

EDITORIAL

Nesse mês de julho de 2025 o ABPF Boletim publica as realizações dos últimos 30 dias da ABPF e suas Regionais que estão, além das operações dos trens, realizando trabalhos de reforma e manutenção.

Em Campinas muitos trabalhos no material rodante, com manutenção nas locomotivas a vapor e a diesel e andamento da reforma dos autos-de-linha, além de trabalhos na via permanente.

Na Regional São Paulo estão prosseguem os trabalhos de manutenção da via. Foi aplicada uma nova pintura na locomotiva "V8". Em Paranapiacaba prosseguem os trabalhos de manutenção do Museu.

Na Regional Sul de Minas, foi um sucesso a pré-estreia do Expresso Mantiqueira, em Cruzeiro/SP, nos dias 05 e 06 de julho, durante a realização do 1º Encontro de Ferromodelismo de Cruzeiro, que também foi um sucesso. Como consequência, novos passeios foram realizados e outros já tem datas marcadas. Paralelamente seguem os trabalhos nas oficinas, com atenção na locomotiva GE44Ton, no auto-de-linha dentre outros.

No Regional Sul muito trabalho, com manutenção na locomotiva Mallet 204, nos carros de passageiros, inspeção no material rodante e manutenção da via permanente.

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

Nova pintura na locomotiva "V8";

Pré-estreia do Expresso Mantiqueira;

Concluída restauração do carro A6.

ABPF NACIONAL: pré-estreia do trem em Cruzeiro



♦ *Parte da equipe responsável pela realização do Expresso Mantiqueira e pela recuperação da ferrovia, com associados de diversas regionais.*

Mais um enorme êxito da ABPF que ficará registrado na história: a recuperação de uma ferrovia abandonada há décadas que voltou a receber trens com passageiros.

No início do mês, mais precisamente no sábado, dia 05 e no domingo, dia 06 houve a pré-estreia do Expresso Mantiqueira, fruto de um audacioso projeto desenvolvido pela Regional Sul de Minas, que com muita garra e empenho vem resgatando mais um importante capítulo da ferrovia no país.

Nesse primeiro momento, foram entregues ao tráfego os seis primeiros quilômetros dessa empreitada que tem por objetivo recuperar ao todo 25km, entre a estação central de Cruzeiro/SP e a estação Coronel Fulgêncio, em Passa Quatro/MG, tornando ativa novamente para fins turísticos essa espetacular linha férrea que conecta os dois estados.

Um grande público esteve presente e ao longo dos dois dias diversos passeios foram realizados afim de se atender ao interesse dos visitantes.



♦ *O trem durante um dos passeios. Imagem: Leandro Santtos.*

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 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.

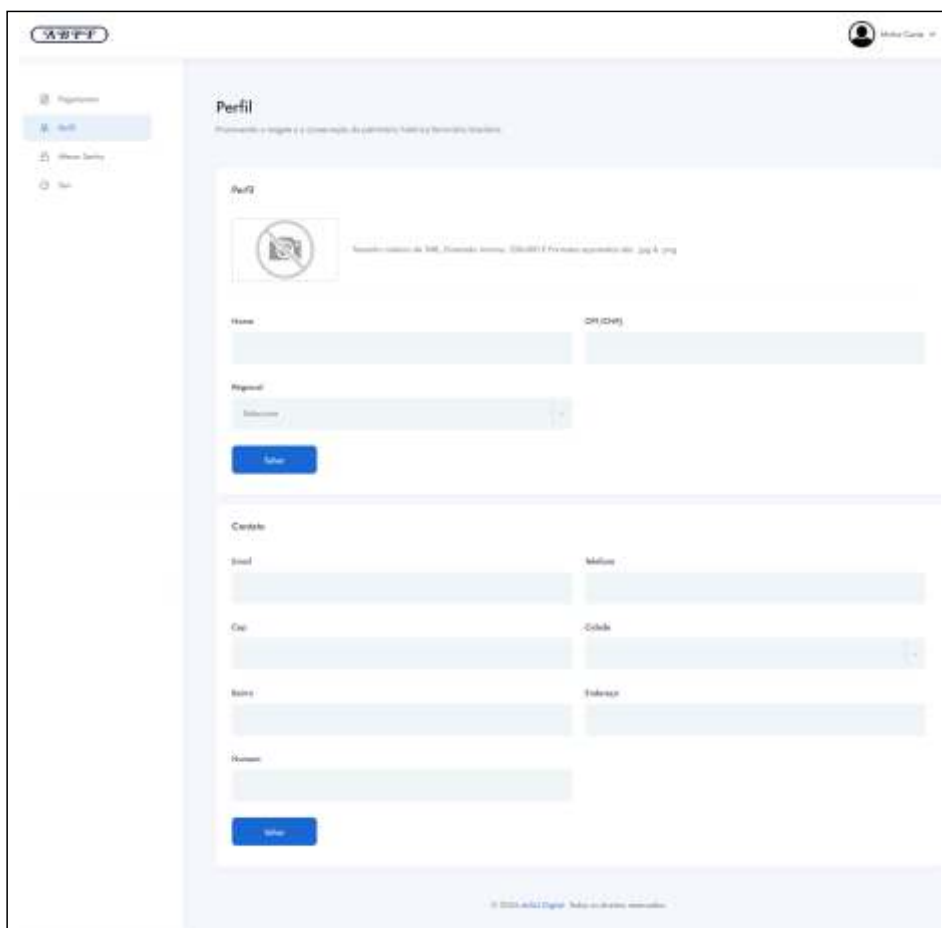
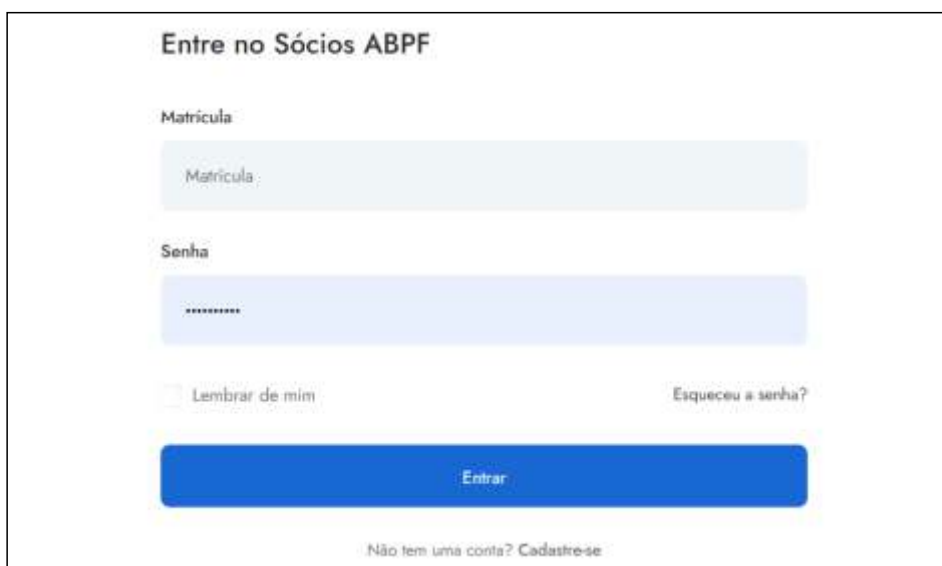
Uma vez dentro do sistema, essa senha deverá ser alterada, devendo então o associado criar uma nova atendendo aos requisitos que serão informados pelo próprio sistema.

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 ou e-mail: associados@abpf.com.br



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

O mês de julho é um mês especial para a ABPF Campinas. No dia 14 de julho comemoramos 41 anos de operação ininterrupta, e para comemorar, durante todo o mês, os trens da ABPF Campinas circularam de quinta-feira a domingo partindo de Anhumas e de sábado e domingo partindo de Jaguariuna. O mês de julho é o melhor mês devido as férias escolares e inverno, o que traz muita gente para nossa região. E foi um sucesso total.



♦ Locomotivas Cooper em descanso nas oficinas de Carlos Gomes. Foto HGF



♦ Locomotiva 9 em testes. Foto de Eric Gazetta.



♦ Trem da VFCJ no km 15, sentido Jaguariuna. Foto de Vanderlei Zago.



♦ Foto do primeiro trem da VFCJ, de Vanderlei Zago.

Os trabalhos na regional continuam a pleno vapor. Nas oficinas de locomotivas a vapor, os trabalhos concentraram-se na fabricação de novos anéis dos cilindros da locomotiva 338 e instalação de novo compressor na 604.



♦ Detalhe da caixa de fumaça aplicado o material de proteção. Foto de Pedro Etter.

Foi instalado um compressor de ar totalmente reformado na locomotiva 604. O funcionamento ficou perfeito e ela passou também por ajustes das caixas dos mancais das rodas e outros pequenos retrabalhos. A mesma já está de volta para Anhumas para alternar com as outras locomotivas em funcionamento, 215 e 9.



♦ Compressor reformado instalado na loc. 604. Foto HGF.

Os novos anéis da 338 já foram ajustados e instalados nos três cilindros. Resta agora terminar toda a montagem das gaxetas dos cilindros e fechamento dos mesmos. Dois novos feixes de mola serão instalados no ultimo rodeiro motor, e outro ajuste do trole guia será feito antes que ela seja liberada ao trafego.



♦ Interior do cilindro da locomotiva 338, em ajustes. Foto HGF.

A pequena locomotiva número 4, Henschel 0-4-0 foi acesa todos os finais de semana de julho para demonstração as pessoas.

Já na seção de diesel, terminamos a montagem do motor da 3128 e ela já está funcionando novamente. Foram feitos alguns retoques nas latarias em lugares que foram feitos diversos reparos.

Foram feitos vários testes e ajustes. Com isso ela fez 3 horários de passeio de Jaguariuna a Tanquinho, se mostrando muito boa, tracionando 5 carros de passageiros. Agora ela aguarda a chegada de um novo jogo de baterias, que já foi encomendado. Com isso nossas três GE Cooper Bessemer estão em funcionamento. As demais locomotivas estão em operação.



♦ Motor montado na 3128, sendo preparado para a partida.



♦ Locomotiva 3128 já montada e em funcionamento. Foto HGF.

Já na seção de carros de passageiros em Carlos Gomes, a reforma do carro CA 29, antigo S-77, já teve todo seu trabalho concluído. Ele passou por revisão e nova pintura, bem como muitos outros itens foram retrabalhados, como parte hidráulica, elétrica, estofamentos, engates etc.. Ele inclusive precisou ser usado em alguns horários de maior demanda durante o mês. A pintura externa ostenta um novo detalhe, que será divulgado em breve nos canais da ABPF. Logo retornaremos os trabalhos no carro de aço carbono da RFFSA.



♦ Interior do S-77 em reforma. Foto de HGF.



♦ Interior do S-77 já sendo montado após reforma geral. Foto HGF.

Mesmo assim, materiais estão sendo preparados para a continuidade do próximo carro que é o aço carbono da RMV – VFCO.

Na seção de caldeiraria diversas, onde simultaneamente estamos trabalhando na reconstrução de dois autos de linha, o ALE 105 da Fepasa está praticamente pronto, tendo terminado a parte mecânica, a pintura, a parte elétrica, e os estofamentos. Ele está agora somente aguardando a reforma do cambio para ser instalado e fazer novos testes. Infelizmente essa demora é devido o trabalho ser externo.



♦ Auto ALE 105 recebendo novos vidros. Foto de HGF.



♦ ALE 105 com pintura finalizada. Foto HGF.

O outro auto da RFFSA, fabricado pela Striuli, está restando muito pouco para concluir a forração do interior, e paralelamente estamos refazendo o próprio motor de Chevrolet Opala que veio nele todo vandalizado. Fazendo a entrega do auto Fepasa, retomamos o trabalho para concluir esse outro auto de linha.



♦ Reforma dos engates dos carros de passageiros. Foto HGF.

Na parte de infraestrutura das estações e pátios, concluímos a nova tubulação de água pluvial do pátio da estação de Carlos Gomes, lado da estação. Foi um investimento de 50 mil reais, com 110 metros de tubos de PVC especial de diâmetro de 300 mm, serviços de retroescavadeira e alvenaria. Com isso esperamos resolver esse velho problema da estação de Carlos Gomes, que foi perdido por duas vezes devido as raízes das seringueiras que entraram dentro da tubulação.



♦ Fazendo o aterro da nova tubulação de água. Foto HGF.

As novas instalações elétricas continuam sendo feitas, bem como a instalação de novos quadros de tomadas. Trabalho com a ajuda do associado Cristiano Belarmino. Mais dois novos painéis elétricos foram instalados na área da marcenaria. Além dos cabos colocados em dutos, os painéis são sofisticados e no padrão industrial, e todos com tomadas tipo steck industrial, proporcionando segurança e confiabilidade na operação e nos equipamentos. Outras duas caixas estão sendo montadas para outras áreas da oficina.

A nova cobertura em substituição a velha cobertura de madeira que estava desmoronando, já está concluída em sua totalidade. Resta agora fazer o novo piso em concreto e uma pequena parede para conter a terra do barranco próximo a estrutura. Foram retirados 15 caminhões de terra e 4 dias de serviços. Em seguida será reconstruída a parte elétrica e das câmeras de segurança e alarmes.



♦ Vista após a retirada do velho galpão de madeira. Foto HGF.



♦ Finalizando o serviço de terraplanagem. Foto HGF.



♦ Estrutura pronta recebendo as telhas. Foto HGF.

Também foi reformado e instalado novo trole no pórtico da área de montagens de mecânica de diesel, sendo que muitas peças são pesadas e com isso poupa-se esforço e o trabalho fica mais seguro também. E um pórtico foi construído na própria oficina, para a área de tornearia, atendendo os dois tornos maiores e que são usadas peças muito pesadas. Vimos essa necessidade durante a confecção dos anéis da 338. Com isso o torno e a serra de fita também receberam nova pintura. Aos poucos as outras máquinas serão repintadas.



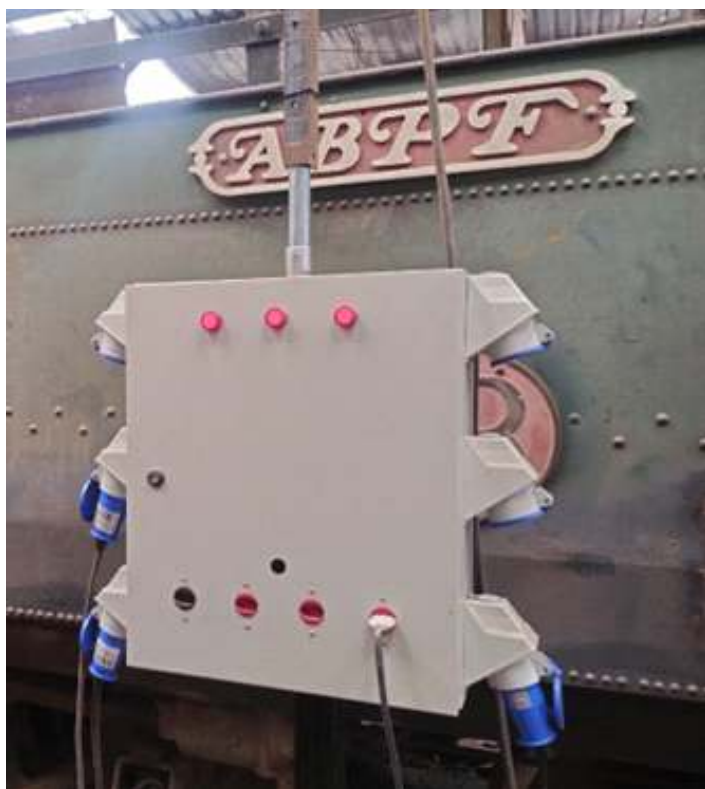
♦ Pórtico instalado na oficina mecânica. Foto HGF.



♦ Repintura de um dos tornos. Foto HGF.



♦ Outro pórtico instalado na seção de diesel. Foto HGF.



♦ Novo quadro elétrico instalado. Foto Cristiano Belarmino.



♦ Interior do novo painel elétrico. Foto Cristiano Belarmino.



♦ Serra de fita com nova pintura. Foto Diego Silva.

Muitos serviços de tornearia também estão sendo feitos como por exemplo a ajustagem de novos pratos de centro de pão de carros de passageiros.



♦ Torneamento das novas placas de centro . Foto HGF.



♦ Usinagem dos novos centros para carros. Foto HGF.

Na via permanente continuam os serviços troca de dormentes e reparos em diversos trechos. Com o uso da retroescavadeira, os serviços rendem na troca de dormentes de madeira por concreto. Já chegamos no km 11,8 com cem por cento em dormentes de concreto, e também trocamos 26 dormentes de madeira por concreto no pátio da estação de Tanquinho. Outros serviços sempre são realizados no trecho todo. Os kms 9 e 10 já foram concluídos em sua totalidade.



♦ Nova galeria de água a ser cimentada. Foto de Márcio Silva.



♦ Trecho de linha em remodelação. Foto de Márcio Silva.



♦ Serviços de substituição de dormentes. Foto Márcio Silva.



♦ Colocação de placas de atenção nas pontes. Foto Edvaldo Silva.

Inclusive nesse mês tivemos inspeção técnica da ANTT, e desta vez os inspetores foram com nosso novo auto camionete.p



♦ Auto camionete em Carlos Gomes. Foto HGF.

Outro passo importante. Foi dado mais um avanço na estrutura do museu, sendo que o fundo já foi fechado e em breve iremos fazer a parte de alvenaria na volta do fechamento.



♦ Fechamento da parte de trás do museu ferroviário de Anhumas. Foto HGF.

REGIONAL SÃO PAULO: nova pintura na V8, trabalhos na Mooca e Paranapiacaba

♦ A V8 em sua nova pintura. Foto: Alexandre A. Pisciotano.

Neste mês de julho, a Regional São Paulo manteve o seu cronograma de manutenção de via permanente e material rodante, agora com uma excelente novidade em uma de nossas locomotivas que compõe o acervo, a V8 #6371 ganhou nova pintura, a finalização da aplicação das máscaras de pintura no vagão tanque, pintura no tróley da VP. O Museu Funicular de Paranapiacaba também recebeu uma grande atenção por parte da nossa Equipe de Manutenção, em diversas áreas do local.

Os trabalhos com a via permanente continuam, agora na região do AMV que dá acesso à linha onde são estacionados os carros que ficam à disposição da operação, pois no mês de julho com as férias escolares o movimento de

pessoas visitando o Museu da Imigração aumenta e, como já esperado, o fluxo de passageiros aumenta consideravelmente em relação às demais datas do ano.



♦ Dormentes de 5,2m para o AMV que acessa o desvio dos carros de passageiros.



♦ Substituição dos dormentes do AMV que acessa o desvio dos carros de passageiros.

Finalização das inscrições vagão tanque TNR da RFFSA

Nosso vagão tanque TNR-617536-8 teve finalizada a aplicação da tipografia RFFSA, prefixo e demais inscrições em preto fechando assim seu processo de repintura, o qual havia sido iniciado alguns meses atrás. O tanque também passou por uma completa lavagem após essa atividade de pintura.



♦ Aplicação das máscaras para pintura no vagão tanque.



♦ Detalhe do símbolo da RFFSA e do “inflamável” já pintados.



♦ Vista geral do vagão tanque após conclusão da pintura de todas as inscrições.

Limpeza material rodante – carros de passageiros

Como parte das tarefas de rotina da Regional, a limpeza externa dos carros de passageiro que servem ao Trem dos Imigrantes é uma atividade muito importante para manter a boa aparência dos carros que, recentemente, receberam uma nova pintura como há tempos não tinham antes. Os carros 289, reservado e Correios e Bagagem foram todos limpos, tanto interna como externamente, em praticamente um dia dedicado a esta atividade.

Aproveitamos também, logo alguns dias depois da pintura, para a lavagem completa do vagão tanque TNR do acervo estático da Regional.



♦ Processo de limpeza do vagão tanque TNR-617536-81.



♦ Processo de limpeza do carro 289.



♦ Carro correios e bagagens sendo lavado e enxaguado para evitar manchas do sabão.

Para tal tarefa, foi necessário a manobra dos carros a fim de deixá-los mais próximos do ponto de água e também do ponto elétrico para a utilização da máquina Wap para se obter um melhor resultado da limpeza do material rodante.



♦ Após a manobra, carros prontos para a limpeza. Foto: João Victor Locatelli.



♦ Após a manobra, carros prontos para a limpeza. Foto: João Victor Locatelli.

Carro da SPR/EFSJ Correios e Bagagem ganha detalhe no piso externo

Pequenos detalhes que fazem uma boa diferença, recentemente com a finalização de pintura do nosso carro Correios e Bagagem foi pintado o logotipo da SPR (São Paulo Railway) na parte externa do piso da área de desembarque do mesmo na cor dourada as letras da antiga companhia se sobressaem ao piso de cor preta, característico dos carros da época. Um pequeno detalhe que traz novamente a identidade da primeira ferrovia do Estado de São Paulo.



♦ Preparação das letras para receberem a tinta na cor dourada. Foto: Rafael Massini.



♦ Preparação e empapelamento do local a ser pintado. Foto: Rafael Massini.



♦ Aplicação da pintura nas letras da SPR. Foto: Rafael Massini.



♦ A logomarca da SPR já com o dourado dando destaque ao piso do carro. Foto: Rafael Massini.

Tróley de serviço ganha nova pintura após reparo

Nosso Tróley que há muito tempo não passava por um reparo, neste último mês de julho recebeu alguns ajustes e também uma nova pintura, pelo mesmo profissional que sempre atua em nosso material rodante, Ricardo da RM Pinturas.



♦ O tróley antes de sua recuperação, este sempre muito usado no transporte de dormentes.



♦ Recebendo inicialmente o amarelo, dando um destaque ao tróley. Foto: RM Pinturas.



♦ Preparação das letras para receberem a tinta na cor dourada. Foto: Rafael Massini.



♦ O tróley já finalizado com rodas pretas e o mesmo amarelo "Fepasa" que dá um destaque ao veículo. Fotos: Alexandre A. Pisciotano.

A nova pintura da Elétrica GE 2-C+C-2 mais conhecida como V8 número 6371

Breve histórico

Construídas pela General Electric na Erie & Schenectady Plants nos Estados Unidos entre os anos de 1939 a 1947 para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro contando com 22 unidades numeradas de 370 a 391 posteriormente na FEPASA numeradas de 6371 a 6392, baseadas no modelo EP-4 da New Haven & Hartford Railway, essas locomotivas apelidadas de "V8" na Companhia Paulista. "Escandalosas"; na Central do Brasil e "Beijudas" na Santos a Jundiaí, foram as mais velozes no Brasil, a unidade 6386 na FEPASA foi a recordista chegando a 164km/h em 1989 num teste do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo.

Das elétricas de bitola larga em São Paulo foram a frota mais numerosa chegando a 30 unidades após a troca das locomotivas RSC3 ex. CPEF por 10 unidades de "Escandalosas" ex. E.F Central do Brasil em 1982 renumeradas nas séries #6100 e #6150 com duas unidades foram utilizadas como banco de peças e bancada de testes,

com a unidade 2112 fornecendo a cabine para “V8” 6373 após sofrer um acidente na cidade de Valinhos) e a unidade 2113 servindo como bancada de pintura para a fase 3 da Fepasa numerada como 6379 à caráter de teste.



♦ A 6371 em foto de 2021 ainda no padrão da Cia Paulista
Foto: site Trem dos Imigrantes.

Essa frota trabalhou até o ano de 1998 com os trens expressos e trens paradores entre a estação da Luz em São Paulo até as estações de Araraquara e Rincão, quando em sua desativação em janeiro de 1999 as unidades foram encostadas em Jundiaí, Bauru e Araraquara, posteriormente a maior parte das unidades em Jundiaí foi trasladada para o pátio de Triagem Paulista em Bauru onde houve um corte da maior parte das unidades. A ABPF possui três unidades preservadas: a 6371 na Mooca, 6381 em Cruzeiro e 6387 em Bauru, contando com uma unidade de cada um dos três lotes.



♦ A V8 ainda era ativa na Fepasa, nota-se a Fase III na pintura cinza. Foto: Vanderlei Zago.

A escolha da Nova pintura da 6371 – o azul Fepasa Fase I

Sendo uma das Locomotivas que mais se destacam, dentro do acervo estático da Regional São Paulo, a V8 #6371 por várias épocas desde que veio para cá sempre ostentou o primeiro padrão da Companhia Paulista no seu clássico azul com a faixa creme e o zebreado amarelo no limpa trilho.

Desde a sua última repintura no ano de 2019, o aspecto da mesma já vinha apresentando um desgaste considerável, principalmente na cabine lado Brás que é a principal visão dos passageiros que fazem o passeio no Trem dos Imigrantes.

Uma nova pintura na locomotiva se fazia necessária, porém se fosse repetido o padrão da Companhia Paulista ficaria faltando principalmente o friso metálico na lateral, que há muitos anos foi retirado, inclusive na época pela Fepasa e também pelo fato de não ser mais possível replicá-lo por conta da falta dos desenhos ou plantas da respectiva locomotiva nesta fase com o dito friso que compunha sua estrutura.



♦ A 6371 já com a nova pintura aplicada. Foto: Alexandre A. Pisciotano.

Em conversa com nosso diretor Bruno Sanches a respeito desta nova pintura da locomotiva V8, chegou-se a um consenso de que dado as modificações que ela recebeu ao longo dos anos pela Fepasa e, tendo em vista que a unidade 6387 que está em Bauru contempla a Fase II Vermelha e branca, as unidades tanto em Rio Claro quanto em Cruzeiro atualmente contam com o padrão cinza da Fase III optou-se por prestigiar a Fepasa com o seu primeiro padrão de pintura: o azul com a faixa branca.

O resultado final será observado nas últimas fotos já com a máquina praticamente pintada, faltando apenas os detalhes de numeração que serão feitos ainda no mês de agosto, na segunda e última etapa de pintura da nossa locomotiva V8.

Meu agradecimento ao Bruno Sanches, por apoiar mais esta iniciativa para com nova “roupagem” da V8 e a RM Pinturas pelo belo trabalho executado em mais um veículo ferroviário do acervo da ABPF - Regional São Paulo.



♦ A #6371 já no início do processo de lixamento de toda a superfície da locomotiva, isso permite que o prime aplicado tenha melhor adesão a superfície, incluso o teto que também foi pintado.



♦ Detalhe da cabine lado Mooca.



♦ O teto da V8 após lixamento, já sem a antiga pintura.



♦ Aplicação de massa poliéster para correção de imperfeições na locomotiva.



♦ Primeira aplicação de prime na #63871 e início do empapelamento das partes de vidro (janelas e faróis em ambos os lados).



♦ Aplicação de Prime.



♦ A V8 já com o prime totalmente aplicado.



♦ Algumas pequenas correções com massa poliéster ainda se faziam necessárias para defeitos mais persistentes na lataria da locomotiva.



♦ Pantógrafo devidamente pintado de vermelho e teto com lixamento completo. Foto: RM Pinturas.



♦ O teto já com o fundo preto e pantógrafos vermelhos.



♦ Aplicação do cinza sob o prime e delineação da máscara pra a faixa em ângulo no nariz, e “saindo” para a lateral da locomotiva. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ Aplicação do cinza sob o prime e delineação da máscara pra a faixa em ângulo no nariz, e “saindo” para a lateral da locomotiva. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ O empapelamento da máscara branca visto de outro ângulo. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ Em ambos os truques guia, a aplicação do amarelo para preparação do tradicional “zebrado” que a pintura Fase I contemplava. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ Empapelando e “desenhando” a faixa cinza nas laterais em ambas as cabinas da V8. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ Empapelando e “desenhando” a faixa cinza nas laterais em ambas as cabinas da V8. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ A locomotiva com o azul Fepasa totalmente aplicado. Foto: RMPinturas.



♦ A #6371 após a retirada do empapelamento da faixa cinza e, aos poucos, vai ganhando forma com a nova pintura. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ Ao cair da noite, surge o logo Fepasa na lateral da V8. Foto: Alexandre A. Pisciotano.

Desta parte em diante, todas as fotos com a pintura finalizada: os aros das rodas pintados de branco para uma melhor aparência, a estrutura dos truques recebeu a cor preto brilhante destacando ainda mais a parte inferior dela, o zebado dos truques guia completos e a pintura dos engates da locomotiva, ficando apenas pendente a colocação dos números nas portas frontais e number boards laterais que equipam a V8 #6371.



♦ Empapelando e “desenhando” a faixa cinza nas laterais e ambas as cabinas da V8. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ Visão do Carro Reservado. Foto de João Victor Locatelli.



♦ Vista parcial da locomotiva. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ A “V8” #6371 em sua nova e belíssima pintura. Fotos de Alexandre A. Pisciotano.

Trabalhos em Paranapiacaba – pinturas externas, manutenção dos acessos ao Museu e limpeza 4ª Machina

Os trabalhos no Museu Funicular de Paranapiacaba seguem firmes, agora com a pintura do prédio que adentrada ao museu, onde temos as principais peças a disposição do público em geral para apreciação.



♦ A fachada antes/depois de receber a pintura com a tradicional cor “vermelho Goya” na parte externa.

Está sendo feita a manutenção emergencial das portas na parte inferior de acesso da 4ª Machina, que estão no aguardo do processo dos trabalhos de restauro, para que alunos e visitantes em breve possam novamente acessar esta área do Museu que há tempos estava fechada.

Paralela essa atividade estamos recompondo a partir do gradil interno e corrimão que estão recebendo as cores que antes eram presentes nesses equipamentos, tanto o preto fosco quanto o tradicional vermelho Goya muito característico desta região.



♦ A parte interna e externa da porta que acessa a 4ª Machina, que está sendo mantido.



♦ Manutenção nos guarda-corpos da 4ª Machina.



♦ Manutenção nos guarda-corpos da 4ª Machina.

Todas as janelas da 4ª Machina tiveram seus vidros retirados, as grades passaram por um processo de raspagem e retirada de pontos de ferrugem dando continuidade a manutenção da mesma e a reinstalação de novos vidros, solucionando assim um problema antigo que tínhamos com algumas placas quebradas, e que agora ficará totalmente recuperada.



♦ Janelas já sem os vidros, e após raspagem da estrutura de aço para retirada de ferrugem; detalhe da alvenaria limpa, livre das patologias antes existentes. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ Uma das janelas já sem os vidros, e após raspagem da estrutura de aço para retirada de ferrugem. Foto: Alexandre A. Pisciotano.



♦ A mesa do Carro Fenerário após aplicação do óleo mineral, nitidamente melhora o seu aspecto.



♦ Equipamentos após aplicação do óleo mineral. Fotos: Alexandre A. Pisciotano.



♦ Equipamento antes e após aplicação do óleo mineral. Fotos: Alexandre A. Pisciotano.

O Carro 48, conhecido como carro do Imperador, também recebeu a aplicação do óleo mineral USP para fins de conservação de sua estrutura de madeira e também das partes metálicas que compõem o assoalho, a lateral do carro, bem como apoio dos truques e rodas.

Trata-se de um carro de passageiros de dois eixos fixos com chassi e caixa de madeira de fabricação nacional, construído nas oficinas da SPR – São Paulo Railway em 1879 especialmente para utilização de Sua Majestade, o Imperador Dom Pedro II. Com a Proclamação da República em 1889, o carro perdeu sua função original e passou a ser utilizado para outras finalidades. Consta que inclusive chegou a ser utilizado no trem pagador da SPR nas primeiras décadas do século XX.



♦ O Carro #48 utilizado pelo Imperador D. Pedro II, que posteriormente seria submetido a aplicação do óleo mineral.



♦ O carro já com 50% da sua estrutura aplicada.



♦ E o resultado final após total aplicação. Fotos: Alexandre A. Pisciotano.



♦ O carro visto em outro ângulo após a aplicação do óleo USP. Foto: Alexandre A. Pisciotano.

Estão sendo instaladas telas, para evitar a entrada de pombos na parte onde há a visitação pelos alunos e turistas ao Museu Funicular, é um problema crônico que temos por aqui e estamos fazendo o melhor para evitar maiores problemas com a vinda das aves para a parte interna do Museu.



♦ Instalação de telas nas janelas do museu.

Na bilheteria de acesso ao Museu, foram consertadas as grades de acesso ao antigo Roto Gate, que por hora está fora de uso, mas que se faz necessária a manutenção desta tela para evitar invasões a partir deste ponto no Museu.



♦ Grades na bilheteria de acesso ao museu após os reparos.

Após um tempo feita a solicitação junto à prefeitura, foi instalada a nova placa de indicação do acesso ao Museu, afixada na grade da passarela central que também passa por reformas, nossos agradecimentos a prefeitura de Santo André pelo apoio para com esta demanda.



♦ Com a vinda do Festival de Inverno, novas placas de indicação foram colocadas na Vila. Foto: Alexandre A. Pisciotano.

REGIONAL SUL DE MINAS: pré-estréia do Expresso Mantiqueira em Cruzeiro/SP

♦ O Expresso Mantiqueira ao longo do trajeto em um dos passeios realizados com o público. Imagem: Leandro Santtos.

Aconteceu nos dias 05 e 06/07 a pré-estreia do Expresso Mantiqueira, em Cruzeiro/SP; as datas marcaram também a realização do 1º Encontro de Ferromodelismo daquela cidade. Pela primeira vez em décadas um trem com passageiros circulou no trecho entre a estação central de Cruzeiro e a estação Rufino de Almeida.

Tal acontecimento corou com pleno êxito essa primeira etapa do ambicioso projeto abraçado pela ABPF – Regional Sul de Minas: recuperar a antiga Minas e Rio Railway entre o km 0 (estação de Cruzeiro) e o km 25 (estação Coronel Fulgêncio, em Passa Quatro/MG), que permitirá então a circulação de trens turísticos entre as duas cidades.

Nessa primeira etapa, foi feita toda a recuperação e organização do pátio da estação de Cruzeiro e a recuperação do trecho entre esta e a estação Rufino de Almeida, totalizando 6km de ferrovia inteiramente recuperados com muito esforço e dedicação da associação. Contou-se também com o apoio da CPTM e da prefeitura de Cruzeiro, que foram importantes aliados nessa tarefa hercúlia, aos quais agradecemos muito.

Ao logo dos dois dias, foram feitos 14 passeios (ida e volta) nesse trajeto, atraindo grande número de passageiros, sendo a pré-estreia portanto um grande sucesso, o que motivou a abertura de novas datas para realização do passeio.



♦ Passeio com a imprensa.



♦ O público durante o passeio, se aproximando do túnel nº1.

O 1º Encontro de Ferromodelismo também foi um grande sucesso, com diversos expositores, comerciantes além de grande público. Na oportunidade, todo o pátio e acervo da ABPF ficou aberto ao público, que pode conhecer um pouco mais sobre a história das ferrovias brasileiras bem como sobre o trabalho desenvolvido pela associação.



♦ Grande público esteve presente nos dois dias do evento.



♦ Grande público esteve presente nos dois dias do evento.



♦ O público pode visitar todo o pátio e acervo da ABPF.

Abrilhantando ainda mais o evento, a MRS Logística S/A disponibilizou a locomotiva GE C44EMi número 3901 – a primeira locomotiva zero km adquirida pela empresa em 2006 – para visitação, onde então o público presente pode conhecer toda a locomotiva por dentro e por fora com monitoria de colaboradores, que explicaram sobre o funcionamento da máquina e da ferrovia, proporcionando momentos memoráveis aos que pela primeira vez puderam conhecer de perto uma moderna locomotiva diesel-elétrica. Deixamos aqui registrados os nossos agradecimentos à MRS Logística e a todo o seu time por todo o apoio dado.



♦ A 3901, primeira locomotiva 0km adquirida pela MRS.



♦ A locomotiva 3901 da MRS Logística atraiu um enorme público que teve a oportunidade de conhecer de perto uma moderna locomotiva diesel-elétrica.



♦ O guindaste nº9 também atraiu a curiosidade do público.

E assim, mais um importante capítulo da história das ferrovias do país vai sendo resgatado, com essa ferrovia de mais de 140 anos voltando a vida, além de locomotivas, carros e vagões igualmente historicamente significativos. Nossos agradecimentos à todos que acreditaram e apoiaram essa ideia, a todos os que estiveram presentes nos dias do evento e todos os que embarcaram no Expresso Mantiqueira.



♦ Com o Expresso Mantiqueira a plataforma da estação de Cruzeiro voltou a ter vida; quem viveu a época em que os trens circulavam entre São Paulo e Minas Gerais teve a oportunidade de reviver momentos; para aqueles que nunca haviam visto o trem, foi um momento mágico.



♦ O Expresso Mantiqueira passando pelo pátio da estação de Cruzeiro em um de seus passeios. Foto: Salles Filho.

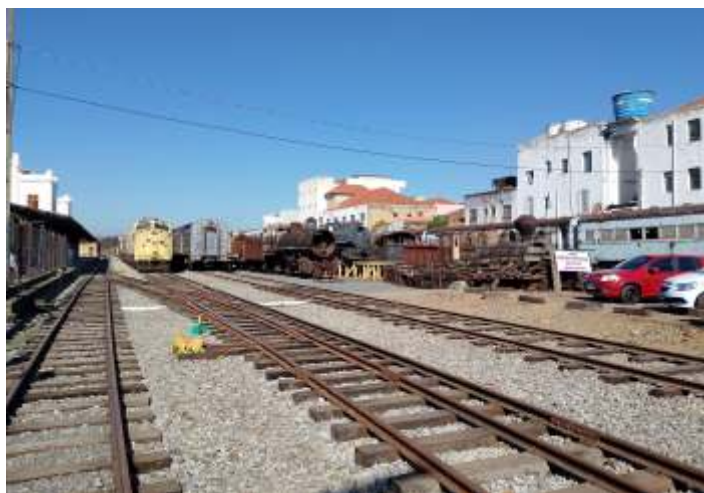
Diante do grande sucesso da pré-estréia do Expresso Mantiqueira, foram realizados mais passeios nos dias 19 e 20 de julho, coincidindo também com a realização da 10ª Edição do Festival de Balonismo de Cruzeiro, ocasião onde a cidade ficou bastante movimentada.

Foram então realizados então oito passeios no Expresso Mantiqueira, sendo quatro no sábado e quatro no domingo, com grande público, sendo mais uma vez um grande sucesso.

Dando sequencia ao projeto, já estão programados passeios em agosto (dias 16 e 17) e setembro (dias 20 e 21).



♦ O Expresso Mantiqueira partindo da estação de Cruzeiro.



♦ O pátio da ABPF mais uma vez foi aberto para os visitantes



♦ Estacionamento cheio de carros dos visitantes.



♦ Momento da travessia do túnel nº1.

OFICINAS DE CRUZEIRO

Mesmo com a pré-estréia do Expresso Mantiqueira e os passeios realizados depois, os trabalhos nas oficinas prosseguiram.

Foi concluída a recuperação de um compressor de ar duplo a vapor para ser instalado nas locomotivas a vapor.

O auto-de-linha utilizado na manutenção do trecho percorrido pelo Trem das Águas, entre São Lourenço/MG e Soledade de Minas/MG está passando por revisão completa nas oficinas de Cruzeiro.



♦ Compressor de ar duplo a vapor recuperado nas oficinas.



♦ Auto-de-linha sendo revisado nas oficinas.

Avançaram bastante também os trabalhos de recuperação das estruturas dos bancos do carro Pullman. Todas foram inteiramente desmontadas e reparadas e grande parte já está remontada, pronta para receber pintura e o novo estofamento.



♦ As estruturas dos bancos do carro Pullman recuperadas.



♦ *Novos acabamento para os bancos do carro Pullman sendo confeccionados.*

Ainda, uma parte da equipe prosseguiu trabalhando na locomotiva GE44Ton de bitola métrica. Os trabalhos agora estão concentrados na caldearia, com recuperação da chaparia, substituição das parte podres dentre outros serviços.

O tanque de combustível foi desmontado, limpo e recebeu uma pintura na parte interna afim de se prevenir a formação de ferrugem.



♦ *Trabalhos de caldearia na locomotiva GE44ton.*

Foi feita ainda a desmontagem de truques de carros de passageiros de bitola 1,60m do almoxarifado para remoção dos rodeiros, que serão enviados para revisão em empresa especializada em Paulínia, onde serão também adequados aos padrões definidos nas normativas atualmente vigentes.

Após a revisão e adequação, esses rodeiros serão utilizados no carro Pullman que está sendo recuperado em São Paulo que após concluído irá passar a integrar a frota do Trem de Guararema.



♦ *Desmontagem de truques para remoção dos rodeiros.*



♦ *Rodeiros já removidos dos truques.*

“Quando uma locomotiva carrega um século de história...”

Durante o 1º Encontro de Ferromodelismo de Cruzeiro-SP, realizado na histórica Estação Ferroviária da cidade, vivi um daqueles momentos que parecem suspender o tempo. No pátio das oficinas da ABPF, reencontrei uma velha conhecida — a Baldwin Locomotive Works Pacific 353, nossa querida “Velha Senhora” — desmontada, discreta, quase esquecida... mas ainda imponente.

Prestes a completar 100 anos de existência, ali estava ela, entre caldeiras, rodas motrizes, truques e suspensões, passando por um delicado processo de restauração. Poucos a notaram. Mas para mim, cada peça espalhada pelo chão tinha alma. Tinha história.

Essa locomotiva foi adquirida em 1926, sob a administração de Romero Fernando Zander, pela antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, e entrou em operação no ano seguinte. Uma testemunha de tempos em que o apito do trem marcava o ritmo das cidades e o ferro traçava o progresso sobre trilhos.

Minha relação com a “Velha Senhora” é pessoal e profunda. Nos meus primeiros 13 anos na oficina de Cachoeira Paulista (1984–1997), ela era mais que um equipamento: era companheira de jornada, presença constante em fotos, conversas e cuidados quase diários. E foi ali, naquela mesma oficina, que ferroviários teimosos e apaixonados “esqueceram” de retalhá-la durante os anos 60, quando tantas vaporosas foram destruídas. Um ato de resistência silenciosa, que garantiu sua sobrevivência.

Transferida para a ABPF em 1997, ela ressurgiu. Após uma reforma, voltou aos trilhos e operou por 4 anos

o trem turístico de Guararema. Mas até as máquinas mais fortes sentem o peso do tempo. E hoje, envelhecida, repousa entre peças e promessas, aguardando uma nova chance de respirar vapor e emoção.

Durante o evento, vi os truques e suspensões já revisados e pintados, a caldeira marcada por medições de ultrassom, as rodas desmontadas, sem os aros — que provavelmente estão sendo desenvolvidos. O tender também está lá, recebendo cuidados.

Restaurar uma locomotiva centenária não é tarefa técnica apenas — é um ato de fé. Não há manual. Não há prazo. Há apenas vontade, paciência, paixão e profundo respeito pela história que pulsa sob a ferrugem.

E aqui deixo meu voto mais sincero: que a Velha Senhora volte a resfolegar, talvez no dia do seu centenário, viva, ativa e honrada, conduzindo não apenas vagões, mas memórias, legados e esperança.

Que continue inspirando o belíssimo trabalho da ABPF, e que essa fagulha de resgate histórico toque também a vizinha Cachoeira Paulista, para que siga o exemplo e abrace sua herança ferroviária com o mesmo orgulho e visão.

**“Porque, no fim das contas,
não é apenas sobre trens.
É sobre nós, que passamos...
E o que deixamos nos trilhos
do tempo.”**

Leonel Adelino de Paula – ex. ferroviário



♦ A locomotiva 353 manobrando em Barra do Pirai na década de 1930 - Foto de Robert Swanton Platt - American Geographical Society Library, University of Wisconsin-Milwaukee Libraries.

TREM DAS ÁGUAS

Na quarta-feira, dia 02/07/25 o Trem das Águas recebeu idosos do Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos – SCFV do Centro de Referência de Assistência Social – CRAS Estação – Paulinho R' Bom, acompanhados pelos seus monitores, totalizando então 60 pessoas que puderam realizar o passeio de trem de forma inteiramente gratuita.

O passeio de trem foi feito 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 a 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 assistidos e seus responsáveis durante o passeio.



♦ O Trem das Águas na estação de São Lourenço.

TREM DE GUARAREMA

Mais dois passeios dentro da parceria da ABPF com a prefeitura de Guararema no projeto “Um novo olhar sobre Guararema”: no dia 05/07 e no dia 27/07, 37 e 35 moradores respectivamente que se inscreveram no projeto 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 a 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 dos city's tour's a bordo do trem.



♦ Os participantes dos city's tour's a bordo do trem.

SUL DO BRASIL: um mês de progressos na Regional Sul

O mês de julho trouxe intenso movimento às frentes de trabalho da Regional Sul da ABPF, que seguem avançando na preservação do patrimônio ferroviário. Nas oficinas de Rio Negrinho, destacaram-se as ações estruturais, como a instalação de mais de trezentos estais e o início do restauro da locomotiva GE U5B nº 2084, além do criterioso revezamento de truques entre diversos carros de passageiros, culminando na requalificação de conjuntos mecânicos conforme normas da Rumo Logística e da FRA (Federal Railroad Administration).

O carro PD-64, construído na Bélgica em 1928 e reconstruído em 1944, segue em minucioso processo de restauro, com o madeiramento externo já recomposto, o interior em fase de acabamento e sistemas hidráulico e elétrico totalmente renovados.

No Trem Caiçara, foram realizados importantes avanços operacionais e de manutenção, houve ainda, passeios excepcionais com crianças da rede pública, no projeto tido como “Trilhos do Conhecimento”. Já em Piratuba, nas Termas, as atividades concentraram-se na manutenção da via permanente e no suporte aos intercâmbios técnicos com outras frentes.

OFICINA DE RIO NEGRINHO

Os trabalhos na locomotiva a vapor Mallet nº 204 avançaram durante o mês de julho. Após a substituição da chaparia do céu da fornalha, realizada em meses anteriores, a locomotiva recebeu os novos estais — tanto do tipo fixo quanto do tipo móvel (ou “bola”, conforme a nomenclatura comum entre os ferroviários). Ao todo, foram instalados mais de 300 estais, seguindo rigorosamente os parâmetros técnicos exigidos para caldeiras de grande porte. Com a finalização dessa etapa, a equipe concentrou-se na troca da chapa do rodapé da fornalha, que apresentava acentuado desgaste por uso contínuo. Também foi iniciado o condicionamento do cinzeiro, cuja nova configuração buscará proporcionar maior eficiência na operação e na manutenção. Os serviços seguem em ritmo regular, uma vez que o retorno da locomotiva ao serviço está previsto apenas para o mês de dezembro.



♦ Trabalhos na locomotiva Mallet nº 204, troca de estais.

TRUQUES

Em uma segunda frente de trabalhos, procedeu-se à requalificação completa (overhaul) dos truques anteriormente instalados no carro de passageiros PD-64. Os conjuntos foram totalmente desmontados, limpos, inspecionados e posteriormente remontados, conforme orientações técnicas da Concessionária Rumo Logística e em consonância com as boas práticas de manutenção recomendadas pela Federal Railroad Administration (FRA).

Nestas inspeções, os pontos críticos das estruturas receberam ensaios não destrutivos por líquido penetrante. Em ambos os truques, os balancins responsáveis por sustentar a mesa inferior foram substituídos por novos componentes.

Concluído o processo, os truques foram liberados e instalados no carro de passageiros PM-34. Por sua vez, os truques deste veículo foram transferidos para o carro PD-47. Os truques deste último foram então transladados para Piratuba (conforme descrito no próximo capítulo), sendo instalados no carro de administração AM-03.

Finalmente, os truques originalmente presentes no AM-03 foram enviados para Rio Negrinho, tendo chegado ao final do mês. Estes últimos já estão em processo de desmontagem e revisão minuciosa, com previsão de estarem requalificados e aptos para instalação no carro de passageiros PD-64 até a primeira quinzena do próximo mês.



♦ Etapa de desmontagem completa dos componentes dos truques.



♦ Etapa de inspeção da armação dos trucks.



♦ Etapa de instalação dos componentes anteriormente removidos.



♦ Outra vista da instalação dos pedestais (cadeiras).



♦ Novas barras de carga cortadas em plasma.



♦ Aspecto do truque praticamente finalizado, aguardando a mesa superior.



♦ Processo de usinagem dos apoios laterais das mesas.



♦ Truques revisados e prontos para instalação no carro de passageiros PM-34.



♦ Truque do carro PM-34 já removido, irá para o carro PD-47



♦ Truque do carro PD-47 já removido, irá para o carro AM-03.



♦ Truques para o carro PD-64, oriundos de Piratuba, já em processo de desmontagem.



♦ Armação dos truques que irão para o carro PD-64 após inspeção com líquido penetrante em áreas críticas.

LOCOMOTIVA GE U5B 2084

Em uma terceira frente de trabalhos, deu-se início ao processo de restauro da locomotiva diesel-elétrica GE U5B nº 2084. O motor principal original foi removido para manutenção; todavia, diante da urgência em se restabelecer o pleno funcionamento desta unidade — fundamental para os trabalhos de recuperação da Ferrovia do Trigo, no Rio Grande do Sul — optou-se por empregar o motor de sua locomotiva-irmã, a nº 2072.

Esta segunda locomotiva encontra-se atualmente baixada nas dependências da ABPF em Curitiba, após ter sido alvo de furto que resultou na completa subtração de seus componentes elétricos, impossibilitando seu uso operacional. Dado que seu motor permanece em condições de funcionamento, decidiu-se por sua retirada e futura instalação na locomotiva nº 2084.

Além do motor, também foram removidos da nº 2084 o gerador principal e os geradores auxiliares, os quais passam por inspeção, podendo, conforme necessidade, ser igualmente substituídos por equivalentes oriundos da nº 2072. Procedimento semelhante está previsto para o conjunto de radiadores, cuja transposição entre locomotivas ocorrerá nas próximas semanas.

Até o momento, o sistema rodante, o circuito pneumático de freios, bem como os elementos internos da cabine ainda não foram objeto de vistoria detalhada, estando tais etapas programadas para os meses seguintes. A expectativa é de que, ao término das intervenções, a locomotiva nº 2084 possa retornar ao serviço com plena confiabilidade operacional.



♦ Etapa de desmontagem da carcaça e remoção do motor existente na locomotiva GE U5B nº 2084.



♦ Motor da locomotiva GE U5B nº. 2072 recém-chegado à Rio Negrinho.



♦ O mesmo motor após retirada do caminhão, já lavado, aguarda sua instalação na locomotiva.



♦ Aspecto da locomotiva, após a remoção do motor.



♦ Aspecto da locomotiva GE U5B apresentando a parte superior do chassi já sem componentes.

CARRO DE PASSAGEIROS PD-64

No setor da Marcenaria, os trabalhos concentram-se no restauro do carro de passageiros SD-64. Construído pela firma belga G. W. & Ateliers Petit-Jean, o carro de passageiros PD-64 entrou em operação na Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande em dezembro de 1928, originalmente como carro de primeira classe. Em 1944, foi reconstruído pela Empresa Metalúrgica Nacional, sediada em Joinville/SC. Até recentemente, integrava a composição do Trem Caiçara, tendo sido agora transferido para as operações da Serra do Mar em Rio Negrinho, devido à sua plataforma fechada, característica que oferece maior segurança ao tráfego em trechos com maior declividade.

Até a última edição deste boletim, o carro encontrava-se completamente desmontado. Desde então, os avanços na sua restauração têm sido significativos. O teto exterior recebeu aplicação de piche, juntamente com a colagem de manta asfáltica, garantido a vedação do veículo.



♦ Carro de passageiros PD-64 com aplicação de piche no teto.



♦ Aspecto do carro durante aplicação da manta asfáltica.



♦ Vista externa do carro de passageiros PD-64, já com a manta asfáltica instalada. nota-se a ausência de truques, conforme descrito anteriormente.

O madeiramento exterior, que havia sido removido por estar comprometido, foi substituído e reinstalado, recebendo nova pintura de fundo. No interior, o ripamento foi refeito, obedecendo aos padrões construtivos da época de sua fabricação. As novas janelas foram reproduzidas e parte delas já se encontra devidamente instalada



♦ Aspecto da cabeceira B, do veículo, parcialmente desmontada.



♦ Aspecto da cabeceira A, com ripamento refeito.



♦ *Aspecto da lateral do carro, com o ripamento feito.*

A parte interna do veículo foi inteiramente envernizada. A chaparia metálica do teto, anteriormente removida, foi jateada e pintada na cor bege, conforme vestígios encontrados na própria estrutura original. O sistema elétrico foi totalmente refeito, bem como o sistema hidráulico. A antiga caixa d'água, bastante comprometida, foi substituída por uma nova, confeccionada em aço inoxidável nas próprias oficinas de Rio Negrinho.



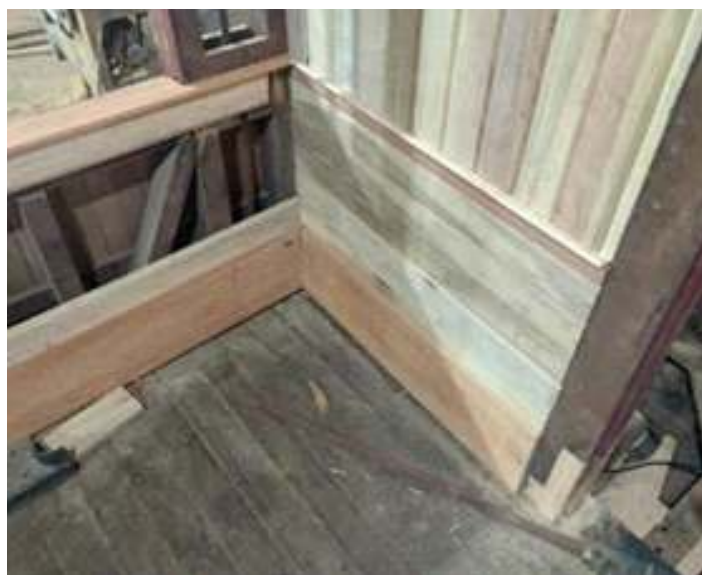
♦ *Nova tubulação de água já instalada.*



♦ *Novas instalações elétricas refeitas.*



♦ *Etapa de início de instalação de madeiramento interior.*



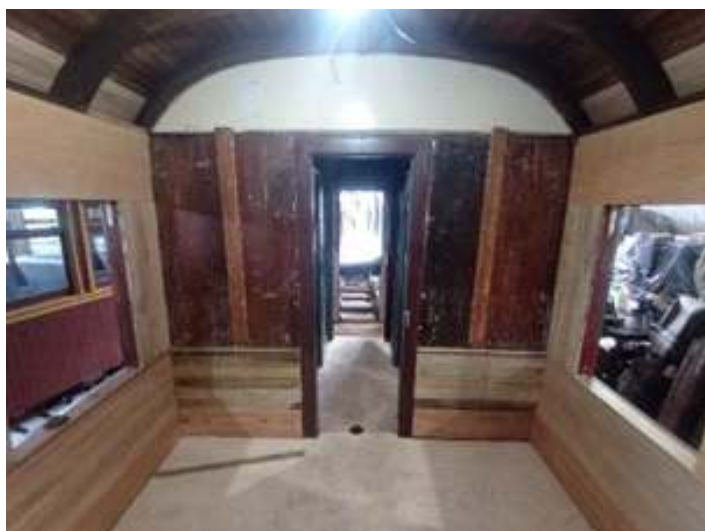
♦ Sequência de imagens apresentando a etapa de instalação de madeiramento interior.

♦ Sequência de imagens apresentando a etapa de instalação de madeiramento interior.



♦ Instalação de rimapento interior praticamente finalizado.

O assoalho do carro recebeu chapas de compensado naval, preparando o fundo para futura instalação do revestimento vinílico Decoflex, previsto para os próximos meses.



♦ Aspecto do interior do carro durante a instalação das chapas de compensado em madeira.



♦ Chapas de compensado à serem instaladas no assoalho do carro.



♦ Chaparia do teto já pintada em côr creme e instalada.



♦ Detalhes das paredes laterais dos carros.



♦ Aspecto das duas cabeceiras do carro, com ripamento e chaparias já instalados.



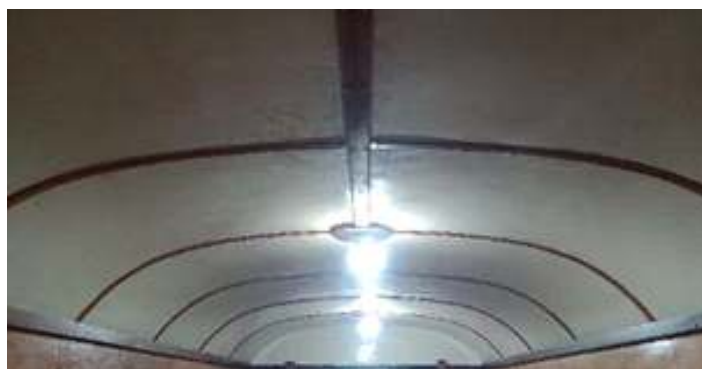
♦ Aspecto do exterior e interior, da etapa de instalação das janelas bandeira (fixas).



♦ Ripamento de acabamento e trilhos das janelas já instalados.



♦ Etapa de instalação das mata-juntas.



♦ Aspecto do teto, com as mata-juntas já instaladas.



O espaçamento entre as poltronas já foi testado e aprovado. A restauração do PD-64 segue em ritmo intenso, com os esforços concentrando-se agora nos acabamentos do veículo.



♦ Possivelmente a última desmontagem do carro, paredes do depósito e lavabo.



♦ Interior do carro já envernizado e praticamente finalizado.



♦ Referidas paredes já remontadas e com tinta fundo.



♦ Chaparia do teto do lavabo já pintada e instalada.



♦ Aspecto de “depois” vendo-se a chaparia recondicionada.



♦ Chaparia do teto do carro com mata-juntas em verniz já instalados.



♦ Aspecto de “antes” vendo-se a chaparia antiga.



♦ Exterior do carro sendo lixado para aplicação da tinta-fundo nas regiões onde a madeira foi reaproveitada.

TREM DA SERRA DO MAR

Os passeios do Trem da Serra do Mar durante o mês de julho ocorreram com plena normalidade. O período foi marcado por dias de céu limpo e temperaturas amenas, proporcionando aos passageiros uma vista privilegiada da Serra do Mar, especialmente favorecida pelo clima de inverno, que realça as cores e a nitidez das paisagens naturais ao longo do trajeto.

As operações foram realizadas com a locomotiva Mogiana Mikado nº 761, que segue em pleno funcionamento e mantendo o desempenho operacional necessário para enfrentar os desníveis e curvas acentuadas da região serrana.

TREM DAS TERMAS

Os passeios turísticos do Trem das Termas ocorreram com plena normalidade durante o mês de julho, com operações regulares entre Piratuba/SC e Marcelino Ramos/RS.

Na via permanente, os serviços de troca de dormentes e reestruturação da linha ferroviária prosseguem normalmente, garantindo a manutenção da segurança e da estabilidade do trecho. As intervenções vêm sendo conduzidas de forma contínua, respeitando os parâmetros técnicos exigidos para o transporte ferroviário de passageiros.



♦ Recebimento de dormentes de madeira para emprego ao longo da via.



♦ Troca de dormentes no trecho entre Piratuba e Marcelino Ramos.



♦ Troca de dormentes no trecho entre Piratuba e Marcelino Ramos.



♦ Material metálico chega à Piratuba, oriundos da concessionária Rumo Logística.



♦ *Aspecto antes abertura de estrada de acesso rodoviário ao pátio da estação.*



♦ *Limpeza de lastro.*



♦ *Etapa de abertura do local, criando estrada de acesso para caminhões.*



♦ *Aspecto do mesmo local após o fim dos serviços.*

Em paralelo, o material rodante passou por inspeções técnicas rigorosas, conforme as normas estabelecidas pela Concessionária Rumo Logística e pela *Federal Railroad Administration (FRA)*. Neste período, foi realizada a inspeção nos truques do tender da locomotiva *Ten-Wheel*, com aplicação de ensaios por líquido penetrante nos eixos, na armação dos truques e no prato peão.



♦ Ensaio por líquido penetrante nos engates da locomotiva *Ten-Wheel* nº. 311.



♦ Teste hidrostático da caldeira da locomotiva *Ten-Wheel* nº. 311.



♦ Etapa de remoção dos truques do tender da locomotiva.



♦ Etapa de limpeza dos truques.



♦ Ensaio por líquido penetrante nas barras de carga, eixos e pontos considerados críticos.



♦ Ensaio com líquido penetrante nos eixos do truque do tender.

TREM CAIÇARA

PROJETO “TRILHOS DO CONHECIMENTO”

Os passeios turísticos do Trem Caiçara durante o mês de julho ocorreram normalmente, com partidas regulares de Antonina e retornos a partir de Morretes, mantendo a operação estável e bem-sucedida.

O destaque do mês foi a realização do “Projeto Trilhos do Conhecimento”, uma ação de cunho educativo e social promovida em parceria entre a ABPF Regional Sul e a Concessionária Rumo Logística. A atividade ocorreu durante a semana, em horário escolar, e teve como objetivo levar alunos da rede pública de ensino para um passeio pedagógico de trem entre Antonina e Morretes (e vice-versa), proporcionando uma vivência prática sobre a história ferroviária e a preservação ambiental. Os estudantes, oriundos de municípios diretamente impactados pelos trens de carga em operação, participaram de palestras e receberam material informativo sobre segurança ferroviária, meio ambiente e patrimônio cultural.

Ao todo, aproximadamente cinco mil alunos foram transportados. Além das crianças, a experiência incluiu o acompanhamento de equipes pedagógicas das respectivas escolas, que atuaram conjuntamente com a equipe da ABPF durante os embarques, desembarques e atividades educativas. Segundo a Prefeitura de Antonina, o passeio foi “um momento contagiante para todos”, destacando-se pelo engajamento e pelo valor formativo da iniciativa.



♦ Palestra ministrada pelo chefe de trem Alcimar, na estação de Antonina.



♦ Crianças de Antonina posam em frente à composição do Trem Caiçara.



♦ Embarque das crianças ao trem, após parada na “Chácara Bonita”.



♦ Parada do trem na “Chácara Bonita” para visita das crianças.



♦ Alunos da rede pública em passeios turísticos.

MANUTENÇÃO DE PN

Durante o mês de julho, foi realizada a manutenção da Passagem em Nível (PN) localizada no Km 08 da ferrovia, ponto em que os trilhos cruzam a rodovia PR-408 (Rodovia Dep. Miguel Buffara). A intervenção consistiu na substituição de dormentes e trilhos, além da instalação de novos contra-trilhos.

A fim de reduzir os impactos à circulação local, os serviços foram executados durante o período noturno, ao longo de duas madrugadas, em parceria com a concessionária EPR Litoral Pioneiro.

Após a conclusão dos trabalhos ferroviários, o pavimento asfáltico da rodovia foi recomposto e a passagem em nível liberada para tráfego regular.



♦ Aspecto da passagem em nível antes da intervenção.



♦ Intervenção na passagem em nível.



♦ *Aspecto da passagem em nível após o fim da intervenção.*



♦ *Etapa de reconstrução asfáltica.*



♦ *Aspecto final da passagem em nível, após a reposição asfáltica.*

INSPEÇÕES E SEGURANÇA OPERACIONAL

Em conformidade com as normas da Concessionária Rumo Logística e os regulamentos técnicos da *Federal Railroad Administration (FRA)*, o material rodante do Trem Caiçara passou por rigoroso processo de inspeção e requalificação. No mês de julho, os trabalhos se concentraram nos truques do tender da locomotiva Mogul nº 11 e nos truques dos carros de passageiros SD-38 e SD-39. As inspeções envolveram ensaios por líquido penetrante nos eixos, na armação dos truques e no prato peão, garantindo a integridade estrutural e a segurança operacional dos equipamentos.



♦ Inspeção por líquido penetrante nos eixos dos truques do tender da locomotiva Mogul 11.

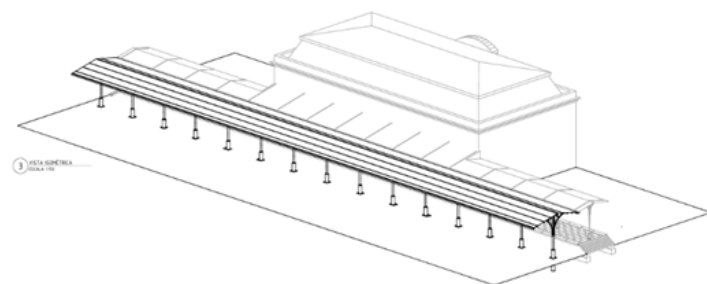
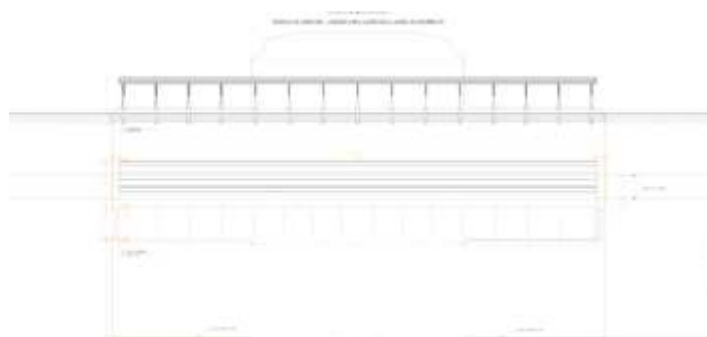


♦ Inspeção por líquido penetrante na armação dos truques do tender da locomotiva Mogul 11.

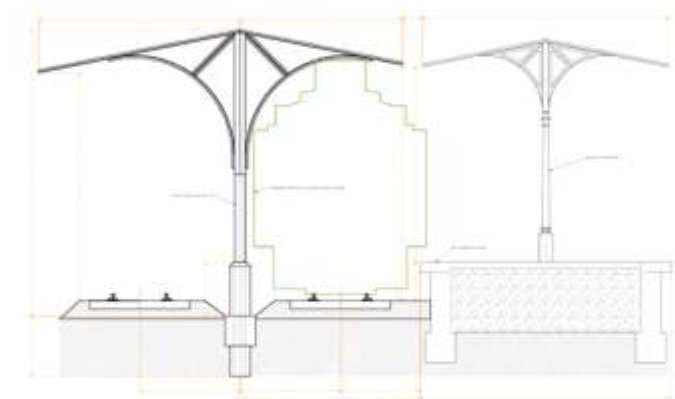


♦ Truque do tender da locomotiva já revisado e pintado, nota-se a marcação do número do eixo, procedimento que será aplicado em todo material rodante desta regional.

Ao final do mês de julho, a Regional Sul da ABPF recebeu a aprovação do IPHAN e da Coordenação de Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná para a construção de uma cobertura destinada à guarda da composição do Trem Caiçara. A medida representa um avanço significativo na salvaguarda e proteção deste patrimônio ferroviário. A estrutura será edificada em anexo à estação ferroviária de Antonina e seguirá o estilo arquitetônico das antigas gares europeias. Com cerca de 80 metros de comprimento, 8 metros de largura e 7 metros de altura, será inteiramente construída em aço e cobrirá ambas as linhas do pátio da estação.



♦ Imagens da proposta apresentada ao IPHAN e CPC/SEEC, já aprovadas.



♦ Comparativo entre a proposta apresentada (a esquerda) e o existente na estação (a direita).

DEDICATÓRIA AO CARRO ADMINISTRAÇÃO O-3 31 de julho de 1925 — 31 de julho de 2025

Neste mês de julho, rendemos respeitosa homenagem ao centenário do Carro Administração O-3, originalmente batizado NP-01. Construído com esmero nas oficinas da capital paranaense, sua execução seguiu os rígidos padrões das composições executivas da década de 1920, empregando-se materiais nobres e regionais: a resistente Imbuia preta e o venerável Pinheiro do Paraná (Araucária), outrora abundantes nas matas do Estado, deram forma e alma ao seu interior.

Internamente, os entalhes da marcenaria e os vidros jateados — ainda presentes — testemunham o refinamento com que foi concebido, destinado à presidência do Estado do Paraná e comissionado à Estrada de Ferro Norte do Paraná. Sob a égide da Rede de Viação Paraná – Santa Catarina, foi renumerado como RV-03, período durante o qual transportou ilustres figuras da República, incluindo o presidente Washington Luís.

A jubilação deste digno veículo ocorreu já sob a administração da Rede Ferroviária Federal S.A., quando foi convertido em espaço museológico e permaneceu por anos ao lado da antiga Estação Ferroviária de Curitiba, como guardião silente da memória ferroviária paranaense.

Por fim, graças aos esforços da antiga Regional Paraná da ABPF, foi resgatado e, com honra, tornou-se talvez o último carro a sair pelos trilhos da estação original de Curitiba. Hoje, repousa sob a Gare de Automotrizes, junto à Estação Rodoferroviária de Curitiba, conservado com esmero — altivo, íntegro e digno — como relíquia viva da história sobre trilhos.

A ele, nossa reverência. Que seu centenário não seja apenas o marco de uma longevidade notável, mas sim símbolo da permanência da memória, da tradição e da paixão ferroviária que anima o presente.



♦ Aspecto interno, vendo-se a sala de estar. Nota-se o Brasão da República na pintura do teto e na gravação do vidro.



♦ Foto do carro O-3 (NP-01 à época) no dia de sua entrega ao serviço.



♦ A cozinha deste veículo em operação.



♦ Outro ângulo do referido, na mesma ocasião.



♦ Presidente em exercício (à época) Washington Luís, em viagem pelo Paraná.

NURVI: evento em Apiúna



Antigos sobre rodas e trilhos

No dia 17 de agosto, o charme dos carros antigos encontra a nostalgia da Maria Fumaça em um evento imperdível em Subida, Apiúna-SC!

Prepare-se para o Encontro de Carros Antigos do Oldies Car Club Apiúna. E o melhor: também teremos passeios de Maria Fumaça durante o dia!

É preciso reservar com antecedência, os lugares são limitados! Uma verdadeira viagem no tempo, entre motores clássicos, trilhos históricos e a beleza da Mata Atlântica!

- **Local:** Subida, Apiúna-SC
- **Data:** Domingo, 17 de agosto
- **Horário:** Passeios de Maria Fumaça a partir das 10h
- **Informações e reservas:** (47) 98894-5517
- **Site:** www.passeiosdetrem.com.br

Venha viver essa experiência única com toda a família!



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
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

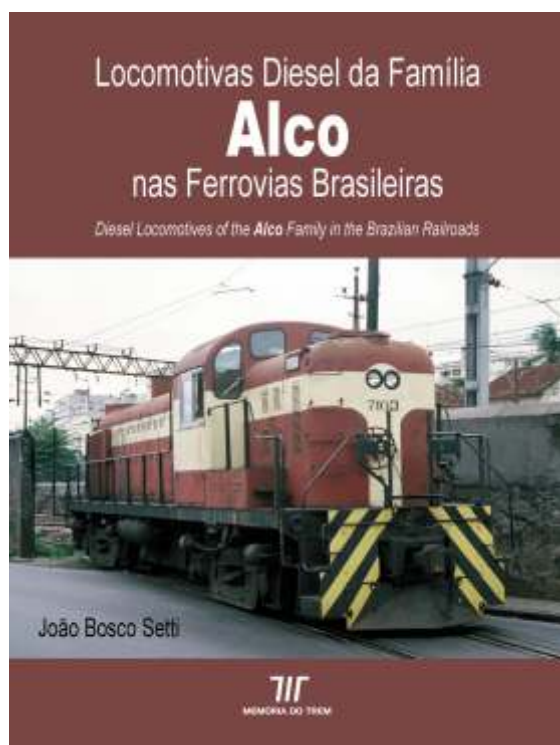
www.abpf.com.br

FOTO do mês



♦ A locomotiva 6371 com a nova pintura, no Trem dos Imigrantes, na Mooca em São Paulo. Autoria de Alexandre Pisciotano

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



Investir em cultura e conhecimento sempre vale a pena!

O novo livro "Locomotivas Diesel da Família Alco nas Ferrovias Brasileiras" está disponível para venda no site da Memória do Trem em 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. 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