

## EDITORIAL

Nesse mês de setembro de 2024 o ABPF Boletim publica as realizações dos últimos 30 dias da ABPF e suas Regionais que estão realizando trabalhos de reforma e manutenção. Neste mês, os trens da ABPF circularam ininterruptamente.

A Regional Campinas segue trabalhando bastante no material rodante. A locomotiva 215 está em fase final de pintura, a locomotiva 9 está recebendo manutenção, além da diesel nº3 e de trabalhos nos carros de passageiros. A via também recebeu atenção e avançaram os trabalhos no galpão que irá abrigar o museu ferroviário em Anhumas.

Na Regional Sul de Minas, graças a uma grande parceria com a MRS Logística, foram recebidas com doação daquela empresa quatro locomotivas GE 80Ton. que serão preservadas. As mesmas já foram transportadas em uma operação organizada e custeada pela ABPF Sul de Minas via rodovia das Oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte/MG para as oficinas da ABPF em Cruzeiro/SP, onde serão revisadas e colocadas em funcionamento.

Na Regional Sul do Brasil, muito trabalho no material rodante, com confecção de nova chaminé para a Mogul nº11, além de trabalhos na nº102 e nos carros de passageiros.

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 DESTES MÊS

Reforma de locomotivas e de carros;

MRS doa 4 locomotivas para a ABPF;

Manutenção de material rodante.

## ABPF NACIONAL: reuniões em São Paulo



◆ Reunião na sede da Rumo em São Paulo.

Dando prosseguimento à agenda de novos projetos e parcerias para o ano de 2024/2025, foi realizada em 26/08 uma reunião entre os membros da diretoria e presidência da ABPF, juntamente com a senhora Tatiana Montório (Relações Gov. e Social) da Empresa RUMO Logística em São Paulo capital.

Na ocasião, foi discutido o já tradicional RUMO ao Natal - Edição 2024, com algumas novidades a serem implantadas de comum acordo tanto da Associação quanto da Operadora para a Malha Sul e a Malha Paulista. Em paralelo a essa demanda, foi apresentado pelo Presidente da ABPF Sr. Marlon Ilg e o Dir. Regional de Promoção Sr. Rafael Fontana a Sra. Tatiana o Projeto Trilhos do Conhecimento, que visa trazer para escolas municipais e estaduais Responsabilidade Ambiental, Preservação do Patrimônio Ferroviário e Histórico e Boas práticas de segurança ferroviária aos jovens de níveis Fundamental e Médio destas instituições de ensino.

Posteriormente a reunião na concessionária Rumo Logística, nosso grupo teve a oportunidade de conversar com a chefe de gabinete do FDE (Fundo para o Desenvolvimento da Educação) do Estado de São Paulo, a Sra. Sara Lopes que gentilmente nos recebeu em seu Gabinete. A proposta da ABPF é, trazer ao FDE, a oportunidade de termos inserido no cronograma anual da Secretaria da Educação programas de conscientização (Trilhos do Conhecimento) aos jovens das escolas estaduais de São Paulo, um conteúdo relacionado à história e memória ferroviária Paulista em paralelo a ações que visam cuidados, segurança e ações proativas para a população vizinha as linhas férreas operacionais dentro do Estado. A Secretaria se mostrou muito interessada no projeto ao qual foi apresentado a ela, e que em breve teremos novas tratativas com relação a este tema.

Ao final destas reuniões, o grupo da Direção e Presidência da ABPF fez um breve balanço acerca das duas demandas que tivemos com ambas Instituições, foi muito positiva a receptividade que tivemos destes Projetos que foram elencados tanto na Concessionária Rumo quanto na Secretaria de Educação de São Paulo.

## ABPF NACIONAL: recadastramento on-line dos associados

### ATENÇÃO ASSOCIADOS!

Está sendo realizado o recadastramento dos associados da ABPF. Para tanto, foi desenvolvido um sistema on-line para atualização das informações (dados pessoais, endereço, telefone, e-mail).

O acesso à esse sistema se dá através do site da ABPF: [www.abpf.com.br](http://www.abpf.com.br) onde no menu principal deve-se clicar em "Sócios". A partir daí será aberta a tela de login do sistema onde o associado deve entrar digitando a sua matrícula (número de sócio) e a senha, que inicialmente é a matrícula + 2 primeiras letras do nome + 2 últimas do sobrenome.

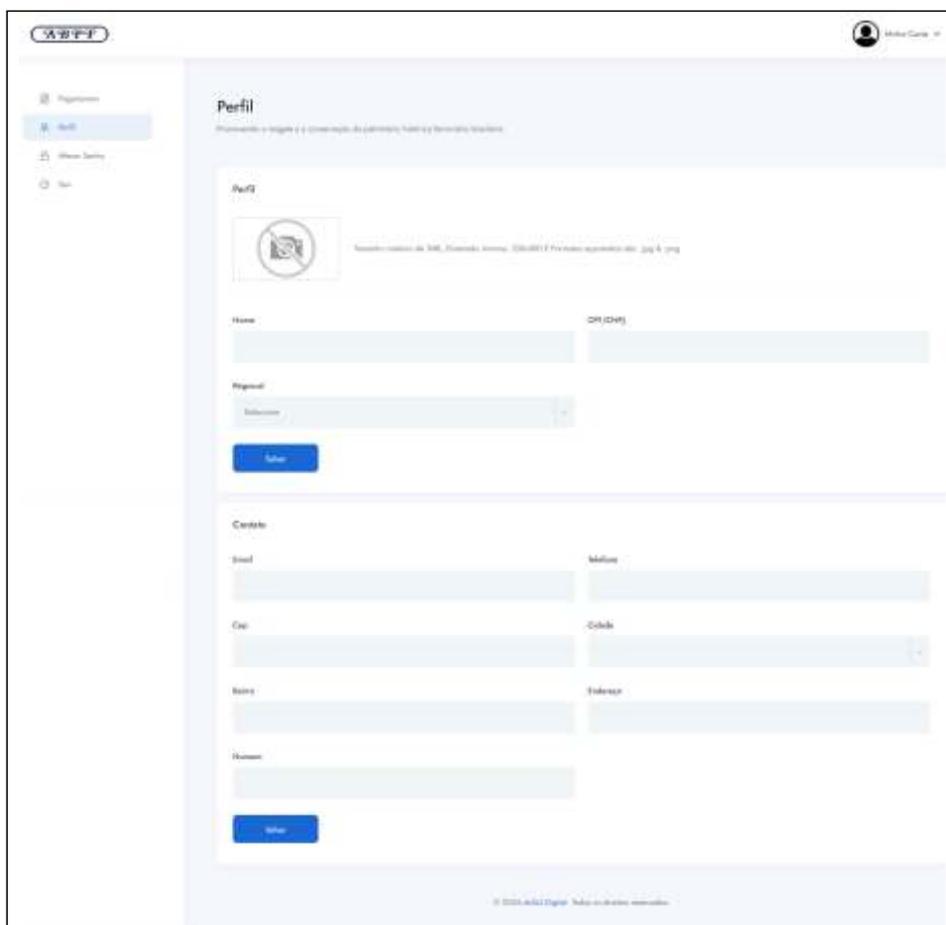
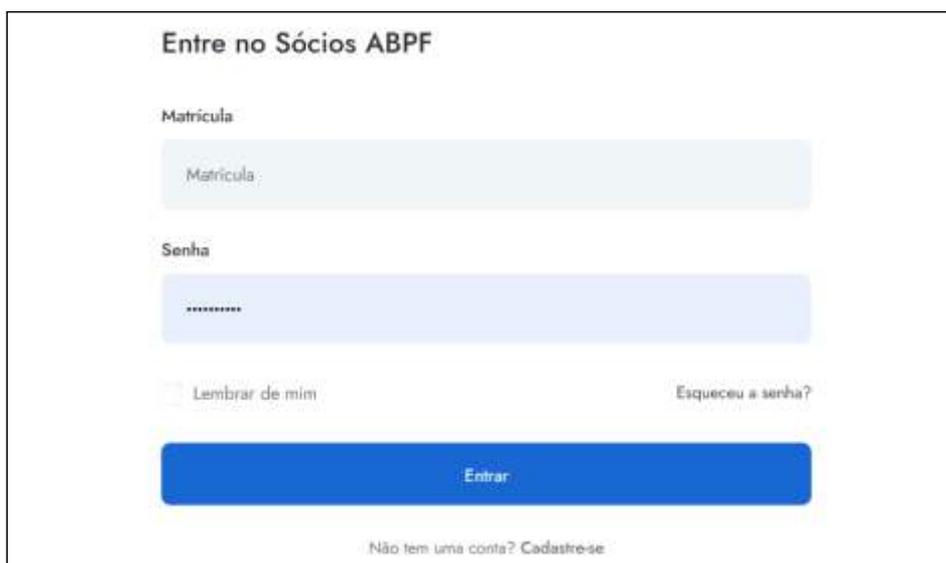
Uma vez dentro do sistema, essa senha deverá ser alterada, devendo então o associado criar uma nova atendendo aos requisitos que serão informados pelo próprio sistema.

Finalizada essa etapa, o associado deverá verificar seus dados e atualizá-los conforme necessário. Deverá ser inserida também uma fotografia que o identifique.

No sistema também estarão disponíveis as informações referentes aos pagamentos das semestralidades.

É muito importante que todos os associados realizem essa atualização nesse sistema on-line afim de ficar em dia com suas obrigações como associados bem como para a ABPF ter um banco de dados fidedigno, onde será possível conhecer a atual situação dos associados.

Em caso de dúvidas, entre em contato com o Canal do Associado através do telefone: (47) 9 9277-7676 (falar com Rodrigo Consoli).



## REGIONAL CAMPINAS: muitos trabalhos nas oficinas e na via-permanente

A regional continua empenhada nos trabalhos de rotina de todo o complexo.

A estrutura metálica da cobertura do museu, em andamento, já terminou o fechamento da lateral com telhas metálicas e foram instaladas as venezianas em um dos lados. Esperamos em outubro a conclusão da primeira fase, e na próxima faremos as cabeceiras, mas dependemos da empresa contratada em terminar os serviços.



◆ Locomotiva 604 e GL 57 indo em direção a Anhumas. Foto Vanderlei Zago.



◆ Uma das laterais do galpão do museu concluída. Foto HGF.



◆ Detalhe da veneziana, que nada mais é para circulação de ar. Foto HGF.

Nas oficinas de locomotivas, os serviços de reparação da locomotiva GE número 3, Mogiana foram concluídos. Foi substituído um jogo de baterias, (novas), troca do radiador e troca do compressor de ar, bem como instalação de uma bomba hidráulica para Pré lubrificação e reparos em vazamentos, que consistiram em troca de juntas e diversos reparos.



◆ Bomba elétrica hidráulica para pré lubrificação do motor. Foto HGF.



◆ Novo conjunto de baterias para locomotiva GE num. 3. Foto HGF.

As outras locomotivas recebem as manutenções de rotina, incluindo as pequenas manobreadas que estão em funcionamento.

A locomotiva 3104 deverá receber seu motor totalmente reparado no próximo mês. O mesmo está quase pronto na empresa SVL de Bauru – SP.



◆ Motor Cooper Bessemer da loc. 3104 em fase final de montagem na SVL em Bauru SP. Foto SVL.

Nas oficinas de vapor, estamos concentrados na locomotiva 9, na substituição dos feixes de mola, bem como suspensórios e timoneiras de freios. Tudo está sendo feito novo. Na parte de freio, os cilindros de ar comprimido foram trocados, partes de tubulação e outros serviços.



◆ Locomotiva 9 em manutenção. Foto HGF.

A locomotiva 215 já passou por repintura e retornou aos trabalhos em Anhumas. Restam alguns detalhes que aos poucos iremos fazendo nos intervalos.



◆ Loc. 215 com nova pintura, em conclusão. Foto Eric Gazetta.

Na seção de carros de passageiros, a marcenaria trabalha ainda na confecção de peças para o interior do carro S 76 da NOB. São inúmeros detalhes e acabamentos, e no momento a confecção de 100% dos caixilhos estão em andamento e quase que concluídas. As estruturas do mobiliário, já foram reformadas e lixadas, bem como já pintadas aguardando a colocação dos estofamentos. Todos os novos balaústres já foram colocados.



◆ Detalhe carro NOB S-76. Foto de HGF.

O carro de aço já teve concluída sua primeira etapa, que seria a caldeiraria e raspagem, entregando o mesmo com fundo primer aplicado.



◆ Carro de aço carbono RFFSA após remoção da tinta velha. Foto HGF.



◆ Outra vista após aplicação de fundo ante ferrugem. Foto HGF

Aguardamos em breve o início da pintura externa padrão RFFSA, trabalho este que também será feito por terceiros.

Na via permanente continuam os serviços de trocas de dormentes tanto no trecho como nos pontilhões necessários. No trecho saem madeira e entram concretos.



◆ Substituição de dormentes de madeira por concreto. Foto Edvaldo Silva.



◆ Substituição de dormentes de pontilhão. Foto de Márcio Silva.

A reforma do caminhão Mercedes Benz para uso das oficinas prossegue em andamento, onde a funilaria já foi feita e aguardamos o início da pintura e em seguida montagem. A camionete auto de linha Ford F 100 já teve concluída a reforma e pintura. A mesma aguarda as remontagens de vidros, maçanetas, borrachas, etc... Após essa etapa, tem a parte elétrica.



◆ Cabina do caminhão MB sendo preparada para pintura. Foto Rodrigo Fernando.



◆ Auto de linha camionete com pintura concluída. Foto Rodrigo Fernando.

Terminando a reforma desse auto, iniciaremos a reforma de outros dois autos que estão aguardando a vez nas oficinas de Carlos Gomes.

Os serviços de recuperação de bueiros e caixas em Anhumas, foram concluídos e agora receberão pintura em breve. Procuramos fazer o melhor possível para ficar como antigamente.



◆ Recuperação dos bueiros. Foto Eric Gazetta.

Também estamos aos poucos fazendo melhorias na parte elétrica das oficinas de Carlos Gomes. Trabalho realizado pelo Cristiano Belarmino. Serão instaladas tomadas padrão steck e caixas com disjuntores e fusíveis, bem como distribuição.



◆ Nova caixa com disjuntores e fusíveis instalada.

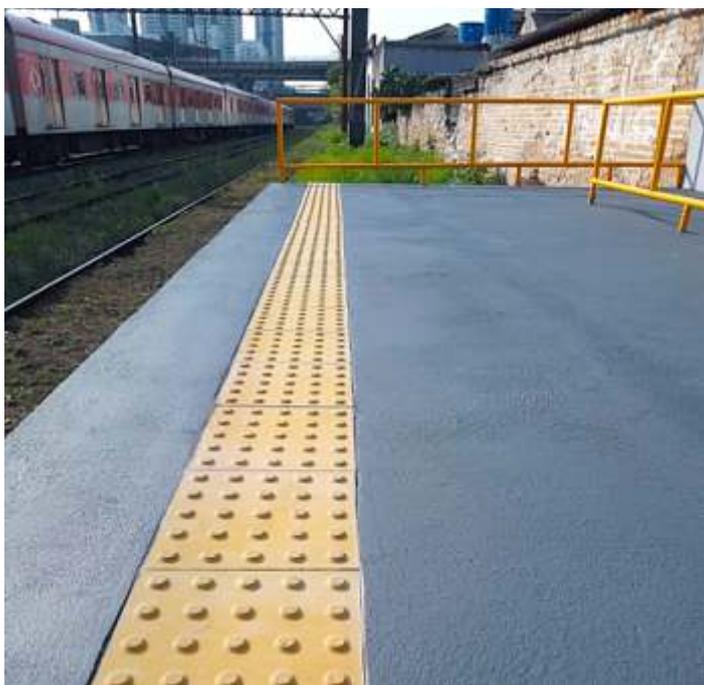
## REGIONAL SÃO PAULO: obras na Mooca; reforma e manutenção de material rodante

### TREM DOS IMIGRANTES

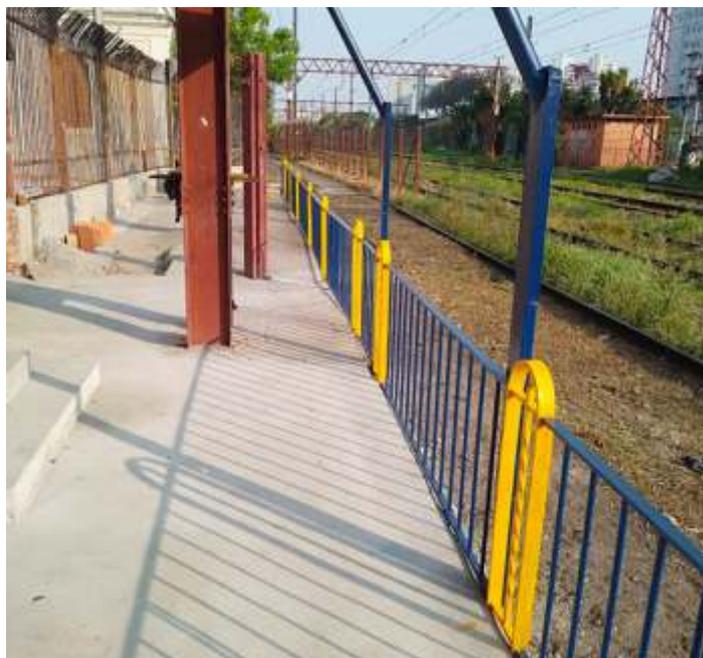
#### Construção da nova Plataforma da Mooca:

Dando continuidade aos trabalhos de Construção da nova plataforma da Mooca, que entrou em fase final de acabamento, a mesma ficou com aspecto muito mais interessante ganhando nova pintura e acessibilidade para os passageiros PCDs que vistam o Trem dos Imigrantes.

A antiga estrutura, que foi concebida para o uso Provisório durante as reformas do Museu da Imigração, realmente não mais se encontrava em condições de uso do público que visita o Trem.



◆ A nova plataforma construída em alvenaria já finalizada. Fotos: Eduardo Carvalho.



◆ A nova plataforma em alvenaria já finalizada e a revitalização de todo o acesso. Fotos: Eduardo Carvalho.

### Reforma do teto do Carro Reservado SPR #19

Construído nas oficinas da Lapa da São Paulo Railway em 1928, este exemplar que compõe o Trem dos Imigrantes neste mês de setembro teve início às atividades de manutenção do teto do Carro.

Esta manutenção já estava planejada pela equipe da Regional, e após a aquisição dos insumos para tal tarefa, iniciou-se o processo de retirada da antiga lona que vedava a parte superior do teto, preparação para o recebimento de impermeabilizante e aplicação da manta asfáltica que garante melhor resistência a intempéries (Sol, chuva e variação de temperatura) e proteção em si do teto do Carro.



◆ Etapas da reforma do teto do carro Reservado SPR #19. Fotos: Rafael Massini e Alexandre A. Pisciotano.

### Tanque TNR ganha nova pintura

O vagão tanque TNR 617536-81, um ex-RFFSA incorporado ao acervo da Regional no começo dos anos 2000, neste mês começou a receber a sua nova pintura no padrão RFFSA pós SIGO.

Por se tratar de um dos vagões que ficam diretamente à frente da vista do passageiro durante o passeio no Trem, é muito importante que possamos mostrar os trabalhos e a evolução do que a Regional está fazendo no seu acervo. Quando finalizado, receberá todas as inscrições novamente como era na fase RFFSA pós SIGO.



◆ Aspectos do antes e do início dos trabalhos no vagão tanque. Fotos: Alexandre Pisciotano.

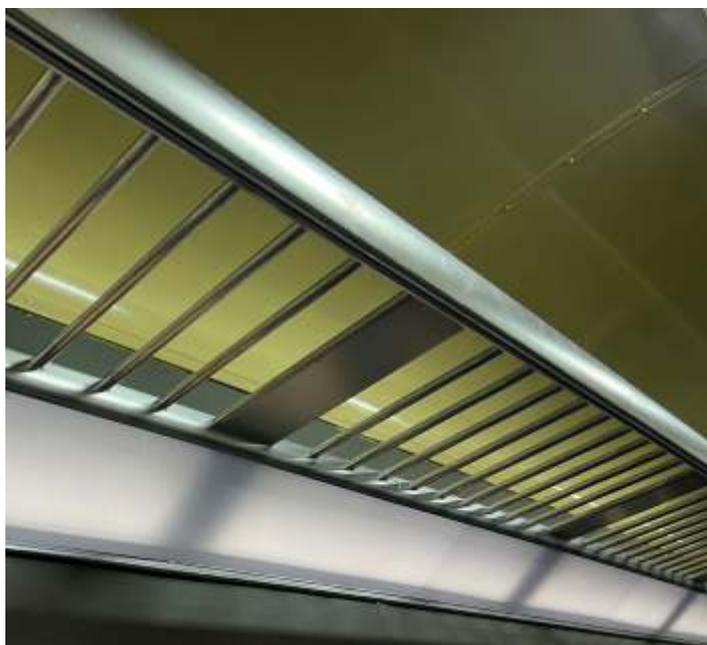


◆ Aplicação da nova pintura, aguardando agora apenas a pintura das inscrições. Fotos: Alexandre Pisciotano.

### Entrega e Retorno à Operação do carro PC 3020

Na última semana do mês de Setembro, foram concluídos os últimos detalhes de acabamento para entrega do carro de primeira classe Pullman-Standard PC 3020.

A etapa final compreendeu a instalação dos bagageiros e suas hastes, iluminação indireta em LED, varões e cortinas, rodapés, retoques de pintura interna, lonas e suportes dos sanitários, instalação de plaquetas de identificação e limpeza geral.



◆ Processo de instalação dos bagageiros no carro PC 3020.

A entrega do carro permitiu a transferência do carro 289 para o Pátio Mooca para reforçar de maneira imediata e definitiva a frota do Trem Cultural dos Imigrantes, sem prejudicar a oferta de lugares no Trem de Guararema, uma vez que foi retirado o carro 289 com 50 assentos e inserido o carro PC 3020 com 66 assentos.

Agradecemos a toda equipe técnica das regionais de São Paulo e Sul de Minas que atuaram em conjunto para a realização desta entrega, a CPTM pelo apoio técnico, logístico e pela infraestrutura da oficina disponibilizada, e a MRS Logística por viabilizar os traslados do material rodante entre São Paulo e Guararema.



◆ Cortinas já instaladas no carro PC 3020.



◆ O sanitário do carro PC 3020, plenamente funcional.



◆ Aspectos do carro PC 3020 após a finalização dos trabalhos. Fotos: Paulo Lima.

## REGIONAL SUL DE MINAS: preservação das locomotivas GE80Ton

### MRS Logística: grande parceira em prol da preservação da memória ferroviária

Neste mês de setembro de 2024 a concessionária MRS Logística S/A efetivou uma grande ação em prol da preservação da memória ferroviária nacional: a doação para a ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária de quatro locomotivas diesel-elétricas GE modelo 80 toneladas, popularmente conhecidas como “Lambretas”.

As quase septuagenárias locomotivas são hoje verdadeiras relíquias, sendo modelos raros não somente no Brasil, mas também no mundo. Nos próprios Estados Unidos, país de origem dessas locomotivas, hoje elas já praticamente não existem mais, tendo inclusive se tornado tema de reportagens da imprensa especializada norte-americana.

Toda essa ação se iniciou no ano de 2022, quando a ABPF procurou a MRS para tratar do assunto: preservação de locomotivas diesel-elétricas de valor histórico. A concessionária foi extremamente receptiva ao diálogo e após algumas reuniões abriu as portas de suas instalações para que uma equipe técnica da ABPF pudesse inspecionar todas as locomotivas que haviam sido retiradas de serviço afim de se selecionar as unidades aptas para preservação.

Foram então elaborados relatórios técnicos, contando também com histórico das locomotivas,

elencando principalmente os motivos para a valoração dessas como itens de elevada significância para a memória das estradas de ferro do país, sendo esses encaminhados às diversas áreas responsáveis da MRS para análise.

Desde então, diversas reuniões foram realizadas para alinhamento e planejamento. Novas visitas técnicas foram realizadas afim de se determinar a melhor forma de se remover as locomotivas bem como acertar os detalhes burocráticos finais e, agora, todo o processo foi finalizado, com a doação das locomotivas e o transporte das mesmas para Cruzeiro/SP.

Foram selecionadas quatro unidades do modelo GE 80Ton., sendo as números 3100, 3101, 3111 e 3113, onde duas ainda possuem seus motores Cooper Bessemer originais (3101 e 3111) “Lambretas” e duas foram repotencializadas com motores Alco 251 “Lambretões” (3100 e 3113) visando justamente preservar as variações desse modelo. Para além, a 3100 é a única existente das duas primeiras a serem repotencializadas pela RFFSA em 1982 (serviço feito pela GE) e, a única “Lambreta” que chegou a receber a pintura no 2º padrão da RFFSA (cinza e amarelo, “batizada” como “Lapa”). Já a 3113 marca a continuidade do programa de repotencialização pela MRS, sendo concluída em 1998.

**“Além de serem peças historicamente significativas, essas locomotivas serão de relevante utilidade nas operações da ABPF nos trechos em bitola larga, como em Guararema e na capital paulista, onde existe o Trem dos Imigrantes, no bairro da Mooca. Ficam aqui os nossos agradecimentos e reconhecimento pelos esforços e pelo inestimável apoio da MRS logística para com a causa da preservação ferroviária.”** - Marlon Ilg, Presidente da ABPF.

A ABPF custeou bem como realizou todo o planejamento para o carregamento e transporte das locomotivas para as suas oficinas em Cruzeiro/SP, onde as mesmas futuramente passarão por manutenção e serão recolocadas em ordem de marcha.

A MRS Logística mais uma vez reafirma o seu compromisso com o desenvolvimento sustentável da ferrovia no país e com a preservação da memória ferroviária nacional, demonstrando o seu interesse perante a sociedade no reconhecimento da ferrovia como instrumento de desenvolvimento e representação cultural, parte de nosso legado histórico e do desenvolvimento técnico e logístico, além de estar contribuindo para a preservação da memória e da história nacionais.



◆ Locomotiva 3100: a única que chegou a receber a pintura fase 2 da RFFSA e única das duas primeiras repotencializadas com motor diesel ALCO 251 pela RFFSA em 1982 ainda existente. Graças ao apoio e sensibilidade da MRS será preservada.

## Breve histórico

Para atender a necessidade de se substituir a grande frota de locomotivas a vapor que realizavam manobras, a E. F. Santos a Jundiá adquiriu 45 locomotivas diesel-elétricas da GE em 1956.

Tratavam-se de variações do modelo conhecido como “70-ton”, desenvolvido pela GE nos Estados Unidos na década de 1940 para serviços em ramais com linhas de trilhos leves ou de pequeno movimento e em indústrias.

Numeradas inicialmente como 1 a 45, as 15 primeiras eram de “64-ton”, para operação nos ramais industriais com trilhos leves e, as demais 30, de “80-ton”. As locomotivas eram praticamente idênticas entre si, sendo a grande diferença entre elas o peso total.

Originalmente todas eram equipadas com motor Cooper Bessemer de 6 cilindros com 720 hp e transmissão elétrica GE. Possuíam posto de comando duplo na cabine, sendo que as locomotivas de números 36 a 45 eram ainda equipadas com tração múltipla, característica essa que foi eliminada ao longo do tempo.

Logo que chegaram foram apelidadas pelos ferroviários como “Lambretas” em alusão às motocicletas populares italianas que faziam sucesso na década de 1950.

Na década de 1980 algumas passaram atuar nos serviços de apoio ao transporte de subúrbios, sendo integradas posteriormente à frota da CBTU, hoje CPTM.

Com a implantação do Projeto Sigo em toda a RFFSA, as 45 locomotivas foram então renumeradas na série de 3081 a 3125 (com mais um dígito verificador) na sequência das outras locomotivas GE de pequeno porte.

No final de 1982, a RFFSA aproveitando motores 251 de 6 cilindros e 1.000hp do Programa Bombardier para a repotencialização de locomotivas ALCO RS-8 e RSD-8 da SR-1 (Recife), iniciou a repotencialização das “Lambretas”, serviço esse efetuado pela GE em Contagem, onde foi feita a troca dos motores Cooper Bessemer das locomotivas 3100 e 3109. Como o compartimento do motor teve de ser elevado para abrigar o novo motor diesel, essas locomotivas ficaram logo conhecidas como “Lambretões”. Depois dessas duas locomotivas iniciais, apenas no final de 1996 foi concluída a terceira, a 3125.



◆ Locomotiva 42, futura 3122 ostentando a pintura original da EFSJ, em Paranapiacaba em 1969. Foto Guido Motta.

Até 1996, todas as “Lambretas” e “Lambretões” permaneceram somente nas linhas e ramais da antiga Santos a Jundiá; com a concessão das ferrovias a partir de 1 de dezembro de 1996, a MRS Logística S. A. assumiu e deu continuidade ao programa de repotencialização, sendo mais quatro locomotivas convertidas pela Tecfer em 1997 e 1998: as de números 3098, 3106, 3113 e 3120.

Com a MRS, as “Lambretas” e “Lambretões” saíram da antiga E. F. Santos a Jundiá, passando a serem usadas também no Ramal de São Paulo, na Linha do Centro e até mesmo na Ferrovia do Aço.



◆ A 3104 com o padrão de pintura fase 1 da RFFSA.



◆ A 3100 em Jundiá em 1999: ela foi a única a receber a pintura fase 2 da RFFSA. Foto Maurício Lima.



◆ A 3125 em Jacareí em fevereiro de 1998: ela saiu da repotencialização com essa curiosa pintura: base da RFFSA mas já com logotipos da MRS. Foto Cesar Tonetti.

Já com a idade avançada e a baixa capacidade de tração perante os padrões atuais bem como de confiabilidade e disponibilidade, as velhas locomotivas começaram a ser retiradas de serviço e posteriormente desmontadas, restando pouquíssimas unidades atualmente. Na MRS ainda estão ativas a “Lambreta” 3104 e as “Lambretões” números 3098 e 3106. A “Lambretão” 3120 está hoje com a Supervia no Rio de Janeiro.



◆ A 3111 já com a pintura padrão da MRS Logística no pátio P1-07, em 2009 - Foto Luiz H. Bassetti.



◆ A 3101 no pátio do Arara, no Rio de Janeiro em 2010. Foto Ângelo Tavares.



◆ A mesma 3101 já recolhida no pátio das Oficinas do Horto Florestal, em Belo Horizonte/MG em maio de 2022. Foto Felipe Sanches.

## Mais do que “simples máquinas”

Muito além de se preservar “simples objetos”... ao preservar locomotivas, carros, vagões, estações, ferrovias preservamos mais do que a materialidade; preservamos a nossa história, a nossa cultura e, um modo de vida. O emocionante depoimento de Leonel Adelino de Paula, ferroviário que trabalhou na RFFSA e na MRS atesta isso:

### **“A Locomotiva MRS GE ALCO 720-HP #3113-8: Um Agradecimento à ABPF e uma Reflexão sobre Memórias Ferroviárias**

Hoje, ao ver a locomotiva MRS GE ALCO 720-HP #3113-8 ser preservada pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), não posso deixar de expressar minha profunda gratidão. Essa máquina não foi apenas uma ferramenta de trabalho nas minhas jornadas na ferrovia, mas parte integrante da história da nossa equipe, e de muitas outras que compartilharam dessa mesma dedicação. Ela fez parte da rotina de manobras, operações de recebimento e entrega de vagões, e momentos que marcaram profundamente minha trajetória.

Essa locomotiva, carinhosamente apelidada de “Lambreta” pela sua agilidade e eficiência, foi uma verdadeira companheira em minhas passagens pela oficina de Cachoeira Paulista. Seu peso relativamente leve de 80 toneladas, aliado ao baixo consumo de combustível, a tornava ideal para operar em áreas restritas como o pátio de nossa oficina. Imagens memoráveis, como a reversão no “Triângulo” durante a festa de final de ano de 2011, permanecem vividas na minha memória, ressaltando como essa locomotiva era indispensável nas nossas operações diárias.



◆ Locomotiva 3113 realizando a reversão no “Triângulo” da oficina de Cachoeira Paulista durante a festa de final de ano de 2011. Foto Leonel Adelino de Paula.

Além do valor técnico, a #3113-8 guarda um significado emocional profundo. Em uma foto de 2002, capturada na oficina da Lapa, estão seis rostos sorridentes: quatro de Cachoeira Paulista e dois de São Paulo. Ali, em meio à rotina de manutenção, éramos mais que colegas, éramos uma família ferroviária. Ao fundo, a Lambreta e a locomotiva “Taubaté” GE-U20C #3154-5 esperavam pacientemente por seus reparos, prontas para retornar aos trilhos. Aqueles momentos são um tributo ao esforço coletivo que fez com que essas máquinas continuassem a operar e que nossa comunidade ferroviária permanecesse forte.



◆ Locomotiva 3113 nas oficinas da Lapa, em São Paulo passando por manutenção em 06 de junho de 2002. Foto Leonel Adelino de Paula.

Também não posso deixar de lembrar do espírito de colaboração entre as equipes da MRS, como Anderson “Neca” Silva e José Ricardo, o “Zé Muamba”. Trabalhadores dedicados, eles conduziam as manobras com a #3113-8 em momentos cruciais para nossas operações. Mesmo que nossas funções fossem distintas, nossos caminhos se cruzavam constantemente, sempre em busca de um objetivo comum: garantir o bom funcionamento das atividades ferroviárias na região do Vale do Paraíba.

Hoje, ao ver a #3113-8 ser preservada, sinto um misto de alegria e nostalgia. Essa locomotiva carrega em si histórias de muitos ferroviários que dedicaram suas vidas ao funcionamento das operações. Ver seu resgate pela ABPF não apenas nos dá a chance de reviver esses momentos, mas também oferece às futuras gerações a oportunidade de conhecer uma parte valiosa da história ferroviária do Brasil.

À ABPF, meu mais sincero agradecimento por preservar essa locomotiva que tanto representou na minha jornada. Saber que a #3113-8, que por tanto tempo esteve ao meu lado, agora será preservada e valorizada, é um conforto e uma honra. Que essa preservação inspire a todos a reconhecer a importância das ferrovias e a história dos homens e máquinas que as fizeram funcionar. Hoje, ao reviver essas memórias, celebro não apenas a locomotiva, mas também a camaradagem, o esforço coletivo e a paixão pelo mundo ferroviário que nos uniu. Saudações ferroviárias!!!”

Agora se inicia um novo capítulo na história da 3113 e novas relações com novas pessoas serão construídas e, as futuras gerações poderão conhecer o que foi e o que significou a ferrovia no passado.



◆ A 3113 já no pátio da ABPF em Cruzeiro/SP.

## AS GE 80TON. AGORA DA ABPF: 3100, 3101, 3111 e 3113



### FICHA TÉCNICA

**NBP:** 903100-6  
**Fabricante:** GE - U.S.A.  
**Número de série:** 32761  
**Data de fabricação:** 1956  
**Modelo:** 80Ton  
**Tipo:** Diesel-elétrica  
**Rodagem:** B+B  
**Motor diesel:** ALCO 251  
**Potência:** 1.000hp  
**Peso:** 80ton



### FICHA TÉCNICA

**NBP:** 903101-4  
**Fabricante:** GE - U.S.A.  
**Número de série:** 32762  
**Data de fabricação:** 1956  
**Modelo:** 80Ton  
**Tipo:** Diesel-elétrica  
**Rodagem:** B+B  
**Motor diesel:** FWL6T  
**Potência:** 720hp  
**Peso:** 80ton



### FICHA TÉCNICA

**NBP:** 903111-1  
**Fabricante:** GE - U.S.A.  
**Número de série:** 32772  
**Data de fabricação:** 11/1956  
**Modelo:** 80Ton  
**Tipo:** Diesel-elétrica  
**Rodagem:** B+B  
**Motor diesel:** FWL6T  
**Potência:** 720hp  
**Peso:** 80ton



### FICHA TÉCNICA

**NBP:** 903113-8  
**Fabricante:** GE - U.S.A.  
**Número de série:** 32774  
**Data de fabricação:** 11/1956  
**Modelo:** 80Ton  
**Tipo:** Diesel-elétrica  
**Rodagem:** B+B  
**Motor diesel:** ALCO 251  
**Potência:** 1.000hp  
**Peso:** 80ton

# OPERAÇÃO DE CARREGAMENTO E TRANSPORTE DAS LOCOMOTIVAS





♦ As quatro locomotivas já estacionadas no pátio das oficinas da ABPF em Cruzeiro/SP. Fotos Felipe Sanches.



◆ Remoção do capô da 3111 para início dos trabalhos de revisão nas oficinas de Cruzeiro . Fotos Bruno Sanches.



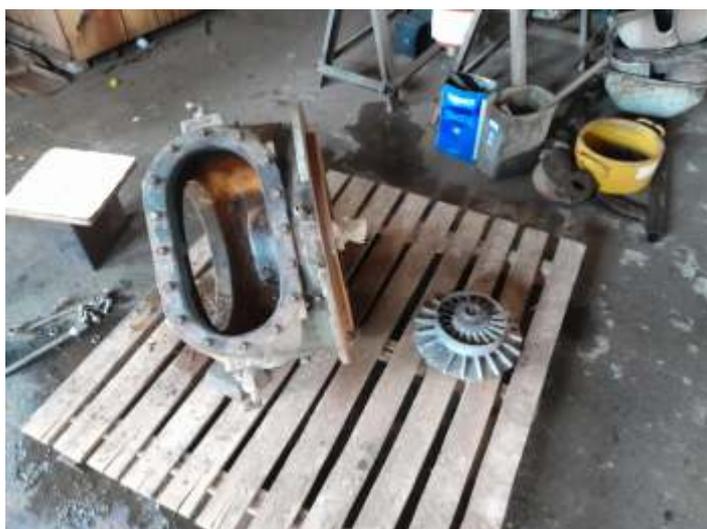
♦ A 3111 já sendo trabalhada nas oficinas da ABPF em Cruzeiro/SP e já está sendo trabalhada. Fotos Felipe Sanches.



♦ A 3111 já sendo trabalhada nas oficinas da ABPF em Cruzeiro/SP e já está sendo trabalhada. Fotos Felipe Sanches.



◆ O capô da 3111 após ser removido da locomotiva, já posicionado no pátio para passar por limpeza geral e reparos..



◆ Componentes da 3111 já sendo desmontados para limpeza e revisão completa.



◆ Componentes da 3111 já sendo desmontados para limpeza e revisão completa.

Prosseguem os trabalhos de recuperação da linha de Cruzeiro a Passa Quatro, onde o trabalho de limpeza da linha tem consumido a maior parte do tempo da equipe.

Estamos contando com o apoio da prefeitura de Cruzeiro que tem auxiliado os trabalhos de limpeza, com a remoção das grandes quantidades de terra e entulho que foram jogados sobre a linha ao longo dos anos.

A troca dos dormentes até a estação de Rufino de Almeida e do pátio da mesma já foi concluída. Os trabalhos agora estão concentrados na finalização da limpeza e ajustes da linha para receber o novo lastro.

Falta pouco para os 6km de ferrovia entre a estação central de Cruzeiro e a estação Rufino de Almeida ficarem concluídos, o que deve acontecer até o início de outubro.



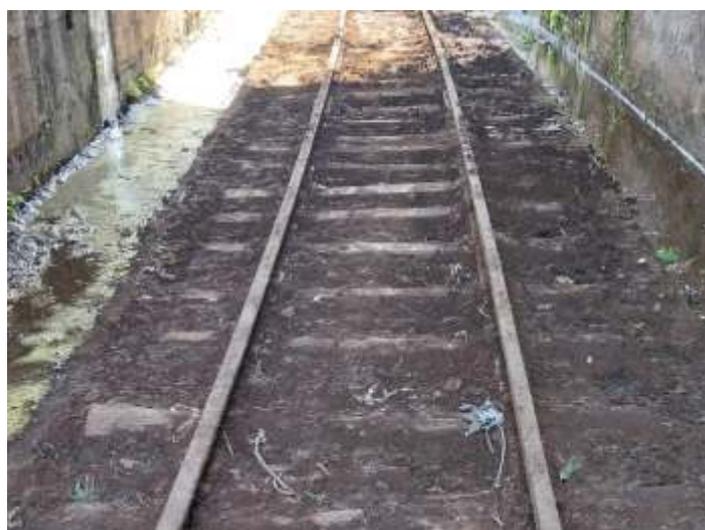
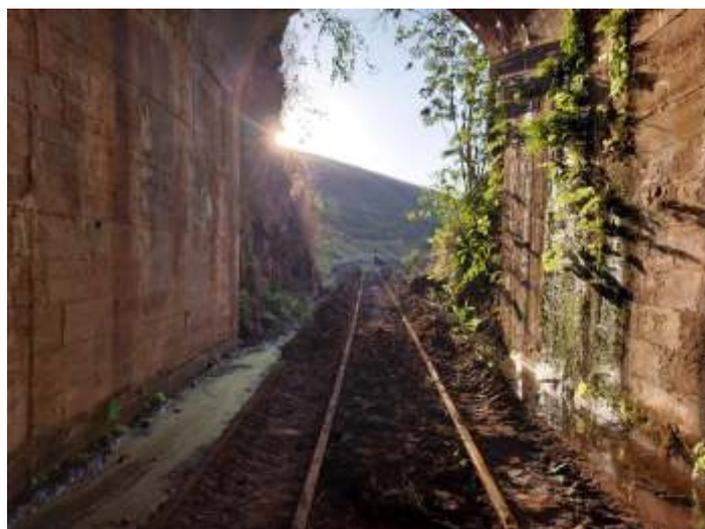
◆ Início dos trabalhos de limpeza do pátio de Rufino de Almeida. As linhas estavam completamente soterradas.



◆ Trabalhos de limpeza do pátio de Rufino de Almeida.



◆ Aspecto após a limpeza.



◆ Novos dormentes já instalados no pátio.

◆ Seguem os trabalhos de limpeza no túnel nº1.

### Trem das Águas

Na quarta-feira, dia 11/09/24, às 10h recebemos alunos e professores da APAE de Soledade de Minas/MG, que puderam realizar gratuitamente o passeio de trem, totalizando 36 pessoas.

Os alunos e seus professores realizaram o passeio de trem de forma gratuita, com cortesias fornecidas pela associação dentro do seu programa de “Trens Sociais”, onde a ABPF procura contemplar a comunidade local e as instituições de relevância dos municípios onde atua com passeios gratuitos e/ou como forma de arrecadação de doações para instituições filantrópicas afim de se incentivar a educação patrimonial no município e promover o acesso à este meio de transporte, sendo um resgate desse importante capítulo da história. O custo dessas viagens sociais é 100% subsidiado pela ABPF, não havendo nenhum ônus para as entidades ou órgãos públicos.



◆ Alunos e professores durante o passeio de trem.

### Trem de Guararema

Mais um passeio social aconteceu na sexta-feira, dia 27/09/24, às 14:00h. Dessa vez foi realizado um trem especial para o “Passeio da Inclusão” para promoção da inclusão plena do indivíduo na sociedade como parte da campanha do Setembro Verde 2024.

Ao todo 180 pessoas, entre alunos e professores da APAE de Guararema receberam kit lanche e realizaram o passeio de trem de forma gratuita, com cortesias fornecidas pela associação dentro do seu programa de “Trens Sociais”, onde a ABPF procura contemplar a comunidade local e as instituições de relevância dos municípios onde atua com passeios gratuitos e/ou como forma de arrecadação de doações para instituições filantrópicas afim de se incentivar a educação patrimonial no município e promover o acesso à este meio de transporte, sendo um resgate desse importante capítulo da história. O custo dessas viagens sociais é 100% subsidiado pela ABPF, não havendo nenhum ônus para as entidades ou órgãos públicos.



◆ Os participantes do city tour a bordo do trem.

## REGIONAL SUL DO BRASIL: um mês de muitos trabalhos

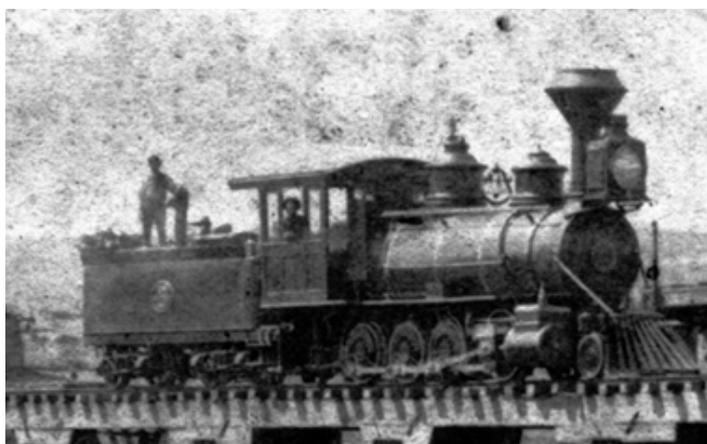
Os trabalhos ao decorrer deste mês foram intensos, na oficina de Rio Negrinho, foram realizadas melhorias em vários carros de passageiros, bem como o processo de reforma do vagão oficina. Foi também, realizado a fabricação de uma nova chaminé para a locomotiva Mogul #11, cativa do trem Caiçara no litoral do Paraná. Os passeios do Trem da Serra do Mar e Trem Caiçara, apesar do clima instável do final de inverno, ocorreram em plena normalidade.

### OFICINAS DE RIO NEGRINHO

Iniciamos as atividades na oficina de Rio Negrinho com a construção de nova chaminé tipo Diamonds para a locomotiva Mogul #11 cativa do Trem Caiçara em Antonina. Para a criação desta nova chaminé, buscou-se as referências de construção originais da locomotiva e em catálogos da época (final do século XIX). A nova chaminé foi construída totalmente em aço com balão funcional, tal como era originalmente.

A chaminé nova foi construída inteiramente na oficina de Rio Negrinho, tomando como base apenas as fotos antigas, desenhos originais da Baldwin Locomotive Works e os famosos Erecting Cards da locomotiva. Abaixo segue sequência de fotos da etapa de construção da chaminé.

Ao final do mês, a peça foi pintada com tinta resistente à alta temperatura e transportada para Antonina, onde foi instalada na locomotiva Mogul #11.



◆ Aspecto da chaminé original da locomotiva Mogul #11.



◆ Aquisição do material para confecção da nova chaminé.



◆ Etapa da construção da nova chaminé.



◆ *Construção do detentor de fagulhas.*

◆ *Detalhamento com rebites, assim como o modelo original.*



◆ *Instalação do detentor de fagulhas no interior do cone inferior do balão.*



◆ *Instalação da peneira no cone superior da chaminé.*



◆ *Balão da chaminé já finalizado.*



◆ *Peças prontas para pintura com tinta de alta temperatura.*



◆ *Pintura com tinta em Alta temperatura.*

A locomotiva a vapor La Meuse #102 vem passando por um longo trabalho de revisão geral. Esta locomotiva foi fabricada pela Société La Meuse, Bélgica, em 1906 e adquirida pela Cia. Estradas de Ferro São Paulo – Rio Grande, onde trabalhou na construção de trechos novos e em pequenas manobras em pátios. Ao decorrer deste mês, os trabalhos nesta locomotiva compreenderam a usinagem dos cilindros.



◆ *Aspecto de antes da usinagem do cilindro.*



◆ *Aspecto de depois da usinagem do cilindro.*

Em outra frente de trabalhos, foi iniciada a reforma do vagão gerador e oficina VF-118. Este vagão é utilizado como apoio durante as viagens pela malha Sul da Concessionária Rumo Logística, bem como durante o Trem de Natal. A reforma será concentrada na área de lavanderia e estocagem do vagão.

Os trabalhos envolvem a completa retirada do piso de concreto antigo, já bastante comprometido. As paredes ganharam agora isolamento térmico e acústico, com acabamento em chapas de MDF naval de 6mm, substituindo as antigas chapas de Eucatex. A elétrica do vagão será completamente reconstituída. Também será criada uma área de armazenamento, tanto para mantimentos como para utensílios de eventual manutenção do trem.

Na área externa, foi realizado a troca do freio manual do veículo. O mesmo também recebeu suportes

para instalação de itens de publicidade e/ou decorações de natal, que agora não serão instaladas diretamente sobre a estrutura original do vagão. O vagão recebeu os borrachões que fazem o isolamento da passagem entre carros, melhor protegendo a equipe do trem, abordado nos tópicos a seguir desta edição do boletim.



◆ Etapa de desmontagem para reforma, no vagão VF-118.



◆ Instalação de novo freio manual no vagão VF-118.



◆ Instalação das chapas de MDF Naval no interior do vagão VF-118.

Em uma terceira frente de trabalhos, foi realizado a instalação das sanfonas que fazem a proteção na passagem entre carros de passageiros. No carro administrativo AD-10, Barão de Mauá, parte da estrutura precisou ser feita nova pois a antiga estava muito comprometida, agora ficou faltando a lona para finalizar a proteção de passagem.

Já no carro dormitório AC-07 e no vagão oficina VF-118, houve a necessidade da reconstrução dos berços que sustentam as borrachas que fazem papel de sanfona. Estes berços foram construídos conforme o padrão utilizado em outros carros, por fim, a borracha de sanfona foi instalada.



◆ Estrutura da sanfona do carro administrativo Barão de Mauá já instalada, ficando pendente a lona.



◆ Aspecto inicial do carro dormitório AC-07, com os berços de sustentação das borrachas recém-instalados.



◆ Carro dormitório AC-09 com as borrachas da sanfona já instaladas.



◆ Aspecto do vagão Oficina VF-118 com o berço de sustentação das sanfonas recém-instalado.

A instalação das sanfonas nos carros de passageiros, são medidas que visam trazer maior segurança à equipe do trem. De primeiro momento, recebem esta melhoria apenas carros que fazem parte das viagens pela malha sul da Concessionária Rumo Logística, bem como do Trem de Natal.

### TREM DA SERRA DO MAR

Os passeios do Trem da Serra do Mar deste mês ocorreram de maneira normal, tivemos dias de chuvas intensas na Serra, o que acarretou no adiamento de um final de semana de passeios, reduzindo drasticamente o público neste mês.

Como padrão do passeio, a descida da Serra do Mar ocorre aos sábados, ficando a subida para os domingos. Devido à época de fim de inverno, tivemos dias parcialmente nublado, o que acaba dificultando a visibilidade da serra no início do passeio.

Durante o mês, a equipe do Trem da Serra do Mar visitou a Fundação Catarinense de Cultura em Florianópolis/SC, com objetivo de discutir os parâmetros para o restauro da estação ferroviária de Rio Vermelho, bem como, a criação de uma futura parada para o passeio de Trem. Esta visita foi muito proveitosa e esperamos resolver o processo de restauro da edificação, o mais breve possível.



◆ Equipe do Trem da Serra do Mar e Fundação Catarinense de Cultura-FCC.



◆ Marlon Ilg Diretor-Presidente da ABPF e Maria Teresinha Debatin Presidente da FCC.

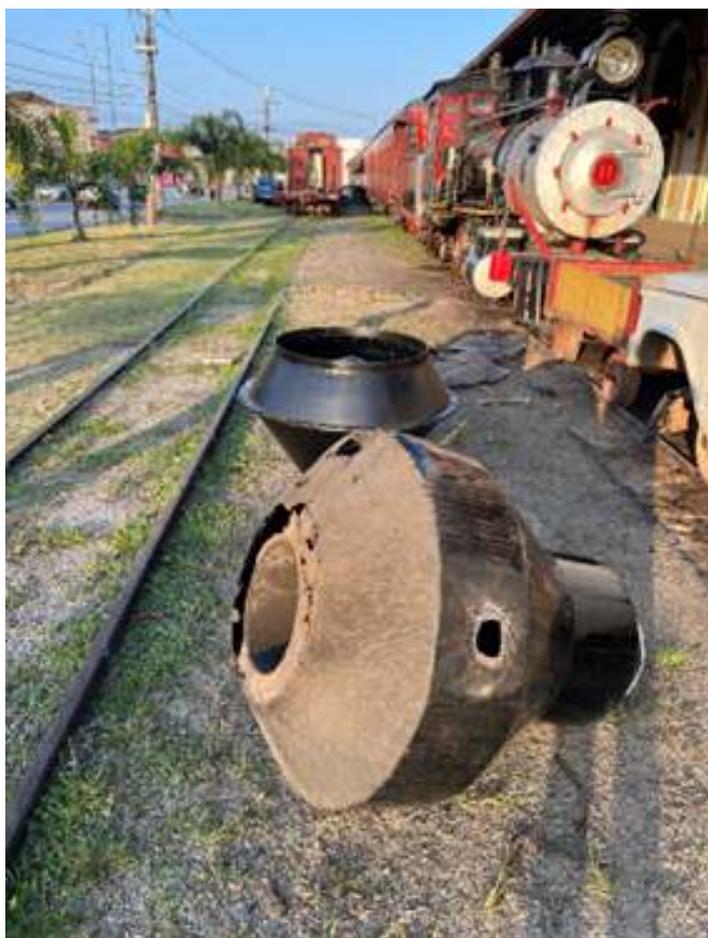
### TREM CAIÇARA

Os passeios do Trem Caiçara deste mês ocorreram de maneira normal para a época do ano. O grande destaque, foi a substituição da chaminé da locomotiva Mogul #11. A atual chaminé é oriunda de uma reforma para uso estático da RFFSA, em 1965. Deste modo, já encontrava-se bastante comprometida mesmo com os trabalhos de recuperação da ABPF.

Conforme apresentado nos tópicos anteriores desta edição do boletim, para a construção da nova chaminé, buscou-se representar os padrões construtivos originais e funcionais de chaminés tipo balão. Toda a estrutura foi fabricada em Rio Negrinho e o material foi posteriormente transportado para Antonina onde foi instalado.



◆ Etapa de remoção da chaminé antiga.



◆ Estado atual da chaminé antiga e comparação com a nova.



◆ Nova chaminé já instalada na locomotiva.



◆ Instalação da nova chaminé.



◆ Locomotiva acesa pela 1ª vez após a troca da chaminé.

## NURVI: seguem as manutenções no material rodante

Neste mês de setembro, aproveitando semana de condições climáticas favoráveis o NuRVI deu continuidade à manutenção do material rodante exposto no pátio de embarque, respectivamente os vagões VF131, utilizado como bilheteria e conveniência, e o vagão CAP, este utilizado como expositor de peças de interesse museológico.

O VF131, presume-se que tenha sido fabricado em 1946 pela Cia Industrial Santa Matilde, já havia passado recentemente pela troca de madeiras de sua caixaria, conforme divulgado neste boletim e agora recebeu nova pintura desta vez na cor vinho, ou bordô, como queiram. Aproveitando a ocasião, também o CAP – VF137, fabricado em 1893 pela S.A. Travaux Dyle et Bacalan, recebeu a nova padronização na cor bordô.



◆ Vagão VF131 do acervo estático, conhecido como "vagão bilheteria", em substituição à inexistente estação, agora na cor bordô. Autoria de Luiz Carlos Henkels.



◆ Interior do "vagão bilheteria", onde à direita da porta de entrada funciona a conveniência e à esquerda o receptivo. Iniciando os trabalhos do dia, no detalhe da imagem a agente de vendas do NuRVI, Priscila Jesani dos Santos ladeada por sua mãe Josiane Tobias, que é atendente da conveniência. Em primeiro plano, um dos fundadores do NuRVI, o maquinista e chefe de tráfego, Charles Frederico Thurow. Autoria de Luiz Carlos Henkels.



◆ O vagão CAP- VF137, rara peça do acervo estático agora na cor bordô, é o "vagão museu" do NuRVI. Autoria de Luiz Carlos Henkels.

A coordenação do NuRVI agradece a todos os seus associados, voluntários e colaboradores que de várias formas, em várias frentes, e com diversas aptidões se dedicam à preservação da memória histórica da extinta EFSC, dedicando suas horas de folga aos trabalhos no "Trem do Vale Europeu – EFSC".

## 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 ou (47) 9 9169-5730

## 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)

# FOTO do mês



◆ O belíssimo carro Pullman PC 3020 saindo da reforma geral realizada em São Paulo. Autoria de Paulo Lima.

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

## COMUNICADO AOS ASSOCIADOS:

Está sendo realizado o recadastramento dos associados da ABPF. Para tanto, foi desenvolvido um sistema on-line para atualização das informações (dados pessoais, endereço, telefone, e-mail).

O acesso à esse sistema se dá através do site da ABPF: [www.abpf.com.br](http://www.abpf.com.br) onde no menu principal deve-se clicar em "Sócios". A partir daí será aberta a tela de login do sistema onde o associado deve entrar digitando a sua matrícula (número de sócio) e a senha, que inicialmente é a matrícula + 2 primeiras letras do nome + 2 últimas do sobrenome.

Uma vez dentro do sistema, essa senha deverá ser alterada, devendo então o associado criar uma nova atendendo aos requisitos que serão informados pelo próprio sistema.

Finalizada essa etapa, o associado deverá verificar seus dados e atualizá-los conforme necessário. Deverá ser inserida também uma fotografia que o identifique.

No sistema também estarão disponíveis as informações referentes aos pagamentos das semestralidades.

É muito importante que todos os associados realizem essa atualização nesse sistema on-line afim de ficar em dia com suas obrigações como associados bem como para a ABPF ter um banco de dados fidedigno, onde será possível conhecer a atual situação dos associados.

Em caso de dúvidas, entre em contato com o Canal do Associado através do telefone: (47) 9 9277-7676 (falar com Rodrigo Consoli).

## Investir em cultura e conhecimento sempre vale a pena!

O novo livro "Locomotivas Alco da Família Alco nas Ferrovias Brasileiras" está disponível para venda no site da Memória do Trem em [www.trem.org.br](http://www.trem.org.br) no formato digital.

Por apenas R\$ 15,00, menos do que o preço de um lanche simples, será possível conhecer toda a história da Alco e de cada modelo de locomotiva nas Ferrovias Brasileiras.

Este livro é o resultado de mais de um ano de pesquisas, redação e edição, e se transformou num importante documento histórico, não podendo ser deixado fora de qualquer biblioteca digital.

Importante esclarecer que a opção pelo digital foi devido à dificuldade de se obter um patrocínio que custeasse a edição convencional impressa.

Aproveitem também para conhecer os demais livros editados pela Memória do Trem, acessando [www.trem.org.br](http://www.trem.org.br). Lembrem-se que alguns já se esgotaram e os demais irão pelo mesmo caminho.

Ajudem a Memória do Trem para que mais livros sejam editados contando a história de nossas Ferrovias!

Muito obrigado!  
A equipe da Memória do Trem