



 Editorial

Infelizmente neste boletim de outubro de 2014 trazemos más notícias sobre a atual situação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Entretanto, também há nesta edição boas notícias sobre as atividades das Regionais da ABPF. 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 da Nacional
- Noticiário das Regionais
- Calendário de Eventos

 Noticiário da Nacional

OAB de Rondônia convoca ABPF para Inspeção Judicial na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Em maio último foi o IPHAN quem solicitou ajuda à ABPF para prestar orientação sobre a recuperação do material rodante que ficou exposto às enchentes catastróficas do rio Madeira no início do ano, em Porto Velho-RO. Visitaram a EFMM os associados Geraldo Godoy e José Mauro Cardoso de Oliveira, que depararam com o pátio ferroviário, a estação, os galpões, a rotunda e a oficina encobertos por uma camada de mais de um metro de areia e lama, envolvendo todo o material rodante. No pico das enchentes a água quase chegou a encobrir as caldeiras das locomotivas.

A ABPF apresentou um relatório ao IPHAN indicando as medidas emergenciais para salvar o material rodante, que incluíam: a) a remoção mecânica, com máquinas, da camada de areia e lama que encobriu a área; b) a limpeza minuciosa com jato de água de alta pressão de todo o material rodante, com especial cuidado para as partes móveis ou de fricção, e c) limpeza técnica, com a desmontagem de cilindros, raspagem de mancais utilizando jato de água de alta pressão a fim de remover toda e qualquer presença de areia, antes da lubrificação.

Como nenhuma das medidas foi tomada, a OAB de Rondônia interpôs uma ação contra as autoridades federal, estadual e municipal. E o Excelentíssimo Senhor Juiz da 1ª Vara da

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014

Justiça Federal de Rondônia agendou uma Inspeção Judicial e sugeriu que a ABPF fosse intimada a participar como assessora técnica da OAB. Com a Inspeção Judicial agendada para os dias 10 e 11 de novembro últimos, os responsáveis pela limpeza do pátio e do material trataram de executar o serviço às pressas, o que resultou numa série de procedimentos equivocados.

Representando a ABPF, foi para Porto Velho o associado Geraldo Godoy—que já havia estado lá em maio—constatando que na pressa para remover a areia do pátio vários danos foram causados, como estragos nos AMVs e avarias nas paredes de aço corrugado dos galpões. O material rodante foi lavado com jato de água de mangueira, sem alta pressão, resultando na continuidade do depósito de areia sobre as partes móveis das locomotivas e vagões. Para piorar, essas superfícies foram jateadas com óleo queimado, resultando na formação de casca de areia e óleo seco que irá reter a umidade e acelerar o processo de corrosão. A outra metade do pátio, ao lado do galpão da Marinha, nem sequer foi limpa, ficando as duas automotrizes e os dois carros de passageiros ainda soterrados na lama e areia, com o agravante do nascimento de mato no local, que já atinge a altura de quase dois metros.



Um dos galpões que no mês de maio ainda se encontrava inundado foi aberto para a Inspeção Judicial. Na foto o Excelentíssimo Senhor Juiz Dr. Dimis Braga aponta para uma pilha de materiais, na maioria bancos de carros de passageiros, enquanto Geraldo Godoy fotografa e o escrivão faz as anotações. Na parede vê-se a marca da água que inundou o galpão.

A rotunda e oficina, onde se encontra uma locomotiva, um guindaste e vários vagões, estava ainda sendo limpa por ocasião da inspeção pela Santo Antonio Energia, visto que a área ainda está sob a responsabilidade da empresa.

Todos os serviços mal executados e os danos causados foram apontados ao Juiz pelo representante da ABPF, sendo que foi tudo relatado em Ata. Após a inspeção do pátio o trabalho prosseguiu com a inspeção do acervo do museu, que se encontra guardado no prédio do relógio, antiga sede da EFMM.

A extensão da tragédia é maior ainda

Em maio último as águas do Rio Madeira ainda não haviam baixado inteiramente, cobrindo ainda uma parte da cidade de Porto Velho a jusante do pátio ferroviário. Portanto não foi possível verificar esses locais.



Um verdadeiro cenário de horror: em quase 1 km de extensão casas destruídas ou tragadas pelo rio. A linha da EFMM que passava defronte à única casa intacta que se vê na foto, desceu cerca de 5 metros, vendo-se seus vestígios na parte inferior esquerda.

Desta vez fomos percorrer o leito ferroviário e deparamos, a poucas centenas de metros do final do pátio, com um verdadeiro cenário de guerra. Em cerca de 1 km de extensão

percorridos as águas tragaram as residências entre o rio e a ferrovia, enquanto as do lado esquerdo foram quase inteiramente demolidas. A força das águas solapou o terreno arrancando a grade da via permanente e levando-a para 5 metros abaixo, vendo-se trilhos retorcidos como verdadeiros macarrões cozidos.

Será difícil, ou quase impossível, a recomposição da via permanente da EFMM. Ninguém assume a responsabilidade. Nem as usinas hidrelétricas, tampouco. É óbvio que, com a construção das usinas, a calha do rio Madeira ficou menos profunda e as águas com um nível mais alto. E, mais óbvio ainda, o fato de que, em 107 anos de existência da EFMM, nunca se teve notícia de uma enchente tão devastadora.

Para piorar, espera-se para os próximos meses uma nova enchente. Se ela vier, será o fim definitivo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. (por Geraldo Godoy – ABPF)



Regional Campinas: Prossegue restauração da estação Tanquinho

Neste mês assinalamos o recebimento de um conjunto de motor diesel e gerador para ser instalado na locomotiva GE 3128, que foi doado pela empresa MRS Logística. Este conjunto foi retirado de uma locomotiva pertencente à MRS, por isso a doação foi possível. Originalmente, esta locomotiva pertencia ao DNIT, mas ela foi trocada com a MRS por uma outra. Fomos buscar este material nas Oficinas da Lapa (São Paulo-SP) com uma carreta especial. Assim que o motor chegou à Anhumas, ele foi colocado diretamente na locomotiva, que foi rebocada pela GE CMEF número 3 desde Carlos Gomes.

Há anos esperávamos por este acontecimento. Embora o motor cedido não seja novo, ele parou em funcionamento pelo fato da locomotiva ter apresentado problemas em outras partes, que tornavam a recuperação anti-econômica. A ABPF agradece muito a dedicação e a boa vontade da equipe da MRS para que a doação pudesse ser concretizada. Agradecemos aos associados que em muito ajudaram também, começando pela dica do Rodrigo Cunha a respeito do motor que não seria usado pela MRS. Isso resultou num pedido da ABPF à MRS para a sua doação. Ao amigo e dedicado parceiro, o Dr. Albert Blum, que colaborou no diálogo com os diretores da MRS Logística, e por fim ao Norberto Agnaldo Tomassoni e ao Rodrigo Fernando que foram a São Paulo inspecionar o motor e também acompanharam o transporte e colocação do mesmo na locomotiva em Anhumas. Planejamos iniciar os serviços nesta locomotiva no próximo ano.

Já está praticamente pronto para ser testado o nosso primeiro motor Detroit Diesel de seis cilindros, que irá recompor os conjuntos de tração da litorina BUDD 5002. Como relatado no último informativo, este motor deu bastante trabalho na montagem do arranjo para a litorina, o que demandou bem mais tempo que o esperado. O mestre em motores Detroit, Sr. Enéas Casetta, e o Sr. Gérson Nogueira Ramos estão se dedicando muito na restauração dos motores. Em breve, será acoplada a transmissão para os testes.

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



*Locomotiva GE 3128 no girador de Anhumas antes de receber o novo motor.
Locomotiva GE 3128 após receber o novo motor em Anhumas.*



O motor diesel Caterpillar da locomotiva Brookville encontra-se instalado e testado. Este trabalho foi realizado pelo colaborador Rodrigo Fernando e pelo associado Norberto Agnaldo Tomassoni. O motor funcionou perfeitamente. Efetuamos as medições necessárias e o motor foi aprovado para uso. Instalou-se o radiador e agora faz-se as adaptações necessárias para a instalação do compressor de ar. A adaptação do sistema de freio a ar comprimido Whestinghouse é feito pelo associado Antonio Edson Laurindo. Os trabalhos estão quase prontos e aos poucos faz-se os testes e ajustes. Após o término destes serviços, a locomotiva receberá pintura nova e voltará ao tráfego, desta vez com uma nova buzina a ar comprimido que já está instalada no teto da cabine.

Os trabalhos quase terminaram no auto de linha com motor Chevrolet que foi recolhido para manutenção geral e troca de rodas. Restam os últimos detalhes da adaptação dos freios nas novas rodas. No dia oito de novembro fez-se com sucesso os testes na via para a liberação do mesmo a equipe da via permanente.



Recuperação do embuchamento na braçagem da locomotiva 604.

Na parte das locomotivas a vapor, a locomotiva 604 da Paulista está pronta e retorna aos serviços no início de novembro. Fizemos um novo estropo para o puxavante, e trocamos pinos e embuchamentos diversos. Também foram revisados os cilindros e as gavetas. Na locomotiva 50 prosseguimos com os serviços de revestimento, incluindo a reforma total do painel da cabine, bem como as portas da fornalha. Atualmente, estão em operação a locomotiva diesel

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014

GE número 3 e as locomotivas 215, 401 e 505. As duas últimas passaram por manutenções preventivas e corretivas durante a semana.



*Acima: Retirada do painel velho da locomotiva 50.
Abaixo: Motor reinstalado na locomotiva Brookville.*



Nas oficinas de carros, o carro CR-41 da RMV recebeu pintura interna e externa, restando detalhes das janelas e da cabine da cozinha. O estrado já foi lavado e repintado e após o termino da montagem, os truques serão retirados para revisão, bem como implantaremos melhorias nos freios.



Exterior e interior do carro CR-41 após pintura.



Em Tanquinho a reforma da estação continua. Concluiu-se a substituição das telhas velhas danificadas por novas, bem como o reajuste das velhas em bom estado. Mais especificamente, foram trocadas 3.000 telhas que estavam quebradas e todas as ripas e caibros danificados foram substituídos por novos. As calhas coletoras foram substituídas eliminando-se todos os vazamentos. Os bancos construídos com dormentes velhos já estão instalados no jardim para uso das crianças nas excursões que ocorrem durante a semana. Mais quatro portas do lado dos fundos e detalhes de portas e janelas estão sendo reconstruídos em Carlos Gomes.



Novas calhas coletoras instaladas na estação Tanquinho.

A princípio, a reforma seria apenas parcial, mas vimos que seria realmente preciso uma reforma total. Assim, ressaltamos o empenho do pedreiro José (Zequinha) pelo capricho e preço bem abaixo do mercado que tem praticado para nos ajudar nesta difícil empreitada, e agradecemos também à empresa Shop Telhas pelos descontos que somados chegam a R\$750,00 e à agência ATM (Sr. Kléber) pela doação de R\$ 1.000 para compra de telhas. Por fim, citamos a dedicação do associado e colaborador o Sr. Marcos Renan Carvalho na coordenação das obras. Embora sem a pintura nova, mas com calhas novas, madeiramento de portas e janelas prontas e telhado, a estação já melhorou em muito o seu visual.

A equipe da via permanente vêm trabalhando no trecho entre Carlos Gomes e Jaguariúna, no momento no km 30, aonde ocorre a substituição dos dormentes e reajustamento do lastro. Aos sábados são feitos reparos nos pátios e entradas dos pátios. Neste mês que passou foram feitos dois trens de lastro para distribuir dormentes ao longo da linha e recolher os dormentes velhos.

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



Vista da estação Tanquinho durante a restauração.





*Acima: Parte recuperada do telhado da estação Tanquinho.
Abaixo: Novos bancos feitos de dormentes velhos na estação Tanquinho.*





*Acima: Locomotiva GE número 3 tracionando prancha com dormentes.
Abaixo: Substituição de dormentes no trecho Carlos Gomes – Jaguariúna.*





Trecho com dormentes substituídos próximo à passagem de nível de Jaguariúna.

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



Troca de dormentes danificados por novos dormentes de madeira no pátio de Carlos Gomes.

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 MOMBRÁS, de Piracicaba-SP, que sempre colaborou na doação de lã 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, 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, e também à empresa DBC Oxigênio, através de seu proprietário Sr. Darley Brisola Cassimiro. Por fim agradecemos a todos os outros que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br. (por Hélio Gazetta Filho – ABPF).

Núcleo de Rio Claro-SP: Recebidos os trilhos para reconstrução da linha da estação

Durante o mês de outubro, a ABPF Rio Claro deu o seu mais importante passo na preservação ferroviária do município, com a chegada dos trilhos que serão utilizados na reconstrução da linha da plataforma da estação ferroviária. Também mais uma vez recebemos a visita de uma escola em nosso carro Salão TV/Bar, participamos de uma entrevista em uma rádio da cidade e recebemos a visita de um grande amigo.



Carro Salão TV/Bar da ABPF Rio Claro sendo preparado para o passeio com os alunos do Colégio Puríssimo.

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



Foto: Jônatas de Camargo, 11/10/2014. Acervo: ABPF/Rio Claro

Acima: Alunos do colégio se acomodando no carro Salão TV/Bar antes do passeio.
Abaixo: Diretores Financeiro (esq.) e de Promoções (dir.) Roberto dos Reis e Jônatas de Camargo se preparando para dar entrevista na rádio.



No dia 11 de outubro, a ALL Logística organizou um Dia Especial para as crianças filhas de funcionários e colaboradores da empresa, sendo que a ABPF foi convidada a

participar do evento com seu carro Salão TV/Bar. Infelizmente não foi possível realizar passeios no dia, mas as crianças se encantaram com a oportunidade de conhecer um carro de passageiros.

No dia 20 de outubro, Dia do Maquinista, recebemos um grupo de 50 estudantes da 4ª série do Colégio Puríssimo de Rio Claro, para aprenderem um pouco da história da ferrovia na cidade e ao mesmo tempo experimentarem a sensação de andarem de trem pela primeira vez na vida. O trabalho de acompanhamento dos jovens e professoras foi feito pelos associados José Carlos de Camargo, Jônatas de Camargo, Roberto dos Reis e pela ferreomoça Ezilda Ap. V. de Camargo. Muito entusiasmados com a novidade, as crianças aproveitaram cada minuto do passeio, cuja extensão foi de aproximadamente dois mil metros ida e volta pela antiga esplanada da estação.

Já no dia 22 de outubro, os associados José Carlos, Jônatas, Roberto e o colaborador Marco Muniz concederam uma entrevista a uma rádio da cidade de Rio Claro, para com isso divulgar os trabalhos da ABPF na região e convidar a população a conhecerem mais sobre nossas propostas. E no dia 24 de outubro, tivemos a satisfação de receber o amigo Vanderlei Antonio Zago, da ABPF Campinas, em uma visita às nossas instalações, onde pudemos conversar bastante com ele sobre a preservação ferroviária em geral, os bons tempos e trocar ideias e experiências que serão interessantes ao Núcleo.

Por fim, informamos que no último dia 23 de outubro, após uma árdua luta de cinco anos empreendida pela ABPF Rio Claro junto à Prefeitura Municipal e ALL Logística, chegaram os primeiros 700 metros de trilhos que serão utilizados na reconstrução da linha da plataforma da estação. O material foi doado pela ferrovia atendendo a um pedido do Poder Público, intermediado pela ABPF. Será também a ALL quem fará a reconstrução da linha, cabendo a Associação os retoques finais do serviço. A previsão do início dos trabalhos é até o final de 2014, estando pendente apenas a doação dos dormentes. Estiveram presentes na solenidade a imprensa do município, representantes da ALL, ABPF e da Câmara Municipal, dentre eles o senhor prefeito Du Altinari.

Com esse grande passo dado e a realização dessa obra, será possível à ABPF Rio Claro iniciar os trâmites legais para a elaboração do projeto executivo para a implantação do Trem Turístico de Rio Claro, bem como possibilitará o espaço para receber mais material rodante que está em vias de ser liberado para o Núcleo.

Gostaríamos de agradecer aos associados José Carlos de Camargo e Roberto pela colaboração durante os eventos; a ferreomoça Ezilda Ap. V. de Camargo pela colaboração durante o passeio da escola; ao colaborador Marco Muniz por ter intermediado a entrevista na rádio; ao radialista Erni Bortolozzo por ter aberto espaço em sua programação para nos entrevistar; a ALL Logística por mais uma vez nos auxiliar tanto no passeio da escola quanto na reconstrução da linha da estação; ao Colégio Puríssimo por ter nos procurado para a realização dos passeios com seus alunos; ao associado Eder Schnetzler pelas atividades desenvolvidas no escritório; e aos associados Jônatas de Camargo, Thales Veiga e João Marcos pelos trabalhos de divulgação efetuados.

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



Acima e abaixo: chegada dos primeiros 700 metros de trilhos que serão usados na reconstrução da linha da estação de Rio Claro.



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 nossa página no Facebook, <http://facebook.com/abpfrioclaro>. (por Jônatas de Camargo).

Regional Santa Catarina: Locomotiva Mallet em testes

Foram dois meses bem movimentados aqui na Regional, inclusive com uma viagem não muito comum no início de outubro, não havendo tempo nem para enviar notícias para o boletim de setembro. Em Rio Negrinho-SC, na sede, o mês de setembro foi dedicado novamente a locomotiva articulada Mallet nº 204. Na verdade foi uma corrida contra o tempo, marcado para o dia 24/09 a visita dos turistas britânicos, data para ser a primeira movimentação de nossa Mallet. Foi uma maratona, vários associados se envolveram, até com atividades nos finais de semana.

Primeiramente os trabalhos se concentraram no tênder que teve a montagem da chaparia interna, a colocação ainda que provisória da tampa de inspeção e a montagem do fundo, bem como a saia que liga o tênder à cabine. Na locomotiva propriamente dita, tivemos a realização de ultrassom na fornalha, a colocação das grelhas, que nos custou muito tempo, pois tivemos que colocar e retirar inúmeras vezes até acertar todas. Já o cinzeiro também nos custou trabalho, e ainda não está concluído. Na parte externa da caldeira colocamos sobre a fornalha a lâ de rocha e as chaparias de acabamento, ainda que provisoriamente, pois mais tarde será trocada, recebendo chaparia nova em todo corpo cilíndrico. Na sequência, realizamos a montagem dos injetores e toda tubulação, trabalho lento e de muita atenção. Na parte mecânica tivemos a fixação das bombas de óleo e a montagem do encanamento de óleo até as duas bombas, lembrando que são quatro cilindros, trabalho redobrado. Na última semana a correria foi grande nos detalhes finais, realizou-se o teste hidrostático, e no dia 23/09 a máquina já estava com pressão, onde pudemos realizar vários testes com injetores e compressor de ar. Neste dia as atividades foram até as 23h30, foi um dia de muito calor, ao contrário do outro que amanheceu chovendo, assim a Mallet fez sua primeira aparição sob muita chuva, através da lente dos 23 turistas britânicos. Tracionou no pátio da Estação de Rio Negrinho um trem de lastro, carregado com barras de trilho e uma locomotiva G-12 da ALL (América Latina Logística), em outra tomada tracionou nossa composição de vagões com lenha. Na sequência os turistas fotografaram a locomotiva nº 311, uma ten wheeler e por último a Mikado nº 760.

Vale ressaltar que a locomotiva articulada Mallet nº 204 foi a primeira máquina que chegou em nosso regional, há 20 anos atrás, máquina esta que aos poucos acreditavam que voltaria a funcionar. Foram muitos anos de trabalho, sendo este ano que recebeu atenção maior, ainda falta muito para ser feito, mas agora tudo começa a ficar mais fácil.

Sobre a viagem incomum citada anteriormente, foi uma solicitação do 10º Batalhão de Engenharia de Construção com sede em Lages, antigo 1º Batalhão Ferroviário para realização de um passeio comemorativo entre as cidades de Lages-SC e Vacaria-RS. Esse passeio foi uma homenagem a construção da Ferrovia Brasília-Porto Alegre, que teve grande participação na fase final pelos quatro Batalhões de Engenharia Ferroviário. Alguns reservistas que participaram diretamente na construção foram homenageados como o General Tibério, Subtenente João Raiciki, Tenente Osmar João Lopes, Capitão Jose Caetano da Silva, Tenente Alceu de Nápoli, Subtenente Jerónimo Pandolfo, Sargento Udo Barg, General Alvaro Nerecaru Klaus Calazans, Subtenente Latanael Seixas e Sargento Aguinaldo Leones de Sá. Ambos desenvolveram suas atividades em frentes de trabalho na fase final da Ferrovia Tronco Sul principalmente no trecho entre Rio Negro-PR a Lages-SC e a General Luz-RS.



Eng. James calibrando manômetro da locomotiva Mallet nº 204.



Grelhas já montadas na fornalha da locomotiva Mallet nº 204.



Instalação do encanamento de água na locomotiva Mallet nº 204.



Montagem dos injetores na locomotiva Mallet nº 204.



Trabalho de montagem da chaparia na locomotiva Mallet nº 204.



Trabalho de fixação das chapas internas do t tender da locomotiva Mallet nº 204.



Locomotiva articulada Mallet nº 204 chegando a plataforma da Estação de Rio Negrinho.



Locomotiva nº 311 sendo fotografada pelos britânicos.



A imponente Mikado n° 760 posicionando-se para as fotos dos britânicos.

Esses reservistas relataram o quanto esta obra foi difícil, por exemplo, a construção da Ponte sobre o Rio Pelotas e Pelotinhas, que sofreu muitas intempéries, como no dia 16 de agosto de 1965 em que abateu-se sobre aquelas obras imponentes, uma tromba d'água tão grande, que elevou o leito do Pelotinhas em cerca de treze metros, levando as instalações da carpintaria, da ferramentaria e dos alojamentos sucumbindo com força muito rápida, levou também a ponte provisória M4 de 45 toneladas, transformando-a em ferro retorcido, já o arco da ponte que estava em construção sofreu fortes danos e por pouco não foi destruído pelas forças das águas. Nesta época, o inverno rigoroso alternava com fortes nevascas que perdurava por semanas. A ponte do Rio Pelotinhas possui uma extensão de 220 metros sobre um arco belíssimo, já a imponente ponte sobre o Rio Pelotas na divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul é de 330 metros de extensão, com 100 metros de altura sendo que nenhum pilar está dentro da água. Muitas outras obras de arte se destacam com a ponte do Rio Tatetos, do Rio Saltinho, do Rio Turvo, Viaduto Pai Querê, Viaduto do Minhocão e tantos outros. Não deixando de destacar os inúmeros túneis, apenas entre Lages (SC) e Vacaria (RS), no percurso do passeio são 24, do número 22 ao 46, somando todos são 8.600 m de túneis neste trecho, alguns com mais de mil metros que levaram até quatro anos para serem perfurados, já o maior

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



Cruzamento com Trem liderado pela SD -40 na Estação de Itaiópolis na rumo a Lages-SC.



Composição chegando em Lages-SC.

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



Composição no patio da Estação de Lages.



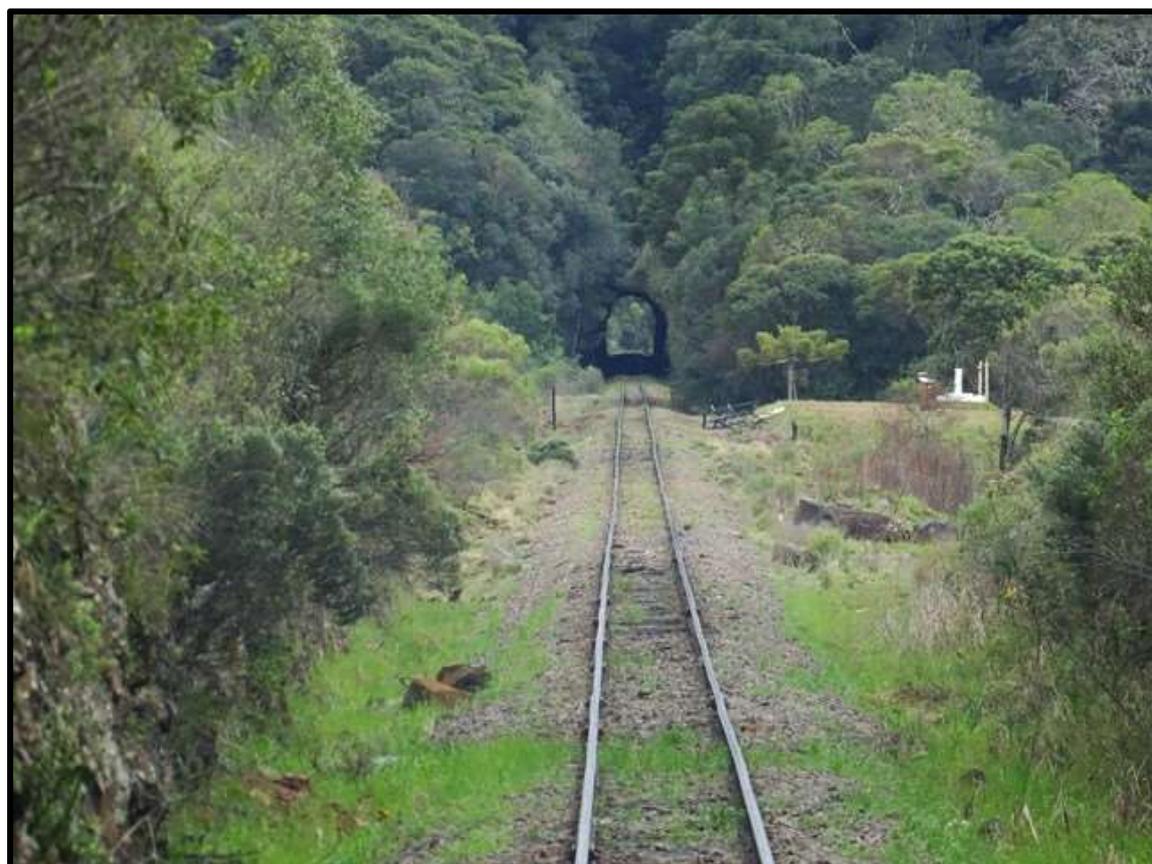
Receptivo dos convidados para o passeio na plataforma da Estação de Lages.

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



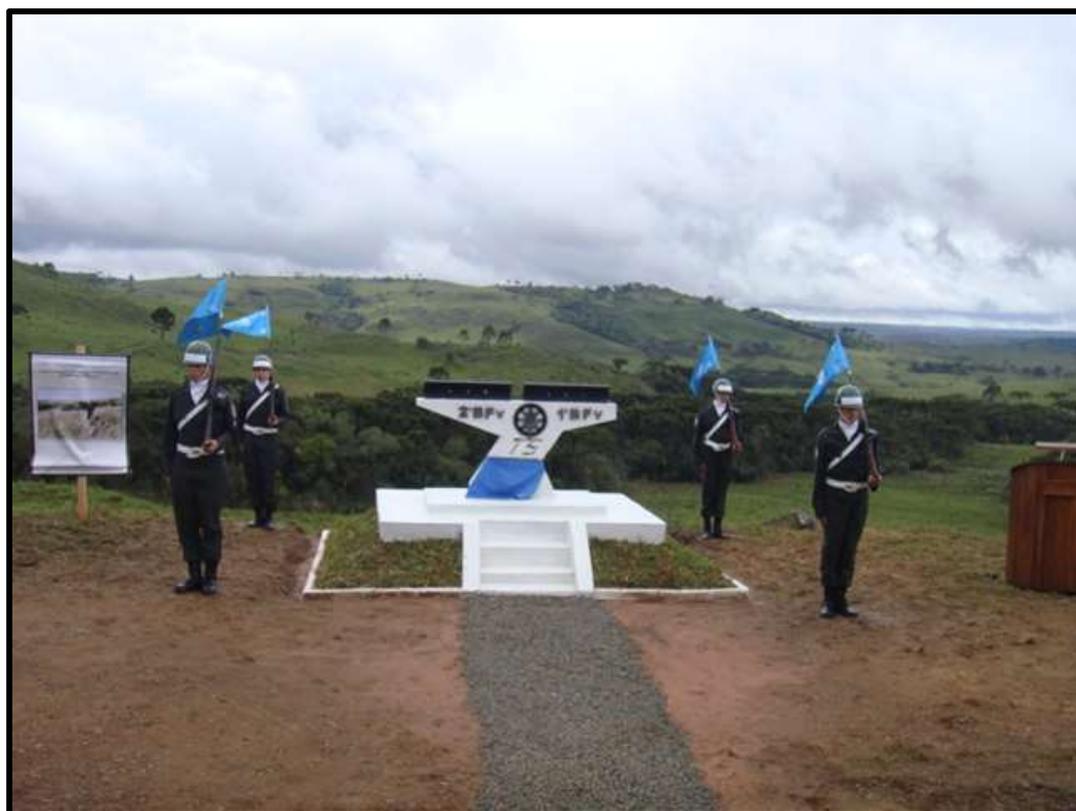
Paisagem no passeio entre Lages-SC e Vacaria-RS.



Uma das imagens com túneis, e do lado direito o monumento.



Parada no km 349 para reinauguração do monumento.



Monumento no km 349 onde assentou-se o último trilho da Ferrovia Tronco Sul.



A placa de reinauguração.



Participantes da viagem no monumento, da esquerda para a direita: Iuri, Renan, Maikon, Everaldo, Ralf, James, Marlon, Darci e Ricardo

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



Panoramica da composição que realizou o passeio durante parada junto ao monumento.



Participantes da viagem em Vacaria-RS, da esquerda para a direita: Darci, Everaldo, Maquinista da ALL Perosa, Ralf, Maikon, Marlon, Renan, Iuri, Mateus, James e Angelo.



Passagem sobre a ponte do Rio Pelotas divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul.

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



Passando sobre o viduto sobre o Rio Tatetos.



Ponte que passamos sobre Rio Pelotas km 317,500, com 330 m de extensão e 100 m de altura.

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



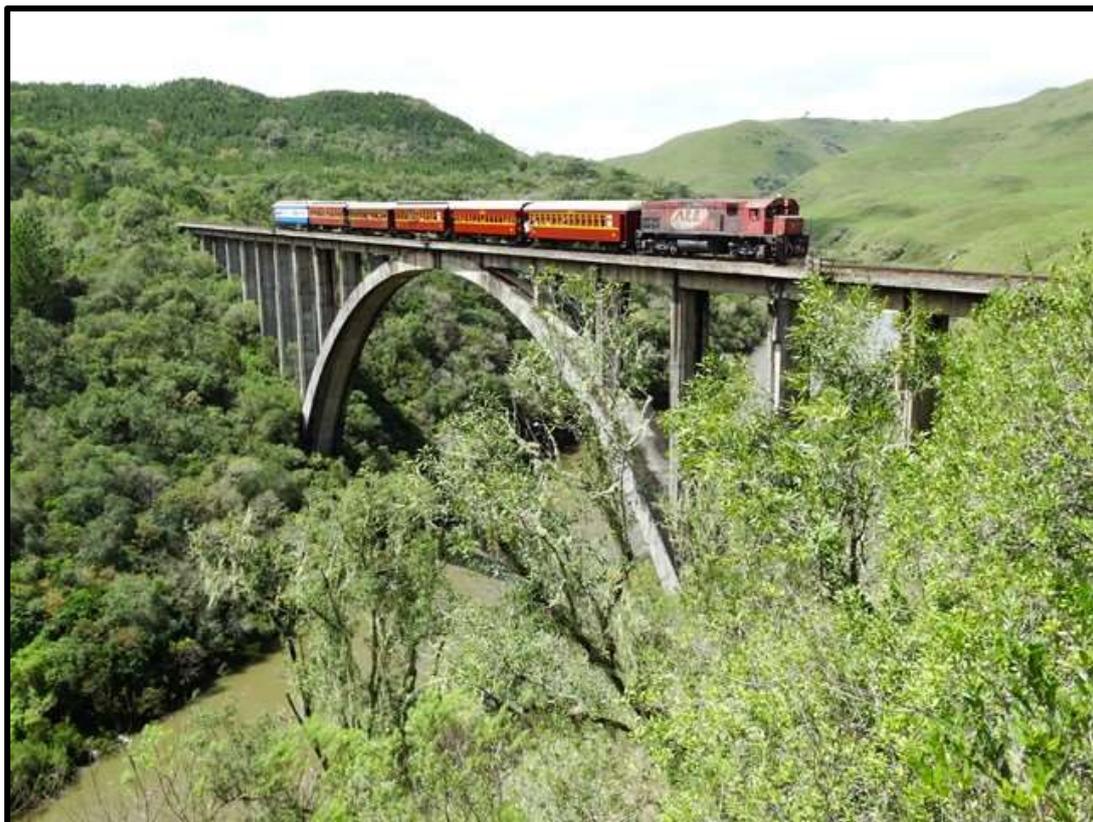
Vários túneis em sequência.



Viaduto próximo à divisa com o Rio Grande do Sul.

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



Viaduto sobre o Rio Pelotinhas.



Viaduto sobre o Rio Saltinho.



Composição saindo de Lages-SC rumo a Rio Negrinho-SC

é o de número 72 com 2.832 metros está localizado no município de Roca Sales-RS. Ao final dos serviços do Tronco Principal Sul os batalhões entregaram 22 pontes e viadutos de grande porte, num total de 2.351 metros, 22 túneis perfazendo um total de 12.962 metros, sem contar as obras de menor porte. O Arquivo Nacional possui dois vídeos da construção deste trecho entre Lages e Vacaria, assista em: <http://www.youtube.com/watch?v=BBbcjvHS6x4> e <http://www.youtube.com/watch?v=fLr9JvJ7GXs>.

A construção se deu por quatro batalhões, o 1º Batalhão em Lages-SC, o 2º Batalhão em Rio Negro-PR, o 3º Batalhão em Vacaria-RS e o 4º Batalhão em Bento Gonçalves-RS, ambos assumiram várias frentes de trabalho e o encontro ocorreu no dia 28 de dezembro de 1968 quando o 1º Batalhão Ferroviário realizou o assentamento do último trilho sobre dormentes, inaugurando o trecho da Ferrovia Tronco Principal Sul, ligando Brasília a Porto Alegre. Esse encontro ocorre no km 349 onde ergueu-se um monumento, hoje restaurado para este evento. Para chegarmos em Lages levamos dois dias, com uma distância de 340 km percorridos, o percurso do passeio foram de quatro horas e meia para ir e o mesmo tempo para o retorno, e um percurso de 115 km, iniciando com receptivo pelos militares na estação de Lages, com a presença da Banda Militar e exposição de carros antigos, durante o passeio tivemos a parada no Km 349 onde houve um cerimonial na reinauguração do monumento e já em Vacaria um almoço. Vários associados participaram desta viagem de quase uma semana de ida e volta que

também foi uma confraternização em comemoração a chegada das duas primeiras máquinas à regional, ocorrido em abril de 1994.

Durante o mês de outubro ainda realizamos diversos passeios no trecho da Serra do Mar, isto não é muito comum acontecer, por motivo das festas germânicas neste mês sempre a uma procura maior pelos turistas. Agradecemos aos associados, principalmente aqueles que se dedicaram a recuperação da Mallet, ao Iuri de Lima Vilela da Silva, Renan Caique Maas, Luan Vitor Veiga, Adriano Maros, aos irmãos Eng. James e Marlon Ilg que supervisionam os trabalhos, a Everaldo Pilz pelas fotos e pelo guiamento como chefe de trem nos passeios, ao nosso soldador Darci e ao torneiro Maikon Strait demais associados que nos ajudam nos trabalhos diários nas oficinas e passeio da regional.

Mais informações sobre o Trem da Serra do Mar com Suiane e Gislaine pelos fones (47) 3644-7000 e (47) 9986-0600 ou pelo site www.abpfsc.com.br.

Em Piratuba-SC os trabalhos se concentraram na melhoria da via permanente, com os serviços de troca de dormentes concentrados entre os km 856 ao km 863, este mês com ajuda da equipe da ALL. Nas rondas que antecedem os passeios realiza-se o desbaste da vegetação. Recebemos este mês mais 400 peças de dormentes cedidas pela ALL, que serão aplicados até o fim deste mês. Os passeios seguem normalmente, a locomotiva ten wheeler nº 235 e a Belga six wheeler nº 102. A nº 235 passou por revisão e troca dos tirantes da suspensão. Na estação de Marcelino Ramos-RS reiniciaram as obras do sanitário e na estação de Piratuba instalamos uma estação meteorológica, agora podemos receber informação como preço do ar, volume de chuva, temperatura, velocidade do vento, etc. Já as margens do Rio Peixe instalamos régua de nível para acompanhar a subida do o nível do rio em uma possível enchente, podendo assim tomar a decisão de retirar o trem do pátio de Piratuba levando para local mais seguro. No dia 24/10 tivemos abertura oficial do projeto do Sebrae Trem é Turismo, com a presença de autoridades, o comércio local e hoteleiros da cidade.



Mais 400 peças de dormentes que chegaram em Piratuba-SC.



Instalação da Estação Meteorológica em Piratuba-SC.



Trilhos que irão medir nível do Rio de Peixe em caso de cheia.



Trecho da via com aplicação de novos dormentes.

Queremos deixar nosso agradecimento ao Eng. Ricardo Assunção, que intermediou junto a ALL mais um lote de dormentes bem como disponibilizou a equipe da via permanente para nos auxiliar na aplicação destas 400 peças de dormentes. Maiores informações sobre o Trem das Termas com Roberta, Marines e Maridiane pelos fones (49) 3553-1121 e (49) 9121-7700.

Núcleo Regional do Vale do Itajaí: Trabalhos seguem a todo vapor

O NuRVI informa que neste mês de outubro, as atividades mais intensas concentraram-se no acabamento da oficina/almojarifado, cujas paredes foram limpas e preparadas para receber a pintura interna e externa, assim como as janelas foram lixadas e receberam igualmente a primeira mão de tinta. Mesmo estando em fase de acabamento, alguns equipamentos, como uma furadeira de bancada, já foram transferidos para o novo prédio.

Respectivamente à via permanente, aproveitando o clima mais estável deste mês de outubro, a equipe providenciou o plantio de mudas de “ bambu-caniço ” na instável encosta em frente ao túnel onde costumeiramente há deslizamentos, objetivando sua estabilização. Neste local recentemente foram providenciadas várias valetas de drenagem para diminuir a

infiltração da água. Ainda neste mês, os associados Johnny Sandro Henschel, Maurício Matté e Otávio Georg Jr. reiniciaram os trabalhos de limpeza ao redor do viaduto de dois arcos e do túnel, objetivando melhorar a vista panorâmica, mas, principalmente a conservação destes verdadeiros monumentos que juntamente com a passagem superior, estão completando neste ano de 2014, 90 anos de edificação. Esta limpeza regular é extremamente necessária, pois cipós e raízes começam a se infiltrar nas frestas das muralhas graníticas e lentamente começam a danificá-las.

No que tange à composição, a equipe finalizou a cobertura do carro P01 cuja manta já havia se deteriorado. Agradecemos à ABPF-SC que nos cedeu a manta nova a título de empréstimo emergencial.

O NuRVI também foi solidário com a escola da APAE de José Boiteux-SC, município situado próximo a Ibirama, cujos alunos acompanhados dos respectivos professores e orientadores, lotaram o carro P03 na última viagem do dia, as 16hs. Este passeio foi oferecido de forma gratuita a esta instituição, também sempre carente de recursos.



Ainda em fase final de acabamento, a futura oficina do NuRVI recebeu seu primeiro equipamento; uma furadeira, afixada sobre uma centenária bancada de madeira. Foto: Luiz Carlos Henkels.

Destacamos também neste mês de outubro a presença no nosso meio do consultor sênior do Sebrae, Dr. Mário Braga, o qual veio prestar seus serviços e orientações através de uma parceria com a ABOTTC – Associação Brasileira de Operadores de Trens Turístico - Culturais. O Dr. Braga durante seus dias de estadia no Vale do Itajaí avaliou a presença do trem e sua relação com a região, sua importância turística, sua operação e o apoio a ser dado pelo Sebrae/ABOTTC no sentido de desenvolver as micro empresas relacionadas com o trem na região. Duas importantes reuniões, agendadas e coordenadas pelo NuRVI, foram realizadas,

sendo uma delas na Prefeitura Municipal de Apiúna com a presença do Sr. prefeito Nicanor Morro, vice prefeito Sr. Marcelo Doutel da Silva, presidente da câmara municipal, Sr. Jorge Bernardi, e do secretário de turismo João Maba. A outra reunião ocorreu na Secretaria de Desenvolvimento Regional (SDR) de Ibirama, órgão representativo do governo estadual Catarinense que responde pelas atividades governamentais no Vale Norte do Rio Itajaí e adjacências incluindo Apiúna. Nesta ocasião o Dr. Braga foi recebido pelo secretário regional Dr. Roberto Ferrari e vários microempresários para os quais pôde expor a ideia do Sebrae/ABOTTC no sentido de desenvolver a atividade turística ao redor do Trem Histórico e



O associado Wilson Ricardo fez a doação ao NuRVI de um ventilador de parede, já instalado no recinto da oficina. Foto: Luiz Carlos Henkels.

Cultural da EFSC. Na ocasião o Sr. Secretário Regional deu todo o apoio ao Dr. Braga, oferecendo-lhe uma sala de trabalho no recinto da SDR, quando de suas futuras visitas à região. O Dr. Braga partiu do Vale com uma ótima impressão de tudo que viu por aqui.

A coordenação do NuRVI deseja agradecer a todos os associados e voluntários que neste mês de outubro mais uma vez se dedicaram com afinco aos trabalhos de preservação e resgate da memória do trem do Vale do Itajaí. A coordenação também deseja expressar o profundo agradecimento ao associado Wilson Ricardo, que nos agraciou com a doação de um muito necessário ventilador de parede, em estado de novo, para utilização na nossa futura oficina. Ao colega Wilson, o “muito obrigado” de toda a equipe.



Alunos da APAE de José Boiteux e seus orientadores, posam ao lado da locomotiva 232, juntamente com integrantes da equipe do NuRVI. Foto: Luiz Carlos Henkels.



O consultor sênior do Sebrae, Dr. Mário Braga em reunião na Secretaria de Desenvolvimento Regional de Ibirama. Presenças de micro empresários da região e do secretário regional Dr. Roberto Ferrari, na primeira fila de camisa azul clara. Foto: Luiz Carlos Henkels.

Em Rio do Sul-SC, 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.



O associado Johnny Sandro Henschel, na foto recebendo um providencial auxílio do associado Neimar Saurin, nos trabalhos de limpeza do viaduto em arco. Foto: Luiz Carlos Henkels.

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.



O associado Maurício Matté realizando os trabalhos de limpeza do pilar do viaduto em arco edificado junto a margem direita do Ribeirão Subida. Foto: Luiz Carlos Henkels.

Outras Atrações Ferroviárias do Vale do Itajaí-SC:

- Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva – antiga estação ferroviária - centro de Indaial. Momentaneamente fechado para reforma.
- 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 Paraná: Prosseguem trabalhos no carro P-14

Neste mês de outubro a ABPF-PR continuou os trabalhos no carro P-14, praticamente finalizado. Foram colocadas as janelas e fixados os bancos e mais alguns itens. Logo, partiremos para a reforma do S-53. Em todas as manobras, vital a participação da nossa querida locomotiva "Francesca", totalmente recuperada.



Manobra de carro administração utilizando a locomotiva Francesca.



João Luís trabalhando no interior do carro P-14 em 28/10/2014.



Rodrigo cuidando do piso do carro no P-14.



Visita do Matheus e de seu pai, José Geraldo, ao carro A-03.

Inclusive, pretendemos realizar novos mini-passeios ferroviários com a mesma, ainda este ano, diante da grande repercussão que houve com o passeio de agosto deste ano. Também recebemos a visita do Matheus e de seu pai, José Geraldo, em nossa sede. Matheus foi o autor de um belo desenho dessa nossa pequena locomotiva manobreira. (por João Luís Vieira Teixeira - ABPF-PR).

Regional São Paulo: Participa de encontro de ferreomodelismo em Cubatão-SP

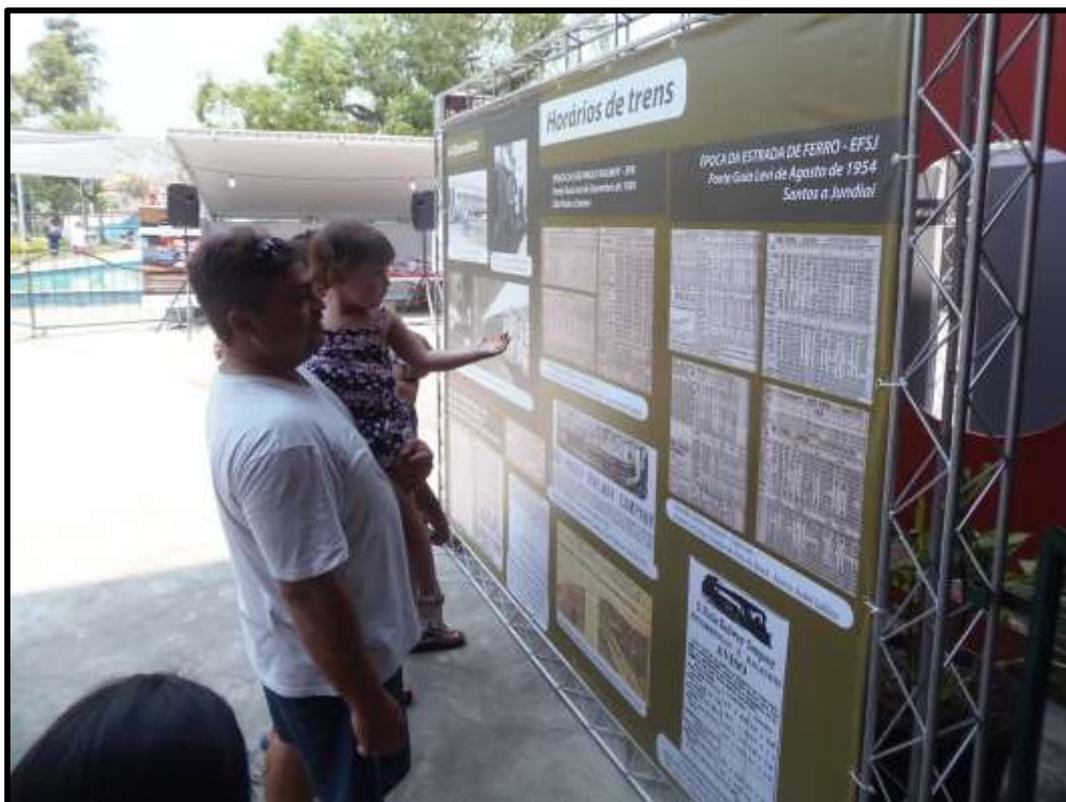
Nos dias 18 e 19 de Outubro de 2014, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – Regional São Paulo, através do Núcleo de Memória Ferroviária da Estação da Cidadania de Santos, esteve presente no encontro de ferreomodelismo da cidade de Cubatão, um encontro que hoje se destaca como um dos maiores do país, com mais de 30 expositores, lojas e este ano com uma novidade de promovemos, com um espaço dedicado a memória ferroviária, onde com a parceria da secretaria de cultura, foram confeccionados banners com um breve histórico da São Paulo Railway Company (SPR), e os trens e estações na região, além de um espaço expositivo com peças históricas da estrada de ferro, com uma mesa de chefe de estação, máquina de escrever, telegrafo, lampião de cauda, carimbador de bilhetes de passagem, alicata furador de passagem, regulamento original dos funcionários da SPR de 1932, horários dos trens Guia Levi, e especialmente para o evento, o núcleo levou para expor as raras e antigas Revista Brasileira de Ferreomodelismo editadas pela Frateschi entre 1988 e 1992. No



Painel sobre a SPR exposto no 6º Encontro de Ferreomodelismo de Cubatão.

ABPF Boletim

Ano XII nº 140 – Outubro de 2014



Outro painel sobre a SPR exposto no 6º Encontro de Ferreomodelismo de Cubatão.



Estande da ABPF-SP no 6º Encontro de Ferreomodelismo de Cubatão.



Estande da ABPF-SP no 6º Encontro de Ferreomodelismo de Cubatão.



Prof. André Galdino no estande da ABPF-SP no 6º Encontro de Ferreomodelismo de Cubatão.

espaço o Prof. André Galdino, coordenador do núcleo em Santos, vestido a caráter como chefe de estação da SPR, apresentava as peças históricas aos visitantes e os convidava a conhecer e fazer os passeios nos trens históricos culturais da ABPF. No encontro realizado anualmente no Parque Novos Anilinas em Cubatão, passaram cerca de 5 mil visitantes, e no próximo ano já esta programada a 7ª edição nos dias 24 e 25 de outubro.

Por fim, no mês de dezembro, em virtude da época de compras de Natal, costuma haver pouca visitação ao Trem Cultural dos Imigrantes (Brás/Moóca). Assim, este trem operará apenas nos três primeiros domingos do mês, isto é dias 07/12, 14/12 e 21/12. Mais informações sobre as atividades da Regional na página www.abpfsp.com.br, por e-mail: mariafumacasp@bol.com.br e telefone (11) 2695 1151. (por Anderson A. Conte- ABPF-SP)

Calendário de eventos

X Encontro de Ferreomodelismo de Paranapiacaba - 22 e 23 de novembro de 2014. Mais informações em <http://www.ferreoclubeabc.com/viii-encontro-de-ferreomodelismo-de-paranapiacaba/>

As informações providenciadas acima têm caráter informativo apenas e devem sempre ser verificadas diretamente com os organizadores.