria não identificada – [Década de 1950] Arquivo: Roque Coser



Acampamento militar em São Luiz das Antas – Autoria não identificada [Década de 1950] – Arquivo: Roque Coser



Depósito de Dormentes no KM2 – Autoria não identificada [Década de 1950] – Arquivo: Roque Coser

## PRIMEIRO BATALHÃO FERROVIÁRIO

Em 15 de fevereiro de 1943, foi instalada em Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul, a sede do 1º Batalhão Ferroviário, Unidade da Engenharia do Exército Brasileiro responsável por parte expressiva da execução da malha ferroviária do Traçado do Tronco Principal Sul, que liga o Rio Grande do Sul a Santa Catarina. As obras compreendiam a construção de ferrovias, pontes, túneis e viadutos. A construção do Tronco Principal Sul tinha como objetivo propiciar o escoamento da produção do Rio Grande do Sul para o Centro do País.

Na sede do Batalhão em Bento Gonçalves, no bairro São Roque, foi montada a Cia de Comando e Serviços e a Cia de Equipamento e Engenharia; em Veríssimo de Matos, instalou-se a Cia de Exploração e Avançamento; no KM2, em São Luiz das Antas e em Jaboticaba, foram montadas Vilas Militares e Estações. Veranópolis recebeu a 1ª Cia de Construção Rio da Prata (cerca de 60km da sede). No Rio Turvo (cerca de 100km da sede), a Cia de Engenharia de Construção; e em São Luiz Gonzaga (cerca de 600 km da sede), a 3ª Cia de Construção.

Em 1971 o 1º Batalhão Ferroviário foi transferido para Lages/SC e Bento Gonçalves recebeu o 6º Batalhão de Comunicações do Exército.



Procissão da festa em homenagem ao santo padroeiro de São Luiz das Antas. Legado histórico de integração entre militares e a comunidade – Autoria não identificada [Década de 1950] – Arquivo: Aline Scalcon - Fonte: 1º Batalhão Ferroviário.



Procissão da festa em homenagem ao santo padroeiro de São Luiz das Antas. Legado histórico de integração entre militares e a comunidade – Autoria não identificada [Década de 1950] – Arquivo: Aline Scalcon - Fonte: 1º Batalhão Ferroviário.



Depósito e carregamento de lenha e dormentes no acampamento militar em Veríssimo de Matos – Autoria não identificada – [Déc. de 1950] – Arquivo: Roque Coser



Depósito de dormentes e trilhos no acampamento militar no KM2 Autoria não identificada – [Década de 1950] – Arquivo: Roque Coser



Depósito de trilhos e dormentes na Estação de Bento Gonçalves.  
Austria não identificada - [Década de 1950] - Acervo: Roque Coser



Correçamento de dormentes na Estação de Bento Gonçalves  
Austria não identificada [Década de 1950] - Acervo: Roque Coser



Locomotiva utilizada na Ferrovia Bento Gonçalves a Jaboticaba.  
Austria não identificada - [Década de 1950] - Acervo: Paulo Rigueti



Construção do Túnel Jaboticaba - Austria não identificada - [1956]  
Acervo: Roque Coser

## { CONSTRUÇÃO DA FERROVIA BENTO GONÇALVES A JABOTICABA

O primeiro trabalho do Batalhão foi a construção da estrada de ferro que ligava Bento Gonçalves a Jaboticaba, numa extensão de 48km, nas margens do Rio das Antas. O propósito desse empreendimento foi possibilitar a chegada de trabalhadores, máquinas, equipamentos, trilhos e dormentes de maneira mais eficaz e segura aos canteiros de obras do Tronco Principal Sul.

O grande legado da presença do Exército nos acampamentos instalados nas comunidades desse percurso gerou um patrimônio material e imaterial inquestionável. Houve significativa integração social, que resultou em melhoria da qualidade de vida aos moradores locais. Nesse período, o Exército construiu escolas, igrejas, postos de saúde, meios de transporte, armazéns e um campo de futebol.



Construção do túnel Coruja - Austria não identificada [Década de 1950]  
Acervo: Roque Coser



Abertura do túnel em Y em Jaboticaba - Austria não identificada - [Década de 1950]  
Acervo: Roque Coser



Colocação de dormente e trilhos em São Luis das Antas  
Austria não identificada - [Década de 1940] - Acervo: Roque Coser



Soldados na construção da ferrovia na Região da Alcantara  
Austria não identificada - [Década de 1950] - Acervo: Roque Coser