

## EDITORIAL

Nesse mês de fevereiro de 2025 o ABPF Boletim publica as realizações dos últimos 28 dias da ABPF e suas Regionais que estão, além das operações dos trens, realizando trabalhos de reforma e manutenção.

A Regional Campinas teve como destaque a entrega ao tráfego do carro Noroeste antigo S-76, totalmente recuperado. Seguem os trabalhos de manutenção na locomotiva a vapor nº9; seguem os trabalhos na via permanente. Melhorias nas dependências das oficinas também estão sendo realizadas.

Na Regional São Paulo está passando por manutenção o carro bagageiro nº1032, além de trabalhos de manutenção e melhorias nas dependências. Em Paranapiacaba, muito trabalho, com limpeza, capina, roçada e reparos.

Na Regional Sul de Minas, seguem os trabalhos na locomotiva a vapor 353 ex. EFCB, que teve os rodeiros motizes removidos para substituição dos aros.

Na Regional Sul bastante trabalho nos três estados onde a regional atua. Em Rio Negrinho, está passando por manutenção a Mallet 204. Foi construído um abrigo para os carros que ficaram em Guaporé.

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, carros e autos;

Manutenção da locomotiva nº353;

Construção de abrigo para carros.

## ABPF NACIONAL: assembléia geral ordinária



## ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA DA ABPF EDITAL DE CONVOCAÇÃO

Ficam convocados por meio deste, os senhores associados da **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA** pertencentes a todas as regionais, a comparecerem à **ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA** da **ABPF NACIONAL**, a ser realizada na cidade de **RIO NEGRINHO/SC**.

**DATA: 15 DE MARÇO DE 2025**

**HORÁRIO: 13:45 HORAS**

**LOCAL: ACIRNE - Associação Empresarial de Rio Negrinho – Rua Maria Scholz, 62 – Centro – Rio Negrinho/SC**

A assembléia instalar-se a às 13h45min, em primeira convocação, havendo número legal de associados ou às 14h00min, com o número de associados presentes, sobre a seguinte:

### ORDEM DO DIA

- 1. Apresentação e aprovação do Regimento Interno;**
- 2. Assuntos Gerais.**

**A ABPF-NACIONAL** conta com o comparecimento e a participação de todos os seus associados. (artigo 48 – parágrafo 4)

Campinas, 31 de janeiro de 2025

Cordiais Saudações,

Marlon Ilg  
Diretor Presidente  
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária



Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

OSCIP

CNPJ (MF) 49.731.466/0001-56

www.abpf.com.br

**ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA DA ABPF****EDITAL DE CONVOCAÇÃO**

Ficam convocados por meio deste, os senhores associados da **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA** pertencentes a todas as regionais, a comparecerem à **ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA** da **ABPF NACIONAL**, a ser realizada na cidade de **RIO NEGRINHO/SC**.

**DATA: 15 DE MARÇO DE 2025****HORÁRIO: 13:45 HORAS****LOCAL: ACIRNE - Associação Empresarial de Rio Negrinho – Rua Maria Scholz, 62 – Centro – Rio Negrinho/SC**

A assembléia instalar-se a às 13h45min, em primeira convocação, havendo número legal de associados ou às 14h00min, com o número de associados presentes, sobre a seguinte:

**ORDEM DO DIA**

1. **Apresentação e aprovação do Regimento Interno;**
2. **Assuntos Gerais.**

A **ABPF-NACIONAL** conta com o comparecimento e a participação de todos os seus associados. (artigo 48 – parágrafo 4)

Campinas, 31 de janeiro de 2025.

Cordiais Saudações,

Assinado de forma digital por  
MARLON ILG:05310473939  
Dados: 2025.01.31 11:23:23  
-03'00'

Marlon Ilg  
Diretor Presidente  
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

**Sede Nacional**

Rua Dr. Antônio Duarte da Conceição, 1501  
(Estação Anhumas) 13.091-606 Campinas, SP  
Tel: (19) 3207-3637 Fax: (19) 3207-4290  
secretario@abpf.com.br

## 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.

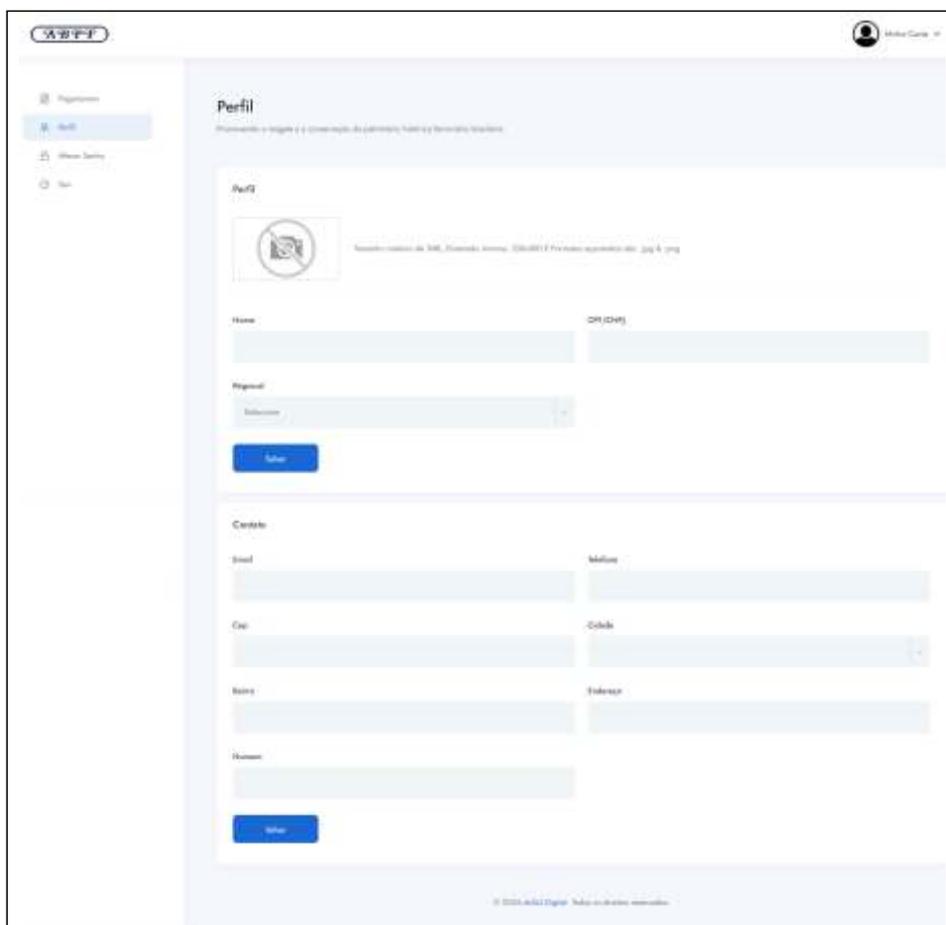
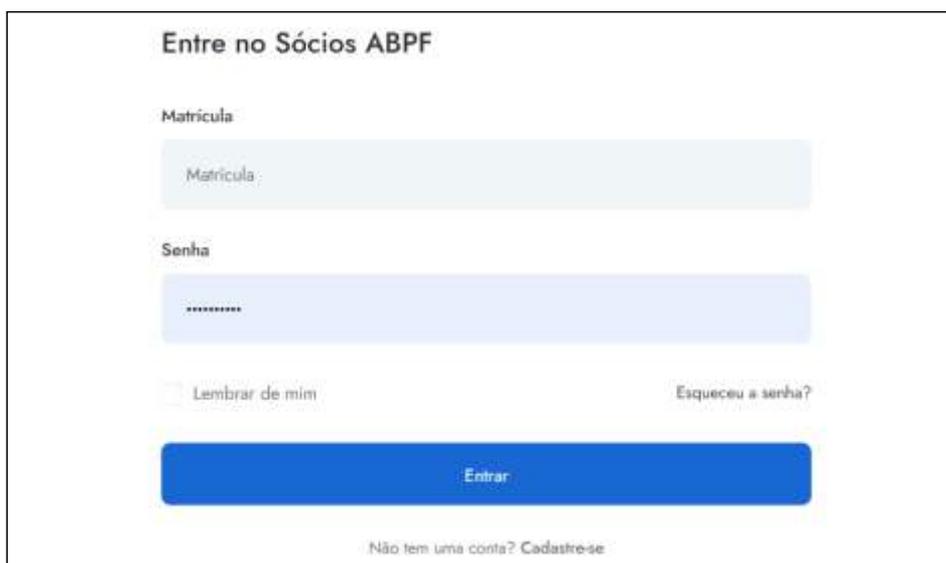
Uma vez dentro do sistema, essa senha deverá ser alterada, devendo então o associado criar uma nova atendendo aos requisitos que serão informados pelo próprio sistema.

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: carro S-76 entrou em serviço; muitos trabalhos

A regional Campinas ou VFCJ, continua operando normalmente seus trens durante finais de semana e feriados e escolas durante a semana.

O mês de fevereiro é tradicionalmente um mês mais fraco de visitantes, sendo a melhor semana, a do carnaval, que este ano ficou para março. Mesmo assim foi um bom mês, menor que o ano de 2024, mas maior que os anos anteriores.

O destaque do mês foi a entrega ao tráfego do carro Noroeste antigo S-76. Fizemos alguns testes e defeitos foram sanados, tendo o mesmo sido liberado, pegando uma carona no trem de domingo sentido Anhumas. Já fez sua primeira viagem com o público no último domingo do mês.



♦ Detalhe da cabeceira interna do S-76. Foto HGF.



♦ Carro S-76 já em Anhumas para sua nova jornada de trabalho. Foto Eric Gazetta.

Em seguida entramos com o carro CB-30 para a retirada dos mobiliários, que eram provisórios e mais largos, e que serão usados no CA-65 antigo S-339 da VFCO sendo que são do mesmo modelo usado anteriormente. E aproveitando, está sendo feita a repintura interna, lixamento do piso e aplicação do produto, bem como diversas outras melhorias. Os novos mobiliários já estão sendo reconstruídos. Com isso todos os carros ficarão no mesmo padrão e com largura correta do corredor.



♦ Nosso CB 30 antigo S-62 já no processo de repintura. Foto HGF.



♦ Detalhe de uma peça da testeira interna, onde após reparo e lixamento, foi encontrado os resquícius do período em que eram envernizados. Devia ser uma maravilha. Foto HGF.



♦ Confeção dos novos assentos aguardando o revestimento. Foto HGF.

Nas oficinas de locomotivas, a reparação da número 9 ex EFA, já teve os dois pistões instalados com os novos anéis e também já com as novas gaxetas das hastes do pistão. Foi tudo ajustado e já instalado o puxavante do lado do maquinista.



♦ Lado maquinista já montado aguardando testes e colocação do trole. Foto HGF.

Os rodeiros do trole guia que estavam na empresa ANX também já chegaram para serem novamente colocados, mas antes será feita nova flange da cubação e ajuste do mancal de fricção.



♦ Rodeiro recebido após reperfilamento, sendo preparado para montagem. Foto HGF.

A 215 está em operação normal nos trens, nos finais de semana e feriados sendo alternada com a 604, sendo que alguns reparos foram feitos na 215 e logo liberada para o trabalho.

Na seção de caldeiraria, continua a reforma e montagem do auto FEPASA ALE – 105. A cabina que achávamos estar melhor, teve que ser inteira refeita, estando já concluída. No momento terminam os reparos e adaptações de mecânica no estrado, uma vez que recebemos por parte e todo desmontado.



♦ ALE 105 recolhido para início dos serviços de caldeiraria. Foto HGF.



♦ Trocando as chaparias do teto e lateral. Foto HGF.



♦ Outra vista da montagem do ALE 105. Foto HGF.

A turma da via permanente concluiu a inversão de 26 barras de trilho da curva do km 12, um dos pontos que a bitola ficava um pouco mais aberta devido ao desgaste do trilho, e como os dormentes são de concreto, não tem como encolher a bitola. Como nunca foram viradas, agora a bitola ficou novamente correta gerando mais segurança dos trens. Dormentes também continuam sendo substituídos.



♦ Detalhe do trilho já virado com o lado desgastado do lado de fora. Foto HGF.



♦ Trecho reparado com excesso de brita para socaria. Foto HGF.

A reforma da retroescavadeira já foi concluída em nossas oficinas, bem como a repintura e adesivação. Em seguida ela foi transportada a uma oficina especializada para a instalação do kit ferroviário. A retroescavadeira será o nosso primeiro equipamento rodo ferroviário. Com isso a facilidade e rendimento dos serviços de via ficará muito mais fácil e rápido, pois o deslocamento será pela própria via.



♦ Retro após reformas nas oficinas de Carlos Gomes. Foto HGF.



♦ Retro sendo transportada a uma oficina especializada para adaptação do kit ferroviário. Foto HGF.

Também encontra se em fase final a reforma do caminhão MB 2013, que passou por uma grande reforma de funilaria e em seguida repintura. O mesmo será muito útil nas oficinas, pois é equipado com Guindauto, bem como para transportes diversos.



♦ MB 2013 nas oficinas de funilaria e pintura, serviços quase que concluídos. Foto de Rodrigo Fernando.

Também fizemos um novo layout da nossa modesta caldeiraria, onde distribuimos melhor nossas máquinas, bem como feita a repintura.



♦ Caldeiraria antes da repintura. Foto de Robson Souza.



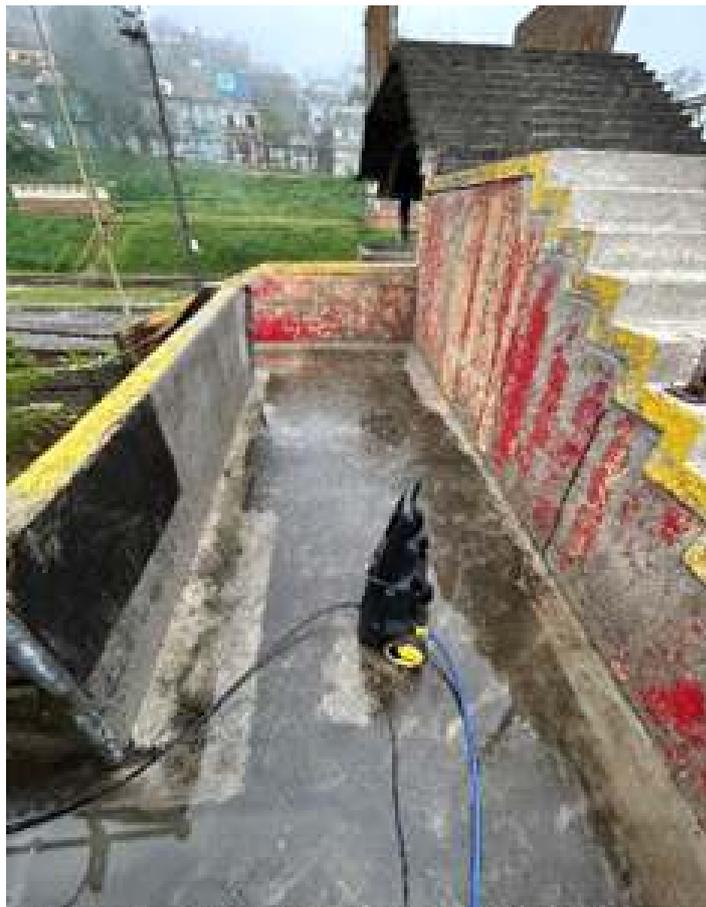
♦ Aspecto da seção de caldeiraria após arrumação e pintura. Dentro em breve será feita a concretagem do piso. Foto HGF.

## REGIONAL SÃO PAULO: um mês de intensos trabalhos

O mês de fevereiro foi marcado pelo intenso ritmo de trabalho na Regional São Paulo, com nossas equipes trabalhando simultaneamente no parque ferroviário da Mooca, na capital paulista, e no Museu Tecnológico do Funicular de Paranapiacaba, em Santo André (SP), onde foram iniciadas as obras de recuperação das instalações do museu sob responsabilidade da ABPF - as quais, após a negligência das gestões anteriores, vêm sendo agora objeto de um criterioso trabalho de manutenção geral, em parceria e articulação com os órgãos municipais, estaduais e federais de proteção ao patrimônio histórico.



♦ Ações iniciais de limpeza e conservação da área externa de acesso ao Museu Funicular de Paranapiacaba.



♦ Início da limpeza do acesso ao Museu, tendo sido feito uso moderado de máquina de alta pressão e aplicação de selante no piso de concreto.

Ao longo dos últimos três anos, a Regional São Paulo vem passando por um amplo processo de reestruturação administrativa, com a nova gestão empenhada em focar nas ações voltadas exclusivamente à preservação ferroviária, diferente do que era feito por gestões anteriores.

Agora, chegou o momento de concentrar e intensificar as ações em Paranapiacaba, após uma ampla e bem-sucedida reforma administrativa, com bastante trabalho nos bastidores e que rendeu excelentes resultados, com a reestruturação completa das operações da regional no Trem dos Imigrantes, na Mooca.

Nas instalações da 4ª Machina de Planos Inclinados, nossas equipes de manutenção empreenderam a limpeza do pátio das linhas de acesso ao Museu, com roçada do mato e gestão da vegetação, bem como a limpeza das paredes, acessos, valetas, drenos de água e do pátio de entrada da passarela que dá acesso ao portão de entrada de nossos visitantes, proporcionando um visual mais adequado às instalações e mitigando pontos de acúmulo de umidade - elemento natural crítico em um ambiente de mata tropical como o de Paranapiacaba.



♦ Limpeza e roçada do mato no entorno do acesso ao Museu e cerca próximo a área da concessionária MRS.

♦ Limpeza e roçada do mato no entorno do acesso ao Museu e cerca próximo a área da concessionária MRS.



◆ *Telhado da parte que compreende o depósito dos Locobreques e Carro de passageiro já parcialmente limpo de limo e vegetação característica do local.*



◆ *Vista da lateral do prédio da 4 Machina após limpeza na parte inferior, grade metálica e roçada de mato na edificação.*



◆ *Início da limpeza do depósito dos Locobreques e vagões, já parcialmente limpo de limo e vegetação característica do local.*



◆ *A grade metálica pós limpeza e início da roçada de mato na edificação.*



♦ Comparação do “antes e depois” da limpeza dos tijolos do prédio da 4ª Machina com impregnação de limo na sua lateral.

Na seção de maquinários e material rodante, foi constatado o acúmulo de limo, lodo e sedimentos ocasionados pela umidade, os quais foram identificados por nossas equipes e prontamente suprimidos, através de um criterioso trabalho de raspagem e limpeza geral. Tal ação objetivou não apenas proporcionar um resultado estético mais agradável dos equipamentos aos visitantes, mas igualmente a supressão do acúmulo de focos de umidade - que levariam à corrosão do metal - mas também à conservação adequada dos maquinários no curto e longo prazo, com a aplicação de revestimento naval para combater a ação da maresia e da corrosão do metal frente à implacável ação do ambiente de Paranapiacaba.



♦ Serra Breque nº2011.

Desta feita, as ações de conserva empreendidas pelas equipes de manutenção visam assegurar o bom estado-geral das centenárias instalações erguidas pela São Paulo Railway na segunda metade do século XIX e preparar o caminho para as próximas ações de manutenção a serem executadas em breve, previstas em um detalhado e criterioso cronograma instaurado após as falhas e erros de gestão das administrações anteriores. Todo o processo foi supervisionado e orientado pela profissional de Arquitetura responsável pelo Plano Museológico e pelo Projeto Técnico do Museu, afim de assegurar a conformidade dos procedimentos com as práticas de Conservação e Manutenção aplicáveis a bens edificados históricos.

Foram realizados ainda testes de iluminação cênica dos equipamentos da 4ª Machina de Planos Inclinados, com o objetivo de realçar o conjunto mecânico preservado, aprimorar a experiência museológica de nossos visitantes e possibilitar futuras visitas noturnas ao conjunto, expandindo as possibilidades dos usos históricos e museológicos do espaço.



♦ Testes de iluminação cênica dos equipamentos da 4ª Machina de Planos Inclinados.



♦ Testes de iluminação cênica na área externa.

Ademais, foram realizadas várias intervenções de manutenção na portaria de acesso ao Museu, com limpeza e recomposição da alvenaria nas escadas de acesso e sua posterior pintura na cor Vermelho Chassis, a exemplo das demais edificações da “Vila Inglesa”, revitalizando o conjunto e tornando-o sua apresentação mais condizente com os propósitos de atração turística e histórica da Vila de Paranapiacaba.



♦ Aplicação inicial de selante para uma melhor fixação da tinta a ser aplicada.



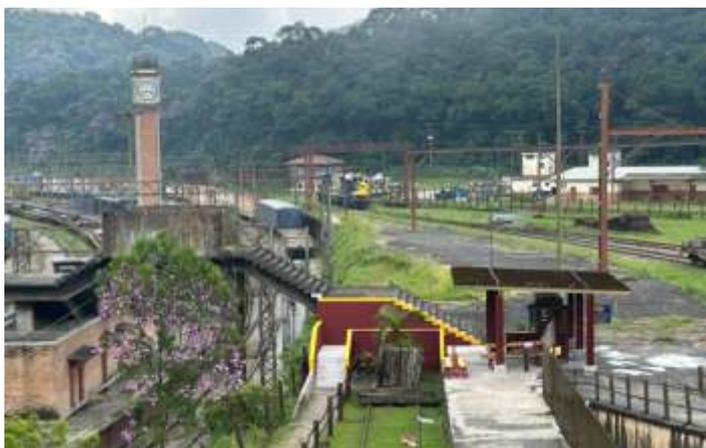
♦ A cor característica do local o Vermelho Goya ou Vermelho Chassis a depender do fabricante da tinta.



♦ A “máscara” para a pintura do amarelo na borda dos degraus, que criam um detalhe muito interessante a construção.



♦ O amarelo já se destacando na parte superior da parede, com o Vermelho Goya, cor característica de Paranapiacaba.



♦ O acesso em destaque já com a pintura finalizada, vista da passarela sentido SP, com o clássico relógio ao fundo.

Foi feita ainda a pintura e parte da manutenção completa da catraca de acesso do tipo “Roto-Dyne”, característica da E.F. Santos a Jundiaí, bem como prospecção dos bancos da plataforma para revitalização, troca do madeiramento dos assentos e repintura.



♦ Pintura e parte da manutenção completa da catraca de acesso do tipo “Roto-Dyne”.

O Museu Tecnológico do Funicular de Paranapiacaba ganhou ainda uma nova página na plataforma Facebook, padronizada e estandardizada em relação aos demais meios de divulgação da ABPF, objetivando divulgar os atrativos do Museu, levar ao público um pouco do cotidiano dos ofícios de preservação ferroviária empreendidos por nossas equipes na “Vila Inglesa” e servir de canal de comunicação entre a Regional São Paulo e a comunidade em geral.



◆ Página do Museu do Funicular no Facebook.

## PÁTIO MOOCA – SÃO PAULO

No parque ferroviário da Mooca, na capital paulista, sede do tradicional Trem dos Imigrantes, nossas equipes de manutenção centraram esforços na capina, roçada e gestão da vegetação no pátio e na via permanente, com os trabalhos se concentrando na porção final do pátio sentido estação Juventus-Mooca e na outra extremidade de nossa linha ativa, sentido Roosevelt-Brás.



◆ Via permanente após roçada de mato lado Brás, vendo-se ao fundo a Plataforma da ABPF.

Com isso, foram concluídos os serviços corretivos de conservação e zeladoria do pátio da Mooca, executados para adequar às operações ao padrão de excelência organizacional demandado pela nova gestão da regional, restando agora as ações de manutenção preventiva a serem executadas rotineiramente para garantir o bom andamento das operações dos passeios.

Nas oficinas, foi executada a troca completa do revestimento do teto do carro bagagem SPR/EFSJ 1032, de 1914, o qual, após vários anos de inatividade, foi reintegrado, há alguns anos, à composição do Trem dos Imigrantes, para fins de composição cênica de um trem típico SPR/EFSJ do começo do século XX. Entretanto, intervenções de manutenções que já se faziam necessárias anteriormente demandaram que o mesmo fosse recolhido às oficinas para recuperação, sendo o serviço executado neste mês de fevereiro após criterioso planejamento.



◆ O carro correios e bagagem #1032 durante manobras para ser desviado para os trabalhos de reparo no teto e posterior pintura lateral.

Os trabalhos se iniciaram com a remoção do revestimento antigo e a identificação de pontos de infiltração e outras falhas a serem corrigidas, como fissuras na marcenaria do clerestório e ripamento do teto. Em seguida, procedeu-se com a aplicação do revestimento isolante Neutrol para uniformizar a estanqueidade e a impermeabilidade da superfície - garantindo uso confiável e seguro para os anos futuros - e em seguida a aplicação de manta asfáltica, a qual contribui não somente para impermeabilizar o teto, mas também como dissipador de calor vindo do ambiente, diminuindo consideravelmente a temperatura no interior do carro.



◆ Acima: retirada de todo o material da antiga manta que cobria todo o teto.



♦ Outro ângulo do teto já sem o antigo material.



♦ Início da aplicação da manta asfáltica de 3,0mm na parte lateral do teto do carro #1032.



♦ Início da aplicação da manta asfáltica de 3,0mm no teto do carro #1032.

Concomitante à restauração do teto do 1032, procedemos com a recuperação completa dos estribos e varandas do carro, os quais necessitavam de reforma geral devido à ação do tempo e do uso desde quando o mesmo retornou ao serviço ativo.

Hoje, o carro segue nas oficinas, com a preparação de sua superfície para receber nova pintura nos próximos meses.



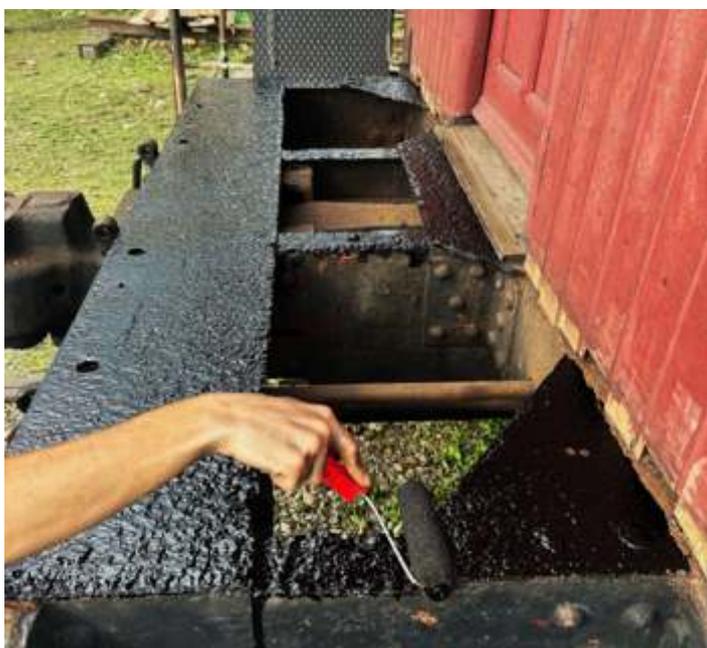
♦ Detalhes do piso das cabeceiras do #1032, após retirada da placa metálica que o reveste.



♦ Uma das cabeceiras já com parte do novo madeiramento, ainda em fase de finalização.

♦ Outro ângulo do teto já sem o antigo material.

Foi removido todo o madeiramento comprometido, revelando a estrutura metálica original - a qual recebeu revestimento com material anticorrosão e foi completamente revisada, antes de receber o novo madeiramento do assoalho das varandas.



♦ Início da aplicação da manta asfáltica de 3,0mm no teto do carro #1032.

As operações do Trem dos Imigrantes seguem normalmente, com bom número de visitantes. Agradecemos a todos os colaboradores e parceiros que de alguma forma vêm contribuindo para a execução e o bom andamento de nossos trabalhos, e adentramos o mês de março em plena atividade, com ações de preservação, conservação e manutenções sendo executadas em todas as frentes. Os trabalhos continuam!



♦ Grupo de passageiros 60+ aguarda a chegada do Trem dos Imigrantes na plataforma de embarque.

## REGIONAL SUL DE MINAS: trabalhos na locomotiva nº 353 ex. EFCB



◆ A 353 já nas oficinas de Cruzeiro, sendo preparada para remoção dos rodeiros motrizes.

### OFICINAS DE CRUZEIRO

Com a finalização da reforma da ALCO RSD8, a boa evolução dos trabalhos de reforma da GE 44Ton e a colocação em condições operacionais de uma das “Lambretas” doadas pela MRS Logística (que inclusive esta já tem trabalhado em manobras na oficina e já está dando apoio nos trabalhos da 353), foi possível abrir espaço e liberar parte da equipe para se dedicar a RG da locomotiva 353, popularmente conhecida como “Velha Senhora”.

Desde o seu transporte no final de outubro de 2023, alguns trabalhos extras de desmontagem, remoção de tubulação da caldeira e alguns outros serviços menores já haviam sido feitos e, nos bastidores, veio sendo feito o

planejamento de como fazer, de como executar e onde executar todos os trabalhos necessários. Vale lembrar que a 353 é uma locomotiva grande e foram necessários realizar ajustes na oficina, como por exemplo a aquisição dos equipamentos (macacos) para elevação da locomotiva dentre outros; tudo nessa locomotiva é muito grande e pesado.

Para além, o pátio de Cruzeiro está bem congestionado, então tudo tem que ser pensado de forma a não se inviabilizar manobras e o acesso de outros veículos à oficina ou mesmo às linhas do pátio. Dessa forma a desmontagem da 353 teve que ser planejada de forma a ser possível movimentá-la em caso de necessidade, mesmo ela estando sem as próprias rodas por exemplo.



◆ Início do processo de levantamento da locomotiva para remoção dos rodeiros motrizes.



◆ Locomotiva sendo erguida para remoção dos rodeiros motrizes.



◆ Locomotiva sendo erguida para remoção dos rodeiros.



◆ O truque de guia da 353 já carregado no caminhão para liberar espaço na linha para a retirada dos rodeiros motrizes.



◆ A locomotiva já sem o truque de guia.



◆ Locomotiva sendo erguida e os rodeiros motrizes sobre os trilhos.



◆ Algumas das cunhas das caixas dos rodeiros motrizes já removidas da locomotiva.



◆ O truque de guia da 353 já fora da locomotiva.



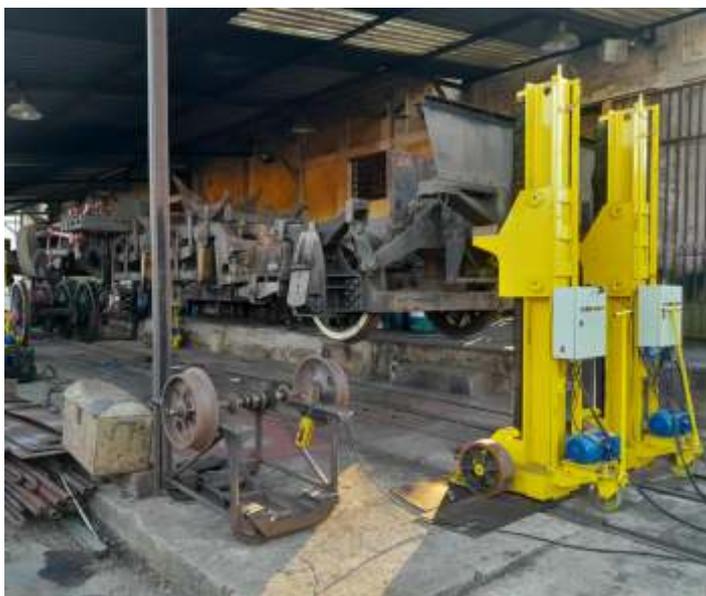
◆ Rodeiros motrizes prontos para serem puxados para fora.



♦ A “Lambreta” mais uma vez auxiliou nos trabalhos, puxando os rodeiros para fora.



♦ A locomotiva já apoiada no truque de guia e no jogo de arrasto.



♦ A 353 já sem os rodeiros motrizes.



♦ As enormes caixas e contra caixas da 353 já fora da locomotiva.



♦ Recolocação do truque de guia para permitir a movimentação da locomotiva pelas oficinas.

Com tudo organizado e planejado, chegou a hora da remoção dos rodeiros para começar a preparação para remoção dos aros e na sequência a fabricação e instalação de aros novos. A “Lambreta” recém colocada em funcionamento mais uma vez apoiou os trabalhos, sendo utilizada para puxar os rodeiros motrizes da 353 para fora. Foi uma operação demorada, pois em se tratando de uma locomotiva de quase 100 anos de idade, surpresas vão surgindo ao longo do processo.

Muito provavelmente foi no início da década de 1950 a última vez que uma locomotiva desse porte passou por uma manutenção completa como essa no país, visto que na década de 1950 o processo de dieselização da frota avançou rapidamente, sendo as locomotivas a vapor que restaram relegadas a serviços secundários até a total desativação na década de 1960.

Sete décadas depois a ABPF mais uma vez faz história, salvaguardando não só um equipamento mas também as técnicas necessárias para se efetuar todo o trabalho necessário.

## REGIONAL SUL DO BRASIL: mês de muitos serviços nos três estados do Sul

Fevereiro começou a todo vapor na ABPF Regional Sul. Nas oficinas de Rio Negrinho, os trabalhos são intensificados na substituição das chapas da fornalha da locomotiva Mallet #204. Foi realizado simultaneamente, operações de retirada dos carros de passageiros que estavam no Rio Grande do Sul e em Curitiba/PR. Ainda no Rio Grande, foi construído uma cobertura para os carros restantes.

### OFICINA DE RIO NEGRINHO

Iniciamos as atividades deste mês em ritmo acelerado, com várias frentes de trabalhos. Nas oficinas de Rio Negrinho, a principal frente de trabalho é o da locomotiva Mallet #204. Conforme inspeção, notou-se a necessidade de realizar a troca da chaparia do céu da fornalha.

A chapa comprometida foi removida juntamente com todos os estais desta região e serão completamente substituídos nos próximos meses. Será necessário instalar uma nova chapa de aço juntamente com estais completamente novos.

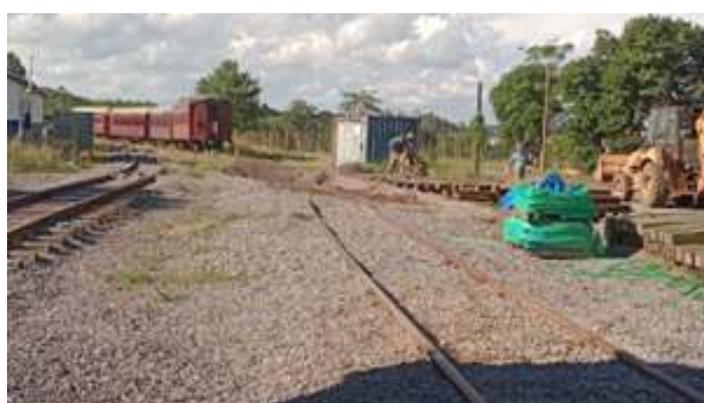


♦ *Trabalhos na fornalha da Mallet #204.*

Ainda neste mês, no Rio Grande do Sul realizamos a operação de retirada dos carros que ficaram presos junto à estação ferroviária de Guaporé. Este material estava

impossibilitado de rodar na malha ferroviária devido à destruição da via férrea, ocasionadas pelas fortes chuvas de maio de 2024.

Para a retirada deste material, foi necessário realizar a construção de uma rampa de acesso às carretas. Desta forma, o pátio de manobras da composição da ABPF foi parcialmente desmontado para a elevação da rampa.



♦ *Desmontagem parcial do pátio e construção da rampa.*



♦ *Rampa já concluída e pronta para o carregamento do material.*



◆ Carregamento do primeiro carro, PC-60, em aço, construído pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em 1944.



◆ Carros PC-60 e PD-43 já embarcados no caminhão.



◆ Carros PC-60 e PD-43 já embarcados no caminhão.

Ainda na estação de Guaporé, foi realizado a construção da cobertura para a composição do Trem dos Vales. O objetivo desta cobertura é de proteger do clima, os dois carros que ficaram na estação de Guaporé.

A estrutura é composta por barras de trilhos de trem e telhas metálicas, possuindo cerca de 24 metros de comprimento, 12 metros de largura e 5 metros de altura. A execução desta estrutura foi a mais complexa, demandando muito tempo. Deste modo, sua execução deu-se em paralelo ao carregamento do material rodante.



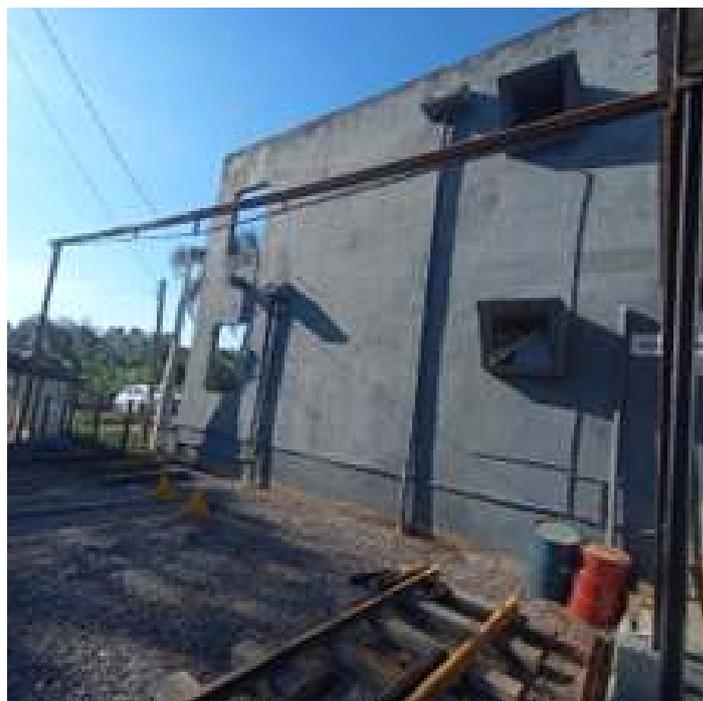
◆ Local onde a estrutura de cobertura será construída.



◆ Primeira etapa: construção da fundação em concreto.



◆ Segunda etapa: instalação dos pilares de trilhos de trem.



◆ Terceira etapa: instalação das vigas de apoio às terças.



◆ Quarta e quinta etapas: instalação das terças e cobertura com telha metálica.



♦ Cobertura já finalizada, guardando os dois carros que ficarão em Guaporé, PC-49 e PC-63.



♦ Comparativo de antes e depois da construção da cobertura.

Ainda em fevereiro, em outra frente de serviços, foi realizado o traslado da locomotiva EMD GL8 4026 e do carro de passageiros P-107. Estes veículos estavam alocados em Curitiba, na Gare de Automotrizes, local sede do Núcleo Curitiba (antiga ABPF Regional PR). O motivo de seu traslado é facilitar as operações turísticas e reforma deste material para os futuros passeios comemorativos, sendo um acréscimo à composição padrão da ABPF.



♦ *Traslado da locomotiva GL8 #4026 e do carro de passageiros SD-64, capturado por Igor Augustin.*



♦ *Em manobras no pátio da estação ferroviária de Rio Negrinho, a recém chegada locomotiva GL8 #4026.*

#### TREM DA SERRA DO MAR

Os passeios do Trem da Serra do Mar neste mês ocorreram com plena normalidade. Tivemos dias de clima quente e céu limpo, possibilitando uma vista privilegiada da Serra do Mar. Neste momento os passeios foram realizados com a locomotiva Mogiana Mikado #761.



♦ *A locomotiva GL8 #4026 com pintura homenageando o Primeiro Batalhão Ferroviário de Lages. foto: Marlon Ilg.*

## NURVI: calendário de passeios 2025 - Trem do Vale Europeu - EFSC

Em 2025 não perca a chance de explorar o encantador passeio de Trem do Vale Europeu em Apiúna, SC.

Confira os dias de passeio e garanta o seu bilhete. Para mais informações acesse nosso site [www.passeiosdetrem.com.br](http://www.passeiosdetrem.com.br) ou entre em contato via WhatsApp no número (47) 98894-5517.

Uma experiência única aguarda por você! .



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 Trem de Guararema liderado pela locomotiva 9380 pronto para realizar a viagem de volta. Autoria de Matheus Ferreira.

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