

## UM ANO DE MUITAS REALIZAÇÕES DA REGIONAL SUL DE MINAS!



- 2ª edição do Trem especial de Natal percorreu linhas de 3 concessionárias;
- 3 trens mantidos em operação constante;
- 3.936 pessoas transportadas em passeios sociais, sem custo;
- Reforma de 1 carro de aço carbono de bitola larga;
- Reforma completa de 1 carro de passageiros de madeira;
- Aquisição e reforma de 1 locomotiva diesel-elétrica;
- Recebimento de uma locomotiva EMD G12 para preservação; (já em reforma)
- 14 carros de passageiros de bitola larga recebidos para preservação; (1 já reformado);
- 20 quilômetros de ferrovia com manutenção constante;
- 2 quilômetros de via-permanente e 2 pátios completamente reformados;
- Aquisição de 2 carros de madeira da antiga E.F. Sorocabana para preservação;
- Aquisição de 2.100 dormentes de madeira.



## REFORMA DA LOCOMOTIVA EMD G12 Nº 4190

Recebemos no início de fevereiro a locomotiva GM G12 nº4190 no pátio da estação de Cruzeiro. Após 26 anos, conseguimos trazer de volta a última locomotiva RFFSA a vir a Cruzeiro pelas linhas da SR2, em 1993. Nesta data a linha já estava fechada e recebeu uma manutenção rápida para realização de uma viagem especial de Cruzeiro a Três Corações, depois disso, a linha só viria a ter trens novamente com a ABPF alguns anos depois.

Recebemos de volta a mesma #4190, que apesar de estar em funcionamento e ter descido da carreta sozinha estava bem ruim.

A G12 está passando por extensa revisão nas oficinas de Cruzeiro. Está sendo realizada uma revisão completa de toda a parte elétrica e pneumática da locomotiva, bem como uma limpeza geral. Muita sujeira acumulada, muita ferrugem; marcas de mais de 5 décadas de uso intenso.

Estamos desmontando completamente a locomotiva; cortamos as partes muito amassadas e as partes comprometidas pela ferrugem. Será necessário recuperar a estrutura e construir uma nova cabine uma vez que a dela está completamente podre.

Diversos componentes já foram removidos e recuperados. Toda a parte elétrica será refeita, com toda o cabeamento novo. Será uma reforma total, demorada e complexa, algo inédito para nossa regional em se tratando de locomotivas diesel-elétricas mas estamos avançando bem.



+ A 4190 de volta a Cruzeiro após mais de duas décadas: foi ela que tracionou o último trem

Contratamos mão-de-obra especializada para auxiliar nos serviços elétricos, que são bastante complexos; componentes estão sendo recuperados em empresas especializadas.

Registramos aqui nossos sinceros agradecimentos a VLi Logística, que fez a cessão da locomotiva, e ao apoio da ONG Amigos do Trem na pessoa de Paulo Henrique (*in memoriam*) e do CFVV - Circuito Ferroviário do Vale Verde, na pessoa de César Mori, empreitada esta que mostra que juntas, as entidades preservacionistas são muito mais fortes!



+ A 4190 sendo desmontada; muitas partes apodrecidas, amassadas, remendadas. Muita sujeira e problemas elétricos foram encontrados no processo de desmontagem.

+ Componentes da 4190 estão sendo recuperados um a um, tanto em nossa oficina quanto em empresas especializadas

## REFORMA DA LOCOMOTIVA Nº 1424 EX. EFCB

Após quase 10 anos de serviço à frente do Trem das Águas, a locomotiva 1424 recebeu uma reforma pesada.

A locomotiva teve toda a sua parte mecânica desmontada; novos aros para as rodas motrizes foram fundidos e instalados nas oficinas de Rio Negrinho, da ABPF/SC.

A cubação das rodas foi feita e as caixas foram preenchidas. Todo o sistema de suspensão foi desmontado e revisado, com fabricação de novas buchas onde necessário.

Todo o revestimento da caldeira foi removido, tanto chaparia quanto isolamento térmico afim de se verificar todo o corpo cilíndrico, com realização de ultra-som. Os pontos onde detectou-se desgaste da chapa foram cortados e substituídos por novas chapas. Foram checados todo os estais e corrigidos os pequenos vazamentos que surgiram com o tempo de uso da locomotiva.

Confeccionamos novos anéis de seguimento, tanto para os cilindros como para as válvulas de distribuição.



+ Locomotiva 1424 de volta ao serviço, a frente do Trem das Águas, em São Lourenço

A locomotiva foi então remontada, com ajuste do alinhamento das rodas e da suspensão. Novas buchas para as braçagens foram confeccionadas e montadas. Em seguida foi realizado o ajuste do ponto da locomotiva com auxílio do engenheiro James Ilg, da ABPF/SC.

Um novo revestimento térmico foi instalado na caldeira, bem como nova chaparia e cintas.

Em seguida a locomotiva recebeu uma nova pintura em toda a parte inferior, caldeira e caixa de fumaça e a 1424 retornou ao serviço à frente do Trem das Águas.



+ Novos aros para as rodas motrizes, buchas novas para as braçagens, reparos na caldeira, com substituição de trechos da chaparia do corpo cilíndrico.



+ Novo revestimento térmico sendo instalado na caldeira da locomotiva.



+ As rodas com aros novos já instaladas na locomotiva.

## REFORMA DA LOCOMOTIVA GE44TON EM CRUZEIRO

Nas oficinas de Cruzeiro reformamos uma das GE44Ton de bitola larga, para ser utilizada nos serviços de manobra das oficinas e do pátio, que recebeu grande quantidade de material rodante de bitola larga.

Os corpos foram removidos para facilitar o acesso; foi feita a limpeza de toda a locomotiva, dos motores, geradores e compressores.

Toda a parte elétrica foi removida e refeita, uma vez que a antiga estava em péssimas condições, muito desorganizada e com várias gambiarras.

Removemos tudo e instalamos novos cabos e componentes afim de deixar a locomotiva segura e confiável.

Os motores diesel foram revisados, com substituição de filtros, fluidos, limpeza do sistema de combustível, etc..

Toda a parte pneumática foi revisada; nessa locomotiva além da função de freio, ela atua na parte elétrica também, que acionada através de atuadores pneumáticos.

Os corpos foram remontados e a locomotiva está em serviço, sendo extremamente útil para as manobras



+ Locomotiva GE44Ton em reforma nas oficinas de Cruzeiro

no pátio e nas oficinas graças a sua boa potência e peso aderente, facilitando muito o deslocamento de material rodante de bitola larga, a exemplo dos 14 carros que recebemos, vindos do antigo depósito de Santos Dummont.



+ Os corpos da locomotiva foram removidos para facilitar os serviços.



+ Os motores diesel também foram revisados, bem como o sistema de refrigeração e compressores de ar.

+ Antes e depois do gabinete elétrico: foi inteiramente desmontado e refeito.

## CHEGADA DE MATERIAL RODANTE PARA PRESERVAÇÃO



**+ O histórico trem com os 14 carros seguindo viagem pela Linha do Centro: primeira vez que um trem com carros de passageiros viaja pelos trilhos da antiga EFCB após mais de 20 anos em um ato de preservação ferroviária sem precedentes.**

A ABPF – Regional Sul de Minas resgatou 14 carros de bitola larga, sendo 7 de aço carbono e 7 de aço inox.

Graças a uma ação rápida da ABPF em parceria com o Ministério Público Federal, conseguiu-se um prazo para que se pudesse selecionar e retirar os carros do antigo depósito de Santos Dumont e assim evitar que todos os carros fossem vendidos para serem cortados como sucata. Infelizmente não temos condições de salvar todos e não sabemos qual destino será dado aos muitos que ainda ficaram no depósito.

O trem especial com os 14 carros partiu dia 12/07/2019 por volta das

15:00h ao longo de dois dias viajou até Cruzeiro/SP, onde a ABPF preparou linhas para recebe-los. Os carros foram estacionados e serão reformados conforme nossa disponibilidade de mão de obra e demais recursos.

Nossos agradecimentos as primordiais parcerias do MPF – Ministério Público Federal e IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, sem os quais essa empreitada não seria possível. Graças ao empenho e sensibilização desses conseguimos resgatar todos esses carros. Agradecemos sobretudo ao DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que se sensibilizou e deu total apoio e foi pre-

ponderante para o sucesso dessa ação. Agradecemos a todos pela confiança depositada em nossa associação e por acreditarem na nossa ideia.

Muito importante destacar aqui a atuação do MPF, na figura do Gabinete do Dr. Fernando Martins, que vem agindo de forma muito próxima e atenta sobre esse tipo de matéria, sendo que a sua intervenção nessa questão também foi fundamental para que toda essa ação fosse possível. A sensibilidade e atenção desse Gabinete para com o tema ferrovia e preservação ferroviária foi decisiva e fundamental para que essa cooperação inédita entre órgãos federais, concessionária e OSCIP acontecesse e para o sucesso de tal empreitada.

Não poderíamos deixar de agradecer e registrar também o grande apoio dado pela MRS Logística, importante parceira em vários momentos e que vem contribuindo de forma preponderante para a preservação ferroviária no país; a ela também agradecemos por acreditar na seriedade do nosso trabalho e por todo apoio dado ao longo de todos esses anos.

Esse foi um trabalho realizado ao longo de mais de 3 meses, incluindo duas semanas inteiras de revisão técnica dos carros por equipe da ABPF, manobras e preparação para viagem.



**+ Os carros já armazenados no pátio da estação de Cruzeiro: 7 Budd de aço inox e 7 EFCB de aço carbono que agora estão salvos e que serão reformados aos poucos**

## CONCLUÍDA A REFORMA DO PRIMEIRO CARRO DA LARGA

Após aproximadamente quatro meses de trabalhos intensos, foi concluída a reforma do carro de aço carbono de primeira classe matricula PC-926390-0F, o primeiro do lote de carros resgatados pela ABPF – Regional Sul de Minas no antigo depósito de Santos Dumont/MG.

Fabricado no início da década de 1970 nas oficinas da RFFSA/Central foi utilizado em diversos trechos, sendo utilizado por fim no serviço de “trem urbano” no trecho da Linha do Centro entre Mathias Barbosa e Benfica, no famoso “Trem Xangai”.

Desativado em 1996, foi recolhido juntamente com os demais carros de passageiros no depósito de Santos Dumont, onde permaneceu por 23 anos exposto à ação das intempéries e de vandalismo. Após um longo processo burocrático, com apoio do Ministério Público Federal e da MRS Logística, foi resgatado e levado para as oficinas da ABPF em Cruzeiro/SP em julho desse ano juntamente com mais 6 carros do mesmo tipo, além de 7 carros Budd de aço inoxidável.

Em agosto foram iniciados os trabalhos de reforma, onde o primeiro passo foi uma limpeza geral para que assim pudesse ser feita a desmontagem completa do carro, com remoção dos bancos (totalmente deteriorados, além de alguns faltando), remoção dos rodapés, piso, contra piso, isolamento e estrutura de madeira, que se encontravam muito deteriorados.

A partir daí iniciaram-se os trabalhos de funilaria, com remoção completa de toda a pintura antiga, com lixamento de toda a caixa do carro até o metal, removendo-se também muita massa de funilaria que havia sido utilizada anteriormente. Com esse processo foi possível identificar pontos de corrosão na chaparia, que tiveram que ser removidos com corte das partes



+ O carro PC-926390-0F após conclusão da reforma nas oficinas de Cruzeiro, em dezembro

afetadas e soldagem de chapas novas.

Foi necessário um intenso trabalho de funilaria, com “martelinho de ouro” afim de se remover amassados e imperfeições o máximo possível para se evitar o uso de massa de funileiro, visando assim uma melhor qualidade e durabilidade do carro.

Uma nova estrutura de madeira foi inteiramente confeccionada em roxinho na marcenaria de São Lourenço para substituir as peças deterioradas que estavam no carro; um novo isolamento foi instalado, novas placas de compensado para o contra piso e um novo piso aplicado.

Todas as peças dos rodapés de alumínio foram recuperadas, desmassadas e escovadas bem como demais frisos internos e outros detalhes. Uma tarefa hercúlea a parte foi a recuperação das janelas, seja das molduras do vidro, seja (principalmente) a recuperação das venezianas, que demandaram muito tempo, paciência e esforço da equipe.

Toda a instalação elétrica foi refeita, com nova fiação e total atenção



a todos os detalhes: além da iluminação interna, de banheiros, corredor e varanda, as lanternas de cabeceira bem como as lanternas laterais estão agora 100% funcionais!

A mecânica do carro também foi inteiramente revisada; os truques foram removidos e desmontados; todo o sistema de freio foi verificado e recebeu os reparos necessários, bem como os ajustes para o correto funcionamento; as mangueiras de freio foram substituídas por novas e o freio manual recebeu um novo “volante”, uma vez que o que nele se encontrava era muito pequeno e insuficiente para aplicação correta e segura da tensão necessária para frenagem do carro.

Em termos de pintura, optou-se pelo resgate do segundo padrão de pintura para carros de aço carbono adotado pela RFFSA, com caixa na cor “vermelho toscano” e faixas e inscrições amarelas. Para isso, seguiu-se fielmente o padrão da época, com base em documentos normativos utilizados pelas oficinas, onde tem-se a tipologia das letras e números, dimensões e posicionamento das inscrições na caixa do carro. Para atender a normas vigentes atuais, foi necessária a aplicação do SIGO completo do carro além da aplicação do mesmo nas cabeceiras.



+ Aspecto do carro PC-926390-0F quando chegou em Cruzeiro/SP

## REFORMA DO CARRO SD-01 EM SÃO LOURENÇO

Após cerca de 20 anos de serviço no Trem das Águas, o carro SD-01 está sendo inteiramente reformado.

Quando chegou em São Lourenço, no ano 2000, foi feita uma reforma leve, suficiente para que o mesmo pudesse ser utilizado no trem com segurança. Naquela época não possuíamos a estrutura de oficinas e marcenaria que temos hoje e nem os recursos financeiros necessários para tal empreitada.

O carro foi inteiramente desmontado, ficando apenas o estrado metálico com os truques.

As peças de madeira foram então utilizadas como modelo para a confecção de novas. As peças metálicas da estrutura foram recuperadas e novos arcos para as cambotas foram confeccionados nas oficinas de Cruzeiro/SP.

A montagem foi iniciada pela estrutura, com instalação de todos os componentes estruturais do piso, laterais, cabeceiras e teto. Uma vez que a estrutura estava montada, a mesma foi inteiramente revestida com produto adequado para a proteção da mesma.

Em seguida iniciou-se a confecção das peças de acabamento e revestimento externas, as quais estão sendo instaladas no momento.

Assim que concluída a instalação dos acabamentos e revestimentos externos, segue-se para a confecção e instalação dos acabamentos e revestimentos internos e do teto.

Depois instala-se a manta de proteção na parte externa do teto e realiza-se a pintura.



+ O carro SD-01 em reforma nas oficinas de São Lourenço, em dezembro de 2019

Os bancos serão reformados e pintados para por fim serem instalados no carro.

Os truques, engates e sistema de freio serão revisados e depois recebem nova pintura.



+ O estrado do carro SD-01 após a desmontagem completa da caixa de madeira



+ Algumas peças novas da estrutura do carro SD-01 confeccionadas com base nas antigas pela equipe da marcenaria de São Lourenço, prontas para serem instaladas



+ A nova estrutura de madeira do carro SD-01 montada, pronta para receber revestimento



+ Aspecto do carro SD-01 antes do início da reforma



+ Aspecto interno do carro SD-01

## AQUISIÇÃO DE CARROS BUSCH EX. E.F. SOROCABANA

Mais uma importante parcela da memória ferroviária foi salva: no início desse ano a ABPF – Regional Sul de Minas recebeu a cessão de dois carros adquiridos em um leilão. OS dois carros fabricados pela Anheuser-Busch (Alemanha), ex. Estrada de Ferro Sorocabana pertenciam a Prefeitura de Barra Bonita/SP.

Os dois carros estavam a décadas parados, expostos à ação das intempéries, sendo que um foi parcialmente incendiado a alguns anos.

Após a aquisição, foi feita uma visita pelo pessoal técnico da regional além da transportadora para avaliação do local e definição da estratégia de remoção. Foi constatado a necessidade de limpeza da vegetação e remoção parcial de um muro, para permitir acesso dos equipamentos ao local.

A operação de remoção dos carros começou dia 09/04, com envio da equipe da regional Sul de Minas para preparo do local, onde contamos com apoio da prefeitura que realizou a limpeza da área para que as carretas e guindastes pudessem ter o acesso necessário para a operação.

No dia 11/04, foi realizado o carregamento dos carros nas carretas que os levaram para São Lourenço/MG, onde se localiza a marcenaria da ABPF; lá, assim que houver disponibilidade da equipe, que já está trabalhando na reforma de outros carros, bem como de recursos financeiros os carros serão inteiramente recuperados, com uma reconstrução completa que os devolverá ao tráfego.

A operação foi feita em tempo recorde, em pouco menos de quatro horas, ambos os carros foram içados, colocados em cima das carretas, amarrados e estavam prontos para seguir



**+ Os dois carros assim que chegaram em São Lourenço, ainda sobre as carretas que os transportaram desde Barra Bonita/SP**



**+ Operação de carregamento dos carros em Barra Bonita/SP: içamento com guindastes para colocação sobre carretas prancha para transporte via rodovia para São Lourenço/MG.**



**+ Os dois carros já descarregados, após décadas sobre os trilhos novamente e prontos para seguirem viagem até o pátio da estação de São Lourenço**

viagem. Contribuiu para a agilidade do processo a experiência da equipe da regional e o fato de já termos equipamentos, inclusive a via usada nas carretas, prontas para operações desse tipo, agilizando em muito o processo.

Agradecemos de forma especial ao Coronel Cestari pelo inestimável apoio. Agradecemos também a Prefeitura Municipal de Barra Bonita pelo apoio na remoção dos carros, ao prefeito, sr. José Luis Rici, ao sr. Anderson Domingos, do Departamento de Patrimônio e Recursos Materiais, ao sr. Luiz Fernando Bressanin, Secretário Municipal de Transporte e Gestão de Frota e a Guarda Municipal por todo apoio dado na operação de remoção dos carros.



## INSTALAÇÃO DE SISTEMA ATC NA LOCOMOTIVA 7202

Visando adequar a locomotiva C30-7A nº 7202 para operação nas linhas da CPTM, foi necessário a instalação de sistemas de sinalização de bordo. Para isso, ao invés de instalar um equipamento novo, optamos por utilizar um antigo sistema de Cab Signal fabricado pela USS (Union Switch & Signal) na década de 1960, que exibia as condições da sinalização na cabine de controle para o maquinista.

Esse equipamento foi amplamente utilizado nas linhas da EFSJ até meados de 2007, quando deixou de ser utilizado pelas ferrovias. Para tornar isso possível, técnicos da ABPF desenvolveram um sistema de interface baseado em falha segura, que possibilita o equipamento funcionar no monitoramento e controle de velocidade da locomotiva, funcionando como A.T.C. – speed control, exigido para se operar atualmente.

O monitoramento da velocidade foi feito utilizando o cronotacógrafo RT9, fabricado na Suíça pela Hasler Bern, equipamento esse original da locomotiva e amplamente utilizado na época da Fepasa.

O sistema já foi verificado, testado e aprovado pela engenharia da CPTM e a locomotiva agora está homologada para circular pela malha da companhia.

Foram realizados três dias de testes, sendo o sistema exaustivamente testado conforme a seguir:

O primeiro na linha de testes para conferência do sistema e identificação das correções necessárias;



+ O velocímetro Hasler Bern RT9 e o Cab Signal recuperados e instalados na 7202

O segundo no trecho, da Lapa até Jundiá;

O terceiro novamente na linha de testes para verificação final.

Concluídos todos os testes e comprovado o correto funcionamento do sistema, foi dada a homologação para a locomotiva.

Para além, durante o período de confecção do sistema, foram realizados vários testes afim de ir se verificando cada etapa da montagem, garantindo assim um produto final com o mínimo de correções a serem realizadas.

Pela primeira vez os recursos

oferecidos pelo cab signal e velocímetro RT9 foram totalmente utilizados, trazendo segurança, economia, e permitindo a preservação de equipamentos da década de 60 na operação ferroviária.

Nossos agradecimentos para os associados da ABPF Bruno Scagliusi, William Imkamp e Beny Imkamp, que conceberam e executaram a construção/instalação do sistema e realizaram a recuperação dos equipamentos e a CPTM pelo apoio e confiança, em especial nas pessoas do sr. Adalberto Oliveira e do sr. Maurício Trindade.

## PARTICIPAÇÃO EM ENCONTROS DE FERROMODELISMO

Com a instalação e homologação do sistema ATC na 7202, tornou-se viável o deslocamento da mesma para participar de encontros de ferromodelismo no interior do estado de São Paulo.

A 7202, o carro salão-bar e em algumas ocasiões a RDC 1 da CPTM viajaram até os encontros, onde ficaram disponíveis para visitaçao do público presente.

Tudo isso só foi possível graças ao apoio da CPTM, da Rumo e da MRS Logística, que permitiram a circulação da composição por suas linhas e forneceram todo o apoio necessário. Nossos agradecimentos a eles e aos organizadores dos encontros de Campinas, São Carlos e Louveira.



+ A 7202 chegando em Louveira com representantes da ABPF, Rumo e prefeitura a bordo

## AQUISIÇÃO DA LOCOMOTIVA GE C30-7 EX FIAGRIL



© Guto Nicolucci - Canal Decapod

+ *Aspecto da locomotiva recém reformada, nas oficinas de Araraquara, início do mês de dezembro de 2019*

A ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – Regional Sul de Minas não só deu mais um importante passo adiante na preservação da memória ferroviária nacional, mas também mundial. Como parte de nossa atenção voltada ao material rodante mais “novo” e significativo historicamente, a ABPF segue adiante no resgate de locomotivas diesel-elétricas e, agora adquire mais uma locomotiva diesel-elétrica de grande porte: trata-se da locomotiva GE modelo C36-7 nº 9380 ex. Ferronorte/Fiagril.

### Breve histórico

A locomotiva 9380, originalmente uma C36-7, foi fabricada em abril de 1978 para a Hamersley Iron Railroad, na Austrália; chegou naquela ferrovia com mais duas unidades idênticas, sendo numeradas como 5057, 5058 e 5059, todas fabricadas pela A. Goninan & Co, em Broadmeadow, Newcastle, Austrália, sob licença da GE. Essas locomotivas foram utilizadas na citada ferrovia até 1997, quando foram retiradas de operação devido a chegada das novas GE Dash-9.

Em agosto de 1998, as três foram vendidas para a National Railway Equipment Company – NREC e exportadas para os Estados Unidos onde foram inicialmente alugadas para a Norfolk Southern Railway. Em 2005, a 5059 foi vendida para a Minnesota Commercial Railroad, onde recebeu o nº 59 e as outras duas foram vendidas para o Brasil, adquiridas pela Fiagril, uma empresa de comercialização de soja, sediada em Lucas do Rio Verde-MT, para escoar parte de sua soja pelos trilhos da então Brasil Ferrovias.

As locomotivas foram então reformadas na MGE em Hortolândia-SP e ainda em 2005 colocadas em serviço na Brasil Ferrovias – Ferronorte. A antiga 5057 tronou-se a 9380 e a antiga 5058 tornou-se a 9381 e ambas iniciaram suas “vidas” no Brasil sob as cores da Brasil Ferrovias – Ferronorte. Pouco depois, a BF rebaixou todas as C36 para C30.

Em 2006 a ALL adquiriu a BF. A 9381 foi transferida pela ALL para a MRS em 2007 em troca da EMD SD40-2 5238. A 9381 foi então renumerada pela MRS e tornou-se a 3749 e permanece ativa atualmente, repontencializada novamente como C36 e com micor-



+ *Aspecto da 9380 antes da reforma, no dia em que chegou nas oficinas*



+ Aspecto da locomotiva recém saída da cabine de pintura, nas oficinas de Araraquara, em novembro de 2019

processamento.

Em 2008 a 9380 recebeu então as cores da ALL; em 2015 a ALL foi adquirida pela Rumo Logística, que manteve a 9380 em operação até fins 2018, quando então foi devolvida para o proprietário.

Em setembro de 2019 foi colocada à venda pelo proprietário em um leilão, sendo arrematada pela ABPF Sul de Minas.

A antiga 5059, que tornou-se 59 da ferrovia norte-americana Minnesota Commercial foi retirada de serviço e atualmente encontra-se recolhida em um pátio, aguardando destinação.

A 9380 é uma locomotiva rara, sendo uma das três únicas fabricadas

no mundo e uma das duas que vieram para o país. Seu diferencial em relação às demais C36-7 e C30-7 existentes no país se dá, primeiro, em razão da origem (locomotiva fabricada na Austrália) e, pela característica admissão de ar do motor diesel, maior do que a padrão, com uma “corcova com aletas” afim de comportar os filtros de ar maiores, necessários devido às condições de trabalho na ferrovia Australiana, que corta regiões desérticas, com presença de muita poeira.

Diferencia-se também pelo tanque de combustível de maior capacidade, o qual é “mais alto”, com sua parte superior chegando até a saia do estrado, além de ser mais comprido, uma vez que os reservatórios de ar são

montados somente atrás do tanque, permitindo então que esse chegue até próximo do truque dianteiro. Outra característica única é o revestimento térmico duplo da cabine, aplicado para amenizar as altas temperaturas enfrentadas na Austrália.

A exemplo do ocorrido com a 7202, a 9380 também foi reformada em parceria com a Rumo, que revisou toda a parte mecânica e elétrica da locomotiva, além de fazer toda a funilaria e pintura.

O Layout de pintura também seguiu a idéia aplicada na 7202: um esquema que homenageia uma ferrovia do passado; no caso da 9380 a pintura remete a FEPASA, tendo sido aplicado um layout remetendo aos padrões 1 e 2 de pintura daquela estatal.

A 9380 foi incorporada à frota da ABPF em Guararema/SP.



## FICHA

**Fabricante:** : A. Goninan & Co,  
- Newcastle, Austrália  
(licenciada pela GE)  
**Ano de fabricação:** 1978  
**Placa:** 53  
**Tipo:** C36-7 (reb. p/ C30-7)  
**Bitola:** 1,60m  
**Transmissão:** Elétrica  
**Rodagem:** C-C  
**Combustível:** diesel  
**Procedência:** Fiagril  
**Matrícula:** 9380

## II NATAL NOS TRILHOS «EXPRESSO PAULISTA»

Tendo em vista o sucesso da primeira edição do Natal nos Trilhos Expresso Paulista, realizamos em parceria com a Rumo Logística a Segunda edição do projeto. Dessa vez a 7202 mais a 9380, e os carros AI-984360-4 e PI-3102 foram decorados com iluminação especial e viajaram pela malha norte, desde São José do Rio Preto até Jundiá.

Para isso, a 7202 foi levada para as oficinas da Rumo em Araraquara, onde a locomotiva foi inteiramente lavada e revisada. Os carros foram lavados e revisados estando em condições operacionais plenas, atendendo a todos os parâmetros e normas operacionais e de segurança.

A viagem especial do «Expresso Paulista» se iniciou na noite do dia 16/12, em São José do Rio Preto. A partir daí, foram 7 noites especiais, onde as etapas da viagem foram sendo cumpridas. Foram mais de 25 cidades, onde a população aguardou para prestigiar a passagem do expresso iluminado até a noite do dia 21/12, quando o trem chegou em Jundiá; estava terminada a primeira parte da jornada.

No dia seguinte, 22/12, agora com a parceria também da CPTM iniciou-se a Segunda e última parte da jornada: de Jundiá até Guararema passando pela estação da Luz, na capital paulista!



+ O Expresso Paulista liderado pela locomotiva 9380 pronto para partir.

A partir daí foram cerca de 130 quilômetros em uma viagem pelas linhas 7, 11 e 12 da CPTM, passando por Várzea Paulista, Franco da Rocha, Caieiras, Perus, Jaraguá, Pirituba, Lapa entre outros chegando na estação da Luz, onde foi feita uma parada de 30 minutos. O expresso seguiu então para Guararema, passando pelo

Brás, Tatuapé, Itaquera, Guaianases, Ferraz de Vasconcelos, Suzano, Mogi das Cruzes, Sabaúna, Luiz Carlos entre outros. A locomotiva 7202, a 9380 e o carro PI-3102 chegaram a noite em Guararema, onde uma multidão o aguardava.

A 7202, a 9380 e o PI-3102 irão permanecer em Guararema.



+ Chegada do «Expresso Paulista» com a 9380 a frente em Catanduva: por onde o trem passou havia uma multidão o aguardando

## OBRAS E MELHORIAS NA VIA-PERMANENTE

Continuaram os avanços na via permanente, tanto no trecho do Trem das Águas, entre São Lourenço e Soledade de Minas quanto no trecho do Trem da Serra da Mantiqueira, entre Passa Quatro e Coronel Fulgêncio.

Além dos trabalhos de manutenção preventiva e corretiva, x quilômetros de linha foram inteiramente reformados, com substituição de todos os dormentes, remoção do lastro para descontaminação, alinhamento da grade, correção da geometria e complementação com novo lastro.

Os pátios das estações de São Lourenço e de Passa Quatro foram remodelados para melhoria da operação e maior segurança. Todos os dormentes foram substituídos, o lastro foi desconatminado e complementado com novo. As linhas foram alinhadas e niveladas.

Em Cruzeiro/SP, preparamos as linhas do pátio para receber os 14 carros de bitola larga resgatados do antigo depósito de Santos Dumont/MG.

A manutenção da via permanente é uma das prioridades da ABPF bem como a melhoria contínua, buscando sempre um padrão de excelência, visando além da segurança e conforto dos passageiros, a estética, deixando as vias o mais apresentáveis e limpas possível.



+ Aspecto de trecho após obras

+ Pátio da estação de São Lourenço durante e após a conclusão das obras



+ Pátio da estação de Passa Quatro antes e após a conclusão das obras

## RESPONSABILIDADE SOCIAL NA SUL DE MINAS

### Programa "Trens Sociais»

AABPF Regional Sul de Minas desenvolve um programa de responsabilidade social em seus trens que visam contemplar a comunidade local e as instituições de relevância dos municípios.

Viagens de trem são oferecidas onde os bilhetes são fornecidos ao passageiro em troca de doações a serem repassadas para instituições filantrópicas, além de ser uma forma de incentivar a educação patrimonial no município e promover o acesso à este meio de transporte, sendo um resgate desse importante capítulo da história do município.

O custo dessas viagens sociais é 100% subsidiado pela ABPF, não havendo nenhum ônus para as entidades ou órgãos públicos.

No dia 16/02 tivemos um passeio especial: integrantes do Programa Social da Terceira Idade da prefeitura Municipal de Pindamonhangaba puderam realizar o passeio no trem de Guararema.

Já no dia 24/02 a tarde tivemos o Pré-Carnaval em Luís Carlos. Atendendo solicitação da Associação Recreativa e Cultural Bloco Carnavalesco Independente O Conde de Matutóia, responsável por um tradicional bloco carnavalesco parte da cultura local, os 50 integrantes da bateria que tocou no evento chegaram no Trem de Guararema sem custo algum para eles ou para qualquer órgão ou entidade, sendo 100% subsidiado pela ABPF. O evento também foi gratuito, aberto ao público.

No dia 15/03/2019, os alunos acompanhados dos professores desfrutaram de um passeio no trem

No dia 12/04/2019, os alunos da rede pública de Guararema acompanhados dos professores desfrutaram de um passeio no trem.

No dia 05/05/2019, às 14h30 um passeio especial em prol do Lar Esperança e Amor de Passa Quatro aconteceu e foi um sucesso de público! Os ingressos para o trem foram vendidos diretamente pelo Lar e toda a renda ficou para a instituição.

No dia 17/05/2019, alunos da rede pública de ensino de Guararema acompanhados dos professores desfrutaram de um passeio no trem.

No dia 23/05/2019, 76 alunos acompanhados dos professores desfrutaram de um passeio no trem.

E mais um passeio super especial aconteceu no Trem Guararema:



dessa vez, dentro do programa Trens Sociais, recebemos a ONG LOVE DOWN, de Mogi das Cruzes onde no dia 01/06/2019, os integrantes da ong desfrutaram de um passeio no Trem de Guararema.

Alunos da rede pública de ensino de Guararema acompanhados de seus professores fizeram o passeio de trem no dia 14/06/2019.

Recebemos o CRAS CAIUBY, de Itaquaquetuba no dia 01/09/2019, onde desfrutaram de um passeio no trem de Guararema.

No dia 13/09, crianças da rede de ensino pública municipal de Suzano puderam desfrutar de um passeio no trem de Guararema. Cerca de 200 crianças da Escola Municipal Liuba Pizzolitto, acompanhados de seus professores, tiveram a oportunidade de fazer o passeio. Essa iniciativa integra o projeto 'Trem Turístico Social', promovido pela MRS Logística e pela ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, nessa oportunidade em parceria com a prefeitura de Suzano.

Recebemos alunos da rede pública de ensino de Guararema no dia 27/09/2019, os alunos acompanhados de seus professores desfrutaram de um passeio no trem.

Mais alunos da rede pública de ensino de Guararema no dia 18/10/2019 acompanhados de seus professores fizeram o passeio de trem.

Foi um sucesso o Trem Solidário em prol da Banda Santa Cecília de Passa Quatro, realizado no dia 20/10/2019, o passeio especial em prol da Banda Santa Cecília foi um

sucesso de público. Os ingressos para o trem foram vendidos diretamente pela banda e toda a renda ficou para a instituição.

No dia 24/10 recebemos alunos da Escola Estadual Presidente Roosevelt de Passa Quatro, que fizeram o passeio de trem acompanhados de seus professores.

Recebemos, atendendo a um pedido da Coordenadora de Atenção Básica Fernanda de Biasi, no dia 09/11 passageiros muito especiais no Trem das Águas! Quarenta e nove idosos assistidos pelo Núcleo de apoio a Saúde da Família de São Sebastião do Rio Verde puderam realizar gratuitamente o passeio de trem.

Trem Solidário em prol do Lar São Francisco de São Lourenço no dia 10/11/2019 foi um sucesso de público! Ao todo, 364 bilhetes foram vendidos e a renda foi toda revertida para a instituição.

No dia 22/11 520 crianças da rede pública de ensino de Soledade de Minas e mais 30 do Lar Bom Samaritano passearam no Trem das Águas! As crianças acompanhadas de seus professores puderam realizar gratuitamente o passeio de trem.



## ABPF - REGIONAL SUL DE MINAS



A regional Sul de Minas da ABPF tem sua origem na cidade de Cruzeiro SP, onde foi fundada em 1993 como sendo a “Regional de Cruzeiro”. Em virtude do abandono do acervo ferroviário da cidade formou-se um pequeno grupo de voluntários que se uniram em prol da preservação do mesmo.

Hoje a regional concentra seus trabalhos principalmente nas cidades de Cruzeiro-SP, Guararema-SP, Passa Quatro-MG e São Lourenço-MG; como a maior concentração dos trabalhos ocorre em Minas Gerais a regional passou a ser conhecida como Regional Sul de Minas.

Hoje o principal enfoque da regional é a manutenção dos trens turísticos culturais nos trilhos da antiga Minas and Rio Railway, ferrovia inaugurada em 1884 para conectar Cruzeiro a Três Corações. Dos 170kms da ferrovia,

apenas 20km se encontram em condições operacionais, mantidos graças aos esforços da ABPF.

Em Cruzeiro ficam as oficinas de reparação pesada de locomotivas a vapor, onde ocorrem os principais trabalhos de restauração de locomotivas da regional.

Na cidade Passa Quatro funciona o Trem da Serra da Mantiqueira, que segue até a boca do grande túnel.

São Lourenço é o ponto de partida do Trem das Águas, que todos finais de semana leva turistas até a vizinha Soledade de Minas. Na cidade de São Lourenço é também onde se encontram as oficinas de manutenção de Carros de Passageiros e marcenaria.

Em Guararema funciona o Trem de Guararema, que funciona todos os finais de semana segue até a vila de Luis Carlos.

### RSM INFORMATIVO

Informativo da Regional Sul de Minas da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Jorge Luiz Sanches  
**Diretor Regional**

Bruno Crivelari Sanches  
**Diretor Tesoureiro**

Jonas A. Martins de Carvalho  
**Diretor de Promoções Regional**

Felipe Crivelari Sanches  
**Diretor de Operações Regional**

Jonas A. Martins de Carvalho  
**Editor/Arte-finalista**

## AGRADECIMENTOS AOS QUE ACREDITAM NESSA IDEIA

Não poderíamos deixar de externar aqui nossos sinceros agradecimentos aos que acreditaram e acreditam na nossa ideia, no nosso trabalho, no nosso ideal. Cada um dos órgãos, empresas e associações citados a seguir acreditou e apoiou nosso trabalho ao longo de todos esses anos e foram primordiais para o sucesso que alcançamos. Esperamos poder caminhar juntos por mais muitos anos, continuando com o resgate da memória ferroviária nacional.



Associação Brasileira de Preservação Ferroviária  
**REGIONAL SUL DE MINAS**



Secretaria do  
**Patrimônio da União**  
MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO



## TRENS DA REGIONAL SUL DE MINAS



**O Trem de Guararema-SP**, é tracionado por uma autêntica locomotiva a vapor, a nº353, popularmente conhecida como a "Velha Senhora", hoje a maior em funcionamento no país; tem como trajeto o trecho da ferrovia compreendido entre a Estação Central de Guararema e a estação da Vila Luis Carlos.

A Estação de Guararema, construída em 1891, totalmente restaurada, conta com infraestrutura e acessibilidade necessárias para a operação.

Os viajantes poderão usufruir de um trajeto de bela paisagem com muito verde e ribeirões com corredeiras.

O destino final da viagem é a Estação de Luis Carlos, inaugurada em 1914 e restaurada em 2011, compondo com a revitalizada Vila de Luis Carlos um cenário especial para uma verdadeira volta ao passado. O local conta com comércio típico para atender os visitantes, um centro de apoio ao turista e de exposição cultural, além de um amplo espaço para passeio e descanso com tranquilidade.

Sáb. e Dom.: partida às 10:00hs e às 14:30hs\*;  
\*horário de Domingo a tarde sujeito a confirmação

Programação para feriados:

entrar em contato com a estação

(11) 97363-6405 / 4695-3765  
www.tremdeguararema.com.br

**O Trem das Águas**, é tracionado por uma autêntica locomotiva a vapor, a nº1424, fabricada nos Estados Unidos em 1927 pela Baldwin Locomotive Works; tem como trajeto o trecho da ferrovia compreendido entre a Estação de São Lourenço e a estação de Soledade de Minas.

A Estação de São Lourenço, construída em 1925, totalmente restaurada, conta com infraestrutura e acessibilidade necessárias para a operação.

Os viajantes poderão usufruir de um trajeto de bela paisagem e muito verde. A linha segue para Soledade margeando o Rio Verde, onde além de bonitas paisagens o passageiro pode observar o aeroporto de São Lourenço e a pequena estação Parada Ramon, no KM 85 (o trem não pára nessa estação).

O destino final da viagem é a Estação de Soledade de Minas, datada de 1884; foi totalmente reformada em 2016 pela ABPF. Na parada do trem existe uma feira com comércio típico para atender aos visitantes.

Sábados: partida às 10:00hs e às 14:30hs;

Domingos: partida às 10:00hs;

Programação para feriados:

entrar em contato com a estação

(35) 3332-3011  
www.tremdasaguas.tur.br

**O Trem da Serra da Mantiqueira**, é tracionado por uma autêntica locomotiva a vapor, a nº327, fabricada na Inglaterra em 1928; tem como trajeto o trecho da ferrovia compreendido entre a Estação central de Passa Quatro e a estação de Coronel Fulgêncio.

A Estação de Passa Quatro, construída em 1884, conta com infraestrutura e acessibilidade necessárias para a operação.

Os viajantes poderão usufruir de um trajeto de bela paisagem e muito verde. Após a partida, o trem se dirige a estação Manacá, onde é feita uma breve parada e pode-se visitar uma feira de artesanato e guloseimas.

O destino final da viagem é a Estação de Coronel Fulgêncio, no alto da Serra da Mantiqueira, próxima ao Grande Túnel, na divisa de estados de SP e MG; datada de 1884, foi totalmente reformada em 2004 pela ABPF. Na estação existe uma exposição fotográfica de minisséries filmadas no local; fotos de máquinas e carros recuperados pela ABPF; e fotos da Revolução de 1932.

Sábados: partida às 10:00hs e às 14:30hs;

Domingos: partida às 10:00hs;

Programação para feriados:

entrar em contato com a estação

(35) 3371-2167  
www.tremdaserradamantiqueira.com.br