



 Editorial

Neste boletim de junho de 2014 relatamos as atividades das Regionais da ABPF. No dia 14 de julho deste ano a ABPF comemorará 30 anos de operação ininterrupta da Viação Férrea Campinas-Jaguariúna (VFCJ), visto que anteriormente a 14/07/1984, o material rodante estacionado na estação de Jaguariúna era usado apenas eventualmente em filmagens e trens especiais. Lembramos que toda colaboração (artigos, fotos etc...) ao ABPF

Boletim é bem vinda e deve ser encaminhada para o e-mail: paz.lourenco@gmail.com. Visite também o nosso site: www.abpf.com.br

Destaques deste mês

- Noticiário das Regionais

 Noticiário das Regionais

Regional Campinas: Prossegue restauração da estação Tanquinho

Os trabalhos de manutenção das locomotivas continuam a pleno vapor, sendo que neste mês a NOB 401 passou por manutenção no sistema mecânico. Algumas buchas das braçagens foram trocadas e outras foram preenchidas com metal e reajustadas. Substituiu-se também alguns feixes de molas e 157 estais da caldeira (fornalha). Enquanto se trabalhava na mecânica, o soldador-caldeireiro fazia a substituição dos estais. O objetivo inicial era substituir somente os estais com problemas, que foram detectados durante os testes de caldeira. Porém, como a lateral da locomotiva já estava sem o compressor e o revestimento, aproveitamos para trocar todos os estais da lateral da fornalha. A restauração da locomotiva 401 foi concluída e seu retorno ao tráfego ocorreu neste feriado de Nove de Julho.

Alguns serviços de chaparia e revestimento também foram feitos na locomotiva EFA número 9, que terá agora sua restauração retomada. A locomotiva 505 está na operação junto com a 215 e a 604. A GE CMEF número 3 opera esporadicamente e eventualmente como helper em alguns trechos.

O velho motor Caterpillar usado na Brookville número 17, nossa primeira diesel-mecânica, foi retirado e será retificado por completo. Ele estava funcionando, porém em mau estado. E caso o motor não fosse consertado, poder-se-ia perdê-lo para sempre.

ABPF Boletim

Ano XII nº 136 – Junho de 2014



Acima: Troca de estais na fornalha da locomotiva 401.

Abaixo: Locomotiva 401 de volta ao tráfego no girador de Anhumas. Foto: Vanderlei Zago.



O mesmo já está desmontado nas Oficinas de Carlos Gomes e várias peças estão sendo confeccionadas em firmas especializadas.

Na seção de carros, o CA-45, está pronto e testado na via permanente. O teste de via foi necessário pois o mesmo recebeu novas molas dos truques, rodas e conjunto de válvulas. Resta agora a limpeza geral e o envernizamento externo da pintura realizada em poliuretano para voltar ao tráfego. Em breve entrará para reforma o carro restaurante da RMV CR-41.

Em Anhumas estamos instalando a cerca na plataforma a pedido da ANTT. A finalidade da cerca é aumentar a segurança dos passageiros, sendo que a mesma é composta de correntes metálicas e postes de aço chumbados no piso.

A reforma da estação de Tanquinho é atualmente o trabalho de maior importância da Regional de Campinas. Esta estação, além de ser o ponto do cruzamento dos trens, é muito usada na semana para as excursões de escolas, trabalho este feito pela Regional durante os meses do período letivo. Parte do telhado, calhas e madeiramento da estação foram substituídos. Reformou-se a sala de tráfego, os sanitários, bebedouros e o saguão.



Carro CA-45 em testes no trecho rebocado pela diesel-elétrica GE CMEF número 3.

ABPF Boletim

Ano XII nº 136 – Junho de 2014



Carro VFRGS CA-45 em testes no trecho.



Instalação da cerca de proteção na plataforma da estação Anhumas.



Vista da estação Tanquinho em reformas.



ABPF Boletim

Ano XII nº 136 – Junho de 2014

Aproximadamente 70% dos serviços estão concluídos. Após a autorização do CONDEPACC, iniciaremos a pintura interna e externa da estação. As janelas foram todas restauradas, pintadas e instaladas com vidros novos. A ABPF-Campinas agradece muito o empenho e dedicação do associado Marcos Renan de Carvalho, que administra e coordena a reforma da estação Tanquinho, incluindo a contratação de pedreiros, calheiros, etc... Em breve realizaremos nosso sonho de ver Tanquinho em perfeitas condições.

Outra parte que está recebendo dedicação de nossa turma é a via permanente. Apenas no trecho da reta de Desembargador Furtado, foram instalados 280 dormentes de concreto, com nivelamento e socaria, restando somente o puxamento do lastro que será feito com a retroescavadeira. Observa-se nas fotos, as pilhas de dormentes velhos retirados e o alinhamento perfeito dos trilhos na longa reta para chegar à estação de Carlos Gomes.



Vista da linha no trecho em tangente próximo à estação Desembargador Furtado.



Finalizando, agradecemos a dedicada participação dos associados Antônio Edson Laurindo dos Santos, que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias e serviços na marcenaria, Cristiano Belarmino nos serviços de instalação elétrica nos carros e fabricação de regulador de voltagens e seu pai Sr. Isaldo Belarmino, que nos ajuda em usinagem de peças, Sr. João Sigrist, que nos ajuda na manutenção das locomotivas diesel, na geração de luz dos carros de passageiros e na liderança nos serviços de recuperação de vários equipamentos. A empresa MONBRÁS, de Piracicaba-SP, que sempre colaborou na doação de lâ de rocha e refratários, Maurício Alves (Bim Bim), nos serviços das oficinas de carros e na locomotiva diesel, Norberto e Rodrigo Tomassoni também nos serviços na locomotiva diesel, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos que está participando dos projetos de reativação da Litorina 5002, Francisco Carlos Bianchi, na fundição de peças, Sr. Albert Blum, assessor da diretoria da VFCJ e nosso elo com a MRS, a empresa Acrílicos Marcon, através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, e a empresa GT Locação de Munck Ltda., que sempre colabora no carregamento e transporte de material, a empresa PRISMA 21 de nosso associado e amigo Leslie Mac Fadden, que sempre nos ajudou em doação de acessórios e serviços para locomotivas, Mauricio Polly na assessoria dos serviços de informática, e o agradecimento especial para o Jorge Ciawlowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, Daiane Kowaleski e Rodrigo Cunha, que tem nos ajudado nas oficinas. Agradecimento especial também para o amigo de Piracicaba, Sr. André Louwart, engenheiro agrônomo que em muito tem colaborado conosco na capina química da via permanente, o Sr. Evandro Zonzine na recuperação do auto de linha, o colaborador Ronald (Borroso) e seu irmão Rodrigo Fernando também nos serviços de adaptação e apoio nos serviços externos para as locomotivas e do arquiteto Denis W. Esteves, ajudando a elaborar os projetos de restauração, e o apoio de sempre do associado e amigo Dr. Sérgio Túlio Prado, que na época patrocinou a reforma da locomotiva 604 através da NEC do Brasil. Por fim agradecemos a todos os outros que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br. (Texto e fotos por *Hélio Gazetta Filho* – ABPF).

Núcleo de Rio Claro-SP: Participa de novo evento

Nesse mês de Junho a ABPF Rio Claro continuou realizando a organização de seu acervo e participou mais uma vez do programa “Portas Abertas” da ALL. Infelizmente também fomos vítimas de vandalismo em nossa sede.

No dia 14 de junho mais uma vez o Núcleo de Rio Claro esteve presente, tanto com seus sócios quanto com o carro Salão TV/Bar, em mais uma edição do programa “Portas Abertas” realizado pela ALL Logística, para que aqueles que tenham interesse possam conhecer melhor as Oficinas de Manutenção de Vagões em Rio Claro e o trabalho desenvolvido nelas hoje. O evento, que contou com a presença de trinta visitantes, foi encerrado mais uma vez com um pequeno passeio na extensão de 1600 metros, ida e volta, pela antiga esplanada da estação.



Aspecto interno do carro Salão TV/Bar durante o passeio de encerramento do “Portas Abertas da ALL” em 14 de junho.

Também registramos que continuam os trabalhos para catalogação e organização do acervo escrito do Núcleo, trabalho que está sendo feito aos sábados durante o horário de funcionamento. Atualmente, mais de 200 itens já foram catalogados, e em breve se encontrarão disponíveis para consulta na sede da associação.

Na madrugada do dia quatro de junho, nossa sede foi vítima de depredação, tendo tido sete vidros quebrados a pedradas tanto no andar inferior quanto no primeiro andar, além de ter sofrido novas pichações nos bancos do jardim. Infelizmente essas ações estão se tornando recorrentes, já que até o começo desse ano nunca havíamos registrado ações semelhantes. Já estamos providenciando, junto aos órgãos de segurança do município, um pedido para melhorar as rondas no local, para tentar coibir novas depredações.

Gostaríamos de agradecer a todos os associados que têm colaborado com as atividades do Núcleo, bem como a ALL Logística S.A. por sempre estar nos apoiando quando necessário nas manobras do carro Salão TV/Bar e na restauração da locomotiva Krupp 202.

ABPF Boletim

Ano XII nº 136 – Junho de 2014



Acima e abaixo: vidros quebrados em nossa sede por causa do vandalismo.



Nossa sede fica na Avenida 8, s/n, entre Ruas 1 e 1B, Centro, Rio Claro, SP, antiga cabine de chaves da Companhia Paulista. Funcionamos aos sábados, das 9 às 12 horas. Visitas podem ser agendadas pelo e-mail marketing.abpfrc@hotmail.com, nosso blog é o <http://abpfrc.blogspot.com>, e conheça-nos também por nossa página no Facebook, <http://facebook.com/abpfrioclaro>. (*por Jônatas de Camargo – ABPF-RC*).

Regional Santa Catarina: Apesar das enchentes, prosseguem os trabalhos.

Na sede da Regional em Rio Negrinho-SC, as atividades no mês de maio se concentraram na troca da tubulação da caldeira da locomotiva Mikado nº 760, como já se havia programado. Para colaborar com os trabalhos, o passeio normal foi antecipado para metade do mês de maio e o do mês de junho adiado em alguns dias. Feito o passeio, iniciou-se os serviços de desmontagem de todo interior da caixa de fumaça. Em seguida, foi retirada a tubulação, iniciando-se a retificação do espelho. Durante essa fase, nosso soldador Darci fez uma revisão na serpentina e o torneiro Maikon iniciou a usinagem dos prisioneiros, todos novos. Isso consumiu todo o mês de maio. Já no setor de marcenaria, aproveitando este período sem passeios, trocamos o madeiramento lateral do carro C-01 da composição do passeio Trem da Serra do Mar, pois a lateral esquerda e as janelas estavam comprometidas. Também foi recuperada a parte estrutural, recebendo anti-cupim e pintura. Feito isso, iniciou-se a montagem do novo madeiramento, com a troca do parapeito, ripamento lateral e janelas, se encerrando assim o mês de maio.

Iniciamos o mês de junho com os serviços seguindo dentro do previsto, porém uma previsão meteorológica não muito animadora nos assustou, e se tornou realidade quando na sexta-feira dia seis começou a chover, foram quase 300 mm de chuva em dois dias, que resultou numa inundação, não vista há 22 anos em nossa cidade, interrompendo nossas atividades por quase 15 dias. Nosso material rodante fica em local onde as águas da enchente não atingem, mas boa parte da linha férrea no perímetro urbano foi atingida, e os trens de carga deixaram de trafegar, houveram duas quedas de aterro e inúmeras quedas de barreiras. Quando as águas baixaram estávamos sem energia elétrica, pois um dos transformadores de energia queimou com as cheias.

As atividades só puderam voltar ao normal no dia 24, e nosso passeio marcado para dia 29 teve que ser cancelado, não havendo passeio em junho. Os serviços na locomotiva nº 760 seguiram, quase chegando ao seu término e os trabalhos no carro passageiro C-01 irão terminar em julho.

Agradecemos aos marceneiros Ricardo e Rafael Grossl que se dedicamra à troca do madeiramento do carro passageiro C-01, aos associados Iuri de Lima Vilela da Silva e Renan Caique Maas nos trabalhos da troca de tubos, assim como aos irmãos Eng. James e Marlon Ilg e aos demais associados que nos ajudam nos trabalhos diários nas oficinas da Regional. Mais informações sobre o Trem da Serra do Mar com Suiane e Janete pelos fones (47) 3644-7000 e (47) 9986-0600 ou pelo site www.abpfsc.com.br.



*Furos do espelho da locomotiva 760 sendo retificados.
Prisioneiros novos para a locomotiva 760.*





*Serpentina revisada aguardando sua montagem na locomotiva 760.
Anéis já usinados para colocação na vedação dos tubos no espelho da locomotiva 760.*





Carro nº 01 da composição do trem da Serra do Mar sendo revisado após ser desmontado para restauração. Abaixo podemos ver suas janelas sendo recuperadas.





Carro nº 01 da composição do trem da Serra do Mar já com a parte estrutural restaurada (acima) e já recebendo novo fechamento na sua lateral (abaixo).





Enchente de junho de 2014 em Rio Negrinho no km 151.



Enchente de junho de 2014 em Rio Negrinho km 155 + 800m, próximo à estação.



Enchente em Três Barras-SC devido a cheia do do Rio Iguaçu que danificou parcialmente o Ramal de São Francisco.

Em Piratuba-SC os passeios ocorreram normalmente no mês de maio, com saída aos sábados e com agendamento durante a semana. As atividades se destacaram pela limpeza geral dos carros de passageiro da composição que passaram por lavagem da cobertura e pintura na cor cinza. A cobertura antes era de uma cor levemente branca e estava desbotada. Também foi realizada a revisão da composição como lubrificação de prato-pião e ampara-balanço. Os carros receberam novas placas de sinalização para o embarque e a plataforma da estação teve suas placas informativas (em madeira entalhada) restauradas. Na estação de Marcelino Ramos-RS iniciaram a recuperação dos sanitários e no pátio foi recuperada pela equipe de via a linha 4 que por muitos anos estava desconectada do restante do pátio. O destaque para o mês de maio foi a inauguração da Praça dos Ferroviários, ao lado da estação de Piratuba com um monumento das réplicas da “Estação do Rio do Peixe” e de nossa Locomotiva Ten Wheeler nº 235, ambas realizadas pela prefeitura de Piratuba.

No final do mês, dia 25, um grande volume de chuva caiu sobre o vale do Rio do Peixe, foram mais de 300 mm, nos causando um grande susto. Na sexta-feira o rio já estava com 8,3 metros acima do normal, onde tivemos que retirar nossa composição, colocando-a num trecho um pouco mais alto em relação ao rio, já que na histórica enchente 1983 as águas atingiram o pátio e a estação. O Rio do Peixe chegou 10,90 metros acima do normal, não atingiu o leito da via férrea, mas bateu nas pedras britadas e interditou nosso trecho. Caíram duas barreiras, uma no km 846 + 400m de pequeno volume de terra e outra muito maior, onde toda a estrada no município de Alta Bela Vista-SC caiu sobre a via no km 859 + 400m, num total de 50 metros de extensão por 3 metros de altura. O problema mais grave ocorreu no km 853 + 030m, onde houve a queda de aterro. Neste ponto a linha não ficou suspensa mas a banquetta que sustentava o aterro foi levada pelo rio. O último ponto com problemas é no km 856 + 200m onde um

ABPF Boletim

Ano XII nº 136 – Junho de 2014



Trem das Termas com novas placas e plataforma com nova segurança.



ABPF Boletim

Ano XII nº 136 – Junho de 2014



Réplica da locomotiva nº 235 exposta em frente a estação de Piratuba-SC.



Pátio em Marcelino Ramos-RS com novas melhorias.



Danos graves da enchente no km 853 + 030 m.



Queda de barreira próxima à Marcelino Ramos-RS no km 859 + 400m.



Enchente de junho de 2014 próxima a estação de Piratuba

lençol freático fez correr o leito da via um metro para o lado. Os passeios até Marcelino Ramos estão cancelados, e já estamos trabalhando pela reabertura desse trecho. No próximo boletim traremos mais informações.

Essa ferrovia já enfrentou algumas enchentes, a primeira ocorreu em 1911, seis meses após ser inaugurada, fortes chuvas encheram os rios e derrubaram a ponte provisória sobre o Rio Uruguai além de danificarem a recente ferrovia ainda sem muita drenagem. Em 1965 uma grande enchente quase encobriu os pilares da ponte do Rio Uruguai, essa inundação danificou parcialmente o trecho no Vale do Rio do Peixe. Mas a maior e mais devastadora enchente ocorreu em 1983. Ela destruiu 80 % do trecho e derrubou aterros. Em Herval do Oeste-SC ela arrastou uma locomotiva G-12 e tombou vagões. Em muitos pontos, a grade de dormentes com trilhos foram jogados do outro lado do rio e boa parte da pedra britada foi levada. Quase todas as estações foram atingidas pela água assim como ocorreram muitos outros danos. A estrada de ferro ficou fechada por quase seis meses. As pessoas que conviveram com esta catástrofe dizem que a ferrovia teve que ser feita como nova, pois foram inúmeros muros de concreto e de pedra que tiveram de ser reconstruídos. Próximo à divisa com o Paraná, foi preciso construir um viaduto, pois toda a montanha cedeu. Foi nesta ocasião que deixou de trafegar o trem de passageiros pela São Paulo-Rio Grande. Mais um fato curioso, a RFFSA gastou uma verdadeira fortuna para refazer a ferrovia e menos de 10 anos depois encerrou a movimentação de trens de carga na região.

Ponte Rio URUGUAY. Enchente de 26 de Agosto 1911.
Construção dos pilares VII, VI, III e I.

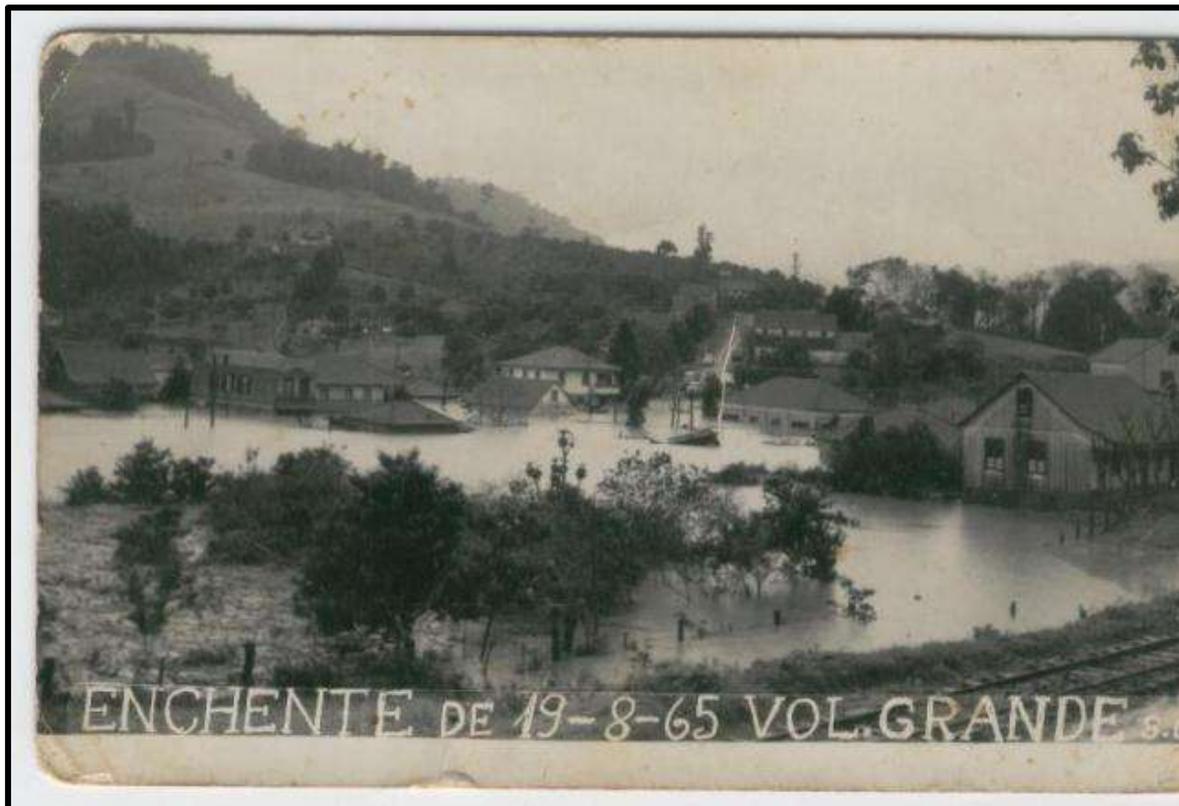


RIO URUGUAY!
Enchente de Agosto de 1911. Restos da passagem
provisória levada pela enchente de Maio.
Construção dos pilares da ponte definitiva.



ABPF Boletim

Ano XII nº 136 – Junho de 2014





Estado do pátio de Herval do Oeste-SC após enchente de 1983, na qual o nível do Rio do Peixe subiu mais de 10 metros.



Queremos deixar nosso agradecimento ao associado Peterson Nepomuceno e Jefferson Dhein pelo esforço em retirar todo material rodante do pátio, levando-o a um local seguro. Maiores informações sobre o Trem das Termas com Roberta e Maridiane pelos fones (49) 3553-1121 e (49) 9121-7700. (por Everaldo Pilz e revisado por Scheila Pilz. Fotos: Everaldo Pilz, Portal de Marcelino e Adecir Trindade)

Núcleo Regional do Vale do Itajaí: Melhorias na drenagem da linha.

Neste mês de junho as atividades do NuRVI foram mais uma vez frustradas pelo mau tempo, que se impôs, desde o final de maio, até o final do mês de junho. Os passeios do dia oito de junho, que prometiam boa presença de público, foram frustrados pelo dia de intensa chuva e ameaça de enchente por todo o Vale do Itajaí e regiões próximas. Com este quadro, foram realizadas duas viagens com visitantes já agendados, após o que a composição foi recolhida por medida de segurança, e até porque nenhum visitante mais apareceu para os passeios. O Vale do Itajaí entrava em situação de emergência.



Colocação de canaletas pluviais para melhorar o fluxo da água ao longo da via evitando a infiltração no lastro. Foto: Johnny Sandro Henschel em 31/05/2014.

Malgrado o mau tempo, nossa linha aguentou bem a situação anormal. O gabião recém construído nas imediações do túnel, ainda não consolidado, foi o que mais sofreu com o grande volume de água, que solapando a encosta, acabou forçando o mesmo e causando uma dilatação na sua parte central. Sua situação ainda está sendo avaliada. Especialistas no assunto afirmam que o referido fez a parte que lhe coube, segurando uma barreira que certamente atingiria a via

férrea. Este trecho, continua a merecer toda nossa atenção, e a encosta em breve deverá receber mais obras de contenção, como o aprofundamento de canaletas pluviais na sua parte superior, e a plantação de espécies vegetais para sua proteção efetiva.



Situação do gabião, que "dilatou" após a intensa chuva do dia oito de junho. A cobertura de lona foi um paliativo para evitar a infiltração excessiva na encosta. Foto: Luiz Carlos Henkels em 14/06/2014.

Mesmo sob mau tempo e chão encharcado, uma vez que em junho muito pouco o sol brilhou, a equipe trabalhou na melhoria das valetas pluviais laterais à via férrea, que estavam semiobstruídas em função das obras do gabião. Mediante a doação de canaletas por parte da Prefeitura Municipal de Apiúna, estas passaram a ser instaladas desde o final de maio, até o dia 21 de junho, estando o trabalho semiconcluído, pelo menos na sua parte mais crítica. Aguardaremos a melhoria das condições climáticas para finalizar este trabalho.

Em aceitação ao convite do NuRVI, mesmo sob chuva, registramos nos passeios do dia oito de junho a visita de diretores da Fundação Tremtur representada pelos Srs. Horst Bremer, Germano Emílio Purnhagen, Paulo Stein e Marciano Pereira. Assim foi possível mostrar aos ilustres visitantes as melhorias implementadas ao longo do trajeto do trem histórico cultural, com ênfase na área de embarque e na garagem do trem. A eles nossos agradecimentos pelas presenças.

Agradecemos também, e mais uma vez a colaboração de Tambani Supermercado das Flores que continua nos auxiliando no ajardinamento da área da plataforma de embarque, bem como a Vinci Comunicação Visual na pessoa do Sr. Aristeu Vinci, que nos auxilia na

confeção dos mais diversos banners e cartazes de divulgação do trem histórico cultural. Aos demais patrocinadores, bem como aos associados e voluntários autônomos que tanto nos auxiliam, a coordenação do NuRVI sobremaneira agradece.

Em Rio do Sul, na estação de Matador, encontra-se depositado o material rodante do NuRVI, em restauração e por restaurar, bem como o museu estático e fotográfico relativo aos fatos históricos que marcaram a EFSC no Alto Vale do Itajaí. A estação se situa no Beco Artur Hering – Nº 50, bairro Bela Aliança de Rio do Sul.

Em Apiúna, a localidade de Subida abriga o trecho revitalizado de 2,8 km da EFSC. Desta quilometragem, 1,7 km são de domínio público, incluindo-se o túnel de 68 m, a ponte dos arcos em estilo românico e a passagem superior no mesmo estilo, bem como um belíssimo trecho em meio a mata Atlântica secundária. O restante do trajeto — 1,1 km — se desenvolve por dentro do pátio da Usina Hidrelétrica Salto Pilão, local onde também se localiza a gare e abrigo da composição histórico cultural, além de uma antiga caixa d'água metálica pertencente à extinta ferrovia. Este trajeto, bem como a composição, só poderão ser visitados com acompanhamento de associados, devidamente e antecipadamente autorizados pela gerência da Usina. O acesso à localidade de Subida se dá pela rodovia BR-470, km 112 + 500m para quem procede de Blumenau e km 113 - 500m para quem procede de Rio do Sul.

Outras Atrações Ferroviárias do Vale do Itajaí-SC:

- Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva – antiga estação ferroviária - centro de Indaial. Contatos com Rita Rosângela Pieritz, pelo telefone (47) 3394-0708, e-mail museu@indaial.sc.gov.br.
- Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica - Sala Hermann Baumann – Fundação Cultural de Ibirama – antigo Hospital Hansahoehe – contatos pelo telefone (47) 3357-4442.
- Ponte Ferroviária sobre o Rio Itajaí – BR-470 - trevo de acesso a Ibirama
- Locomotiva Macuca – jardim da Prefeitura Municipal de Blumenau, com vista à ponte ferroviária metálica.
- Estação Ferroviária de Rio do Sul – Avenida Oscar Barcelos S/Nº – centro

Maiores informações com Luiz Carlos Henkels – NuRVI /ABPF (47) 3333-1762. (*por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI*)

Regional Sul de Minas: Avançam os trabalhos na via permanente.

A Regional informa que continuam os trabalhos de reforma das locomotivas, com enfoque especial nas locomotivas 2 e 327, que são as que devem sair da oficina primeiro. Na locomotiva 2 realizamos um teste com vapor, chegando a 120 libras. Porém, foi identificado um pequeno vazamento em uma das válvulas de segurança, que agora vão ser todas retiradas para uma revisão. Foi trocada a caixa de fumaça e inicia-se a confecção do novo revestimento térmico para a caldeira.

Em São Lourenço-MG estamos realizando modificações no pátio, melhorando-o de forma a aumentar o espaço para estacionamento dos veículos ferroviários e ampliando o desvio de manobras. Segue anexo fotos das modificações.

ABPF Boletim

Ano XII nº 136 – Junho de 2014



Reordenamento das linhas do pátio de São Lourenço-MG.





*Novo ordenamento das linhas no pátio de São Lourenço-MG.
Ao fundo e à direita podemos ver a estação e à esquerda as oficinas.*

Em Passa Quatro-MG prosseguem os trabalhos de revitalização da via permanente, com a equipe de manutenção se aproximando no momento do km 26. Estes trabalhos englobam a troca de aproximadamente 80% dos dormentes da via e recuperação de todo o lastro. A recuperação do lastro consiste em toda a sua retirada e descontaminação (retirada de terra e impurezas). Depois os dormentes são respassados e o lastro já limpo é aplicado novamente na linha. Em seguida, ocorre a soca do lastro e nivelamento da linha. Mais informações no blog da Regional em [www.http://abpfsuldeminas.com/](http://abpfsuldeminas.com/) (por Bruno Sanches – ABPF-Sul de Minas).