

EDITORIAL

Nesse mês de março de 2021 o ABPF Boletim publica as realizações dos últimos 30 dias da ABPF e suas Regionais que estão realizando trabalhos de reforma e manutenção.

Desde meados do mês tem sido difícil para a ABPF, que enfrenta muitas dificuldades com a paralisação dos passeios de trem.

Em Campinas, nas oficinas de Carlos Gomes seguem avançando bem os trabalhos na locomotiva nº8 ex. E.F.A., depois nº12 da Usina Amália. A reforma do carro SC-145 prossegue.

Na Regional Sul de Minas as locomotivas GE C30-7 nº 9380 e GE 45Ton seguem em revisão. As obras de recuperação da linha também seguem em bom ritmo. Em São Lourenço, prossegue a reforma de um dos carros Busch ex EFS e de um ex EFCB.

Em Rio Negrinho as oficinas continuam trabalhando na construção da fornalha da Mikado 156 do Trem da Serra Gaúcha, na reforma da Mikado 760 além da reforma do carro P-49 ex E.F. Leopoldina e da manutenção dos carros, com instalação de DDV (detector de descarrilamento de vagões).

Em Apiúna, o carro C 2 recebeu reparos e itens históricos foram colocados em exposição.

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

DESTAQUES DESTES MÊS

Recuperação da locomotiva 8;

Obras na linha em Cruzeiro;

Reforma das Mikado 156 e 760;

ABPF NACIONAL: desafios novamente



♦ A Mikado 632 ex. RVPSC nas oficinas de Mafra/SC que será levada para Rio Negrinho/SC no próximo mês

O ano de 2021 se iniciou com grandes desafios: trens operando com capacidade limitada afim de se garantir o distanciamento social entre os passageiros além do grande encolhimento da atividade turística em geral. Para complicar, desde fevereiro houveram regressões nas ondas dos programas de combate ao Covid até quem em março todos os trens da ABPF foram paralisados. Está sendo um grande desafio equilibrar as contas e manter as atividades de manutenção e de reforma de material histórico.

Apesar de tudo isso, a ABPF não parou de trabalhar e resultados positivos foram alcançados. Em Campinas, as oficinas seguem trabalhando nas locomotivas, avançando na recuperação da locomotiva 8 e paralelamente realizando serviços na 3104. Prosseguem também os trabalhos no carro de aço carbono ex. EFVM, que está sendo inteiramente recuperado nas suas características originais.

Em Paranapiacaba melhorias foram realizadas, com reparos no telhado da oficina dos locobreques e limpeza de toda a área.

Em Cruzeiro as obras de recuperação da linha que segue para o estado de Minas Gerais está progredindo bem, nessa que é uma das maiores empreitadas já assumidas pela associação. Nas oficinas prossegue a revisão das locomotivas GE 9380 e 45 Ton, essa última para utilização nas obras da linha, puxando trens de serviço.

Nas oficinas de Rio Negrinho os trabalhos não param; a construção da nova fornalha para a Mikado 156 prossegue bem como a reforma da Mikado 760, além da reforma do carro de aço carbono ex. Leopoldina e de trabalhos nos demais carros de passageiros. O destaque fica por conta da confirmação da retirada da locomotiva Mikado nº 632 ex. RVPSC de dentro das oficinas da Rumo, em Mafra/SC, que a tempos estava em negociação com a concessionária Rumo, processo que se atrasou com a pandemia. O transporte até Rio Negrinho deve acontecer na primeira quinzena de Abril.

Todas as regionais estão se empenhando ao máximo para que os trabalhos continuem e para que tudo esteja pronto para quando os trens sejam autorizados a voltar a circular.

REGIONAL CAMPINAS: recuperação da locomotiva 8, serviços na 505 e na 3104



♦ Detalhe da caixa de fumaça locomotiva 12 de Ribeirão Preto, com o farol e compressor de ar.

Como já é de conhecimento de todos, infelizmente no mês de março não teve circulação de trens, suspenso mais uma vez devido a pandemia sem fim que assola o mundo e nosso País. Quando parecia tomar um rumo melhor, voltamos em pior situação que a um ano atrás, pois aguardamos ansiosamente a ajuda do governo no afastamento temporário dos funcionários, como foi em 2020, pois não há como segurar por meses folha de pagamentos, encargos e todas as despesas fixas sem entrada de receita.

Os trabalhos continuam nas oficinas, na reforma da locomotiva de Ribeirão Preto. O revestimento da caldeira está pronto e agora iniciou se a reforma da cabina, que será quase toda nova. Outros componentes como farol dianteiro, o compressor de ar, a base da chaminé, etc. estão prontos.

Das nossas locomotivas, todas estão paradas por falta de serviço, mas a locomotiva 505 foi acesa e testada na via, para certificar

os trabalhos realizados na parte mecânica. Tudo transcorreu muito bem e resta agora voltarmos ao normal para ela poder trabalhar novamente.

Lentamente e não em todos os finais de semana, vamos fazendo

alguns serviços na 3104. O Cooler foi trocado por outro que tínhamos, que era da 3128, pois aparenta melhores condições que o que estava instalado na locomotiva. Mesmo assim foi aberto, lavado os dois lados e novamente montado e instalado.



♦ Conjunto de filtros que era da 3128 a ser recuperado e instalado na 3104.

Agora vamos recuperar um conjunto de filtros de lubrificante, que veio faltando e por sorte também guardamos o que era da 3128, que agora será instalado na 3104. Colocando o filtro é partir para a reconstrução da tubulação de água e óleo da entrada e saída do cooler, ao conjunto de filtros e radiador.

Nas oficinas de carros continuamos a recuperação do carro Santa Matilde da EFVM, antigo trem Rio Doce, carro SC 145. O piso que agora é de madeira aparente, foi lixado com máquina locada exclusivamente para este serviço, sendo já preparado para o acabamento final. Agora estamos trabalhando na recuperação das ferragens para o mobiliário e nos próprios estofamentos, bem como na fabricação dos pés da estrutura. Todo o conjunto é oriundo dos antigos carros da Fepasa bitola larga, cedidos a muitos anos pela RFFSA e DNIT. E por fora continua o interminável trabalho de massejamento para retirar as imperfeições da lataria, muito marcada pelos seus mais de 50 anos de serviços. No total já foram mais de 90 latas de massa, fora o que já tinha e o que foi feito em anos anteriores. No mês de abril o carro vai receber a sua nova pintura externa.



♦ Limpeza dos componentes da 3104, na foto o Eric P. Gazetta.

Na via permanente, basicamente os serviços ficaram concentrados na limpeza e manutenção dos pátios, com roçagem e capina química. Também é feita a vigilância da via com a circulação do auto de linha, poda de galhos ou bambus que caem sobre a via.

Alguns serviços de nivelamento e troca de dormentes são feitos em alguns pontos necessários.

No primeiro final de semana sem a circulação de trens, o pessoal fez com a coordenação do Mauricio Polli, um mutirão para começar a cortar e empilhar os troncos de seringueiras, podadas no ano passado. Mais uns dois pegos e tudo fica limpo!



♦ Cooler da 3104, já revisado e instalado na locomotiva.



♦ Assoalho do carro CA-61 já lixado. Ao fundo pacotes com as espumas para os assentos.



♦ Estruturas dos bancos já preparadas para pintura



♦ Estofamentos aguardando a troca do revestimento.



◆ Nivelamento de alguns pontos, após substituição dos velhos dormentes de madeira.



◆ Detalhe do gerador e os famosos pés de pato, para a socaria dos dormentes.

Finalizando agradecemos a participação de todos os colaboradores e associados que ajudam em diversas funções na VFCJ.



◆ Mutirão para corte e empilhamento dos galhos de seringueira, pátio de Carlos Gomes.

REGIONAL SÃO PAULO: melhorias em Paranapiacaba



♦ Recuperação do telhado do galpão da oficina dos locobreques, com instalação de novas telhas (do mesmo tipo das que existiam anteriormente) garantido assim maior proteção ao edifício e aos locobreques que ali se encontram



♦ Reparos do telhado em fase de conclusão

Em Paranapiacaba foram feitas melhorias, com a reparação do telhado da oficina de locobreques e limpeza. Foi realizada também uma limpeza geral em toda a área, com recolhimento de sujeira e aparramento da vegetação.

Essas melhorias foram possíveis graças a Regional Sul de Minas que muito tem contribuído para as ações em Paranapiacaba. Os recursos financeiros investidos são provenientes da bilheteria do Trem de Guararema.



♦ *Aspecto do pátio após a limpeza*

REGIONAL SUL DE MINAS: avançam os trabalhos de recuperação da via

♦ A GE 45Ton de bitola métrica está passando por uma revisão completa, além de funilaria: ela será muito útil nas obras de recuperação da via entre Cruzeiro e o túnel grande, no alto da Serra da Mantiqueira

Nas oficinas, seguem os trabalhos na locomotiva GE 45Ton de bitola métrica, que está recebendo uma revisão completa. As braçagens foram removidas para substituição das buchas; as novas estão sendo confeccionadas a partir de tarugos de bronze nas oficinas.

Além da revisão, ela está recebendo um grande trabalho de funilaria, com substituição de partes podres da lataria, reparos além da correção de amassados. Esta locomotiva será de extrema utilidade nas obras de

recuperação do trecho até o túnel grande, no Alto da Serra da Mantiqueira, transportando todo o material necessário além da equipe.

Como dito anteriormente, a locomotiva já havia recebido atenção depois que chegou a Cruzeiro alguns anos atrás e já estava operacional porém não foi um trabalho mais profundo, limitando-se naquele momento apenas ao essencial para que ela pudesse operar em pequenas manobras no pátio.



♦ Reparos na chaparia da locomotiva



♦ Braçagens removidas para confecção de novas buchas



◆ Confecção de novas buchas para a GE45Ton



◆ Nova bucha já instalada na braçagem



◆ Novas buchas já instaladas na braçagem

Novos componentes para a 9380

Os recursos financeiros obtidos em uma campanha promovida no final do ano passado pelo “Paparazzi Ferroviário”, Denis Castro, para angariação de fundos para aquisição de um TUE 1700 infelizmente não conseguiu atingir o objetivo total, visto o tão pouco tempo que teve antes da realização do leilão. Sendo assim, o valor arrecadado foi então revertido para a Regional Sul de Minas para utilização em suas atividades.

Com esse valor, foi possível custear alguns destes componentes novos para substituição dos avariados da locomotiva 9380 e, mostramos a seguir esses componentes bem como a nota fiscal de aquisição dos mesmos (valor da nota pago com o dinheiro da Vakinha complementado com dinheiro da Regional para dar o total).

Nossos agradecimentos a todos os participantes que doaram recursos na “Vakinha do 1700” e ao Denis Castro, por ter revertido o valor obtido para a nossa Regional. Os recursos mesmo que não tenham ido para o objetivo original, ainda foram utilizados para fins de preservação da memória ferroviária, ajudando a colocar a locomotiva em perfeitas condições de funcionamento mais uma vez, ferramenta extremamente útil e necessária para a realização dos traslados de material rodante e operações de resgate na malha de bitola larga. Foi uma ajuda muito bem-vinda neste momento em que enfrentamos tempos difíceis, onde houve a paralisação de todos os trens da ABPF, nossa principal fonte de receita.



◆ Os novos componentes que foram adquiridos

Foi iniciada também a reforma e adaptação do antigo bagageiro Leopoldina. Ele está sendo preparado para utilização como veículo de apoio para a equipe que está trabalhando na recuperação da linha entre Cruzeiro e o túnel grande, no alto da Serra da Mantiqueira.



◆ Início dos trabalhos no antigo bagageiro da Leopoldina

Os trabalhos na linha que sai de Cruzeiro e segue para a Serra da Mantiqueira estão avançado em bom ritmo. Essa é a Segunda etapa para a implantação de um trem turístico em Cruzeiro que, a princípio, sairá da estação central e seguirá até a estação Rufino de Almeida. A terceira etapa será a recuperação do trecho entre Rufino de Almeida e o túnel grande, no alto da serra, na divisa com Minas Gerais, totalizando 23 km de linhas recuperadas.

Cerca de 600m já foram desaterrados, limpos e receberam nova dormentação. Desse trecho, cerca de 500m já foram alinhados e nivelados. O auto-de-linha com o vagonete já está circulando livremente por esse trecho, facilitando o deslocamento do pessoal e de material para as obras.

Em breve começam a circular os trens de serviço, puxados pela GE 45ton que está sendo inteiramente revisada e preparada para tal juntamente com os vagões que também estão sendo preparados.



◆ Finalizando nivelamento e alinhamento do km 0+100 ao 0+250



◆ Após abertura das PN's para deixar os trilhos expostos, permitiu-se a circulação no trecho dos vagonetes e em breve, trens de serviço, fundamentais para prosseguirmos com os trabalhos de recuperação da linha



◆ Troca da dormentação completa entre a estação e a segunda passagens em nível, agora rumo a rua 3. Também já foi colocada a primeira camada de lastro



◆ Troca da dormentação completa entre a estação e a segunda passagens em nível, agora rumo a rua 3. Também já foi colocada a primeira camada de lastro.



♦ Trabalho de instalação de novos dormentes passando a pn da rua 3



♦ Um trecho em três etapas: logo após a escavação; início da instalação dos dormentes novos e após a instalação da dormentação nova

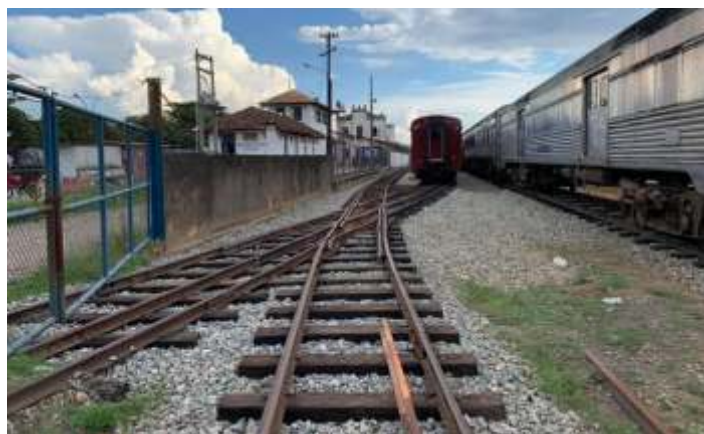
♦ Escavações avançando além da pn da rua 5



♦ Auto-de-linha com vagonete já circulando pelo trecho desaterrado e com dormentação nova



♦ Trabalho de escavação já avançado em direção a pn da rua 7



♦ Alguns antes e depois da linha 1 do pátio de Cruzeiro



♦ Antes e depois da saída do pátio de Cruzeiro

♦ Antes e depois no trecho



♦ Antes e depois entre as pn's das ruas 3 e 4

♦ Antes e depois entre as pn's das rua 5 e 6



♦ Após a remoção de todo o madeiramento do carro ex. EFS, toda a estrutura metálica foi limpa

Trem das Águas

Seguem os trabalhos em um dos carros Busch ex. E. F. Sorocabana adquiridos em leilão pela Regional Sul de Minas em 2019. O mesmo foi desmontado, com remoção de todo o madeiramento que agora está servindo de referência para a confecção de novas peças na marcenaria de São Lourenço. Toda a estrutura metálica já foi limpa.



♦ Aspecto da estrutura metálica do carro Busch após a remoção de todo o madeiramento

Paralelamente, iniciamos a reconstrução do carro SD-22, ex. EFCB, do qual temos apenas o estrado metálico e truques. O que restou do antigo assoalho de madeira foi removido e agora a equipe da marcenaria irá reconstruir toda a caixa de madeira, com base nos demais carros do mesmo modelo que já foram inteiramente refeitos anteriormente. Ano passado foi inteiramente reconstruído o carro SD-02, do mesmo modelo que o SD-22.



♦ Com base nas peças de madeira antigas, a equipe da marcenaria está produzindo novas, idênticas



◆ O carro SD-22, desde a recolocação dos truques até a limpeza do estrado

Aproveitando a paralisação dos trens devido a pandemia, a locomotiva 1424 entrou em manutenção. O jogo-de-guia foi removido e levado para reparação nas oficinas de Cruzeiro.



◆ Remoção do jogo-de-guia da 1424 para reparação

Seguem os trabalhos de manutenção e conservação da via e do material rodante, com nossos colaboradores seguindo as medidas de prevenção recomendadas pelas autoridades de saúde. A via está sendo limpa, com capina e retirada de lixo. As saídas de água de vários boeiros e de drenagem da faixa de domínio foram corrigidas.



♦ Limpeza ao longo da faixa de domínio no trecho



♦ Limpeza no km 83+200: antes e depois



♦ Limpeza no km 83+300: antes e depois



♦ Remoção de barreira no km 82+100: antes e depois



♦ Limpeza na PN do km 88: antes e depois



♦ Limpeza na faixa de domínio do km 80+200

Locomotiva 7202 em manutenção

Aproveitando a paralisação dos trens, a locomotiva GE C30-7A nº 7202, que atualmente está a frente do Trem de Guararema, foi enviada para receber manutenção nas oficinas da Rumo em Araraquara.

Na primeira etapa da viagem, a 7202 saiu de Guararema e seguiu até a capital paulista, onde pernitoou no depósito da CPTM na Luz. Dali ela seguiu até Jundiaí.

Alguns dias depois, a mesma seguiu viagem de carona em um trem da MRS Logística até Sumaré.

No dia seguinte, a 7202 pegou carona em um trem double-stack da Brado/Rumo até Araraquara, onde foi recebida nas oficinas para realização da manutenção.

A 7202 já recebeu uma lavagem geral e já seguiu para a manutenção.

Toda essa operação só foi possível graças ao apoio da Rumo, da CPTM e da MRS Logística, que tem recebido com muita atenção as nossas demandas e demonstrado a cada dia o seu comprometimento com a preservação da memória ferroviária nacional. Deixamos aqui registrado os nossos sinceros agradecimentos a todos os envolvidos.



♦ Uma bela cena no pátio da Luz: a 7202 entre os trens da CPTM. Autoria da foto: Alexandre Augusto Pisciotano



♦ A 7202 seguindo de carona no trem da MRS passando por Vinhedo. Foto: Cesar A. Tonetti



♦ A 7202 recebendo um bom banho nas oficinas da Rumo em Araraquara antes de seguir para a manutenção

REGIONAL SUL DO BRASIL: Recuperação, Restauração e Reformas

Nossa regional passou por mais este mês enfrentando as consequências desta pandemia. Foi um mês de paralisações em todos os passeios, havendo um único passeio, este no Trem das Termas, no último final de semana do mês com baixíssimo público. Já as atividades nas oficinas, em Rio Negrinho estão em andamento, porém com certo controle dos orçamentos, considerando o momento delicado que ainda estamos vivendo e que ainda requer muita cautela. Foi um mês onde muitos avanços nos projetos de recuperação, reforma, restauração e revisão do nosso material rodante. Além disso recebemos o apoio de alguns voluntários este mês, como Urano Flenik, Otávio George Jr. (Juca) e Matheus Fernando Hack, que realizaram limpeza e organização em alguns carros administrativos. Seguimos mantendo todos os protocolos de Prevenção ao Covid-19 e já pensando em novos procedimentos no enfrentamento a essa terrível pandemia.

Nas oficinas de Rio Negrinho

Os trabalhos na oficina neste mês de março seguiram com as atividades em um ritmo satisfatório, foram várias as frentes de trabalho, tendo mais uma vez como prioridade os trabalhos na locomotiva Mikado nº 156.

A recuperação da caldeira, da locomotiva Mikado, nº 156 é um serviço terceiro, pois esta máquina pertence ao Trem do Vinho, de Bento Gonçalves (RS). É um trabalho que veio num bom momento e que vem equilibrando o orçamento da oficina, é um desafio complexo e com prazo de

entrega ainda para este primeiro semestre. Os trabalhos neste mês, ainda se concentraram na montagem das chapas internas da fornalha. Com a parte frontal (conduta) e a parte superior (céu da fornalha) já no lugar, os trabalhos avançaram nas peças que formam as laterais, esquerda e direita da fornalha interna. Foram cortadas as chapas já no formado aproximado da peça que foi ajustada na posição e na sequência seguiu para usinagem para formação dos furos dos estais, seguindo a sequência de furos da original. Outra peça que se iniciou foi a curva da parte externa superior, que já foi cortada e ajustada ao local e para o próximo mês segue para usinagem.



♦ Instalação da parte frontal e a preparação na nova chapa, lateral interna do lado esquerdo da locomotiva nº 156



♦ Pré montagem da chapa interna do lado esquerdo e pré montagem da chapa externa direita da locomotiva nº 156



♦ Furação dos estais na chapa do lado direito interno da locomotiva Mikado nº 156

Já em outra frente de trabalho, avançou a reforma na locomotiva Mikado nº 760 com a recuperação da parte rodante na mecânica. Neste mês realizamos a montagem da roda guia dianteira, que foi totalmente ajustada, as caixas de mancais receberam preenchimento de metal patente que corrigiu a folga na cubação. No momento estamos trabalhando nas buchas e no sistema de lubrificação das braçagens e dos puxavantes. Também estamos realizando

uma completa inspeção em sua caldeira, com a revisão completa da fornalha. Já realizamos um teste hidrostático que apontou alguns estais a serem substituídos. Já o corpo cilíndrico e o tender estão sendo lixados, será trabalhada a funilaria, algumas chapas serão substituídas e máquina receberá uma nova pintura, nas cores originais da Companhia Mogiana.



♦ Trabalhos na inspeção caldeira da locomotiva Mikado nº 760

♦ Finalização dos ajustes no conjunto de roda guia da locomotiva Mikado nº 760



♦ Preenchimento de metal patente no mancal e ajustes novo sistema de lubrificação da locomotiva nº 760

No setor de carros passageiros os trabalhos no PC – 49 (P-218), de aço carbono de primeira classe, que pertencia ao Trem Cacique, da Estrada de Ferro Leopoldina, construído em 1965 pela Companhia Industrial Santa Matilde e foi modernizado nas oficinas de Porto Novo em 1976. Neste mês os trabalhos na funilaria foram concluídos, com a confecção das escadas. As amostras das cores já estão aprovadas e aguardando agora a entrega das tintas.

Seu interior recebeu a fixação do revestimento do assoalho em compensado naval. Recebemos também as chapas de MDF da forração interna que já estão cortadas e agora seguirá para pintura. As poltronas, já desmontadas passaram por uma minuciosa inspeção para identificar trincas e outros tipos de falhas. Assim as peças seguiram para o jateamento e posterior pintura.



♦ Nova forração no interior do carro



♦ Novo revestimento do assoalho no carro Cacique



♦ Nova escada do carro Cacique



♦ Conjunto do jogo de poltronas já inspecionadas e aguardando o serviço de jateamento e pintura



Já no setor manutenção de carros, prosseguiram as revisões que compõem a composição do Trem da Serra do Mar e dos Trens Comemorativos. Esta revisão, principalmente da parte rodante, consiste na retirada dos truques, uma completa limpeza e a inspeção de todos os componentes.

Além de estarmos substituindo pequenas peças, como contra-pinos, a revisão ainda se estende para todo sistema de freio e inclui a instalação do DDV (detector de descarrilamento de vagões).



♦ Revisão de truque dos carros passageiros



♦ Instalação do DDV (detector de descarrilamento de vagões)



◆ Locomotiva Mikado nº 632 que será retirada das oficinas de Mafra/SC

Já o destaque para este mês ficou com a confirmação da retirada da locomotiva Mikado nº 632 de dentro das oficinas da Rumo, em Mafra/SC. Esta máquina já estava a tempos em negociação com a concessionária Rumo, a regional já estava até adquirindo uma outra caldeira para substituir esta que era usada nas oficinas de vagões em Mafra para a lavação do material rodante.

Com a chegada da pandemia no ano passado, esse projeto ficou de lado, mas agora com a desativação das oficinas e a transferência para Iguazu/PR, a máquina está sendo entregue a nossa regional. Este mês encerramos os trabalhos na remoção da cobertura do galpão que protegia a máquina e agora para o início do mês esta máquina será preparada para o transporte até Rio Negrinho, o que deve acontecer até dia 15/04.

Sobre a locomotiva nº632

Fabricante: Baldwin Locomotive Works

Número de série: 58355

Data de Fabricação: Abril de 1925

Rodagem/Tipo: 2-8-2 Mikado



◆ A Mikado 632 em Mafra/SC



◆ Retirada da cobertura do galpão onde está a locomotiva Mikado nº 632 em Mafra/SC

Trem da Serra do Mar

Nosso passeio do Trem da Serra do Mar este mês acabou não ocorrendo pelo agravamento dos casos de Covid – 19 em nosso estado. Mas as articulações não pararam, foi mais um mês de boas reuniões envolvendo os novos representantes do setor turístico dos municípios de Rio Negrinho, Corupá, São Bento Sul e Campo Alegre. Este mês estiveram participando também representantes de Jaraguá do Sul, que estão muito próximos do local de embarque (Corupá), eles tem grande interesse na participação do projeto “Trem da Serra do Mar”. Uma importante reunião ocorreu em Corupá onde está sendo definido a participação do município em melhorias na estação que é de responsabilidade da concessionária Rumo. Todo esse apoio chegando agora, em um bom momento, com a baixa receita ocasionada por esta pandemia toda ajuda é muito bem vinda. E não podemos deixar de agradecer os associados, Urano Flenik, Otávio George Jr. (Juca) e Matheus Fernando Hack que estiveram se fazendo presentes durante este mês e nos auxiliaram organizando nosso almoxarifado de peças e realizando a limpeza de alguns carros administrativos.

Trem das Termas

O O Trem das Termas passou novamente por um período de paralisação dos passeios, operando apenas no último final de semana e com um número pequeno de passageiro.

As atividades por lá se voltaram para a via permanente, com a retomada da aquisição de dormentes muitas melhorias ocorreram. A principal foi a reabertura do triângulo no pátio da estação de Uruguai, distrito de Piratuba, que recebeu uma considerável limpeza e também a aplicação de dormentes, que agora reforçam a bitola e permite o giro de locomotiva no local. Foi o que aconteceu quando foi realizado o giro da locomotiva Ten-Wheeler nº 235, essa máquina será transportada para Rio Negrinho agora neste próximo mês. Mas os investimentos na via permanente ainda se estenderam para vários locais no trecho, com forte aplicação de dormentes, além dos trabalhos de drenagens com a limpeza de bueiros.

Já a composição do trem recebeu a vistoria, os carros passageiros que possuem mancais tiveram a troca do chenile e a substituição do óleo lubrificante. Outras melhorias estão ocorrendo na composição com a parte elétrica, todas as baterias estão sendo retiradas, limpas e revisadas, o intuito é melhorar a qualidade do sistema de som, que exige energia 24 V.



♦ Limpeza do triângulo de reversão no distrito de Uruguai interior de Piratuba



♦ Aplicação de dormentes em diversos pontos no trecho Piratuba/SC a Marcelino Ramos/RS



♦ Limpeza das caixas e das baterias nos carros passageiro do Trem das Termas

Trem Caiçara

O Trem Caiçara que estava em operação deste setembro do ano passado teve a sua primeira interrupção, com o agravamento do avanço dos casos do Covid-19 também no Paraná. Esse passeio é realizado pela locomotiva Mogul nº 11, fabricada em 1884, uma das mais antigas em operação no Brasil.

O trajeto do Trem Caiçara faz parte da Estrada de Ferro Dona Isabel, inaugurada em 1892, e se inicia ou tem o



♦ Limpeza da composição no pátio da estação de Antonina no Trem Caiçara

término na histórica Estação de Antonina reconhecida como Patrimônio Cultural Brasileiro e reformada, no ano de 2019, pelo Iphan-PR.

O percurso tem duração de 50 minutos, atravessa uma grande área de Mata Atlântica, cruza áreas de rios, manguezais, além de propriedades rurais. Neste mês de férias coletivas, ocorreram apenas pequenos serviços no pátio da estação de Antonina, limpeza de carros e locomotivas assim como a organização de peças e ferramentas.

Os Trens Comemorativos

O calendário 2021, dos Trens Comemorativos já esta pré-definido pela regional e segue agora para avaliação junto a concessionária Rumo Logística. Neste mês, com reuniões com diversas lideranças, o calendário sofreu algumas adequações, prevendo ainda um período difícil pela pandemia, todos os passeios foram alterados para os últimos meses do ano. Ficando assim o passeio entre Mafra/SC e Lapa/PR para setembro e os passeios nas cidades no Rio Grande do Sul para outubro, novembro e dezembro.

Uma importante reunião ocorreu no dia 16/03, com a presença do Secretário de Desenvolvimento Econômico e Turismo do Rio Grande do Sul, Rodrigo Lorenzoni e a participação de todos os prefeitos da Amturvaes – Associação dos Municípios de Turismo da Região dos Vales. Esse encontro coordenado pelo nosso amigo Rafael Fontana, grande articulador no Rio Grande do Sul para a implantação do Trem dos Vales.

O encontro serviu para fortalecer essa união da ABPF com o projeto do trem, também foi comunicado o novo calendário, que agora está contemplando os passeios nos vales entre os meses de novembro e dezembro. Deste calendário já temos algumas datas definidas, porém ainda insuficientes para atender a região. Assim em comum acordo ficou definido a elaboração de uma carta com o pedido de todos os municípios e do governo do estado do Rio Grande do Sul para com a concessionária ampliando as datas, para termos direito a 28 dias de passeios na edição 2021. Já os outros municípios, Lages/SC e Vacaria, Ijuí, Catuipé, Santo Ângelo/RS já temos uma pré-aprovação.

Assim queremos agradecer a preciosa ajuda de nossos voluntários e colaboradores, principalmente neste momento da pandemia que ainda passamos, em especial a equipe de colaboradores da oficina, ao torneiro Maicon Ernesto Streit, ao soldador Darci José Ferreira de Souza, a turma de revisão do material rodante coordenado pelo Renan Caique Maas, ao mecânico Luan Vitor Veiga, ao nosso líder Iuri de Lima Vilela da Silva, ao eletricitista Bruno Izac e aos Eng James, Marlon e Raf Ilg, aos restauradores, Ildemar e Cristiano e também ao coordenador Everaldo Pilz. Também agradecemos a equipe de Piratuba, em especial ao Peterson que vem organizando as atividades entre via permanente e as vistorias nos carros passageiros.

Mais informações sobre o Trem da Serra do Mar com Natali e Suiani, pelos fones (47) 9.9986-0600 ou pelo site www.abpfsul.com.br, sobre o Trem das Termas com Roberta, Maridiane e Silvana pelos fones (49) 3553-1121 e (49) 9.9121-7700 ou pelo site www.abpfsul.com.br, e Trem Caiçara com Camille, pelos fones (41) 99287-7001.

NURVI: reparos no carro C 2; 50 anos de desativação da E.F.S.C.

Reparos emergenciais no carro c 2

Dando sequência às manutenções na composição histórico cultural que está em operação, iniciadas em janeiro, a coordenação do NuRVI decidiu ampliar estes serviços, aproveitando o cancelamento do dia de passeios do mês de março, para realizar manutenção mais pesada no carro C 2. Este carro, um dos mais compridos totalmente construído em madeira em operação na Regional Sul a muito tempo estava necessitando de reparos na sua estrutura.

A coordenação do NuRVI, aproveitando a presença na Regional Sul do mestre marceneiro Dieres Ferreira Freitas contratou-o para executar este serviço, sendo substituídas partes das vigas inferiores laterais e transversais seriamente afetadas devido infiltração de umidade. O trabalho já está entrando na terceira semana, mas, apresentando resultados muito bons, o que garante a operação deste carro ainda por um bom período. Porém, já percebemos que em futuro não muito distante o mesmo terá que ser encostado para uma restauração completa, o que já leva a coordenação a se organizar para em breve buscar o carro P 2 que está depositado na estação de Matador em Rio do Sul, o qual já se encontra parcialmente restaurado. O carro C 2 é de fabricação Catarinense, da década de 1940, produto da Indústria Metalúrgica Nacional de Joinville. Foi transferido da Regional Sul em agosto de 2015 a título de empréstimo, substituindo o carro P 1 que na ocasião foi consumido por um incêndio. O carro P 1 aguarda reconstrução, que por sua vez aguarda patrocínio.



♦ Carro C2; vigas transversais de cabeceira a serem trocadas. Autoria de Otávio Georg Junior



♦ Vista lateral da cabeceira já desmontada e uma das peças de reposição. Autoria de Otávio Georg Junior



◆ *Viga substituta já trabalhada e adaptada para o encaixe; trabalho perfeito do carpinteiro Dierres Ferreira Freitas. Autoria de Otávio Georg Junior*



◆ *Preparação do carro C 2 para e retirada de viga lateral externa apodrecida. Autoria de Otávio Georg Junior*



◆ *Nova viga já devidamente recolocada e encaixada. No detalhe o carpinteiro Dierres Ferreira Freitas. Autoria de Otávio Georg Junior*



◆ *Viga transversal já perfeitamente encaixada e fixada. Autoria de Otávio Georg Junior*

Exposição de peças de uso museológico no pátio

Foram posicionadas neste mês de março no pátio de embarque do trem histórico cultural as peças de amostragem museológica recentemente transferidas da sede da Regional Sul- ABPF, sendo uma caldeira de locomóvel e um condutor de água com braço, utilizado para abastecimento de água para tender. Também foi posicionada uma vagoneta basculante de fabricação Orenstein & Koppel adquirida pelo NuRVI de um particular, infelizmente sem a caçamba, que teve destino ignorado. Consta ser oriunda da época de construção dos primeiros 70kms da EFSC em 1908. Todo este acervo, além de estar dignamente preservado será de uso cultural para entretenimento e conhecimento do visitante. Agradecimentos à ABPF – Regional Sul pela disponibilidade das peças.



◆ *Fixação da adutora de água com braço de abastecimento. Autoria de Priscila Jesani dos Santos*



◆ Posicionamento da caldeira do locomóvel. Autoria de Priscila Jesani dos Santos



◆ A vagoneta basculante Orenstein & Kopell em seu pedestal. Autoria de Priscila Jesani dos Santos

Um pouco de memória:

Os 50 anos de desativação da E.F.S.C.

Transcorreu no último dia 12 e 13 março, a passagem dos 50 anos de desativação da E.F.S.C., razão de ser da existência do NuRVI, que teimosamente continua sua missão de resguardar a memória desta ferrovia, colonizadora e propulsora do progresso do vale do Itajaí.

Não desejamos aqui comentar acerca da história da ferrovia, já de amplo conhecimento da maioria, mas, comentar rapidamente sobre as locomotivas que estavam em atividade nesta semana de final de atividades, respectivamente as locomotivas 336 e 331 ex Rede Mineira, transferidas em 1960 para a EFSC.

Na última semana de serviços, foi a locomotiva 336 que mais trafegou ao longo da linha, ainda levando cargas mas também, recolhendo vagões vazios até o terminal de Itajaí, onde permaneceriam aguardando o transbordo, via marítima ao porto de São Francisco do Sul, onde seriam integrados à frota da então RVPSC. Muito desleixada, mas operacionalmente bem conservada, a 336 despediu-se com cabine, domos e tender pintados de verde folha. Após acidente em 1968, necessário foi uma pequena reforma no ano de 1969, quando recebeu cabine metálica em substituição à de madeira e um limpa - trilho de chapa metálica em substituição ao gradeado, ambos destruídos no acidente.

Já a decantada locomotiva 331, sempre lembrada como “a máquina do último trem” apenas iria atuar nesta fatídica semana final a partir do dia 12 de março, quando, na manhã deste dia substituiu a 336, levando então o trem até Itajaí de onde retornou a tarde, seguindo para Trombudo Central e retornando a Blumenau na madrugada do dia 13 de março, uma composição já sem cunho comercial, recolhendo apenas os últimos vagões. Estes, ainda na manhã do dia 13 de março foram levados a Itajaí pela mesma 331. De Itajaí, devidamente abastecida com óleo, retornou escoteira, sendo guardada no galpão da oficina. Neste final de atividades, a 331 estava bem mais desleixada que a 336, inclusive bastante descaracterizada utilizando tender de locomotiva de 1936, coisas da canibalização reinante nestes anos finais da ferrovia.



◆ A direita da foto as locomotivas 331 e 336 em manutenção no galpão da oficina de Itoupava Seca - Blumenau. Seriam elas a tracionar as últimas composições na semana da desativação do tráfego da EFSC. Autoria de Marek Neuwiem



♦ A 336 e composição passando por Apiúna no dia 11 de março de 1971 com o maquinista Domingo Passo da Silveira . Cabine metálica e limpa trilho de chapa, era a nova versão da 336 de 1969 em diante. Ainda com tender original RMV. Autoria de Armando Ferrari



♦ Uma " maltratada 331" em Itajaí, sendo preparada pelo foguista Alidor Degan para realizar a " última viagem ". Trem composto por um auxiliar de bagagem de 10t, um carro bagagem/correio, um carro de 2ª classe e um carro misto. Autoria de Aglesenir Souza (extinto jornal A Nação)



♦ A "primeira fumaça" da 232. Em 18 de março de 2006 realizavam-se os primeiros testes de caldeira da 232 após sua restauração, por coincidência 35 anos após a desativação do tráfego da EFSC. Autoria de Luiz Carlos Henkels

Para conhecimento, como sempre me lembra o colega Julio Eduardo Dias de Moraes, "a desativação da EFSC foi uma desativação planejada", portanto, por aqui de março de 1971 em diante, permaneceram apenas as locomotivas a vapor, consideradas inservíveis pela RVPSC sendo posteriormente sucateadas. Foi a própria 331, que permanecera operacional no pátio da oficina a levar as demais locomotivas à "linha da morte" no ano de 1973.

Por coincidência, por um lapso do destino, em 18 de março de 2006, exatamente 35 anos e cinco dias após a passagem do último trem pelo vale do Itajaí, a locomotiva 232 da ABPF/NuRVI e também ex. Rede Mineira, realizava seus primeiros testes de caldeira na estação de Matador em Rio do Sul após restauração patrocinada pelo empresário Riosulense.

Finalizando, o coordenador do NuRVI, Otávio Georg Junior agradece a todos que colaboraram de uma forma ou outra nas atividades e demandas deste mês de março.

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
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

www.abpf.com.br

FOTO do mês



♦ *A bela 204 em meio a vegetação da Serra do Mar em São Bento do Sul. Autoria de Henrique Hang*

Todo mês selecionaremos uma foto relacionada ao trabalho da associação publicada no grupo ABPF - Oficial no Facebook para publicar aqui.

COMUNICADO AOS ASSOCIADOS: A ABPF PRECISA DE VOCÊS!

Este ano continuamos a contar mais ainda com a contribuição e também com a participação efetiva de todos nossos associados, pois ainda estamos sofrendo os efeitos da Pandemia, não só com a limitação das nossas operações mas também com suspensões em determinados momentos de alguns de nossos passeios Históricos/Culturais o que afeta diretamente a nossa capacidade de obter recursos. Para além, ainda não nos recuperamos dos efeitos do ano passado.

Muitos trabalhos estão paralisados e muitos funcionários correm o risco de perder o emprego; solicito então a todos que realmente acreditam na ABPF que se apresentem, contribuam e ajudem no que for possível a sua Regional.

A ABPF é de todos nós e cabe a cada filiado participar ativamente para a sua manutenção e o seu crescimento.

O link para emissão do boleto da 1ª semestralidade de 2021 está disponível no site da ABPF - www.abpf.com.br e, serão enviados também e-mails e correspondências para aqueles que ainda não fizeram o seu cadastramento.

Muito obrigado a todos.