

## EDITORIAL

Nesse mês de novembro 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, além de trabalhos na via permanente e na infraestrutura, que vem recebendo grandes melhorias. A locomotiva a vapor 302 da Mogiana está recebendo uma nova pintura e polimento geral para em breve ficar exposta no Museu Ferroviário da estação Anhumas.

Na Regional São Paulo prosseguem a todo vapor os trabalhos de manutenção no Museu do Funicular na Vila de Paranapiacaba.

Na Regional Sul de Minas chegaram no último dia 20 as três locomotivas EMD SD38M adquiridas da MRS Logística; esses importantes exemplares serão agora preservados e utilizados nas operações de bitola larga da ABPF. Prosseguem os trabalhos nas locomotivas 353 e na GE44ton.

Na Regional Sul muito trabalho, com finalização da manutenção da locomotiva Mallet 204, além da preparação da composição especial que irá percorrer durante o mês de dezembro diversos trechos da Malha Sul da Rumo em comemoração ao Natal.

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 da locomotiva 302;

Chegada das SD38M;

Finalização da manutenção da Mallet.

## ABPF NACIONAL: nota de pesar



♦ Sr. Paulo Ramos, ferroviário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Foi com profunda tristeza que no dia 27 de novembro recebemos a notícia do falecimento do sr. Paulo Ramos, maquinista da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Sr. Paulo esteve entre aqueles que, além de terem trabalhado na EFMM, abraçaram a causa da preservação da mesma; sr. Paulo inclusive foi um dos que lutou incansavelmente pela recuperação da locomotiva nº18, tendo estado presente durante todos os trabalhos para que ela retornasse a atividade neste ano de 2025.

Ficam aqui registrados os nossos agradecimentos por todo o esforço para a preservação da memória da Madeira-Mamoré bem como pelo seu apoio durante os trabalhos de recuperação da locomotiva 18.

Que Deus o tenha em bom lugar e os nossos mais sinceros sentimentos aos familiares e amigos.

## 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.

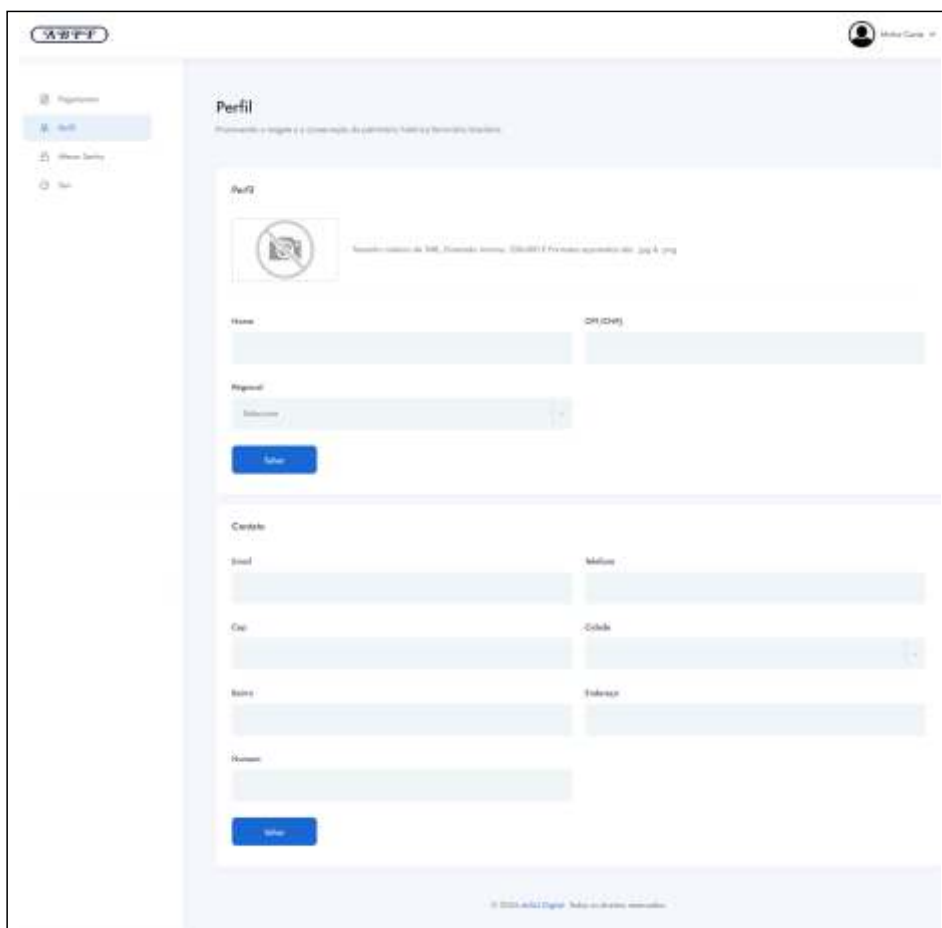
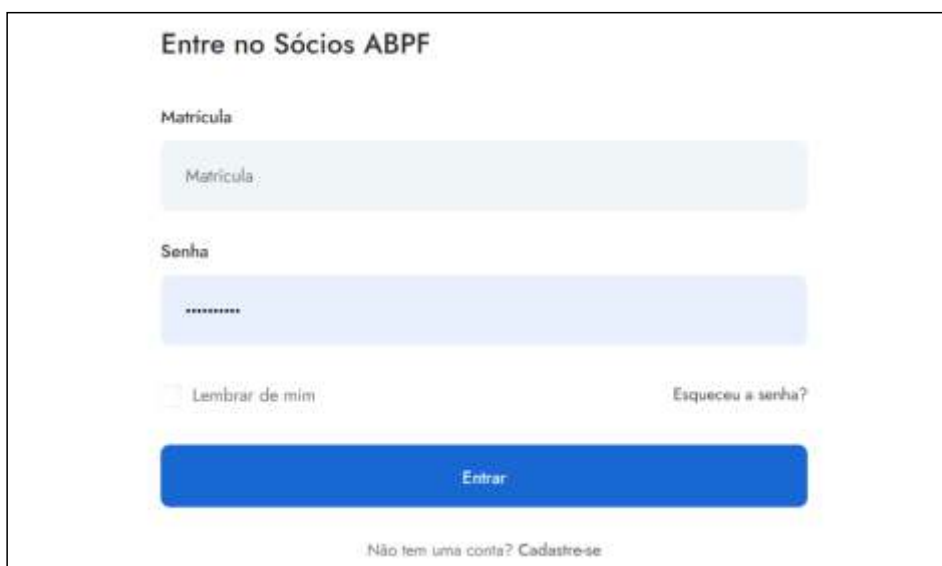
Uma vez dentro do sistema, essa senha deverá ser alterada, devendo então o associado criar uma nova atendendo aos requisitos que serão informados pelo próprio sistema.

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 ou e-mail: [associados@abpf.com.br](mailto:associados@abpf.com.br)





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

As operações dos trens da VFCJ em novembro ocorreram dentro da normalidade.

Houve muita dedicação de associados e colaboradores para enfeitar as estações para o Natal, bem como para os trens natalinos que faremos em três sábados.



♦ *Bela composição no trecho. Foto de Vanderlei Zago.*



♦ *Vista da estação Anhumas. Foto de Vanderlei Zago.*

Nas oficinas de locomotivas, voltamos a dedicar os trabalhos na remontagem da locomotiva a vapor 210. No momento fabrica-se alguns pinos e buchas, bem como a reconstrução dos seis feixes de mola.

As demais continuam em operação e a 215 aguarda usinagem e confecção de novas peças.



♦ *Vista da estação Anhumas já com a decoração. Foto Vanderlei Zago.*



A repintura da locomotiva 302 está em andamento, tendo muito trabalho para pequenos reparos e polimento de metais.



♦ Limpeza e polimento, locomotiva 302. Foto HGF.



♦ Interior do tender já concluído. Foto HGF.



♦ Primeira demão, serviços em andamento. Foto HGF.

Já na seção diesel, está com 50% pronta as plataformas laterais para poder trabalhar com segurança nas locomotivas diesel. O local foi definido e os serviços progredindo.



♦ Construção das plataformas para oficina de locomotivas. Foto HGF.



♦ Locomotiva G 12 já sem o capô para levantamento dos serviços. Foto Rodrigo Tomassoni.

As demais locomotivas diesel elétricas estão em operação normal.

Nas oficinas de carros de passageiros, foi concluída a reforma do vagão caboose, devendo ele retornar a Anhumas na primeira semana de dezembro, conforme o planejado.



♦ Interior do Caboose em finalização. Foto HGF.



Na melhoria da infraestrutura em geral, ficou pronta a base das caixas de água das oficinas de Carlos Gomes, onde irão coletar água das chuvas para uso exclusivo de lavagem de carros e locomotivas, bem como o próprio piso. Já existia uma caixa de 5 mil litros, será colocada outra de 5 mil e uma de 2 mil litros. Ambas ficaram interligadas e canalizadas até o local de lavagem.



♦ Base para as caixas de água, da água pluvial para lavagem. Foto HGF.

O girador em Anhumas continua em serviço, tendo agora sido concluído a pintura da alvenaria.



♦ Girador de Anhumas com a pintura das paredes já feita. Foto Eric Gazetta.



♦ Visão geral do girador de Anhumas. Foto Eric Gazetta.

Nos trabalhos da via permanente, chegamos com os serviços de troca de dormentes na estação de Pedro Americo, finalizando assim o primeiro trecho com 110 por cento de dormentes de concreto bi blocos.

E para o próximo ano faremos o trecho de Pedro Américo a Tanquinho, sendo que inclusive já distribuímos mais três pranchas carregadas, totalizando 409 dormentes distribuídos no trecho. Enquanto isso outros reparos são realizados e aproveitamos a pausa para reparos na retroescavadeira para recomençar o próximo ano com os equipamentos em dia.



♦ Serviços na VP próximo à estação de P.A. Foto Márcio Silva.



♦ Trecho em remodelação próximo a P. A. Foto Márcio Silva.



## NÚCLEO REGIONAL DE BAURU: visita de autoridades

No dia 28 de novembro, o coordenador do Núcleo de Bauru, Douglas Ruzzon, recebeu o vereador José Roberto Segalla (União Brasil) no Museu Ferroviário Regional de Bauru.

A visita teve por objetivo conhecer o trabalho realizado pelos servidores do museu, a composição ferroviária, onde o mesmo se recordou dos carros Gilda e dos classe Pullman, ambos da Companhia Paulista.

Também pode conhecer sobre a ABPF e suas atividades desenvolvidas, bem como, das possibilidades que possam ser realizadas em Bauru.

Agradecemos a visita do excelentíssimo senhor vereador Dr. Segalla, do assessor Fellipe Guerrise e dos servidores da Secretaria Municipal de Cultura, Olga Araújo, Lucas Basso e Lilian Azevedo.



♦ Da esquerda para direita: Lucas Basso, Lilian Azevedo, Dr. Segalla, Olga Araújo e Douglas Ruzzon.



## REGIONAL SÃO PAULO: muitos trabalhos no Museu do Funicular

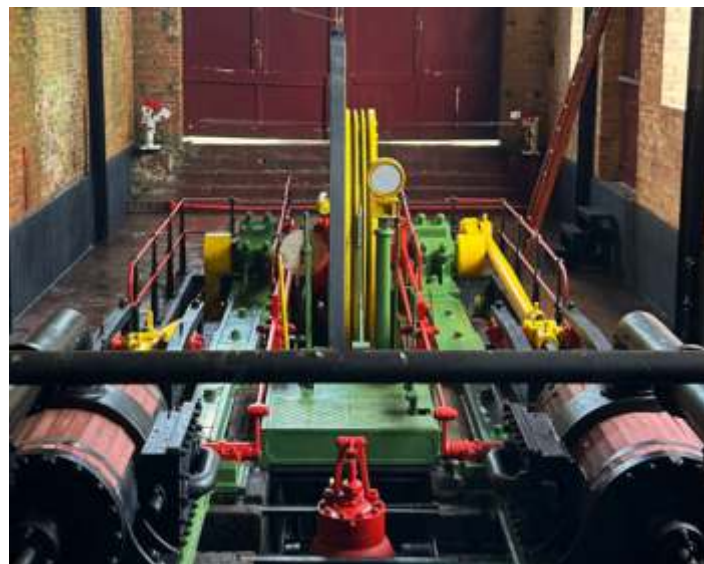
Seguindo em um bom ritmo, as atividades de manutenção do Museu Funicular de Paranapiacaba agora estão em uma fase de recuperação dos materiais internos do Museu, o acervo de peças estáticas como mostrados nas fotos, tem a sua vez de manutenção como os tróleis de via que eram utilizados na inspeção das linhas do antigo sistema Funicular.



Há um certo tempo já havíamos planejado a possibilidade de uma nova pintura nestes veículos, o que engrandece ainda mais o acervo do Museu Funicular juntamente com as demais peças que ganham vida com a aplicação, em específico equipamentos de aço, óleo mineral Usp Incolor por recomendação técnica de nossa arquiteta responsável.

A 4ª Machina recebeu mais uma pintura em determinados equipamentos que compõem, principalmente nos equipamentos de aço e componentes que envolvem a

junção do metal com partes de madeira, receberam também o verniz apropriado e o tradicional óleo mineral USP que faz a conserva do metal dadas às condições climáticas muito severas em Paranapiacaba.



♦ Aspecto da 4ª Machina após conclusão dos trabalhos.

Outra estrutura interna do Museu que também recebeu uma nova pintura, é este “pequeno escritório” que antes era parte administrativa do Museu e também em uma época serviu como base da guarda de roupas e objetos antigos do qual o Sr. Fernando (fotógrafo) tinha seu “mini estúdio” onde eram realizadas as fotos com trajes de época contextualizando com o ambiente ferroviário local.



♦ Antigo escritório e estúdio onde eram realizadas fotos de época pelo Sr. Fernando com vestuários dos anos 1920/1930 muito popular no local.





♦ Outra vista do estúdio após conclusão da pintura.

O portão que faz a ligação entre a parte interna do museu e o abrigo do carro de passageiro e também dos Locobreques recebeu nova pintura na parte de madeira que compreende a estrutura superior, a grade do portão em si também está sendo preparada para receber uma nova pintura na cor prata.



♦ Vista do portão após conclusão da pintura.



♦ Detalhe para o característico Vermelho Góya no madeiramento da estrutura do portão.

Os trabalhos de manutenção da jardinagem são contínuos, foi realizado o corte da grama do museu contemplando todo o Complexo, como também o corte do mato e capim que agora nestas épocas das chuvas crescem com maior rapidez.



♦ Área externa a 4ª Machina nos fundos do Museu.



## REGIONAL SUL DE MINAS: chegada das SD38M; muitas atividades nas oficinas



♦ *As três SD38M agora da ABPF sendo manobradas no pátio de Cruzeiro para poderem entrar no pátio da associação.*

A ABPF iniciou mais um capítulo de sua história: a preservação de locomotivas diesel de “segunda geração”, as primeiras adquiridas pela então RFFSA em meados da década de 1960 e que significaram também a conclusão do processo de dieselização da frota.

Essas locomotivas, agora com quase 60 anos de idade são o testemunho de uma época de inovação da indústria ferroviária e de modernização e expansão de capacidade das ferrovias brasileiras, tendo tido papel importante no transporte de cargas por cerca de 40 anos.

Após cerca de um ano de negociações, acertos técnicos e burocráticos, a associação é hoje proprietária de três locomotivas SD38M que serão devidamente preservadas e utilizadas a frente de seus trens turísticos/culturais.

Esse é o resultado do esforço e dedicação de membros da associação, que sempre estão atentos ao cenário das ferrovias brasileiras e se antecipam ao processo de desativação total de modelos de locomotivas e consequente baixa, garantido então a preservação de exemplares para a posteridade, disponibilizando-os também para a comunidade, que poderá conhecê-los e embarcar em trens por eles tracionados.

É um enorme “trabalho de bastidores”, que absorve grande parte do tempo e exige grande dedicação, indo desde o levantamento de informações, deslocamentos até os mais

diversos locais afim de se verificar o real estado das locomotivas e negociações que no fim resultam em mais uma grande conquista da ABPF e para a preservação da memória ferroviária nacional.

### BREVE HISTÓRICO

Em meados da década de 1960 diante da necessidade de ampliação da frota de locomotivas diesel nas linhas de bitola larga da antiga EFCB, a RFFSA adquiriu 69 locomotivas nos Estados Unidos, sendo 49 unidades para serviço pesado de transporte de cargas e 20 para serviços de leves e manobras.

Para o serviço pesado, foram adquiridas 45 unidades do modelo SD38M e quatro unidades do modelo SD40M, o que representou a chegada no Brasil da que ficou conhecida como “a segunda geração de locomotivas diesel”, equipadas com o novo motor 645E3 de 16 cilindros além da transmissão elétrica mista em corrente alternada e corrente contínua (CA/CC), onde o tradicional gerador CC foi substituído por um alternador CA, gerando uma corrente alternada que depois é retificada para os motores de tração CC, oferecendo diversas vantagens em relação ao sistema antigo quanto à maior precisão de controle e economia de manutenção.

As SD38M foram fabricadas na fábrica da EMD em La Grange, nos Estados Unidos, entre fevereiro e abril de 1967. Fato que merece destaque é que essas foram as



primeiras locomotivas SD38 a saírem daquela fábrica, sendo concluídas antes das primeiras destinadas ao mercado interno daquele país.

O modelo brasileiro foi construído com o estrado mais curto, de 17,32m utilizado até então nas SD35 americanas ao invés do estrado de 19,7m padronizado para a linha de locomotivas SD de segunda geração, o que motivou a designação SD38M, ficando então o peso dessas locomotivas “brasileiras em 163 toneladas. Não se sabe ao certo qual foi o motivo de ter sido utilizado o estrado mais curto nas locomotivas da RFFSA mas, como consequência foi necessário usar escadas verticais simplificadas pois em curvas de menor raio os truques encostariam nas escadas padrão utilizadas pela EMD naquela época.

Inicialmente, essas locomotivas foram numeradas de 3601 a 3645, ficando baseadas inicialmente em Conselheiro Lafaiete junto com as SD18.

Com seus 2.000HP de potência, elas foram por um bom tempo as principais locomotivas da frota, estando a frente dos pesados trens de carga geral e graneis diversos, sendo que no final da década de 1960 as SD38M juntamente com as demais GM existentes ficaram praticamente por conta do transporte de granéis e produtos siderúrgicos, haja visto o grande crescimento desse setor no país, algo que se ampliou ainda mais no início da década seguinte, com a implantação do Projeto Águas Claras. As SD38M chegaram também a tracionar trens de passageiros, como o DP1 “Santa Cruz”. Na década de 1980, com a implantação do

sistema SIGO, foram renumeradas como 5101 a 5144 (a 3612 foi baixada em 1978, antes da implantação do SIGO).

O uso intenso dessas locomotivas na década de 1970 e 80 motivou um programa de reforma e melhoramentos que ficou conhecido como “Prolocos”, onde entre 1987 e 1988 diversas SD38M passaram por esse processo na Villares, em Araraquara, que naquele período era licenciada pela GM para fabricação de locomotivas daquela no Brasil. Dentre os trabalhos efetuados, destaca-se a revisão completa dos motores conforme o padrão mais recente da GM naquele momento.

O protagonismo dessas locomotivas atravessou décadas, tanto que em 1996 quando a MRS assumiu a Malha Sudeste da RFFSA em uma de suas primeiras ações providenciou a recuperação de várias unidades que se encontravam fora de serviço, contratando os serviços da Tecfer para reforma e extensão de vida útil de 12 locomotivas, serviço esse realizado nas dependências da oficina do Horto Florestal em Belo Horizonte, MG em parceria com as empresas norte-americanas Montana Rail Link e Hatch & Kirk.

Sendo ainda locomotivas muito necessárias às operações, mais algumas SD38M passaram pelo mesmo processo ao longo da primeira década do século XXI, serviço realizado dessa vez em Cruzeiro, SP pela antiga CCC. As SD38M continuavam sendo importantes no parque de tração, liderando trens de carga geral e granéis diversos, circulando em praticamente toda a malha, desde Linha do



♦ Um belo exemplo de uma SD38M ainda com o padrão original de pintura, fotografada nas oficinas de Roosevelt em São Paulo por Deane Motis no dia 04/05/1980.



Centro, baixada Fluminense e Ramal de São Paulo, além das linhas da antiga EFSJ, entre Jundiaí e Paranapiacaba.

Com a renovação da frota iniciada pela MRS naquela mesma década, aos poucos as SD38M foram sendo substituídas, sendo retiradas da liderança dos trens mais pesados, passando a atuar junto aos trens mais leves e de serviços, além de manobras.

A década de 2010 marca a grande expansão da frota de locomotivas novas, com a chegada das AC44i, deixando disponíveis então para os trens mais leves as locomotivas SD40-2, C30-7, C36ME e até as novas C44EMi, ficando as SD38M então cada vez mais destacadas apenas para trens de serviço.

Com mais de 50 anos de uso, baixa potência e eficiência energética em relação aos padrões atuais, começaram a ser desativadas, restando hoje apenas cerca de 10 unidades utilizadas apenas em trens de serviço.

A ABPF sempre atenta viu a necessidade de se preservar unidades desse modelo antes da desativação total e, com isso, iniciou em 2024 uma negociação com a MRS que resultou na aquisição de três unidades para preservação e utilização a frente de seus trens turísticos/culturais.

## AAQUISIÇÃO

A aquisição dessas locomotivas foi um longo processo, que levou mais de um ano com algumas pessoas envolvidas aqui dentro, em especial o Felipe Sanches, que passou dias viajando visitando diversos pátios ao longo de toda a malha da MRS para inspecionar minuciosamente cada uma das locomotivas que a MRS disponibilizou. Foram diversas SD38M inspecionadas, sendo feitos relatórios fotográficos e técnicos. Com todas as locomotivas

inspecionadas, chegou a hora de se avaliar quais seriam as melhores opções; para isso foi montado um pequeno comitê para analisar relatório por relatório; foi preciso sentar e discutir quais parâmetros iriam ser levados em consideração para selecionar, quantas viriam, etc. Chegado num consenso de quais seriam os principais parâmetros para selecionar (os principais foram estado do motor diesel, geradores, compressor e rodas, nessa ordem), foram selecionadas as três unidades e, a partir daí, veio a longa negociação com a concessionária.

Quando chegou-se em um acordo veio a parte burocrática, com diversas idas e vindas de contrato envolvendo inclusive o jurídico de todas as partes envolvidas, sendo necessário inclusive passar pela ANTT em Brasília. Vencida essa etapa finalmente chegou o dia de assinar o contrato, realizar o pagamento e aguardar a entrega que, diga-se de passagem foi surpreendente, sendo feita de forma muito rápida. Antes da entrega, as locomotivas foram revisadas pela MRS em suas oficinas.

Agora as locomotivas 5101, 5114 e 5137 já estão no pátio da ABPF em Cruzeiro, SP onde passarão por um check-up adicional e receberão uma nova pintura, com os padrões da RFFSA. Em breve espera-se ter uma delas operando em Guararema.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

COELHO, Eduardo J. J.; SETTI, João Bosco. A era diesel na EFCB. Rio de Janeiro: Associação dos Engenheiros Ferroviários (AENFER), 1994.

BUZELIN, José Emílio de Castro H.; COELHO, Eduardo José de Jesus; SETTI, João Bosco. MRS Logística S.A.: A ferrovia de Minas, Rio e São Paulo. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2002.



♦ As SD38M números 5101, 5137 e 5114 assim que estacionaram no pátio da ABPF em Cruzeiro/SP, já ao cair da noite do dia 20/11/2025.



**OFICINAS DE CRUZEIRO**

Durante o mês de novembro, foram realizados alguns pequenos trabalhos na locomotiva GE 44ton.

A pequena locomotiva GE 15Ton nº 502, ex. Leopoldina está aguardando a chegada dos últimos vidros que estão sendo feitos sob medida.

Prosseguem os trabalhos na locomotiva a vapor nº

353 ex. EFCB, onde parte da equipe das oficinas continuou os trabalhos na caldeira, sendo esses concentrados na área da fornalha, onde estão continuaram sendo removidos os tampões e as "cumbucas" que cobrem os estais flexíveis, que serão substituídos futuramente. Como mencionado na edição anterior do Boletim, é um trabalho demorado e exaustivo, visto serem cerca de 1.000 estais desse tipo; está sendo necessária muita mão de obra para realizar essas remoções de forma correta, sem se causar nenhum tipo de dano colateral.



♦ Prosseguem os trabalhos de remoção dos tampões e "cumbucas" que cobrem os estais flexíveis da caldeira da 353.



## TREM DAS ÁGUAS

Muitos trabalhos de manutenção na via permanente, variando entre limpeza da faixa de domínio, roçada, capina, poda, substituição de dormentes e nivelamento em trechos da linha.

Foi feito também serviço de manutenção do sistema de drenagem da via, com limpeza das saídas de água pluvial bem como recuperação de uma das passagens.



♦ Serviço de recuperação de passagem de água pluvial.



♦ Serviço de recuperação de passagem de água pluvial.





♦ Serviço de limpeza de saída de água pluvial.



♦ Serviço de limpeza de saída de água pluvial.



♦ Serviço de limpeza de saída de água pluvial.



♦ Serviço de limpeza de saída de água pluvial.





♦ Serviço de limpeza de saída de água pluvial.



♦ Serviço de limpeza de saída de água pluvial.



♦ Serviço de limpeza de saída de água pluvial.



♦ Serviço de limpeza de saída de água pluvial.





♦ Serviço de limpeza da faixa de domínio.



♦ Serviço de limpeza da faixa de domínio.



♦ Serviço de limpeza da faixa de domínio.



♦ Serviço de limpeza da faixa de domínio.





♦ Serviço de limpeza da faixa de domínio.



♦ Serviço de limpeza da faixa de domínio.



♦ Serviço de limpeza da faixa de domínio.



♦ Serviço de limpeza da faixa de domínio.



**TREM DE GUARAREMA**

A ABPF segue como parceira da prefeitura no projeto “Um novo olhar sobre Guararema” e no dia 01/11/25 26 moradores 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 à este meio de transporte, sendo um resgate desse importante capítulo da história.

O custo dessas viagens sociais é 100% subsidiado pela ABPF, não havendo nenhum ônus para as entidades ou órgãos públicos. Este já é o quarto ano consecutivo onde a ABPF é parceira da prefeitura de Guararema nesse projeto.



♦ Os moradores de Guararema durante o passeio.



♦ Idosos de Guararema a bordo do trem.



## SUL DO BRASIL: muitos trabalhos na Regional Sul do Brasil

Novembro foi marcado pelo avanço significativo das atividades em nossa regional. Os trabalhos concentraram-se na fase final de preparação da locomotiva a vapor Mallet nº 204, cuja pintura original da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina foi integralmente restituída, seguida da instalação de aproximadamente 800 metros de mangueiras de LED, compondo o conjunto que integrará a edição 2025 do Trem Rumo ao Natal, realizado em parceria com a concessionária Rumo Logística.

Os passeios turísticos do Trem da Serra do Mar, do Trem das Termas e do Trem Caiçara ocorreram com plena normalidade ao longo do mês. As condições climáticas permaneceram estáveis, favorecendo a operação regular, enquanto os serviços de manutenção na via permanente prosseguiram conforme o planejado, garantindo segurança, continuidade e estabilidade operacional em todos os trechos..

### OFICINA DE RIO NEGRINHO

O mês de novembro manteve o ritmo intenso das atividades, com foco total na locomotiva articulada Mallet nº 204 e na preparação da composição que integrará a edição 2025 do Trem Rumo ao Natal, realizado em parceria com a Concessionária Rumo Logística.

Após a etapa de desmontagem e lixamento geral da chaparia, executada em outubro, novembro foi marcado pelos trabalhos de pintura da locomotiva. O esquema cromático adotado segue fielmente o padrão original da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina (EFDTC), reproduzido a partir de fotografias de fábrica da Baldwin Locomotive Works, nos Estados Unidos. A pintura foi integralmente concluída, respeitando-se as cores, linhas e proporções originais da série.

Concluída a pintura, iniciou-se o processo de ornamentação natalina da composição. A locomotiva Mallet nº 204, assim como os demais carros e vagões destinados ao Trem Rumo ao Natal, recebeu aproximadamente 800 metros de mangueira de LED, instaladas para garantir o brilho característico do evento. No total, sete veículos compõem a

formação iluminada:

- Locomotiva a vapor Mallet nº 204
- Locomotiva diesel G22-UB nº 4228 (cedida pela concessionária para os transados operacionais)
- Vagão de Lenha VG-101
- Vagão Oficina VF-118
- Carro Dormitório AC-07
- Carro de Passageiros PC-60
- Carro Administração AD-10

Com a pintura concluída e a decoração instalada, a composição segue para os ajustes finais de iluminação e testes operacionais, permitindo que o Trem Rumo ao Natal esteja plenamente apto para sua temporada de 2025.



♦ Locomotiva Mallet #204 com a chaparia lixada para pintura. nota-se a ausência da terceira roda motriz retirada para pintura.



♦ Aspecto da locomotiva Mallet #204 ainda com tinta fundo.



♦ Aspecto da locomotiva Mallet #204 durante a pintura final.



♦ O padrão de pintura original, ora adotado nesta locomotiva em foto tomada ainda na Baldwin Locomotive Works.





♦ Tender da locomotiva Mallet #204 com tinta fundo aplicada. aproveitou-se esta etapa para testar o tamanho e espaçamento das letras E.F.D.T.C.



♦ Instalação e testes das mangueiras de leds na composição de Natal.



♦ Tender da locomotiva Mallet #204 com a pintura já finalizada.



♦ Instalação e testes das mangueiras de leds na composição de Natal.



♦ A foto apesar de pouco convidativa, apresenta a pintura da locomotiva Mallet #204 já finalizada.



## PASSEIOS DE TREM

Os passeios de trem realizados pela ABPF-SUL ao longo do mês transcorreram com plena normalidade em todos os trechos. No Trem da Serra do Mar, os dias de céu limpo e temperaturas amenas proporcionaram aos passageiros uma vista privilegiada da Serra, especialmente favorecida pelo clima de fim de inverno, que realça as cores e a nitidez das paisagens naturais. As operações ocorreram com a locomotiva Mogiana Mikado nº 761, que manteve desempenho satisfatório para enfrentar os desníveis e curvas acentuadas da região.

No Trem das Termas, os passeios turísticos mantiveram-se regulares entre Piratuba/SC e Marcelino Ramos/RS, enquanto na via permanente prosseguiram os serviços de troca de dormentes e reestruturação da linha, assegurando a estabilidade e a segurança do trecho em conformidade com os parâmetros técnicos aplicáveis ao transporte de passageiros.

Já no Trem Caiçara, os passeios entre Antonina e Morretes ocorreram normalmente, com operação estável e bem-sucedida, acompanhada da continuidade dos serviços de manutenção da via permanente, notadamente a substituição de dormentes e o aprimoramento estrutural da linha ferroviária.

Neste trecho, iniciam-se agora, nos meses finais do ano, as operações especiais do Expresso de Natal, um passeio temático realizado com a locomotiva a vapor mais antiga em funcionamento no Brasil. Durante a viagem, há uma parada especial na Chácara Bonita, onde a atmosfera natalina se manifesta com a presença de Papai Noel e seus duendes, músicas típicas, acendimento das luzes de Natal, visita ao museu de antiguidades e um brinde surpresa destinado às crianças. O trajeto possui 16 km de extensão e duração aproximada de duas horas, com embarque na Estação Ferroviária de Morretes às 18h30 e saídas programadas para os dias 29 e 30 de novembro; 06, 07, 12, 13, 14, 19, 20, 21, 26, 27 e 28 de dezembro de 2025.

## RUMO AO NATAL



Durante o mês de dezembro terão início as operações do Trem Rumo ao Natal, realizadas em parceria entre a ABPF e a concessionária Rumo Logística. A iniciativa contará com 21 dias de circulação nos estados do Paraná e de Santa Catarina, por meio de uma composição especialmente preparada para apresentações públicas em diversos municípios.

A locomotiva a vapor Mallet nº 204, acompanhada dos carros e vagões, recebeu aproximadamente 800 metros de manguerias de LED, instaladas ao longo de toda a composição.

Serão ainda realizados Espetáculos Culturais em algumas cidades onde o trem circulará. As apresentações acontecerão em pontos previamente definidos das cidades incluídas no roteiro oficial, com circulação em horários programados e eventuais intervenções culturais organizadas pela própria concessionária. A participação da ABPF envolve apoio operacional, técnico e logístico, garantindo a condução da locomotiva histórica e o alinhamento das atividades com os requisitos de segurança ferroviária.

Com isso, o mês de dezembro será marcado por ampla programação pública, estruturada para atender às demandas de circulação da composição iluminada nos dois estados, consolidando mais um ano de cooperação exitosa entre a ABPF e a Rumo Logística.

## Programação das passagens iluminadas:

- 02/dez | Mafra (SC) e Rio Negro (PR);
- 03/dez | Lapa (PR);
- 05/dez | Ponta Grossa (PR);
- 06/dez | Balsa Nova, Araucária, Iguaçu, Pinhais e Curitiba (PR);
- 07/dez | Curitiba (PR);
- 08/dez | Pinhais e Piraquara (PR);
- 09/dez | Morretes e Antonina (PR);
- 10/dez | Antonina e Morretes (PR);
- 11/dez | Paranaguá (PR);
- 12/dez | Paranaguá e Alexandra (PR);
- 13/dez | Piraquara, Pinhais e Curitiba (PR);
- 14/dez | Almirante Tamandaré e Curitiba (PR);
- 14/dez | Curitiba (PR);
- 15/dez | Curitiba, Pinhais e Iguaçu (PR);
- 16/dez | Rio Negrinho (SC);
- 17/dez | São Bento do Sul e Rio Vermelho (SC);
- 18/dez | Corupá, Jaraguá do Sul, Guaramirim e Joinville (SC);
- 19/dez | São Francisco do Sul, Araquari e Joinville (SC);
- 20/dez | Joinville (Rio do Morro), Guaramirim e Jaraguá do Sul (SC); e
- 21/dez | Jaraguá do Sul e Corupá (SC).





## NURVI: manutenção da locomotiva diesel 201 e manutenções gerais

### LOCOMOTIVA DIESEL 201 ENTRA EM MANUTENÇÃO

Foi iniciada neste mês de novembro a manutenção do motor da locomotiva diesel-mecânica 201 do acervo do Núcleo Regional Paraná, e que está a serviço do NuRVI operando como manobreira no “Trem do Vale Europeu – EFSC”.

Aguardada a muito tempo, esta manutenção dependia das disponibilidades de caixa e está sendo realizada pela Mecânica Truck Diesel Schöppen de José Boiteux (SC). A manutenção iniciou neste sábado com a retirada de vários equipamentos que serão trocados ou reconicionados. Em seguida será feita a troca de óleo e a regulagem do motor. Na programação do ano de 2026 está prevista também a pintura da locomotiva, já duramente afetada pela ação climática.



♦ Início da manutenção do motor diesel da 201 por mecânicos da Truck Diesel Schöppen acompanhados pelo chefe de tráfego Charles Frederico Thurow e pelo coordenador Otávio Georg Junior. Autoria de Luiz Carlos Henkels.



## MANUTENÇÕES GERAIS

Ao longo de novembro, como regra geral, os associados tem se dedicado à manutenção do material rodante, do pátio de embarque e da via férrea deixando – a apta e receptiva ao evento de passeios de 14 de dezembro, último do ano de 2025. Destacamos a atuação do mestre de linha Jefferson Dhein e equipe que está trabalhando na limpeza lateral da via férrea e finalizando a troca de dormentes.



♦ *Limpeza lateral da via férrea é um dos itens do calendário de manutenção. Autoria de Jefferson Dhein.*

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”.

Também desejamos à toda a família ABPF, e em especial aos associados e voluntários do “Trem do Vale Europeu – EFSC” um Natal iluminado e um Ano Novo de muitas conquistas regidas sempre pela compreensão, paz e saúde infinita.

## 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

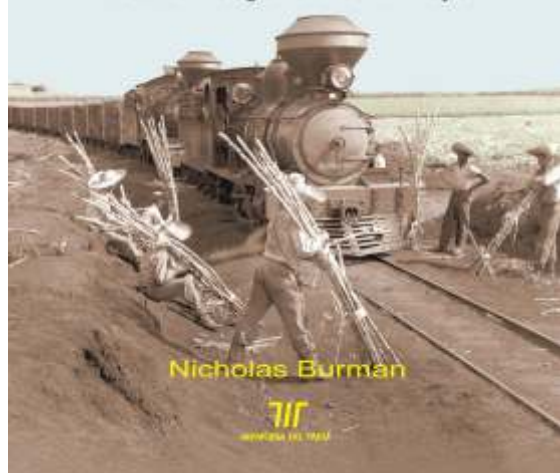


♦ As SD38M's 5101, 5114 e 5137 agora da ABPF recém chegadas em Cruzeiro/SP. A autoria de Bruno Sanches.

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

## FERROVIAS CANAVIEIRAS

Brazilian Sugar Cane Railways



## NOVO LIVRO DA MEMÓRIA DO TREM!

A Memória do Trem apresenta seu 11º livro: Ferrovias Canavieiras, de autoria de Nicholas Burman, sobre as ferrovias das usinas de cana que foram elemento essencial no cenário das vastas regiões produtoras de açúcar do Brasil, assegurando o transporte dos enormes volumes de cana-de-açúcar essenciais para a operação das usinas no período da safra.

No entanto, a vida dessas ferrovias, seu funcionamento e sua influência na paisagem constituem uma parte obscura e pouco retratada da história ferroviária brasileira.

Este livro é uma tentativa de preencher essa lacuna, apresentando imagens e dados sobre esses pequenos trens que, na obscuridade, tanto contribuíram para o Brasil.

Esse e os demais livros editados pela Memória do Trem podem ser adquiridos 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