

Editorial

Nosso ABPF Boletim chega à sua 80ª. edição! Durante oitenta meses informamos aos nossos associados e colaboradores as realizações de nossa Associação. Neste período, constata-se o grande progresso que a ABPF tem feito na árdua tarefa da preservação ferroviária. Mas é sempre possível realizarmos mais e para tanto é necessária a participação dos associados na forma de trabalho voluntário e também com o pagamento das semestralidades. Nesta edição apresentamos a primeira parte de um interessante artigo sobre o metrô de Teresina-PI escrito pelo associado Eduardo de Lanna Malta. Toda colaboração ao boletim é bem vinda e deve ser encaminhada ao e-mail paz.lourenco@gmail.com.

Redação do ABPF Boletim

Notícias das Regionais

A Regional **São Paulo** informa que no dia quatro de outubro, os sócios Roberto Prete, Jefferson Prete e William Prete dedicaram parte de suas horas livres para o trabalho voluntário de lavagem da locomotiva elétrica General Electric 2-C+C-2, também conhecida como V-8.



Trabalho de lavagem da locomotiva V-8 realizado por voluntários. Foto: Família Prete.

Este exemplar, que hoje encontra-se à salvo no acervo da ABPF, é de um lote de locomotivas elétricas fabricadas pela GE entre o final da década de 30 e início dos anos 40, para a então Companhia Paulista de Estradas de Ferro - CPEF. Estas locomotivas elétricas operaram na tração de trens tanto de cargas quanto de passageiros, até meados de 1998 na FEPASA-Ferrovias Paulista S.A., sempre no trecho eletrificado da antiga Paulista, entre Jundiaí, Campinas, Araraquara, Rio Claro e Bauru. Após a absorção da FEPASA pela RFFSA em 1998, as locomotivas elétricas bem como toda a estrutura de eletrificação foram desativadas, caindo em total estado de abandono.

A ABPF conseguiu apesar de muita burocracia preservar dois exemplares de locomotivas elétricas oriundas da antiga Paulista; a V-8 de prefixo CPEF 371, e outra ainda mais antiga, uma GE modelo Box de 1921. Elas são hoje raros exemplares de máquinas elétricas que durante anos prestaram bons serviços às nossas estradas de ferro.

Mas para sua preservação, bem como dos demais exemplares de trens históricos que compõem o nosso acervo, não contamos com nenhum subsídio, ajuda ou apoio financeiro,

seja por parte do governo, seja por parte de empresas privadas. Todo este custo é financiado pelos bilhetes oferecidos nos passeios em nossos trens históricos culturais. No caso da Regional São Paulo, através do Trem Histórico Cultural dos Imigrantes, na Moóca, e do Museu Ferroviário de Paranapiacaba - Alto da Serra, em Santo André. Auxiliam também as mãos de nossos sócios-voluntários, apaixonados pelo trem e sua história, que dedicam parte de suas vidas às atividades desta entidade, seja na operação dos trens e museus, seja na manutenção e recuperação destes.

Mais uma vez fica registrado aqui o nosso agradecimento ao Sr. Roberto Prete e filhos, que como em tantas outras ocasiões deram a sua preciosa parcela de contribuição. Fica também o nosso convite aos demais sócios, bem como a quem deseja associar-se à ABPF, para que venha a se inteirar e contribuir com as nossas atividades. Afinal, a ABPF é nossa!

A Regional está organizando duas excursões, sendo uma para a Campinas-SP com visita a VFCJ e outra para a Vila de Paranapiacaba em Santo André-SP. A excursão para Campinas ocorrerá dia 28/11/2009 (sábado) com passeio no trem histórico da Regional Campinas e visita a Pedreira-SP, a cidade da porcelana. Saída do ônibus será às 8h do Metrô Bresser-Moooca. O custo é de R\$ 75,00 por pessoa (lanche incluso). A excursão para Paranapiacaba ocorrerá dia 29/11/2009 (domingo) incluindo visita ao Museu do Funicular e passeio no trem histórico. Saída do ônibus será às 9h do Metrô Bresser-Moooca. O custo é de R\$30,00 por pessoa. Maiores informações com Clécio pelo telefone (11) 2695-1151 e e-mail turismo@abpfsp.com.br.

A Regional está apoiando a realização do XIV Encontro Brasileiro de Ferreomodelismo e do IV Concurso de Ferreomodelismo de Paranapiacaba, que ocorrerá nos dias 28 e 29 de novembro, dentro das dependências do famoso Clube União Lyra-Serrano, na vila histórica de Paranapiacaba. O evento reúne e confraterniza ferreomodelistas e admiradores de trens em geral, contando com a oportunidade de poder participar e expor modelos em escala no concurso de miniaturas e ao público em geral a possibilidade de conhecer melhor o hobby e ver as maquetes operacionais expostas.

No sábado ocorrerá o prestigiado concurso de miniaturas em escala de trens e cenários, realizado por MRCustom e no domingo uma grande feira de trocas de materiais. Em paralelo, nos dois dias haverá exposição de modelos ferroviários premiados, mostra fotográfica sobre locomotivas da Estrada de Ferro Santos à Jundiaí, exibição de documentários e filmes sobre a ferrovia São Paulo Railway e diversos outros temas, clínicas sobre modelismo ferroviário em geral, e haverá também venda de livros diretamente de editoras, kits de trens em escala HO (1:87) e demais peças para compor a sua maquete ferroviária.

Durante o dia haverá sorteio de diversos brindes, tais como passagens para andar de Maria Fumaça no Museu Ferroviário, entradas ao Museu do Sistema Funicular, livros, vagões em escala, entre outros. Mais informações em: <http://sites.google.com/site/maquetevertical/encontros-de-ferreomodelismo-mph/paranapiacaba-2009> (por Lourenço Paz baseado em texto de Anderson Conte publicado na página da ABPF-SP).

A Regional **Campinas** informa que neste mês de outubro felizmente foi possível acender a locomotiva 401 e com isso efetuar os testes necessários para devolvê-la ao tráfego. Agora restam pequenos detalhes de ajustes mecânicos e o saneamento de pequenos vazamentos que só aparecem após o acendimento da caldeira. Os reparos já estão sendo feitos e para novembro, a locomotiva 401 da Noroeste do Brasil voltará novinha a trafegar nas linhas da VFCJ. Depois será a vez da locomotiva RMV 338 passar por uma reparação geral.



Locomotiva 505 após reparação realizada nas Oficinas de Carlos Gomes.

Foto: Hélio Gazetta Filho em outubro de 2009.

A locomotiva 505 teve seus tubos do super-aquecedor totalmente substituídos, bem como os condutores de vapor da caldeira para o cilindro, o que exigiu muito trabalho na confecção das curvas e ajustes na posição correta para não haver vazamentos. Vários outros reparos foram feitos, bem como repintura, polimento de adornos, troca dos vidros da cabine e a adaptação de sapatas fenólicas nos sistema de freio da locomotiva, o que proporcionará muito mais eficiência nas frenagens. A 505 já está em operação normal.

A plaina limadora cedida pela Regional Sul de Minas, que foi recolhida para as oficinas no mês passado já foi recuperada e está em funcionamento, aguardando somente a instalação elétrica. Esta plaina possui curso de 600mm e substituirá a outra mais antiga de curso menor. Este curso maior permitirá que a retifica dos paralelos de uma locomotiva seja feito de uma só vez. A recuperação desta máquina foi feita por um técnico de manutenção contratado e a próxima a ser instalada será a serra de fita para metais.

Nas oficinas de carros prosseguem os trabalhos de substituição da estrutura de madeira do carro da Mogiana CB-8, onde os pés de coluna estão sendo substituídos parcialmente, os tirantes estão sendo trocados e os reforços de madeiras são novos. É um trabalho quase que artesanal e por isso demora um pouco. Neste mês devemos terminar a parte estrutural e começar a parte de revestimentos, que será feita com as tábuas de peroba adquiridas da Maxion.



Hélio Gazetta Filho montando as janelas do carro Budd série 500 que está em recuperação nas Oficinas de Carlos Gomes. Foto: Acervo ABPF-Campinas em outubro de 2009.



Interior do carro Budd série 500 recebendo nova pintura.
Foto: hélio Gazetta Filho em outubro de 2009.

O carro inóx EFS série 500, cujo prefixo na VFCJ é CA-560, já teve todas as janelas recuperadas e instaladas. Com isso o interior do carro ficará protegido das chuvas. O salão do carro também já está com a pintura concluída, sendo o teto e as cabeceiras na cor camurça e as

Ano VII n° 80 – Outubro de 2009

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

laterais na cor creme, igual ao seu irmão CA-550 que já circula na VFCJ. A fiação interna também já foi toda passada até a caixa de comando e resta somente montar o painel e prosseguir com a fiação até o gerador e caixa de bateria. Já contratamos uma empresa de revestimentos e pisos para a colocação do novo paviflex na cor bege e agora vamos começar paralelamente a recuperação dos mobiliários. No momento estamos recuperando as paredes dos sanitários e corredor, parte estas que foram muito vandalizadas nos anos em que o carro esteve no pátio de Pres. Altino, pois boa parte dos revestimentos e acessórios que eram de inóx e alumínio foram subtraídos do carro, pois são materiais de alto valor como sucata.



Plaina limadora cedida pela Regional Sul de Minas para as Oficinas de Carlos Gomes.
Foto: Hélio Gazetta Filho em outubro de 2009.

Na via permanente, a empreiteira prossegue na substituição de dormentes de madeira pelos de concreto cedidos pela **FCA-VALE**. No mês de outubro foram aplicados 522 dormentes e desde o início dos trabalhos em junho o total de dormentes substituídos é de 1.650. Pretendemos atingir a marca de 2.000 dormentes substituídos até o final de novembro, não somente proporcionando mais segurança na nossa linha como também atendendo às exigências da ANTT. Agradecemos muito a participação dos seguintes associados: Antonio Edson Laurindo dos Santos, Jean Claud Ducombs, Cristiano Belarmino e seu pai Sr. Isaldo, Sr. João Sigrist, Mauricio Alves (Bim Bim), Norberto e Rodrigo Tomassoni, Rafael Amalfi, Vanderlei Costa, e outros que participam e ajudam no trem. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br (por *Hélio Gazetta Filho* – ABPF)


A Regional **Sul de Minas** informa que em Cruzeiro-SP a locomotiva diesel proveniente da CBA está em condição operacional restando apenas a montagem dos engates. A locomotiva a vapor 415 está recebendo a instalação da suspensão em um pré-ensaio e realizar-se-á testes para verificar seu comportamento com os feixes de mola novos e ajustes, pois as rodas, mangas de eixos, bronze das caixas foram todos usinados devido a corrosão e

Ano VII n° 80 – Outubro de 2009

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

frisos finos, além das rodas e caixas terem recebido cubações novas. A locomotiva 1424 está no aguardo das peças da usinagem e por isso estamos trabalhando um pouca na caldeira da locomotiva 207 fabricada pela Hartmann oriunda da EFA e depois EFSPM. Em São Lourenço-MG prossegue a reforma um carro da Leopoldina e a instalação dos dormentes de concreto na via permanente. Acreditamos que no próximo ano a linha inteira esteja assentada em dormentes de concreto. *(por Felipe Sanches – ABPF – Sul de Minas)*

A Regional Rio de Janeiro informa o prosseguimento do processo de implantação do Museu de Sinalização Ferroviária da Cabine 3 da Estrada de Ferro Central do Brasil em nossa sede, sendo que já obtivemos o registro do Instituto Brasileiro de Museus - Ibram. *(por David Zaidan Neto – ABPF – Rio de Janeiro).*



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS - IBRAM
 COORDENAÇÃO GERAL DE SISTEMAS DE INFORMAÇÃO MUSEAL
 Rua da Imprensa 16 / sala 701/702 - Centro
 20030-120 - Rio de Janeiro - RJ

Rio de Janeiro, 24 de agosto de 2009.

Ofício IBRAM / CGSIM N° 36/09
 Da: Coordenadora Geral de Sistemas de Informação Museal / IBRAM
 Ao Sr.: David Zaidan Neto
 Museu de Sinalização Ferroviária da Cabine Número 3 da Estrada de Ferro Central do Brasil

Assunto: Cadastro Nacional de Museus


Prezado Senhor,

Acusamos o recebimento das informações enviadas por V. Sa. e comunicamos que o **Museu de Sinalização Ferroviária da Cabine Número 3 da Estrada de Ferro Central do Brasil** foi incluído no Cadastro Nacional de Museus. Em breve os dados recebidos estarão disponíveis para consulta no site www.museus.gov.br.

Temos a certeza de que a sua participação no Cadastro Nacional de Museus ampliará e fortalecerá as ações direcionadas ao campo museológico brasileiro.

Aproveitamos a oportunidade para informar à V.Sa. que, após o cadastro, o **Museu de Sinalização Ferroviária da Cabine Número 3 da Estrada de Ferro Central do Brasil** pode solicitar a sua adesão, através do termo específico (www.museus.gov.br/br/in_termoadesao.htm), ao Sistema Brasileiro de Museus (SBM). Criado em 2004, conforme o Decreto n° 5.264, o SBM tem a finalidade de promover a integração, a gestão e o desenvolvimento dos museus, acervos e processos museológicos brasileiros.

Cordialmente,



Rose Moreira de Miranda
 Coordenadora Geral de Sistemas de Informação Museal
 Instituto Brasileiro de Museus

*Ilmo. Sr. David Zaidan Neto
 Museu de Sinalização Ferroviária da Cabine Número 3 da Estrada de Ferro Central do Brasil
 Praça do Engenho Novo, s/n - Cabine N° 3 - Engenho Novo
 Rio de Janeiro - RJ
 20770-000*

O NuRVI destaca neste mês de outubro o início das obras de realocação dos trilhos no antigo leito da EFSC nos 3,2 km patrocinados pelo Consórcio Empresarial Salto Pilão (CESAP), entre a localidade de Subida no município de Apiúna-SC e o pátio da "casa de força" da Usina, ultrapassando-o inclusive. O trabalho vem sendo executado em bom ritmo pela empreiteira contratada, graças a melhora do tempo nas últimas semanas de outubro. A obra iniciada a partir do pátio da usina em direção ao centro de Subida, começa aos poucos a chamar a atenção da imprensa local bem como da comunidade e em especial da classe preservacionista. Até a última semana de outubro sete carretas com trilhos e dormentes aproveitáveis, provenientes do Rio Grande do Sul já haviam sido descarregadas no local do início das obras. Cumpre mais uma vez agradecer o empenho do Coordenador de Patrimônio Ferroviário do DNIT, Dr. Geraldo Lourenço de Sousa, que nos possibilitou a obtenção deste material em regime de "cessão de uso", e ao Presidente da Fundação Tremtur e Coordenador de Promoções do NuRVI, Carlos Ramiro da Silva, pelo exaustivo trabalho realizado na coordenação deste transporte, rodoviário, do Rio Grande do Sul até o Vale do Itajaí.



Aspecto do carro P 02 em início de restauração. Praticamente todo o teto, assoalho e 50% da lateral terão que ser reconstruídos. Foto: Luiz Carlos Henkels em 8/11/2009.

Em Matador, na estação ferroviária, os trabalhos estão concentrados na instalação do AMV e na restauração do carro P02 - fabricação Metropolitan de 1928 e ex EFSP. Este carro passou por uma classificação do madeirame ainda aproveitável, possibilitando a realização do necessário levantamento para aquisição de madeira para reposição. Como já noticiado, o AMV é uma das grandes prioridades na estação, pois possibilitará a mobilidade necessária para podermos retirar o equipamento já restaurado, carro P 03 e locomotiva manobreira, para

a realização dos testes de linha e ajustes. As peças faltantes do AMV estão sendo fabricadas pela Hergen, empresa do nosso associado Germano Purnhagen. As demais atividades como o prolongamento da linha na direção de Lontras-SC e a finalização do galpão da oficina tiveram uma parada momentânea em outubro em função do clima desfavorável e do apoio que vem sendo dado à instalação da via férrea em Subida. No dia oito de novembro o museu dinâmico estará novamente aberto para demonstrações ao público, bem como o museu estático no espaço da estação, onde as esculturas de ferroviários produzidas pelo artista Emanuel Nunes estão sendo muito fotografadas. O museu estático é apoiado pela Fundação Cultural de Rio do Sul, que disponibiliza um funcionário que atua como cicerone na estação e coordena a operação do vídeo mostrando o projeto ABPF/TREMTUR aos visitantes.



Trecho com via férrea instalada aguardando nivelção em Subida.

Foto: Luiz Carlos Henkels em 31/10/2009

O acervo, em especial o material rodante, também pode ser visitado durante a semana quando é preciso procurar pelo Sr. Ivo Bridi no pátio da estação. Aos finais de semana, procurar por Rita Buzzi, zeladora do museu, na casa do agente da estação, nos fundos da estação ferroviária. Informamos que a estação de Matador se situa no Beco Artur Hering - N° 50, bairro Bela Aliança de Rio do Sul. O acesso é feita pela Estrada da Madeira, toda asfaltada, a partir do trevo de Lontras com a BR 470, ou então a partir do centro de Rio do Sul.

Em Subida, Município de Apíuna, as obras de revitalização da EFSC podem ser acessadas a partir da BR-470, cerca de 500 m após o km 112, logo depois da antiga estação ferroviária às margens da rodovia. O pequeno centro da localidade de Subida dista

aproximadamente 700 m a partir da rodovia, podendo ali ser visitado o túnel, o viaduto de dois arcos, a passagem superior e o leito em direção à Usina, trecho de fácil caminhada.

Em Indaial, o Museu Ferroviário Ernesto Silvestre da Silva, continua aguardando as obras físicas de restauração do prédio da estação, em especial o telhado que tem infiltrações. No entanto a Coordenadora do Museu, Rita Pieritz, continua ali a disposição para quaisquer informações, que poderão ser obtidas também pelo telefone (47) 3394-0708.

Em Ibirama-SC, na Fundação Cultural, situada no antigo Hospital Hansahoehe, o museu Eduardo de Lima e Silva Hoerhan, mantém aberta ao público, em horário comercial, a Sala Hermann Baumann, com rico acervo fotográfico referente a atuação da EFSC na região do Vale Norte do Rio Itajaí. Lembramos que Ibirama dista apenas 10 km da localidade de Subida onde se concentram no momento as obras de revitalização da EFSC do projeto ABPF/TREMTUR. Esta exposição, organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter, com apoio cultural do NuRVI e patrocínio do CESAP, também pode ser visitada aos finais de semana - sábado e domingos - desde que previamente agendada pelo telefone (47) 3357-4442, com Wilde Bauner, coordenadora do museu. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

Artigo: Impressões de uma viagem no metrô de superfície de Teresina-PI (1ª. parte)

Sempre que passava por Teresina a serviço aproveitava para caminhar um pouco e em uma das últimas vezes, passando por perto da linha da antiga estrada de ferro, fotografei a estação inicial do metrô de superfície que fica bem próxima a antiga ponte ferroviária sobre o Rio Parnaíba. A linha está sendo estendida até o mercado, bem no centro da cidade, em elevado, porém ainda não utilizada, creio que por falta da estação de embarque. Mas já está toda testada e aprovada. Aguardava então uma oportunidade para conhecer melhor e viajar no trem que serve a cidade, aproveitando a linha existente.

Dia sete de outubro de 2009, por volta das nove horas da manhã, vou caminhando até a Estação Matinha, ponto inicial da linha. Apesar de o dia ter começado quente, com temperatura ao redor dos trinta graus, há um vento constante que torna um pouco mais suportável o calor que já se anuncia.

A linha, parte da Estrada de Ferro Teresina-São Luis, é usada por cargueiros que abastecem a cidade e cheguei a avistar, na periferia, um pátio de derivados de petróleo.

No horário dos trens está escrito que o próximo chega à estação as 09h40min e sai as 09h50min com destino a Estação Terminal, fim da linha de aproximadamente treze quilômetros.

A passagem custa R\$0,50 e é comprada diretamente do funcionário que fica na estação. Não há ticket e tudo que tenho de fazer é passar na roleta e acessar a plataforma. Há uma cobertura com banquinhos e a plataforma, bem como todo o conjunto são relativamente novos. Os poucos passageiros vão chegando devagar, maioria de mães com filhos pequenos e se distribuem pelos assentos mais próximos. São realmente poucos e deduzo que o horário não seja de pico, portanto movimento normal.

O tempo passa e nada do trem. Fico de pé, mirando ao longo da linha esperando pelo menos ouvir algum apito ao longe, mas já se passam quase vinte minutos e o atraso, pelas conversas que escuto é normal. Finalmente, com vinte minutos de atraso a composição apita no cruzamento próximo e entra na estação. O surrado e idoso Trem Húngaro, agora com motores Scania, segundo o maquinista, para na plataforma. Observo que todos os vidros,

Ano VII n° 80 – Outubro de 2009

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

inclusive o pára-brisas, são protegidos por telas de ferro, mesmo assim apresentando vários pontos quebrados, por pedras e outros objetos que com certeza são atirados pelos vândalos ao longo do percurso. Sempre os vândalos, verdadeira praga nacional, presentes também em outros estados, e responsáveis por grandes prejuízos à população.



Trem Hungaro reformado que está em uso pelo Metrô de Teresina-PI.

Foto: Eduardo de Lanna Malta em 07/09/2009.

Praticamente todos os passageiros se dirigem ao carro central da composição, o único com ar-condicionado. Vou também, que ninguém é de ferro.

O interior é simples com cadeirinhas laterais, voltadas para o corredor largo, a temperatura com o ar funcionando bem é bastante agradável, mas o carro é muito encardido e todos os letreiros estão ilegíveis, inclusive aqueles indicadores do percurso e nomes de paradas. Existem inclusive algumas pichações, poucas graças a Deus.

A partida se dá exatamente as 10h02min, com atraso de doze minutos. A aceleração é suave e silenciosa, mas o balanço dos carros é bem acentuado e vamos chacoalhando na bitola métrica até atingir uma velocidade que estimei em sessenta e poucos quilômetros por hora.

O percurso até a primeira parada é de três minutos e chegamos à antiga Estação de Teresina que pode ser vista em um plano superior, pois a linha foi bastante rebaixada em relação ao nível do antigo prédio. Seguimos após uma parada rápida e vou observando a cidade, agora com a linha em plano mais alto e o belíssimo Rio Poti é cruzado em viaduto bastante elevado permitindo uma linda vista do mesmo, com os pescadores trabalhando.

Seguimos ao longo da linha com mais algumas paradas rápidas, são oito paradas ao todo, mas em duas a composição passou direto, acredito que não são usadas, pelo menos naquele horário.

Ano VII n° 80 – Outubro de 2009

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária



Acima: Aspecto do entorno da linha do Metrô de Teresina-PI.

Abaixo: Estação de Teresina. Observe ao alto e à direita a histórica estação da EFSLT.

Fotos: Eduardo de Lanna Malta em 07/09/2009.



Em um ponto sai um desvio e outra linha segue para a direita, provavelmente a linha cargueira para Fortaleza, pois os trilhos estão brilhantes do desgaste pelas rodas, mostrando

que são usados diariamente. O percurso total dura aproximadamente meia hora e a partida para a volta se dá em dois ou três minutos na Estação Terminal, com poucos passageiros, refazendo o percurso e chegando a Matinha com pouco mais de uma hora de tempo total.



Estação de Teresina da EF São Luís-Teresina.
Foto: Eduardo de Lanna Malta em 07/09/2009.

A impressão que me causou o transporte foi boa, apesar do estado de desgaste da composição, única rodando na linha, pelo menos naquela hora não cruzamos com mais nada. Este trem funciona e cumpre sua função, ao contrário do que vemos por aí, com prefeituras, como a de Campo Grande arrancando os trilhos da cidade e extirpando uma linha que poderia ser bem utilizada por VLTs. Chamou-me a atenção a quantidade de lixo e entulho ao longo do trajeto, atirados pela população vizinha e realmente dando uma péssima impressão a quem não está habituado. Acredito que um pouco de conscientização, inclusive com placas afixadas no leito ajudaria bastante. Não resta a menor dúvida em relação à importância e ao custo social de um transporte dessa categoria, representando uma grande ferramenta para a municipalidade. Que o povo do Piauí saiba dar a ele uma conservação de primeira e o Governo local programe projetos de ampliação e renovação de linhas e material rodante.

Por Eduardo de Lanna Malta
Sócio n. 3220 - Regional Campinas

O ABPF Boletim é uma publicação em meio eletrônico destinada somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contatar a redação: paz.lourenco@gmail.com. Diagramação: Lourenço S. Paz. 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 n°. 1501 – Parque Anhumas – Campinas – SP Cep: 13091-240. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfcp@terra.com.br.
