



 Editorial

Nesta edição do ABPF Boletim trazemos as notícias das Regionais da ABPF. Em nome da ABPF desejamos a todos os associados e colaboradores um Próspero 2012!

**Destaques deste mês**

- Noticiário das Regionais

 Noticiário das Regionais

**Regional Campinas**

A ABPF-Campinas deseja a todos um Feliz 2012 com muita alegria, paz, saúde e que nossos trens continuem firmes e a todo vapor.

Na edição anterior noticiamos o abandono das obras da extensão da VFCJ até a praça Arautos da Paz, por parte da Prefeitura de Campinas. Agora sinto muito informar aos associados e amigos que em visita a Salto-SP e Itu-SP no dia 30 de dezembro, recebemos a informação que a empreiteira Maruca, a mesma que ganhou a licitação para Campinas, parou as obras da implantação da via férrea do Trem Republicano que vai ligar as duas cidades. O motivo da parada que foi-nos informado é a falta de repasse de recursos à empreiteira. Vamos aguardar mais notícias e ver o que vai acontecer em janeiro de 2012.

Falando em coisas boas, informamos que nossa pioneira locomotiva 215 já está fora do barracão para ser acesa e testada em seu sistema de freio a ar comprimido, sistema este similar ao implantado nas outras locomotivas que contavam com freio a ar na época da RMV. Isto significa que o freio a ar será somente para a composição enquanto que o freio a vácuo será utilizado somente na locomotiva. Pretendemos acendê-la em janeiro, pois neste mês de dezembro estivemos ocupados devido às chuvas e à capina química na via permanente, além da falta de mão-de-obra devido à compensação de feriados.

A locomotiva 338 continua em recuperação, estando na fase de caldeiraria pesada, mas já com bom progresso nos serviços. A veterana locomotiva 604, que opera no trecho Jaguariúna-Tanquinho, veio para a oficina devido a uma avaria no centro do peão do trole de guia. Trata-se de uma peça em ferro fundido que quebrou e teremos que confeccionar uma nova peça para substituí-la. Em seu lugar trabalha a locomotiva 4-8-0 da EFA número 9.

Começamos a adaptar um motor diesel VW usado em nosso auto de linha AL-3, em substituição ao motor Chevrolet quatro cilindros de Opala. A principal razão da substituição é de ordem econômica.

# ABPF Boletim

Ano IX nº 106 – Dezembro de 2011



*Acima: Aspecto do interno do carro VFRGS CA-18.  
Abaixo: Vista da cabeceira do carro VFRGS CA-18.  
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*



O AL-3 apresentava constantes problemas de partida, por ser motor Chevrolet com a caixa de câmbio do Ford importado, não havendo compatibilidade entre nenhum motor de partida com a cremalheira. Como o AL-3 é pequeno, não seria possível realizar uma outra adaptação mantendo o motor de Opala devido a falta de espaço. Esperamos em breve que a substituição do motor traga bons resultados, uma vez que a Regional Santa Catarina já usa motores diesel em seus autos. O câmbio será de Chevette, para o qual já existe no mercado uma flange de adaptação, ficando assim não muito complicada a adaptação.

Nas Oficinas de Carros, concluímos os trabalhos no carro CA-18, restando somente os estofados que vão ficar prontos em janeiro. Toda pintura e detalhes já estão prontos, restando lubrificação de truques, pescoço de engates e ajustes no ampara balanços. O exterior do carro ficou muito bonito com os vidros pequenos e detalhes em azul, e no seu interior agora percebe-se mais detalhes construtivos devido a retirada dos Madeirites e Duratex.



*Aspecto da lateral do carro VFRGS CA-18 com placa de destino.*

*Foto: Hélio Gazetta Filho.*

O carro NOB CA-25 foi para as oficinas para uma rápida revisão e acabamos por decidir fazer a repintura externa do mesmo, uma vez que a mesma foi feita há oito anos. Com isso pequenos defeitos serão retirados e haverá uma limpeza das caixas das janelas e

em geral e lubrificação. Nas laterais a classificação e o monograma NOB serão em metal igual ao do CA-29 que já está no tráfego.



*Carro VFRGS CA-18 nas Oficinas de Carlos Gomes.  
Foto: Hélio Gazetta Filho.*

Transferimos da estação de Anhumas para as Oficinas de Carlos Gomes o carro da Paulista QC – 3611, que será o nosso CA-62. O mesmo ficou retido em Anhumas até o pronunciamento do DNIT em relação à uma denúncia infundada. Com o carro nas oficinas já é possível avaliarmos os serviços a serem feitos, materiais a serem adquiridos e o planejamento de sua reforma.

A locomotiva Brookville número 17 foi testada na via, sendo ainda necessário a realização de mais testes e manobras pesadas para amaciar o motor. Durante os testes percebemos pequenos problemas que logo foram sanados, sendo na maioria pequenos vazamentos. Resta ainda concluirmos a re-instalação da parte elétrica. A outra Brookville, a número 18, continua nas oficinas finalizando os serviços de lataria, pintura e parte elétrica para ser finalmente entregue para manobras.

A via permanente continua na substituição dos dormentes de madeira por concreto, mas este mês tivemos vários colaboradores de férias e em viagens, assim no dia 15 encerramos os trabalhos que serão retomados em janeiro. Aproveitamos também para realizar a aplicação da capina química na via, que é feita com auxílio da locomotiva a vapor número 5.

Cabe sempre ressaltar que a VFCJ não recebe nenhum subsídio governamental nem de particular, trabalhando e se mantendo apenas com a receita dos trens, trabalho de

# ABPF Boletim

Ano IX nº 106 – Dezembro de 2011

voluntários e parte da receita das semestralidades de seus associados, cuidando de todo o material rodante e via permanente e contando, também, com o trabalho voluntário dos associados. E ainda assim investimos em materiais que não gerarão receitas, mas que são itens de valor museológico, de preservação, e por isso merecem cuidados e investimentos como, por exemplo, o carro administração em inox, os carros administração da Mogiana e Leopoldina, dentre outros, e também as pequenas locomotivas a vapor que não são operacionais para a tração de trens, como as nº 4, 5 e 980.



*Carro NOB CA-25 durante trabalhos de revisão nas Oficinas de Carlos Gomes.*

*Foto: Hélio Gazetta Filho.*

Agradecemos a dedicada participação dos associados: Antonio Edson Laurindo dos Santos, Vanderlei Zago, Jean Claud Ducombs, Cristiano Belarmino e seu pai Sr. Isaldo Belarmino, que colaboram com a usinagem de peças, Sr. João Sigrist e a empresa GEATEC – Locação de Geradores Ltda., que nos ajudam na manutenção das locomotivas diesel e na geração de luz dos carros de passageiros e a liderança nos serviços de recuperação do carro administração em inox, à empresa Monbras de Piracicaba-SP, que sempre colaborou na doação de refratários e de uma forja para uso nas oficinas, Mauricio Alves (Bim Bim), Norberto e Rodrigo Tomassoni, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos, Francisco Carlos Bianchi, na fundição de peças, Sr. Albert Blum que é assessor da diretoria da VFCJ e nosso elo de ligação com a MRS, a empresa Acrílicos Marcon, através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, e a empresa GT Locação de Munck Ltda., que colabora no carregamento e transporte de

material, ao Marcelo Bianchini Orso, pela colaboração nas melhorias dos jardins da estação de Carlos Gomes, ao Sr. André Aranha, nosso elo de contato com a Prefeitura Municipal de Campinas e Mauricio Poly na assessoria dos serviços de informática. Agradecimento especial para o Jorge Cialowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, ao amigo de Piracicaba Sr. André Louwart, engenheiro agrônomo que em muito colabora conosco na capina química da via permanente, e a todos os outros que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail [abpfcps@terra.com.br](mailto:abpfcps@terra.com.br) (por *Hélio Gazetta Filho* – ABPF)

## **Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI**

O NuRVI informa que neste mês de dezembro, conforme programado, o NuRVI realizou no dia seis de dezembro a primeira reunião com sua parceira, a Fundação Tremtur, objetivando a elaboração de um contrato de parceria entre as entidades, conforme solicitado em ata de 14 de outubro pela própria Fundação. A reunião foi realizada na estação de Matador e contou com a participação dos dirigentes das duas entidades.

Lamentavelmente nesta data a Fundação Tremtur não tinha pronta uma contraproposta do contrato, e poucos itens puderam ser discutidos. Os poucos itens discutidos, pelo contrário do que se esperava, aumentaram ainda mais as divergências, principalmente respectivamente à questão operacional da ferrovia. Neste dia o NuRVI também apresentou formalmente para a Tremtur, a documentação de posse da composição ferroviária, item também solicitado pela ata de 14 de outubro, uma vez que a Tremtur duvidava da existência desta documentação, dúvida agora definitivamente esclarecida. Em contrapartida, o NuRVI exigiu da Tremtur a ART da locomotiva 232, a qual se encontra arquivada na secretaria da Tremtur. Lamentavelmente, mais uma vez a Tremtur não atendeu nosso pedido, prometendo repassar-nos a ART em janeiro de 2012.

No dia 21 de dezembro, o NuRVI realizou amplo levantamento do trecho ferroviário revitalizado de Subida, objetivando a elaboração de um orçamento para que o trecho possa ser adequado às exigências das normas da ANTT. Este levantamento foi feito gratuitamente pelo paciente e renomado mestre de linha Gilberto Souza, de Mafra-SC, o qual gentilmente atendeu à solicitação do Coordenador do NuRVI, Otávio Georg Junior.

Do resultado deste levantamento será elaborado um orçamento priorizando o nivelamento da linha, troca de trilhos, melhoria do raio de algumas curvas, reconstrução do trecho afetado pela queda de barreira em setembro e a construção de dois desvios para reversão da locomotiva, item exigido pela ANTT, sendo que o local para estes desvios já foi escolhido e medido. O NuRVI pretende entregar este orçamento para a Fundação Tremtur durante o mês de janeiro, quando deverão reiniciar as reuniões para formalização da parceria. Mais uma vez lamentamos a não presença de representantes da Fundação Tremtur no levantamento realizado na linha no dia 21, lembrando que a via férrea é de competência da Fundação. No entanto ao realizar estes trabalhos o NuRVI continua acreditando no projeto de parceria e procura de todas as formas ajudar no que for possível para que em breve os passeios ferroviários mensais possam retornar. Nossos efusivos agradecimentos ao mestre de linha, Sr. Gilberto, que nos confidenciou que fez este trabalho gratuitamente em honra a memória do trem, porque segundo ele, “se a atual

# ABPF Boletim

Ano IX nº 106 – Dezembro de 2011

geração de técnicos não se esforçar e ajudar a salvar sua história as futuras gerações, tecnicamente, não mais conhecerão o trem e suas sutilezas da forma como nós conhecemos”. Sábias palavras as do Seu Gilberto !!



*Associados do NuRVI durante o último acendimento da locomotiva 232 no ano de 2011, momento em que foi feita uma pequena confraternização entre os presentes. Foto: Osni Klabunde*

No dia dez de dezembro foi novamente acesa a locomotiva 232, como sempre objetivando sua manutenção e lubrificação, evitando-se as paradas muito prolongadas prejudiciais ao equipamento. Na ocasião a equipe voltou a fazer os treinamentos como de costume e aproveitou para fazer uma pequena confraternização encerrando o ano de atividades de 2011. A coordenação do NuRVI agradece aos seus associados que colaboraram para o sucesso desta confraternização, bem como pelas atividades desenvolvidas durante todo o ano de 2011. Lembramos a todos que 2012 será um ano de muito trabalho, tanto no âmbito burocrático como técnico e todos são convidados a participar para que o trem histórico cultural da EFSC possa definitivamente começar a contar sua história. A todos os associados do NuRVI e da ABPF de modo geral desejamos um feliz e profícuo ano de 2012.

Em Rio do Sul-SC, na estação de Matador, encontra-se depositado o material rodante do NuRVI, em restauração e por restaurar, bem como o museu estático e fotográfico relativo aos fatos históricos que marcaram a EFSC no Alto Vale do Itajaí. A estação abriga também a administração do projeto “[Ferrovia das Bromélias](#)”, administrado em parceria pela ABPF e pela Fundação Tremtur. Mais detalhes e informações poderão ser obtidas pelo telefone (47) 3521-9972, com a secretária Janaína Maísa Schultz, ou pelo e-mail [ferrovia.efsc@gmail.com](mailto:ferrovia.efsc@gmail.com).

Em Apiúna-SC, a localidade de Subida abriga o trecho revitalizado de 2,8 km da EFSC. Desta quilometragem, 1,7 km são de domínio público, incluindo-se o túnel de 68 m, a ponte dos arcos em estilo românico e a passagem superior no mesmo estilo, bem como um belíssimo trecho em meio a mata Atlântica secundária. O restante do trajeto – 1,1 km – se desenvolve por dentro do pátio da Usina Hidrelétrica Salto Pilão, local onde também se localiza a gare e abrigo da composição histórico cultural. Este trajeto, bem como a composição, só poderão ser visitados com acompanhamento de associados do projeto ABPF/Tremtur, devidamente autorizados pela gerência da Usina. O acesso à localidade de Subida se dá pela rodovia BR-470, km 112 + 500 m para quem procede de Blumenau-SC e km 113 - 500m para quem procede de Rio do Sul.

Em Ibirama-SC, a Fundação Cultural, situada no antigo Hospital Hansahoehe, mantém aberta ao público a Sala Hermann Baumann com mostra fotográfica relativa às atividades da EFSC em Apiúna e Ibirama. A exposição foi organizada pelo escritor Rubens Roberto Habitzreuter com apoio do CESAP (Consórcio Empresarial Salto Pilão) e com apoio cultural do NuRVI. Mais detalhes e agendamentos com a coordenadora Wilde Bauner pelo telefone (47) 3357-4442. Lembramos que Ibirama dista apenas 10 km do trecho revitalizado da EFSC, sendo que em frente ao trevo de acesso à cidade, na BR-470, encontra-se a centenária ponte metálica do ramal Ibirama da EFSC, construída pela Bachstein & Kopell em 1909. A obra restaurada em 2005 pelo CESAP, certamente merece uma visita.

Em Indaial-SC, o Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, situado na antiga estação ferroviária, no centro da cidade, passou por um processo de higienização na última quinzena de dezembro e por isso ficou fechado ao público neste período, momento em que há pouca procura, tendo em vista as férias escolares e as compras natalinas. O museu reabrirá novamente no dia nove de janeiro de 2012, como sempre, em horário comercial de 2<sup>as</sup> a sábados, sendo que no segundo sábado do mês excepcionalmente o atendimento se estende até 17h. O museu tem exposição fotográfica relativa á atuação da EFSC em Indaial e arredores, documentos e peças ferroviárias de várias procedências, e tem o apoio cultural do NuRVI. Mais detalhes poderão ser obtidos com a coordenadora Rita Rosângela Pieritz pelo telefone ( 47) 3394-0708 ou pelo e-mail [museu@indaial.sc.gov.br](mailto:museu@indaial.sc.gov.br).

Em Blumenau, que dista 25 km de Indaial, recomendamos uma visita à histórica locomotiva Macuca, uma Orenstein & Koppel– rodagem 0-6-0T fabricada em 1908, e que a partir de 1935 passou a ser a nº 1 da EFSC. A locomotiva se encontra exposta no jardim da Prefeitura Municipal, local onde no passado era o km 0 da ferrovia. A partir deste ponto também podem ser visitados ou pelo menos vislumbrados a majestosa ponte metálica, o túnel de 80 m e a ponte dos arcos, obras que, atualmente, atendem ao fluxo urbano



rodoviário de Blumenau. Mais informações com Luiz Carlos Henkels, secretário e relações públicas do NuRVI, pelo telefone (47) 3333-1762. (por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)

## Regional Sul de Minas

Apesar das chuvas, continuam os trabalhos de recuperação da via entre São Lourenço-MG e São Sebastião do Rio Verde-MG. Há duas equipes trabalhando, uma em cada ponta da linha. Recebemos uma carga de dormentes na estação de São Lourenço, para a qual alugamos uma empilhadeira para agilizar o descarregamento.



*Descarregamento de dormentes novos na estação de São Lourenço.  
Fotos: Edelmo Dias de Freitas.*





*Dormentes novos descarregados na estação de São Lourenço.  
Foto: Edelmo Dias de Freitas.*

Nas oficinas de Cruzeiro-SP seguem os trabalhos de construção de um novo t tender para a locomotiva CMEF 725 da Regional de Campinas. No momento estamos fabricando os pega-mãos novos. E para a conclusão dos trabalhos ainda restam os últimos acabamentos e a pintura do t tender.



*T tender da locomotiva 725 em construção nas Oficinas de Cruzeiro da ABPF - Sul de Minas. Foto: Felipe Sanches.*



*Tênder da locomotiva 725 em construção. Fotos: Felipe Sanches.*



Mais informações no Blog da Regional em <https://abpfsuldeminas.wordpress.com/>.  
(por Bruno Sanches – ABPF-Sul de Minas)

---

O ABPF Boletim é uma publicação em meio eletrônico destinada somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contatar a redação: paz.lourenco@gmail.com. Diagramação: Lourenço S. Paz. Conselho Editorial: Hélio Gazetta Filho, Geraldo Godoy 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: 13091-606. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfcps@terra.com.br.

---