

EDITORIAL

Nesse mês de junho de 2026 o ABPF Boletim publica as realizações dos últimos 30 dias da ABPF e suas Regionais que estão realizando trabalhos de reforma e manutenção.

A Regional Campinas segue com os trabalhos a todo vapor. A locomotiva a vapor nº210 teve concluída a montagem do sistema de freio e a locomotiva 338 voltou ao tráfego. Prosseguem também os trabalhos na locomotiva G12 e no carro de passageiros ex. VFCO/RFFSA além de trabalhos de manutenção na via.

Na Regional São Paulo em uma grande parceria com a CPTM está sendo instalado gradio padrão entre as vias da ABPF e da CPTM numa extensão de 760m visando maior segurança operacional e do acervo.

Na Regional Sul de Minas prosseguem os trabalhos na GE 15Ton e na locomotiva a vapor nº2. Está sendo feita também uma grande manutenção nas vias do pátio das oficinas de Cruzeiro. Foi instalado um novo gerador no carro restaurante do Trem de Guararema para melhor atender ao público.

A Regional Sul do Brasil segue trabalhando na reforma do carro de madeira PM-34. Estão avançando bastante os trabalhos de recuperação da Ferrovia do Trigo.

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

Reforma da locomotiva G12;

Trabalhos na GE 15 Ton;

Recuperação da Ferrovia do Trigo.

ABPF NACIONAL: visita técnica em Santos Dumont



◆ Representantes do DNIT, do IF Sudeste MG, da ABPF, da MRS e de demais associações durante a visita técnica. Fotos: IF Sudeste MG.

Na quarta-feira, dia 10, parte da diretoria da ABPF esteve presente na visita técnica ao pátio das antigas oficinas de Santos Dumont organizada pelo DNIT e pelo IF Sudeste MG para a realização de uma avaliação do material rodante que ali se encontra armazenado há décadas.

São cerca de 60 veículos remanescentes no local e que precisam ser remanejados haja vista a necessidade de liberação de espaço afim de se viabilizar a expansão do campus do IF Sudeste MG que poderá então melhorar ainda mais sua estrutura, beneficiando tanto os estudantes quanto a comunidade.

Além das instituições citadas, estiveram presentes também representantes da MRS Logística e de outras associações afim de se avaliar as melhores alternativas.

A partir de julho, serão iniciadas as avaliações técnicas tanto da via permanente quanto dos veículos afim de se determinar todas as intervenções que serão necessárias para que possa-se então iniciar o planejamento para se realizar a movimentação desse material rodante.

Em julho de 2019, com apoio do DNIT, do Ministério Público Federal e da MRS Logística, a ABPF realizou o resgate de 14 carros de passageiros que se encontravam naquele local e os transportou para o seu pátio localizado em Cruzeiro/SP, onde uma unidade já foi inteiramente recuperada e colocada em serviço, já tendo circulado em trens especiais e sendo também parte da frota oficial do Trem de Guararema, recebendo passageiros todos os finais de semana e feriados.



◆ O presidente da ABPF, James Ilg ao lado do diretor da Regional São Paulo, Bruno Sanches e do Diretor de Operações da Regional Sul de Minas, Felipe Sanches durante a visita técnica.

ABPF PRESENTE EM MAIS UM MOMENTO HISTÓRICO

Mais uma vez a ABPF fez parte da história e evolução da ferrovia nacional. Parte da composição do Trem de Guararema circulou na baixada santista levando autoridades e convidados da MRS Logística na inauguração do CCO integrado da baixada, bem como para vistoriar as obras da concessionária na região.

É um prazer e uma honra para a ABPF poder ser protagonista neste evento e ter sido confiada com o transporte e recepção abordo com a excelência do serviço de bordo do carro restaurante.

O sentimento é de orgulhoso e gratidão pelo empenho das nossas equipes da ABPF, em especial das Regionais de São

Paulo e Sul de Minas que se empenharam e não mediram esforços para que tudo fosse feito com maestria, desde a circulação da nossa composição de Guararema a Paranaíacaba com tração e equipagem própria e apoio no evento.

Nossos agradecimentos à MRS Logística pela confiança em nosso trabalho. Agradecimentos também a CPTM por todo o apoio para essa operação.

Além do orgulho de mais uma vez fazer parte de importantes momentos do desenvolvimento ferroviário nacional, são encontros como este que ajudam a nossa entidade a ser cada vez mais conhecida e reconhecida no meio ferroviário, além de serem oportunidades para estreitarmos laços com nossos parceiros de longa data.



♦ Equipe da ABPF responsável pela organização de toda a operação acompanhada pelo Conselheiro Permanente, Hélio Gazetta Filho, pelo Diretor Primeiro Tesoureiro, Paulo Lima e pelo Diretor da Regional São Paulo, Bruno Sanches.



♦ O trem especial formado por duas locomotivas AC44i da MRS e pelos carros de passageiros da ABPF.



♦ Diretoria da MRS, autoridades e convidados durante o deslocamento de trem a bordo do carro restaurante.



♦ Material rodante da ABPF circulando pela malha MRS.



♦ Inauguração do CCO integrado e ampliação de capacidade.



♦ Equipe ABPF e do carro restaurante retornando para casa.

ABPF NACIONAL: edital de convocação para assembleia ordinária

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

OSCIP

CNPJ (MF) 49.731.466/0001-56

www.abpf.com.br

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

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

DATA: 15 de agosto de 2026;**LOCAL: Estação Ferroviária Carlos Gomes – Rua Kazhuico Tanaka, 210 – Carlos Gomes – Campinas/SP – CEP 13099-107; e****HORÁRIO: 13h45min.**

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

ORDEM DO DIA:

- 1. Discussão e homologação do balanço da associação, ano de 2025; e**
- 2. Assuntos Gerais.**

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

Cordiais Saudações,

Campinas/SP, 02 de julho de 2026.

Documento assinado digitalmente
gov.br JAMES ILG
Data: 02/07/2026 13:43:03-0300
Verifique em <https://validar.ife.gov.br>

JAMES ILG
DIRETOR-PRESIDENTE
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

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

ABPF NACIONAL: recadastramento on-line dos associados

ATENÇÃO ASSOCIADOS!

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

O acesso à esse sistema se dá através do site da ABPF: www.abpf.com.br 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.

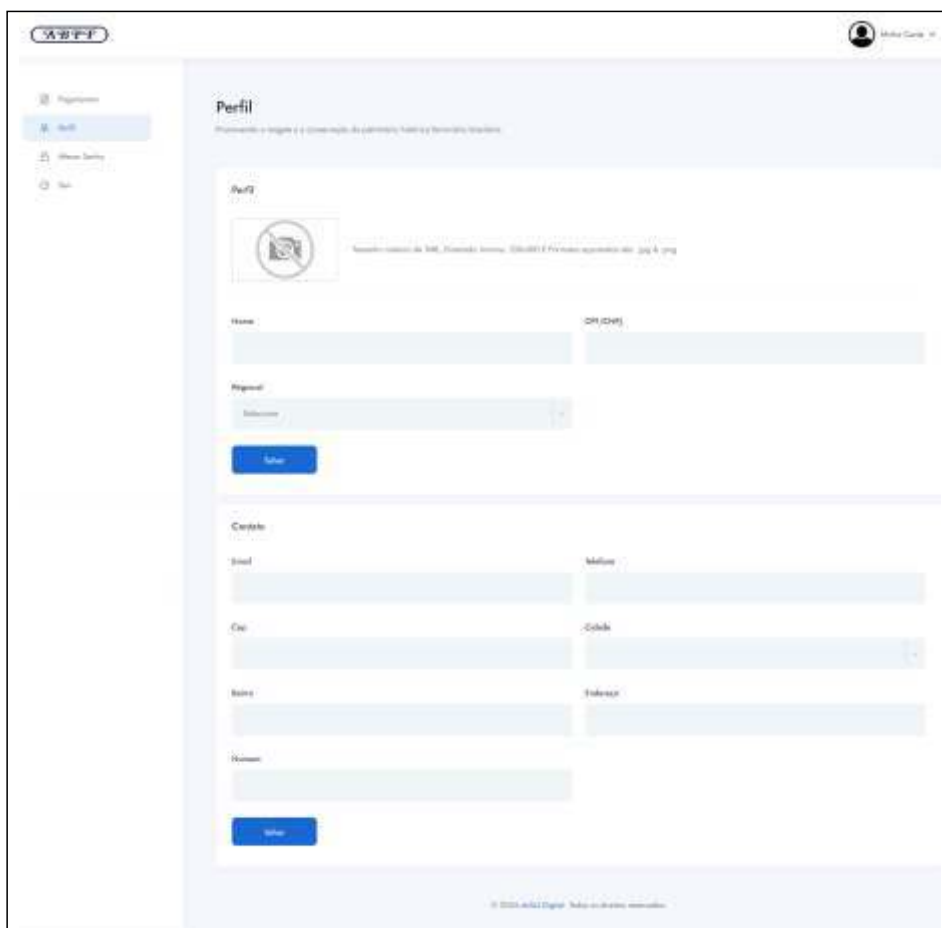
Uma vez dentro do sistema, essa senha deverá ser alterada, devendo então o associado criar uma nova atendendo aos requisitos que serão informados pelo próprio sistema.

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



♦ Locomotiva 9 partindo de Anhumas. Foto Vanderlei Zago.

Em Campinas/SP, os trens operam normalmente, e nesses meses mais frios, recebem mais visitantes. Nossos principais concorrentes são os clubes e as praias na época de calor e, com o frio, o público passeia mais pelo interior do estado.

Os trabalhos prosseguem em ritmo acelerado, devido a muitas demandas, sendo que uma depende da outra para dar segmento.

Nas oficinas de locomotivas, continuamos com os trabalhos de remontagem da locomotiva a vapor 210. A cada dia mais um passo é dado e algum serviço é feito.

As demais locomotivas estão em operação normal e, inclusive, a 338 voltou para o pátio da estação Anhumas para receber limpeza geral e voltar a operação.



♦ Cena cotidiana em Carlos Gomes. Foto Vanderlei Zago.



♦ Locomotiva 210 já com os freios montados. Foto HGF.



♦ Detalhe da panela de freio a vácuo já instalada. Foto HGF.



♦ Locomotiva 338 de volta à ativa. Foto HGF.

Nas oficinas de diesel continuamos os trabalhos de recuperação da locomotiva GM G 12. Os trabalhos prosseguem na parte mecânica, elétrica e principalmente na caldeiraria, pois a mesma chegou em péssimas condições e estamos trabalhando para deixar o mais perfeito possível. Os rodeiros e motores de tração, ainda não recebemos das empresas que estão fazendo a reforma. Foi iniciada a recuperação do compressor de ar e a reforma dos truques para estarem prontos quando chegar as rodas.

As demais locomotivas diesel operam normalmente.



♦ Reforma da caldeiraria da G 12. Foto HGF.



♦ Nariz da locomotiva G 12 nos finalmente. Foto HGF.



♦ Testando a peça no local. Foto HGF.



♦ Testando a peça no local. Foto HGF.



♦ Motor de tração da G 12 em recuperação. Foto ZW.

Nas oficinas de carros de passageiros estamos finalizando os trabalhos de recuperação do carro RFFSA – VFCO, de aço carbono. Todas as janelas já foram instaladas, bem como todo o conjunto de maleiros e montagem dos sanitários. As portas que faltavam serem fabricadas, foram feitas e instaladas. O piso que é de madeira, já foi lixado e preparado para receber o produto impermeabilizante. As ferragens dos mobiliários também foram reformadas e já estão em fase de pintura. Esperamos finalizar o carro até o final de julho.



♦ Interior do carro já com acabamentos e os maleiros. Foto HGF.



♦ Outra vista com o piso já lixado. Foto HGF.



♦ Detalhe das janelas posicionadas abertas. Foto HGF.

A novidade do mês foi o recebimento do carro restaurante da NOB, da Regional Sul. O mesmo já foi objeto de tratativas a algum tempo e agora deu certo o transporte e na volta foi para o Sul um carro da RVPSC que aqui estava. Com isso ambos terão maior reaproveitamento.



♦ Carreta posicionada no embarcador de Anhumas para descarga do carro NOB. Foto HGF.



♦ Carro NOB abrigado no interior do galpão do museu. Foto Eric Gazetta.

Os trabalhos na via permanente prosseguem com a troca de dormentes de madeira por concreto. A frente de trabalho já está após o KM 20. Só ficou para depois a linha principal no pátio de Tanquinho, uma vez que também será trocado o outro AMV. Também foram distribuídas as margens da linha mais 600 dormentes de concreto.



♦ Dormentes a serem distribuídos na via. Foto Eric Gazetta.

E em Anhumas, continuamos reconstruindo e implantando o paisagismo no seu entorno.

Agora conseguimos concluir a parte do fundo da estação, com todo o gramado concluído e já plantando flores ornamentais.



♦ Jardins da Estação Anhumas. Fotos de Ediel Marcos.



♦ Detalhe do novo gramado e início do plantio de flores. Foto de Ediel Marcos.



♦ Vista mais afastada, e preparo de parte do estacionamento para receber o paisagismo. Foto Ediel Marcos.

REGIONAL SÃO PAULO: instalação de gradil padrão entre as vias da ABPF e CPTM

A operação e a manutenção na Regional São Paulo da ABPF apresenta uma série de desafios complexos. Entre eles está a convivência com a faixa de domínio da CPTM, o que requer planejamento constante, integração entre as equipes operacionais e absoluto compromisso com a segurança para garantir a zeladoria e a continuidade da preservação ferroviária sem comprometer a operação da Linha 10 - Turquesa.

Um exemplo prático dessa complexidade está na realização da poda de indivíduos arbóreos ao longo da nossa via: Embora seja uma tarefa de baixa complexidade, esta atividade demanda a interdição da via de circulação dos trens metropolitanos e, por isso, precisa ser cuidadosamente coordenada, garantindo que todos os procedimentos sejam executados com segurança e em conformidade com os rigorosos critérios operacionais.

Neste sentido, é com grande satisfação que acompanhamos mais uma importante iniciativa da parceria CPTM e ABPF: Neste mês de junho, foi iniciada a implantação de 760 metros de gradil padrão entre a linha da ABPF e a Via 3 da Linha 10, no trecho compartilhado com a ABPF entre as estações Brás e Mooca. A obra proporcionará ganhos significativos para a regional, contribuindo para a melhoria do aspecto visual, o reforço da segurança operacional e patrimonial das nossas instalações.

Os trabalhos seguem em ritmo acelerado e, nas duas primeiras semanas de atividade, aproximadamente 35% da implantação já foi concluída. A execução conta com uma equipe formada por profissionais próprios e terceirizados da CPTM, além do apoio integral da ABPF, que vem colaborando com o acesso às instalações do pátio, a realização das manobras necessárias para a realocação do material rodante e todo o suporte operacional indispensável para o bom andamento da obra.

Nossos agradecimentos à CPTM e ao Museu da Imigração do Estado de São Paulo pela parceria, pelo espírito de cooperação e pelo empenho conjunto na realização desta importante iniciativa, que fortalece a preservação do patrimônio ferroviário e contribui para um ambiente cada vez mais seguro, organizado e integrado.



♦ Preparação do solo para posicionar a armadura da viga baldrame.



♦ Trabalho das equipes responsáveis pela concretagem da viga baldrame.



♦ Gradil sendo transportado pela via da ABPF.



♦ Módulos de gradil padrão entregues para instalação.



♦ Atividade de instalação em andamento.

REGIONAL SUL DE MINAS: muitos trabalhos em diversas frentes

OFICINAS DE CRUZEIRO

Prosseguem os trabalhos nas oficinas. A pequena locomotiva GE 15Ton número 502 segue recebendo atenção; foi removido o capô e todo o conjunto motor diesel e gerador, além dos acessórios e parte elétrica para se fazer a

preparação para a aplicação da nova pintura. Foi feita a limpeza completa do berço do motor bem como acabamento nas soldas afim de se obter o melhor resultado final possível. A nova pintura já foi aplicada e o conjunto motor diesel-gerador também recebeu nova pintura e já foi reinstalado na locomotiva.



♦ Prosseguem os trabalhos na 502: conjunto motor/gerador já reinstalados após ajustes e aplicação de nova pintura.



♦ O capô foi removido para o processo de pintura interno.



♦ Nova pintura já aplicada no berço do motor.

Paralelamente a equipe das oficinas trabalhou na remontagem da locomotiva nº 2 cujos rodeiros retornaram das oficinas da ABPF Regional Sul em Rio Negrinho/SC, onde as mangas de eixo forão usinadas para correção e ajuste correto junto aos mancais.

Após a remontagem, a locomotiva foi rebocada pelo pátio afim de se verificar o comportamento da mesma e, os testes foram um sucesso.



♦ Preparação para montagem da locomotiva nº2.



♦ Os mancais da locomotiva nº 2 sendo preparados para montagem.



♦ Processo de montagem da locomotiva nº2.

Prosseguiu também o serviço de manutenção no pátio das oficinas, onde além de limpeza e capina, está sendo realizada a substituição de dormentes. Via permanente, mesmo em pátios de oficinas, exige manutenção constante.



♦ Serviço de manutenção das vias do pátio, com substituição de dormentes.



♦ Serviço de manutenção das vias do pátio, com limpeza e substituição de dormentes.

Visando a melhor acomodação do material rodante e a facilitação das manobras, está sendo preparada a construção de uma nova linha de bitola larga (nosso acervo desta bitola cresceu bastante nos últimos anos) e para isso está sendo contruído uma AMV de bitola larga com a passagem direta com bitola mista (1,60m e 1,00m).



♦ Processo de construção do AMV.



♦ Construção de AMV de bitola larga com passagem para bitola mista.

TREM DAS ÁGUAS

Em julho haverá uma programação especial de passeios de trem devido ao período de férias escolares.

Diversos passeios extras serão realizados visando atender o público que tradicionalmente vem para a região na época do inverno.

PROGRAMAÇÃO:

- Sábado, 04/07: às 10h e às 14h30;
- Domingo, 05/07: às 10h;

- Sexta, 10/07: às 14h30;
- Sábado, 11/07: às 10h e às 14h30;
- Domingo, 12/07: às 10h;

- Terça, 14/07: às 10h;
- Quinta, 16/07: às 10h;
- Sexta, 17/07: às 10h;
- Sábado, 18/07: às 10h e às 14h30;
- Domingo, 19/07: às 10h;

- Terça, 21/07: às 10h;
- Quinta, 23/07: às 10h;
- Sexta, 24/07: às 10h;
- Sábado, 25/07: às 10h e às 14h30;
- Domingo, 26/07: às 10h;

- Terça, 28/07: às 10h;
- Quinta, 30/07: às 10h;

Mais informações estão disponíveis no site www.tremdasaguas.tur.br ou através dos telefones (35) 3332-3011 e (35) 98817-6477 (WhatsApp).



♦ A locomotiva nº1424 pronta para mais uma jornada.

PASSEIO SOCIAL

No dia 24 recebemos um grupo de idosos atendidos pela Casa São Vicente de Paulo de São Lourenço acompanhados por monitores, que puderam vivenciar momentos de alegria e descontração.

Ao todo 20 idosos fizeram o passeio de trem de forma inteiramente 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.



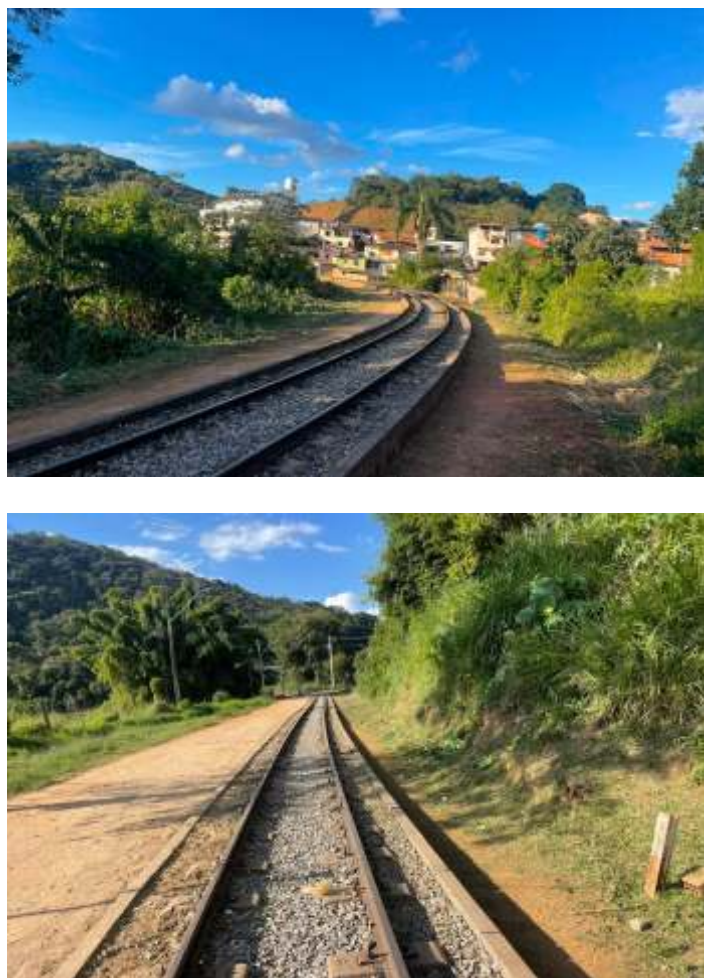
♦ O grupo de idosos e monitores durante o passeio.

Prosseguiram os trabalhos de limpeza e manutenção da via, com capina, roçada, poda de árvores, recolhimento de lixo além de limpeza e manutenção do sistema de drenagem, socaria e nivelamento de via. Foi feito também serviço de limpeza dos pátios e dependências.



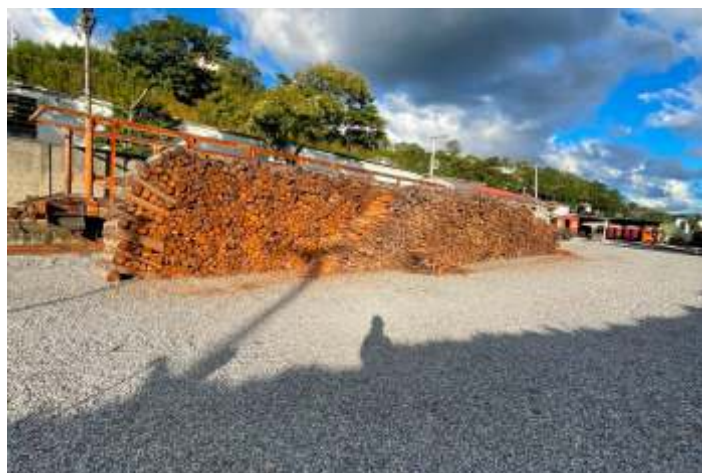
♦ Serviço de capina e limpeza da faixa de domínio.

♦ Serviço de capina e limpeza da faixa de domínio.



♦ Serviço de capina e limpeza da faixa de domínio.

♦ Serviço de capina e limpeza da faixa de domínio.



♦ Serviço de capina e limpeza da faixa de domínio.

♦ Serviço de limpeza e organização do pátio e depósito.

TREM DA SERRA DA MANTIQUEIRA

Em julho haverá uma programação especial de passeios de trem devido ao período de férias escolares.

Diversos passeios extras serão realizados visando atender o público que tradicionalmente vem para a região na época do inverno.

Além dos passeios fixos que ocorrem aos sábados às 10h e às 14h30 e aos domingos às 10h, serão feitos passeios nas quartas-feiras às 10h e, na sexta-feira, dia 10/07, às 14h30.

Mais informações estão disponíveis no site www.tremdaserradamantiqueira.com.br ou através do WhatsApp (35) 99146-9901.



♦ A bela locomotiva nº327 emerge em meio a neblina durante as manobras de manhã cedo em Passa Quatro/MG.

TREM DE GUARAREMA

Foi realizada a substituição do gerador do carro restaurante por um mais potente para maior confiabilidade e segurança operacional, melhorando assim a experiência dos visitantes.

O antigo gerador vai ser instalado no carro nº 3028, distribuindo então com o novo o serviço de alimentação elétrica de toda a composição.

O novo gerador foi recebido nas oficinas de Cruzeiro, onde um suporte sob medida para instalação do mesmo sob o piso do carro restaurante foi desenvolvido e confeccionado. Após a conclusão dos trabalhos, ambos foram transportados para Guararema onde foram instalados no carro restaurante.



♦ Chegada do novo gerador nas oficinas de Cruzeiro, onde foi confeccionado o suporte para instalação.



♦ O novo gerador sendo descarregado em Guararema para ser instalado sob o carro restaurante.



♦ O novo gerador já instalado sob o assoalho do carro restaurante.

REGIONAL SUL DO BRASIL: trabalhos no carro PM-34 e na ferrovia do Trigo

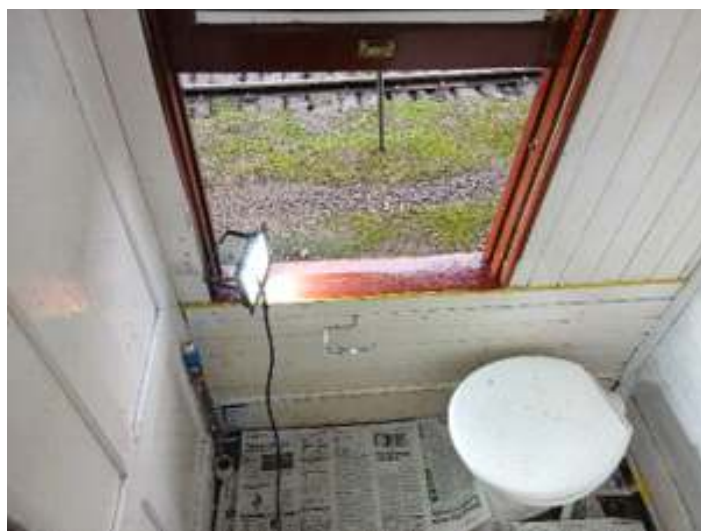
O mês também foi marcado por uma grande movimentação logística: o envio de uma composição de Trem de Lastro e da locomotiva GL8 #4026 para auxiliar na recuperação da Ferrovia do Trigo (RS), além de uma troca histórica de veículos entre as regionais, que levou o carro-restaurante RD-40 para Campinas e trouxe o carro de passageiros CS-43 para Rio Negrinho. Na oficina, em Rio Negrinho, a reforma do carro PM-34 avançou com a aplicação da pintura definitiva, melhorias no sanitário e a substituição integral do ripamento de madeira do interior, que estava degradado. Na via permanente, as frentes de manutenção com troca de dormentes e drenagem garantiram a segurança dos trechos, permitindo que todos os passeios dos trens da Serra do Mar, das Termas e Caiçara fossem realizados com plena normalidade.

OFICINAS DE RIO NEGRINHO

Os serviços na oficina deste mês, contemplaram a continuidade da reforma do carro de passageiros PM-34. As atividades contemplaram a pintura definitiva do veículo em cor vermelha chassi. Paralelamente, foram realizados serviços de melhoria do ripamento interior, o qual constatou-se bastante degradado, necessitando de troca integral. O sanitário do carro também recebeu melhorias. Ficam pendentes para os próximos meses, a finalização do interior, instalação de janelas e pintura dos letreiros e detalhes.



♦ Etapa de reconstrução do madeiramento interior do carro de passageiros PM-34.



♦ Etapa de pintura com tinta niveladora de fundo.

O carro PM-34 é um dos mais antigos da frota da ABPF Reg. Sul, com estrado em madeira, foi construído em 1910 pela American Car & Foundry Company para a Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande, originalmente destinado ao serviço de passageiros de primeira classe. Assim como os demais carros mencionados, também passou por modernizações na Usina Metalúrgica Nacional, em Joinville, onde teve o teto clerestório removido e a plataforma fechada.

Em outra frente de trabalhos, para auxiliar nos serviços de recuperação da Ferrovia do Trigo, no Rio Grande do Sul, foi transportada uma composição básica para a formação de um Trem de Lastro. Este é formado por dois vagões gôndola do tipo GFD vindos de Curitiba (PR), que serão utilizados no transporte do material sedimentar depositado sobre a via; dois vagões prancha do tipo PEC, oriundos de Guaporé (RS) e Curitiba (PR), para a movimentação de insumos e escavadeiras; e um vagão fechado do tipo FRD, vindo de Guaporé (RS), destinado à salvaguarda de materiais e ferramentas. A tração do trem ficará a cargo da locomotiva EMD GL8 #4026. Restaurada e repintada originalmente para a operação do Trem dos Vales — que acabou não ocorrendo em razão das enchentes de 2024 na região —, a 4026 exibe uma pintura especial que, embora não siga o rigor histórico da ferrovia, presta uma justa homenagem ao 1º Batalhão Ferroviário de Lages (SC), unidade responsável pela construção da Ferrovia do Trigo.



♦ Carregamento da locomotiva GL8 em Rio Negrinho/SC.

Aproveitando a mobilização das carretas, que já estavam devidamente equipadas com trilhos para o transporte de material rodante, foi realizada uma movimentação logística há muito aguardada entre as suas regionais. Trata-se do traslado do carro-restaurante RD-40 (RM 8186-0J), oriundo da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - NOB, que se encontrava armazenado em Rio Negrinho (SC) e foi enviado para a Regional Campinas (SP). Em contrapartida, a Regional Sul recebeu vindo de Campinas o carro de passageiros CS-43, veículo de grande valor histórico para a nossa regional, construído em 1947 pela Empresa Metalúrgica Nacional em Joinville (SC).



♦ Carro restaurante RD-40 já carregado na carreta.



♦ Carro de passageiros CS-43, recém-chegado à Rio Negrinho.

TREM DA SERRA DO MAR

Os passeios de trem realizados 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 mudança de estação.

TREM DAS TERMAS

No Trem das Termas, os passeios ocorreram de maneira regular ao longo deste mês. Na via permanente, prosseguiram os serviços de substituição de dormentes e limpeza das valetas e bueiros de drenagem de água, assegurando a estabilidade e a segurança do trecho, em conformidade com os parâmetros técnicos aplicáveis ao transporte de passageiros.



♦ Serviço de substituição dormentes km 845+000.



♦ Serviço de limpeza dos bueiros para drenagem no km852+340.



♦ Serviço de limpeza dos bueiros para drenagem no km852+340.



♦ Serviço de limpeza abertura de valeta para drenagem no km 853+700.

TREM CAIÇARA

No Trem Caiçara, os passeios entre Antonina e Morretes ocorreram normalmente ao longo do período, com operação estável, acompanhada da continuidade dos serviços de manutenção da via permanente, notadamente a substituição de dormentes e o aprimoramento estrutural da linha ferroviária.

ATIVIDADES DE RECUPERAÇÃO DA FERROVIA DO TRIGO - MAIO E JUNHO DE 2026

O RENASCIMENTO DA FERROVIA DO TRIGO (RS): ABPF AVANÇA COM OBRAS ESTRUTURAIS E MAQUINÁRIO PESADO

UM LEGADO HISTÓRICO DE GRANDE IMPORTÂNCIA

Construída entre as décadas de 1960 e 1970, e inaugurada em 1978 pelo então presidente Ernesto Geisel, a Ferrovia do Trigo nasceu como uma obra de engenharia moderna e crucial para a logística do Sul do país. Com seus 160 km de extensão ligando Passo Fundo a Roca Sales, o ramal funcionava como um elo estratégico entre duas grandes ferrovias que seguiam rumo ao norte (adentrando Santa Catarina): a antiga Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (com entroncamento em Passo Fundo) e o Tronco Principal Sul (com entroncamento em Roca Sales). Historicamente, essa linha tornou-se a espinha dorsal para o transporte de grãos e combustíveis da região.

Nos últimos anos, a ferrovia também se consolidou como um motor do turismo regional. Desde 2019, o projeto TREM DOS VALES operava passeios turísticos temporários de grande impacto para a economia local. Para fins de comparação, apenas em 2023 (sua última edição realizada), o trem movimentou cerca de 40 mil passageiros nos quatro meses de operação.

O IMPACTO DE 2024 E A LUTA PELO RESTAURO

Esse cenário mudou drasticamente com as históricas chuvas de maio de 2024, que atingiram duramente a infraestrutura ferroviária. Em um trabalho de campo, a equipe técnica da ABPF mapeou mais de 130 pontos de danos ao longo do traçado, o que forçou a subdivisão da ferrovia em três seções para viabilizar as estratégias de planejamento.

Após um período de intensa articulação e luta liderada pela ABPF junto ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul, à concessionária Rumo Logística e aos demais órgãos responsáveis, uma grande vitória foi alcançada em janeiro deste ano: a assinatura do Termo de Fomento para a recuperação inicial do trecho.

FRENTE DE TRABALHO: O TRECHO MUÇUM AO VIADUTO 13

O foco desta primeira fase contempla um trecho de 18 km situado entre a Estação de Muçum e o imponente Viaduto 13 (V13). Embora seja a seção com maior facilidade logística de intervenção, o desafio é imenso: apenas nesses 18 km, existem 70 pontos de danos catalogados.

Com previsão de execução em seis meses, o plano de trabalho desta etapa inclui a remoção de aproximadamente 15 mil metros cúbicos de terra e detritos, a recomposição de aterros caídos e a substituição de dormentes e lastro contaminado.

O pontapé inicial dos serviços foi dado com o desimpedimento da faixa de domínio através da roçada pesada do pátio ferroviário e da própria via férrea, avançando a partir de Muçum no sentido Norte. Essa limpeza preliminar abriu o gabarito da linha, permitindo a circulação das equipes.



♦ *Aspecto do mesmo local após o início dos serviços de roçada.*

CHEGADA DO MAQUINÁRIO PESADO E PRIMEIROS RESULTADOS

Ainda no decorrer deste mês, o ritmo dos trabalhos ganhou força total com a chegada das escavadeiras hidráulicas destinadas à remoção de barreiras e sedimentos acumulados sobre os trilhos. As frentes de operação iniciaram imediatamente o desimpedimento da superestrutura.

O primeiro grande desafio técnico estava localizado a poucas centenas de metros da estação ferroviária de Muçum: um deslizamento de terra que cobria a linha com um volume estimado de duzentos metros cúbicos de material. Esta barreira foi retirada com facilidade, liberando o avanço do trem de serviço. Ao final do mês, as escavadeiras já haviam progredido de forma expressiva, operando na marca dos 3 km de distância da estação ferroviária.



♦ *Aspecto do leito ferroviário após dois anos de desativação.*



♦ *As escavadeiras para remoção do material recém-chegadas à Muçum/RS.*



♦ *Início dos trabalhos de remoção do material, primeira barreira.*



♦ *Cena de remoção do material na segunda barreira.*

LOGÍSTICA DE MATERIAIS E MODIFICAÇÕES NO PÁTIO DE MUÇUM

Paralelamente à limpeza da via, o pátio ferroviário de Muçum começou a receber os primeiros grandes lotes de insumos estruturais adquiridos para a reconstrução. Desembarcaram no canteiro a primeira carga de dormentes de madeira, além do material metálico de via permanente, composto por placas de apoio para fixação elástica e tirefonds.



♦ *Parte do material ferroviário adquirido para os serviços de via permanente.*



♦ *Parte do material ferroviário adquirido para os serviços de via permanente.*

Com a chegada desses materiais e o suporte das escavadeiras, a equipe deu início à reconfiguração do layout do pátio de Muçum, conforme previsto no projeto de engenharia. As principais ações desta frente foram:

•**Construção da Rampa de Desembarque:** Iniciou-se a execução efetiva da rampa e da via adjacente, que será vital para o recebimento e movimentação de vagões no pátio;

•**Instalação de AMV:** Foi introduzido um novo Aparelho de Mudança de Via, realizando a ligação da rampa com o restante do pátio;

•**Manutenção de Via Permanente:** O recebimento dos dormentes e acessórios metálicos também permitiu abrir a frente de substituição dos dormentes antigos que já se encontravam comprometidos, além de desencadear os demais serviços de correção geométrica da via.



♦ *Desenhos do projeto de rampa desenvolvido e aprovado pela ABPF.*



♦ Etapa de construção da rampa.



♦ Etapa de preparo do leito ferroviário para receber a rampa.



♦ Vista aérea da construção da rampa.



♦ Vista da rampa em fase de finalização.



♦ Etapa de implementação de aparelho de mudança de via, ligando a desviada à terceira linha.



♦ Aparelho de mudança de via já devidamente implantado.



♦ Vista da terceira linha de desvio, implementada para descarregamento de material.



♦ Primeiro dormente sendo trocado pelo projeto de recuperação da ferrovia.



♦ Sequência de imagens de diversos pontos da ferrovia.



♦ Sequência de imagens de diversos pontos da ferrovia, somadas apresentam um trecho de três quilômetros, com aproximadamente quinze pontos mapeados.

♦ Sequência de imagens de diversos pontos da ferrovia, somadas apresentam um trecho de três quilômetros, com aproximadamente quinze pontos mapeados.



♦ Sequência de imagens de diversos pontos da ferrovia, somadas apresentam um trecho de três quilômetros, com aproximadamente quinze pontos mapeados.

♦ Sequência de imagens de diversos pontos da ferrovia, somadas apresentam um trecho de três quilômetros, com aproximadamente quinze pontos mapeados.



♦ Serviço de troca de alguns dos seis mil dormentes necessários para recuperação da via.



♦ Serviço de troca de dormentes no viaduto 05.

MOBILIZAÇÃO E COMPOSIÇÃO DE SERVIÇO

Para dar suporte operacional às obras de desimpedimento e reconstrução da via, uma composição básica foi mobilizada para a formação de um Trem de Lastro. A logística de transporte envolveu veículos de diferentes locais para compor a frota de serviço em Mucum:

- **Dois vagões gôndola (tipo GFD):** Procedentes de Curitiba (PR), que serão utilizados para receber e transportar os cerca de 15 mil metros cúbicos de terra e detritos que as escavadeiras estão retirando dos pontos de queda de barreira;
- **Dois vagões prancha (tipo PEC):** Oriundos de Guaporé (RS) e Curitiba (PR), destinados ao transporte ágil de insumos pesados, trilhos e das próprias escavadeiras ao longo do trecho em recuperação;
- **Um vagão fechado (tipo FRD):** Vindo de Guaporé (RS), que servirá como base de apoio avançada para a salvaguarda e armazenamento seguro de ferramentas, materiais de via permanente e equipamentos das equipes de campo.

A tração desta composição será realizada pela locomotiva EMD GL8 #4026. Esta unidade foi recuperada e pintada para atuar justamente nos passeios do Trem dos Vales. A 4026 ostenta uma identidade visual comemorativa de grande valor sentimental e institucional: em vez do padrão histórico estrito da linha, exibe as cores em homenagem ao 1º Batalhão Ferroviário de Lages (SC), corpo de engenharia militar do Exército Brasileiro responsável pela construção da Ferrovia do Trigo.



♦ Flagrante do transporte de alguns vagões, provenientes de Curitiba/PR.



♦ A composição já desembarcada em Mucum/RS.



♦ O primeiro trem a circular pela ferrovia após dois anos de paralização.

Para garantir a total segurança no transporte das escavadeiras, um dos vagões prancha do tipo PEC passou por um processo de reforço estrutural executado diretamente pela ABPF. As intervenções garantiram a resistência necessária para suportar o peso do maquinário pesado durante os deslocamentos pelas frentes de trabalho.



♦ Etapa de reforço do vagão pec.

RECUPERAÇÃO E REFORÇO ESTRUTURAL DO VIADUTO 8

O Viaduto 8, que havia sofrido um sério deslocamento estrutural em decorrência do desastre

climático de 2024, passou por processo de reposicionamento de sua plataforma. Os trabalhos ficaram sob a responsabilidade da concessionária Rumo Logística. Além de devolver a estrutura ao seu alinhamento, a intervenção da concessionária contemplou também: o reforço estrutural na parte inferior da plataforma de concreto; estabilização e contenção das cabeceiras de acesso ao viaduto; e reconstituição completa dos guarda-corpos laterais degradados.

Fica pendente agora a reconstrução completa da via permanente (trilhos, dormentes e fixações) sobre o viaduto, etapa técnica que será integralmente executada pela equipe de via da ABPF nos próximos dias.



♦ Reposicionamento do viaduto, anteriormente deslocado.

LIBERAÇÃO DE BARREIRAS E METAS ALCANÇADAS

Todos os pontos catalogados com deslizamento de terra e queda de barreiras ao longo do trecho inicial foram completamente desimpedidos. A exceção que ainda demanda cuidados é um pequeno aterro que cedeu, o qual será recomposto nos próximos meses.

Com o leito limpo para o tráfego dos trens de serviço e equipes, as frentes de trabalho posicionam-se agora, a cerca de oito quilômetros de distância do Viaduto 13.

UMA FERROVIA DE OBRAS DE ARTE MONUMENTAIS

Vale destacar que a Ferrovia do Trigo é reconhecida nacional e internacionalmente pela grandiosidade de suas obras de arte de engenharia. O traçado conta com estruturas monumentais como o próprio Viaduto 13 — com seus impressionantes 143 metros de altura e quase 500 metros de extensão — e túneis quilométricos escavados na rocha, que conectam com rara beleza o Vale do Taquari à Serra Gaúcha.

NURVI: agenda de passeios para julho

AGENDA

No mês de junho, o “Trem do Vale Europeu – EFSC” funcionará em duas datas devido ao período de férias: serão realizados passeios de trem nos dias 12 e 26. O início dos passeios será às 10hs, os quais seguirão de hora em hora, dependendo da disponibilidade de público.

Prepare a câmera, reúna a família e venha viver a magia de uma viagem de Maria Fumaça pelo Vale Europeu em Apiúna/SC! Venha aproveitar as férias escolares com crianças, pais e avós em uma experiência cheia de história, natureza e momentos inesquecíveis.

Reserva obrigatória:

- WhatsApp: (47) 98894-5517
- www.passeiosdetrem.com.br



JULHO EM DOSE DUPLA!

Férias escolares com duas viagens especiais de Maria Fumaça no Trem do Vale Europeu!

Subida – Apiúna/SC

12 de julho
26 de julho

Um passeio inesquecível para toda a família!

RESERVAS OBRIGATÓRIAS

WhatsApp: (47) 98894-5517

www.passeiosdetrem.com.br



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

OUTRAS ATRAÇÕES FERROVIÁRIAS DO VALE DO ITAJAÍ – SC

- **Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva** – antiga estação ferroviária de Indaial – centro – Rua Marechal Deodoro da Fonseca – telefone 3394-0708. A exposição do museu conta com diversas peças cedidas pelo NuRVI em parceria com o IPHAN.

- **Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica - Sala Hermann Baumann** – Fundação Cultural de Ibirama – antigo Hospital Hansahoehe – contatos pelo telefone (47) 3357 – 4442. A exposição conta com diversas peças cedidas pelo NuRVI.

- **Ponte Ferroviária sobre o Rio Itajaí** – BR470 - trevo de acesso a Ibirama

- **Locomotiva Macuca** – jardim da Prefeitura Municipal de Blumenau, com vista à ponte ferroviária metálica.

- **Maquete Ferroviária** – carro passageiro PS5, exposto no Mausoléu Dr. Blumenau, próximo ao prédio da Fundação Cultural de Blumenau.

- **Estação Ferroviária de Rio do Sul** – Avenida Oscar Barcelos S/Nº – centro – Museu Histórico do Alto Vale do Itajaí.

Maiores informações com Luiz Carlos Henkels – NuRVI /ABPF
(47) 3333-1762 ou (47) 9 9169-5730

EXPEDIENTE

O ABPF Boletim é um informativo em meio eletrônico destinado somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contatar a redação: boletim@abpf.com.br

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

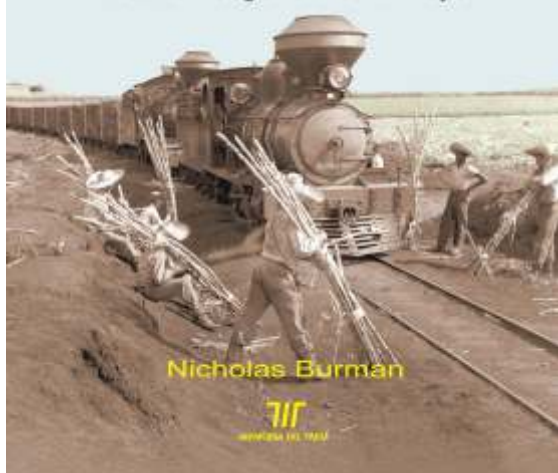


♦ Locomotiva nº1424 sendo acesa em uma fria manhã de inverno em São Lourenço/MG. Autoria de Igor Mira.

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

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