



Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Campinas

Finalizadas as locomotivas nºs 604, 5 e 50. A locomotiva 205, que estava em Pouso Alegre, retorna para a VFCJ.

Terminada a pintura da locomotiva a vapor 604 da antiga Cia. Paulista ano de 1895.

Concluídos também reparo na fornalha lado interno e troca de alguns estais, novos registros de dreno da caldeira, etc...

As outras locomotivas números 5 e 50 já estão prontas as pinturas e junto com a 604 serão entregues ao tráfego no dia 1 de dezembro próximo.

Será feito somente um trem especial com as famílias que adotaram ambas as locomotivas e sempre ajudaram na manutenção das mesmas.

Paralelo a isso, a locomotiva 401 e 338, bem como a número 9 estão em operação e passam constantemente por pequenos reparos, para que fique garantida a operação nos finais de semana e excursões de escolas.

As locomotivas diesel ALCO, GE e GM - EMD estão em operação sempre em revezamento nos trens mais pesados, poupando assim o uso de mais que uma locomotiva a vapor por trem, garantindo mais sua preservação e uso adequado.



A locomotiva nº 205, toda vandalizada, na estação de Anhumas.



Rodeiros retirados do carro CA-44.

Está de volta na VFCJ a locomotiva a vapor número 205, ex EFOM – RMV, vinda de Pouso Alegre – MG, onde esteve por 20 anos, e foi entregue em perfeito estado a uma associação local. Nos últimos anos ficou abandonada e a mesma foi vandalizado ao extremo. Não sobrou sequer um registro! A locomotiva foi cedida a Prefeitura de Castro Alves na Bahia pelo DNIT e foi nos solicitada a reforma da mesma. Estamos torcendo para que a locomotiva ainda fique conosco e posterior reforma para seu uso aqui na VFCJ com suas irmãs 210 e 215.

Nas oficinas de carros, foi concluída a troca de truque do CA-44, carro este em aço carbono fabricado na Bélgica pela GREGG em 1936. Foi colocado um par de truques modelo Santa Matilde, ex. E.F. Vitória a Minas, com rodas novas e RVA de rolamentos e ultrassom nas rodas e eixos, serviços feitos por empresa especializada em Paulínia SP. Com isso aproveitamos para fazer a troca do gerador sendo que agora o atual é colocado no próprio truque, economizando correia, pois o comprimento é bem menor e não tem o giro das curvas. Este gerador (modelo ECIL) requer a instalação de um regulador de voltagem. Também fizemos reparos na caixa, trocando algumas partes deterioradas e ganhou nova pintura externa e revisão de janelas e estofamentos. Este carro é adaptado com acessibilidade para cadeirante.



Reparo na caixa do CA-44

Nas oficinas de carros, foi concluída a troca de truque do CA-44, carro este em aço carbono fabricado na Bélgica pela GREGG em 1936.

Foi colocado um par de truques modelo Santa Matilde, ex. E.F. Vitória a Minas, com rodas novas e RVA de rolamentos e ultrassom nas rodas e eixos, serviços feitos por empresa especializada em Paulínia SP.

Com isso aproveitamos para fazer a troca do gerador sendo que agora o atual é colocado no próprio truque, economizando correia, pois o comprimento é bem menor e não tem o giro das curvas.

Este gerador (modelo ECIL) requer a instalação de um regulador de voltagem.



Novos registros de dreno da 604

Também fizemos reparos na caixa, trocando algumas partes deterioradas e ganhou nova pintura externa e revisão de janelas e estofamentos. Este carro é adaptado com acessibilidade para cadeirante.

Na via permanente, prosseguimos com a equipe na troca de dormentes e na retirada de barreiras que foram caindo ao longo dos anos. Além de retiramos as barreiras, é feita a drenagem nas margens da linha, bem como nos cortes para que as mesmas não desçam mais sobre o leito. Atualmente a equipe troca dormentes no km 18, onde já havia sido empregados dormentes de concreto e que agora se diminui o espaçamento para que fique ainda mais seguro e atender a fiscalização vigente. Para a retirada de barreiras utilizamos nossa própria retroescavadeira.

F i n a l i z a n d o agradecemos a fiel participação dos associados: Antonio Edson Laurindo dos Santos, que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias, filmagens e operação dos trens, Sr. João Sigrist, que nos ajuda na manutenção das locomotivas diesel e na geração de luz dos carros de passageiros e a liderança nos serviços de recuperação de maquinas e equipamentos. A empresa MOMBRA S de Piracicaba SP, que sempre colaborou na doação de refratários e uma Forja para uso nas oficinas, Mauricio



Prosseguem os serviços de substituição de dormentes de madeira por dormentes bi-bloco.

Alves (Bim Bim), nos serviços das oficinas de carros e na locomotiva diesel, Norberto Tomassoni também na locomotiva diesel, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos que esta 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 GT Locação de Munck Ltda., que sempre colabora no carregamento e transporte de material, a empresa PRISMA 21 de nosso associado e amigo Leslie Lee Macfadem, que sempre nos ajudou em doação de acessórios e serviços para locomotivas, ao grande amigo Sr. Isaldo, na tornearia de

Campinas

peças para as locomotivas, e o agradecimento especial para o Jorge Ciawlowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, uma vez que ele vem quando tem condições de deixar a família, ao Rodrigo Cunha, que tem nos ajudado nas oficinas e em serviços de elétrica dos carros de passageiros e outros que participam e ajudam na ferrovia de todas as formas.

Agradecimento especial também para o amigo de Piracicaba Sr. Andre Zinsli, engenheiro agrônomo que em muito tem colaborado conosco na capina química da via permanente e o Sr. Evandro Zonzine na recuperação do auto de linha e 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 a todos que de certa forma colaboram com a regional!

Abaixo: nossa retroescavadeira executa os serviços na via permanente



Acima: nossa retroescavadeira executa os serviços na via permanente



Segue reforma das locomotivas a vapor 1424 e 2; pontilhão foi recuperado em São Lourenço

Oficinas de Cruzeiro

Prosseguem os trabalhos na locomotiva 2 que está na oficina para finalização de sua reforma. A locomotiva teve os rodeiros removidos juntamente com as caixas para ajustes e montagem do sistema de distribuição, que nela é interno, do tipo "Stephenson". Diminuímos o ritmo dos trabalhos nessa locomotiva pois a prioridade é a devolução ao tráfego da locomotiva 1424.

Os truques do tênder da 1424 foram removidos e trazidos para Cruzeiro para revisão completa. Os mesmos já foram completamente desmontados para receber manutenção.

Prosseguem também os trabalhos na lataria da locomotiva RSD8; foi encontrada muita massa, em camadas bem espessas, que agora está sendo totalmente removida para que possamos fazer os reparos necessários na lataria de forma correta



Continuamos a encontrar grandes quantidades de massa na lataria da RSD-8, que está sendo removida para o correto reparo da lataria, que apresenta diversos pontos de podridão.



Um dos truques inteiramente desmontado para manutenção



Berço do truque sobre cavaletes para receber manutenção

Trem das Águas

O Trem das Águas permanece em funcionamento normal, circulando todos os finais de semana e feriados.

Nas oficinas, seguem os trabalhos na locomotiva 1424.

Os tubos da caldeira estão sendo substituídos e os componentes das braçagens bem como os truques do t tender estão sendo trabalhados nas oficinas de Cruzeiro, onde novas buchas estão sendo confeccionadas; os rodeiros foram enviados para as oficinas de Rio Negrinho onde serão usinados.

O pontilhão do km85 no trecho entre São Lourenço e Soledade de Minas, que é percorrido pelo Trem das Águas foi recuperado pela Regional Sul de Minas da ABPF.

No último dia 17 de outubro, uma forte tempestade caiu naquela região levando ao transbordamento do ribeirão, com alagamentos, inclusive da rodovia MGC-383.

Em apenas 4 horas de chuva, choveu 25% do que era previsto para todo o mês de outubro.

O grande volume de água muito acima do nível normal juntamente com a correnteza acabou por provocar o desmoronamento de uma das cabeceiras do pontilhão, resultando na queda das duas vigas metálicas da superestrutura, ficando então a via suspensa no ar.



Vistas do pontilhão no dia da tempestade, algumas horas após o término da mesma: o nível da água já havia baixado mas ainda estava bem alto.



Vista do pontilhão no dia seguinte, já com a água do ribeirão em seu nível normal.



Desmontagem da via para realização dos trabalhos de recuperação do pontilhão.

Esse pontilhão em é uma obra de arte original da Minas and Rio Railway Company, tendo sido construído em 1884. As cabeceiras bem como os caixões de aterro e fundações são inteiramente construídos em alvenaria de pedras irregulares encaixadas e rejuntadas com argamassa; a superestrutura consiste em duas vigas metálicas compostas por chapas de aço e cantoneira rebitadas a quente formado perfis “I”.

As vigas originais de 4,5m de comprimento foram substituídas por novas vigas de aço com 12m, com duas novas sapatas de apoio para trás do pilar, dentro do caixão de aterro para melhor distribuição da carga.

Em menos de 30 dias a primeira etapa das obras foi concluída, sendo cumprido o cronograma com pleno êxito que previa a conclusão até o dia 12/11, tendo a ABPF recuperado o pontilhão operacionalmente, colocando o Trem das Águas novamente em circulação, garantindo o acesso dos turistas a este importante capítulo da história bem como disponibilizando novamente um dos principais atrativos turísticos da cidade. Nas próximas semanas inicia-se a segunda etapa, com a instalação do revestimento com as pedras originais, devolvendo o aspecto estético original ao pontilhão.

Na via, os trabalhos de manutenção prosseguem com substituição de dormentes, correção da geometria da via e descontaminação do lastro antigo e complementação com novo.



Via permanente já removida para a realização dos trabalhos de recuperação do pontilhão.



Remoção das pedras do pontilhão do leito do córrego e preparação do terreno para as obras



Remoção das pedras do pontilhão do leito do córrego e preparação do terreno para as obras



Remoção das pedras do pontilhão do leito do córrego e preparação do terreno para as obras



Construção de fundação profunda com perfuração e injeção de concreto no solo para estabilização.



Início da montagem da armadura para confecção da sapata.



Após a conclusão da montagem da armadura, montou-se a forma para preenchimento com concreto.



Concreto sendo despejado na forma da sapata.



Concretagem da sapata concluída; ferragens de espera para receber a armadura do pilar.



Confecção das formas para a concretagem do pilar.



Montagem da forma para concretagem do pilar.



O pilar já concluído



Montagem da forma para concretagem do pilar.

Início do desforme do pilar após secagem do concreto.





Trabalho concretagem da base/fundação da outra cabeceira: medida preventiva e necessária para garantia da estabilidade e segurança do pontilhão uma vez que o grande volume de água juntamente com a correnteza levou significativa porção do solo.



Concretagem concluída.



Instalação das novas vigas de aço no pontilhão



Após a conclusão das obras no pontilhão, iniciou-se a recolocação da via permanente

A via sendo reinstalada no pontilhão



Duas novas sapatas de apoio foram construídas dentro do caixão de aterro para maior apoio e distribuição da carga



A via permanente já reinstalada no pontilhão, aguardando a instalação dos contra-trilhos e a colocação de lastro



No dia 14/11 foi feito o teste do pontilhão com liberação do engenheiro responsável pela obra, com a passagem da locomotiva 332 com trem de serviço.

Trem da Serra da Mantiqueira

O Trem da Serra da Mantiqueira permanece em funcionamento normal, circulando em todos os finais de semana e feriados nacionais.

No dia 18/10 mais um passeio social foi realizado: dessa vez com os alunos Escola Municipal Cel. Artur Tibúrcio Ribeiro de Passa Quatro que puderam desfrutar do passeio de trem sem nenhum custo para eles ou para a instituição ou qualquer órgão público, sendo o passeio de trem 100% subsidiado pela ABPF Regional Sul de Minas, dentro de seu programa de "Trens Sociais".

Continuam os trabalhos de manutenção de via em Passa Quatro, onde está sendo feita a renovação do lastro, com descontaminação do existente e aplicação de novo para complementação, troca de dormentes e correções na geometria da via



Os alunos e professores da Escola Municipal Cel. Artur Tibúrcio Ribeiro de Passa Quatro durante o passeio de trem



Trem de Guararema

O Trem de Guararema permanece em funcionamento normal, circulando em todos os finais de semana e feriados nacionais. Nesse mês foi feita uma melhoria no depósito de material rodante: instalamos um toldo na entrada do depósito dos carros afim de evitar a entrada de Pombos que tem sido um grande problema; as aves entram pelo portão do depósito onde fica a 353 e fazem ninhos por toda a estrutura do telhado e a partir daí grande quantidade de fezes e urina são presença constante no ambiente e no material rodante. Já haviam sido instaladas redes na área onde fica a 353 afim de se evitar que as aves façam ninhos e agora com o toldo vamos evitar que elas acessem a área dos carros.



O toldo sendo instalado na entrada do depósito dos carros afim de se evitar a entrada de Pombos.

À esquerda o toldo já instalado.

Locomotiva nº 11 chega a Curitiba.

No dia 13 de novembro deste ano, a centenária Locomotiva "11", fabricada nos EUA, pela Baldwin, em setembro de 1884, retornou a Curitiba-PR, após reforma geral executada nas oficinas de Rio Negrinho, pela ABPF-SC, em parceria com a Regional PR e Rumo Logística. Na chegada, houve queima de fogos e foto oficial, simbolizando a integração das duas regionais mencionadas. A Locomotiva 11 será utilizada no Trem do Natal, este ano, na Capital paranaense e arredores.

Bem-vinda de volta!
Parabéns a todos os envolvidos!!!



Foto com membros das regionais SC e PR, cada vez mais parceiras.

Queima de fogos na sua recepção na sede da ABPF-PR.



Durante o deslocamento, em Balsa Nova-PR.



Locomotiva Diesel/ Vagão CAP/ Torno

Como mencionado na edição passada deste boletim o NuRVI foi agraciado com a cessão de importantes itens para seu acervo histórico e logístico, fruto de profícua negociação com a ABPF-SC e ABPF - PR.

A ABPF-SC nos cedeu um de seus antigos tornos, atualmente com pouco uso na Regional, que no entanto para nós, será de grande utilidade.

O equipamento foi transladado no dia 10 de outubro de Rio Negrinho para Subida.

Contamos novamente com a dedicação do associado Adalberto Barth, que, com sua camioneta realizou este transporte.

Por sua vez a ABPF-PR nos cedeu para empréstimo a locomotiva manobreira diesel 201 que será para nós de importância incomensurável visto não ser mais necessário acender a locomotiva a vapor cada vez que se torna necessário a manutenção da via férrea ou qualquer serviço de ordem logística.

No último dia 10 de novembro a 201 realizou sua primeira tarefa ao longo dos trilhos do Trem da EFSC, realizando o trabalho de carpina química.

Certamente muitas outras tarefas a ela caberão.

A presença desta locomotiva no nosso meio também é a oportunidade para a equipe familiarizar-se com a tração diesel.



Locomotiva 201 saindo para sua primeira missão ao longo da linha da EFSC.



Grupo de religiosas passeando com o Trem da EFSC.



Manobras na gare com as locomotivas 201 e 232.

Por outro lado o “ vagão CAP “ , também proveniente do acervo da ABPF-PR, veio ao NuRVI na condição de bem doado.

Depois de restaurado, será utilizado como ponto de venda de “ souvenirs “, inicialmente como acervo estático.

Este vagão, está com o madeiramento lateral e o assoalho comprometido, porém, sua estrutura é muito forte e está em razoável bom estado.

Assim que houver disponibilidade de caixa, sua reforma terá início.

A coordenação e o associados do NuRVI desejam externar seu profundo agradecimento aos associados e diretoria da ABPF-PR e ABPF-SC pelo bom termo a que chegaram as negociações que

disponibilizaram este material enaltecendo o espírito de ajuda mútua que reina entre estas entidades.

O coordenador Otávio Georg Junior por sua vez agradece a todos os associados que mais uma vez se desdobraram no cumprimento das atividades preservacionistas durante o chuvoso mês de outubro e este início de novembro.

A todos nosso muito obrigado.

SERVIÇO

O NuRVI possui atendimento semanal e presencial na plataforma de embarque, que funciona dentro de um histórico vagão de 1946. O atendimento também é feito pelos telefones (47) 3353-6090 e (47) 98894-5517 e-mail efsc@abpfsc.com.br.

Dentro do vagão há uma pequena conveniência e também exposição de peças históricas, a maioria cedidas pelo IPHAN, as quais marcaram a história da ferrovia Brasileira.

Além destas peças o visitante também poderá vislumbrar a histórica e centenária caixa d'água da EFSC agora postada sobre o prédio do sanitário.

Partindo da plataforma, o trajeto revitalizado da ferrovia é de uso público nos seus 1,7 kms iniciais, portanto, pode ser visitado a qualquer tempo. Este trecho preserva o túnel de 68 mts, a ponte de dois arcos em pedra granítica ao estilo românico e a passagem superior também em estilo românico, além de um belíssimo trecho que passa em meio a uma mata atlântica secundária.

O restante do trajeto, que passa pelas instalações da Hidrelétrica Salto Pilão é de uso restrito aos associados do NuRVI.

É neste trajeto que se localiza a garagem que guarda a composição histórico cultural, que só poderá ser visitada com acompanhamento de associados devidamente autorizados pela gerência da Hidrelétrica.

O acesso à localidade de Subida, ponto de partida do trem, se dá pelo Km 112+500mts para quem procede de Blumenau e pelo Km 113 - 500mts para quem procede de Rio do Sul.

Em Rio do Sul, na estação de Matador, encontra-se depositado parte do material rodante do NuRVI, ainda 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.

OUTRAS ATRAÇÕES FERROVIÁRIAS DO VALE DO ITAJAÍ-SC

- Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva - antiga estação ferroviária de Indaial - centro - Rua Marechal Deodoro da Fonseca - telefone 3394-0708. A exposição do museu conta com diversas peças cedidas pelo NuRVI em parceria com o IPHAN.

- Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica - Sala Hermann Baumann - Fundação Cultural de Ibirama - antigo Hospital Hansahoehe - contatos pelo telefone (47) 3357 - 4442. A exposição conta com diversas peças cedidas pelo NuRVI.

- Ponte Ferroviária sobre o Rio Itajaí - BR470 - trevo de acesso a Ibirama

- Locomotiva Macuca - jardim da Prefeitura Municipal de Blumenau, com vista à ponte ferroviária metálica.

- Maquete Ferroviária - carro passageiro PS5, exposto no Mausoléu Dr. Blumenau, próximo ao prédio da Fundação Cultural de Blumenau.



O torno já disposto no local correto dentro da oficina do NuRVI.

- Estação Ferroviária de Rio do Sul - Avenida Oscar Barcelos S/Nº - centro - Museu Histórico do Alto Vale do Itajaí.

Maiores informações com Luiz Carlos Henkels - NuRVI /ABPF (47) 3333-1762



O torno vindo da ABPF-SC, recebendo os primeiros cuidados.

BOLETIM ELETRÔNICO MENSAL



Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

OSCIP
Fundada em 1977

O **ABPF Boletim** é um informativo em meio eletrônico destinado somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contatar a redação: helio.gazetta@lnls.br ou godoy.geraldo@gmail.com.

Diagramação: Geraldo Godoy.
Conselho Editorial: Hélio Gazetta Filho, Geraldo Godoy e Lourenço S. Paz. Para contatar a Diretoria Nacional da ABPF e o Conselho Permanente: Av. Dr. Antônio Duarte da Conceição nº. 1501 - Parque Anhumas - Campinas - SP Cep: 13091-606. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, secretario@abpf.com.br
www.abpf.com.br