

## EDITORIAL

Nesse mês de março de 2020 o ABPF Boletim publica as realizações dos últimos 30 dias da ABPF e suas Regionais que continuam realizando trabalhos de reforma e manutenção mesmo no período de paralisação dos passeios de trem devido a pandemia do COVID 19.

A Pandemia tem afetado de sobremaneira as atividades da ABPF, principalmente devido a paralisação de todos os trens, que são a principal fonte de renda para que a associação realize seus trabalhos.

Mesmo diante desse quadro, as regionais estão se esforçando e mantendo a manutenção das vias e do material rodante em dia bem como realizando alguns serviços de reforma.

Em Campinas locomotivas a vapor estão recebendo manutenção, além dos carros de passageiros que circulam nos trens. Paralelamente, prossegue a reforma do carro de aço carbono ex. EFVM.

Em Cruzeiro a rara GE15ton está sendo reformada. Proveniente da Leopoldina, a nº 502 fabricada pela GE nos EUA em 1958 é a única restante no Brasil e possivelmente no mundo; ela agora está recebendo um novo motor diesel, principal passo para que a mesma volte a rodar. Parte da funilaria já havia sido feita anteriormente, estando os trabalhos adiantados.

Lembramos que toda colaboração relacionada a preservação ferroviária - no país ou no exterior (artigos, fotos etc...) ao ABPF Boletim é bem vinda e deve ser encaminhada para o e-mail: [boletim@abpf.com.br](mailto:boletim@abpf.com.br)

## DESTAQUES DESTE MÊS

Reforma do carro ex. EFVM em Campinas;

Reforma de locomotivas em Cruzeiro.



◆ Detalhe instalação de injetor novo locomotiva 604

## Regional Campinas: Devido a Pandemia, trens parados e serviços seguem em ritmo lento

A regional Campinas teve seu primeiro mês de abril desde 1984 sem circulação de trens e zero de receita. Nenhum trem circulou no mês, sendo o último trem a circular em 15 de março. Estamos mantendo apenas um plantão em forma de revezamento na estação de Anhumas e dois trabalhadores nas oficinas, bem como vigilantes. Infelizmente uma situação deprimente em ver os trens parados e também os serviços que são muitos, em ritmo lento.

Os trabalhos nas oficinas no momento estão concentrados na locomotiva 604, fazendo a troca de injetor, troca de feixes de mola, troca das torneiras de provas e outros pequenos reparos. Estamos substituindo o injetor do lado foguista por um novo do modelo Comodoro.



◆ Detalhe injetor Comodoro instalado na 604

A locomotiva 338 passou por diversos reparos de menor porte e foi acesa para Anhumas, onde lá aguarda a volta do tráfego. Passou por repintura de braçagens e caixa de fumaça e polimento do restante.

As outras locomotivas são acesas esporadicamente e as locomotivas a diesel são ligadas a

cada 3 dias, para lubrificação e carga das baterias. A locomotiva GL-8 número 57 foi recolhida a Carlos Gomes, onde teve o conjunto de bateria substituído e no mesmo dia retornou a Anhumas. No dia 29 de abril, recolheu a locomotiva ALCO para aproveitarmos o tempo e fazer alguns pequenos reparos, bem como limpeza e polimento externo.



♦ Eric P. Gazetta dando um trato na locomotiva 338.



♦ Locomotiva 338 aguardando retorno ao trabalho.

## VIA PERMANENTE

A via permanente executou trabalhos até o fim de março, trocando alguns dormentes do pátio de Anhumas, antes do AMV que foi reformado:



♦ Saída do pátio de Anhumas antes do AMV



♦ Trecho de troca de dormentes, com muita contaminação vinda dos barrancos ao longo dos anos.

Nas oficinas de carros de passageiros, estivemos trabalhando com ajuda de alguns associados e o Marceneiro Fabiano, no carro de aço carbono da EFVM e na troca de truques do carro de aço carbono CA-25, que está recebendo um par de Santa Matilde com rodas novas, oriundo da EFVM. O truque foi todo reajustado e o gerador foi adaptado já no próprio truque.

Paralelo aos serviços da oficina, o associado Hélio Gazetta Filho trabalha na recuperação das janelas e venezianas do carro CA-61 da EFVM. Depois de dois meses de trabalhos (em casa), os 31 caixilhos de alumínio ficaram prontos, todos com vidros laminados, borrachas novas e revisão dos trincos. As janelas foram polidas e envernizadas, troca de canaletas de carbono por inox, deixando as mesmas com aparência de nova. As venezianas, muito corroídas e encrustadas de minério de ferro, tiveram que ser decapadas em ácido específico e esfregar muito para voltarem próximo ao seu estado original. Teve que tirar todos os trincos, lavar muito com lavadora de alta pressão e em seguida imergir em ácido. Dos três carros cedidos da EFVM para a ABPF, vieram apenas o total de 10 venezianas. As janelas de vidros não passaram de 10 também. Tudo vandalizado e em péssimo estado. Para completar o carro foram gentilmente cedidas pela Regional Paraná, através dos amigos Rodrigo Dolenga, Edmilson e Eduardo Eloy o restante das venezianas para completar um jogo para o

nosso carro. Agradeço em nome de todos da Regional Campinas a colaboração da Regional Paraná através de seus diretores e membros pela cessão das janelas, que com isso possibilitará mantermos ao menos um veículo em condições originais. O conjunto de janelas de vidro, foi cedida pela Regional Sul De Minas, isso já há 10 anos atrás, quando a regional optou por fazer em madeira as janelas dos carros que estão em uso.

O seu interior está praticamente pronto, e já sendo pintado. As divisórias e portas também estão prontas. No lado externo está bem devagar devido ao afastamento dos colaboradores devido a pandemia. Mesmo assim prosseguimos para que tudo não se acabe.



◆ Truque Santa Matilde, ex EFVM sendo montado e revisado para o carro CA-25.



◆ Detalhe da instalação do gerador.



◆ Divisória do banheiro e porta do carro EFVM CA-61



◆ Interior do carro EFVM já na fase de pintura.



♦ Os 31 caixilhos de alumínio, prontos para serem instalados. Todos com vidros laminados de 6 mm



♦ Detalhe dos caixilhos do carro EFVM



♦ Lavagem das venezianas do carro EFVM



♦ Detalhe do antes e depois da decapagem com ácido específico.

O carro CA-31 restaurante da EFS e o CA-45 carro de primeira da VFRGS receberam novo conjunto de válvulas de freio da Knorr Bremse. Equipamentos estes já cedidos pela Knorr, conforme divulgado em nossos informativos. Ambos foram testados e a troca foi feita pelo associado Antônio Edson Laurindo dos Santos. Aos poucos a frota vai estar com todos os conjuntos novos cedidos pela Knorr, visando muitos mais confiabilidade e segurança em nossos carros de passageiros.

Finalizando 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 MOMBTRAS de Piracicaba SP, que sempre colaborou na doação de refratários e uma Forja para uso nas oficinas, Mauricio 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, ao grande amigo Sr. Isaldo, na tornearia de 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!



♦ Carro CR-31 com novo conjunto Knorr Bremse.



♦ Carro CA-45 com o novo conjunto de válvulas Knorr Bremse.

**REGIONAL SUL DE MINAS: reforma de locomotivas diesel e obras na via**

Nas oficinas de Cruzeiro estão sendo reformadas duas locomotivas diesel: a ALCO RSD8 ex. CP e a GE 15ton ex. Leopoldina. Nossos colaboradores estão seguindo as medidas de prevenção recomendadas pelas autoridades de saúde

Na RSD8 os trabalhos estão focados na lataria, com remoção da ferrugem, das partes danificadas e muito amassadas.

Já a GE15ton está em fase final de adaptação do novo motor diesel. O que veio nela, um Cummins antigo, estava “canibalizado”, veio aberto, com várias peças faltando. Escolhemos um motor Scania de 4 cilindros, de porte semelhante ao antigo para substituí-lo e assim colocarmos a locomotiva em funcionamento novamente.

O carro aço carbono da larga, matrícula PC926390-0F teve o sistema de freio substituído por um novo; os



♦ A ALCO RSD8 ex. CP nas oficinas: desmontagem e remoção de partes danificadas, amassadas e enferrujadas da lataria: quase 6 décadas de uso além dos anos e anos na região do porto, com maresia.

truques foram removidos e os rodeiros estão sendo retirados para seguirem para ajuste de bitola e perfil. Esses serviços estão sendo realizados para que o carro se adeque aos padrões atuais, tornando-o apto a circular na malha ferroviária nacional.

Agradecemos ao associado da ABPF Antônio Edson Laurindo dos Santos, especialista em sistemas de freio, pelo apoio e disponibilidade para realização do serviço.

Aproveitando que a circulação de trens está suspensa, estamos removendo e trazendo para a oficina os



♦ A GE15ton recebendo o novo motor diesel.



♦ Estruturas dos bancos dos carros do Trem das Águas sendo reparadas nas oficinas de Cruzeiro: os bancos receberão novo estofamento.

bancos dos carros do Trem das Águas (São Lourenço-Soledade de Minas) para serem reformados. As estruturas metálicas estão sendo limpas, reparadas e repintadas. O estofamento está sendo substituído por novo.

As obras no pátio prosseguem; terminamos de construir a primeira parte da nova via de bitola larga para abrigar o material rodante da mesma afim de se liberar a linha 2 do pátio para viabilizar as manobras do trem turístico que será implantado futuramente no trecho que será recuperado. Estamos agora reposicionando e reformando a antiga linha de bitola métrica para que haja gabarito.



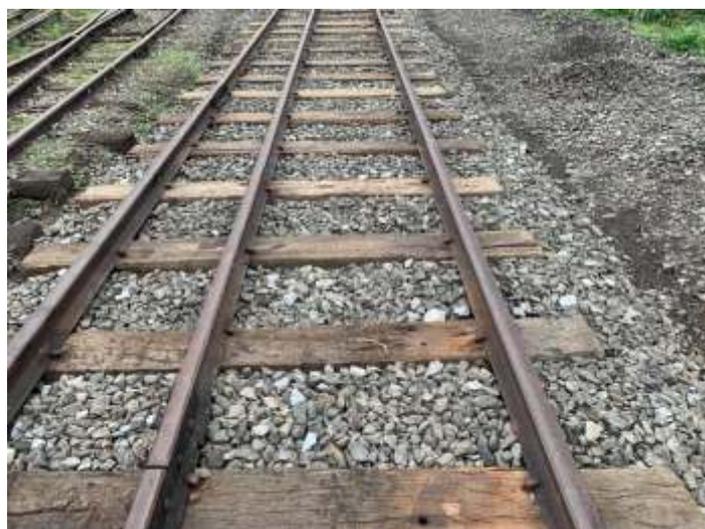
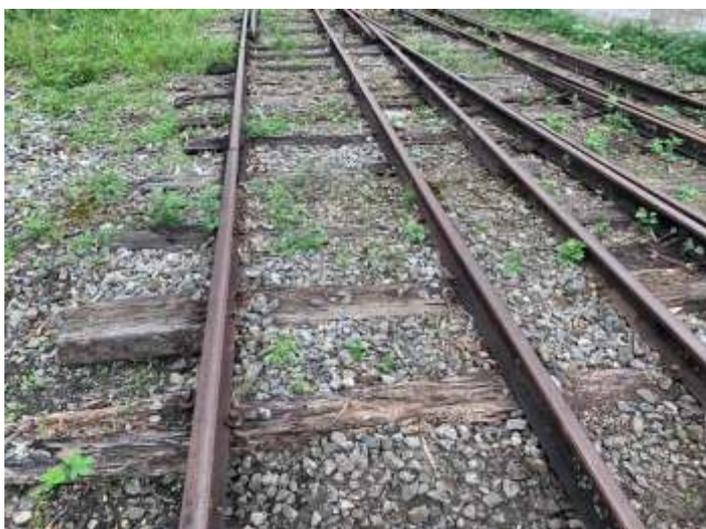
♦ Carro PC-926390-0F: novo equipamento de freio; truques removidos e rodeiros estão sendo retirados para ajuste de bitola e perfil conforme padrões vigentes.



◆ *Abertura do leito para a nova linha de bitola 1,60m (esquerda) e relocação da antiga linha de bitola métrica (direita) no pátio de Cruzeiro: a via de bitola métrica depois recebeu novos dormentes, nivelamento e alinhamento e aplicação de novo lastro.*



◆ *Antes (esquerda) e depois (direita) no pátio de Cruzeiro: uma nova via de bitola 1,60m já teve sua primeira parte construída e a via de bitola métrica antiga (onde estavam os rodeiros) está sendo realocada e refeita de forma a dar gabarito para o material rodante entrar nas duas vias sem se esbarrar.*



◆ *Antes (esquerda) e depois (direita) no pátio de Cruzeiro: a linha 2 (de bitola mista) recebeu uma reforma, com descontaminação do lastro, substituição dos dormentes, alinhamento e nivelamento*

**Trem das Águas**

Seguem os trabalhos de manutenção e conservação, com nossos colaboradores seguindo as medidas de prevenção recomendadas pelas autoridades de saúde. No depósito, as locomotivas estão recebendo atenção e estão periodicamente sendo acesas para conservação das caldeiras.

Na via seguem os trabalhos, com conclusão das obras de manutenção nas vias secundárias do pátio de São Lourenço, que tiveram dormentes substituídos e foram niveladas.

Em Soledade estamos trabalhando na expansão da linha 2, afim de melhorar as condições de manobra e permitir, se necessário, o aumento do número de carros na composição.

No trecho em frente à estação, estamos removendo toda a contaminação e o lastro antigo. Todos os dormentes irão ser substituídos e a via será nivelada, com aplicação do lastro descontaminado e complementação com novo.

**Trem da Serra da Mantiqueira**

Seguem os trabalhos de manutenção e conservação, com nossos colaboradores seguindo as medidas de prevenção recomendadas pelas autoridades de saúde.

No depósito, a locomotiva 327 está recebendo atenção e está periodicamente sendo acesa para conservação da caldeira.

Na via foi feita capina manual nos km's 28 e 29; já no km 32, foi feita limpeza de lastro com nivelamento e complementação com lastro novo, além de substituição de dormentes. Foi feita também a limpeza dos taludes e da valeta para escoamento de água pluvial nesse quilômetro.



◆ Acendimento das locomotivas para conservação das caldeiras.



◆ Obras nas vias secundárias do pátio de São Lourenço: substituição de dormentes e nivelamento; reconstrução da pn de pedestres



◆ Antes e durante as obras: trecho em frente à estação de Soledade sendo descontaminado; dormentes serão todos substituídos e novo lastro será aplicado.



◆ Antes e durante as obras: trecho final de linha em Soledade sendo recuperado.



◆ Antes e depois das obras no km 32



◆ Obras no km 32+050: substituição de dormentes e descontaminação do lastro.

## NuRVI: Manutenção da via permanente e aquisição de gôndola antiga

### Manutenção da via permanente

Nestes meses de pandemia, apesar da paralisação dos passeios do trem histórico cultural, a equipe do NuRVI não parou, pelo menos aqueles associados que não fazem parte do “grupo de risco”. Assim sendo o grupo continua firme e forte nos trabalhos de manutenção da via permanente onde foram feitas várias trocas de dormentes e por fim foi feita a reposição do lastro em vários pontos.

Isso no entanto não significa que o NuRVI não esteja contendo gastos, o que se torna necessário nestes meses de paralisação quando não se tem perspectiva de retorno da normalidade. A bem da verdade tanto dormentes e brita eram materiais já adquiridos anteriormente. Por outro lado, entendemos que o único local onde não se pode de forma alguma deixar de investir é na via permanente, a qual precisa estar impecável quando do retorno dos passeios. O trabalho continua sendo realizado com o colaborador Anderson de Oliveira e pelos voluntários Charles Frederico Thurow, Bruno Klipstein e Jonathan Lorencetti, capitaneados pelo coordenador Otávio Georg Junior que agradece pela colaboração.

### NURVI adquire gôndola antiga

Já se encontra exposta no nosso “Centro de Memória da EFSC”



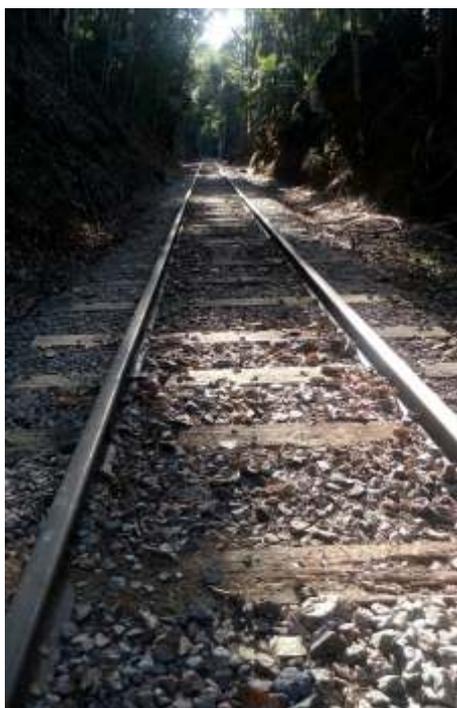
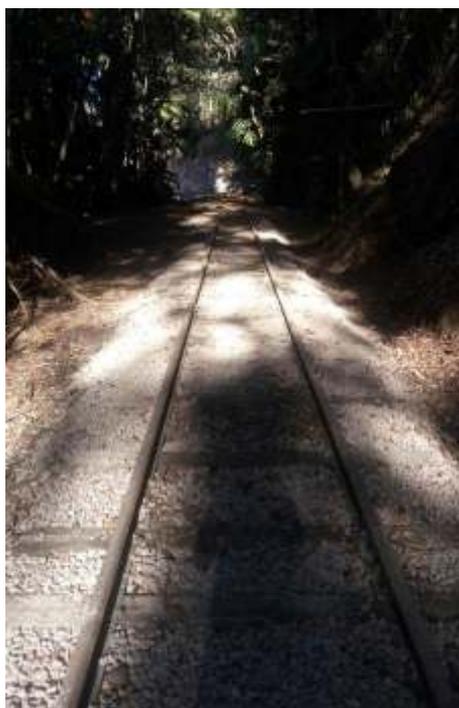
◆ Equipe da via em trabalhos na linha da EFSC. Autoria de Otávio Georg Jr.

junto ao pátio de embarque do trem uma antiga gôndola ou tombeira ferroviária, de bitola estreita, utilizada na construção de vias férreas. Gôndolas idênticas foram fotografadas em 1908 durante a construção da EFSC na localidade de Morro Pelado, vide foto anexa. O raro equipamento foi adquirido de um particular no mês de março pelo coordenador Otávio Georg Junior ao qual os associados do NuRVI agradecem pela perspicácia.

A coordenação do NuRVI agradece aos que, mesmo nestes

tempos difíceis de pandemia, continuam colaborando com o trabalho voluntário, imprescindível para a sobrevivência do trem histórico cultural.

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 [contato@efsc.tur.br](mailto:contato@efsc.tur.br). Dento do vagão há uma pequena conveniência e também exposição de



◆ Aspectos gerais da revitalização do lastro em pontos diversos da via. Autoria de Otávio Georg Jr.



♦ *Gôndolas em uso na construção da EFSC em Morro Pelado em 1908. acervo de Rubens Roberto Habitzreuter*



♦ *Gôndola ou tombeira adquirida em março de 2020 como bem histórico. Autoria de Otávio Georg Jr.*

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 110+500mts para quem procede de Blumenau e pelo Km 111 – 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.

- **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

## EXPEDIENTE

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: [boletim@abpf.com.br](mailto:boletim@abpf.com.br)  
**Diagramação:** Jonas Martins.

**Conselho Editorial:** Hélio Gazetta Filho 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: 13.091-606.

Telefone: (19) 3207-3637

E-mail: [secretario@abpf.com.br](mailto:secretario@abpf.com.br)

[www.abpf.com.br](http://www.abpf.com.br)