JORNAL AENFER IMPRESSO
ÓRGÃO DE DIVULGAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS
ANO XVII - Nº 157 - novembro/dezembro de 2013
Sede: Av. Presidente Vargas, 1733 - 6º andar - CEP 20210-030 - Rio de Janeiro/RJ - www.aenfer.com.br

Visconde de Mauá 200 Anos

Nesta edição a AENFER presta sua homenagem ao Visconde de Mauá, nascido Irineu Evangelista de Sousa, pelos 200 anos de seu nascimento. Para nós, ferroviários, Irineu se destaca por ser o primeiro empreendedor ferroviário bem sucedido no Brasil. Temos também o orgulho de dizer que a primeira ferrovia em operação no Brasil teve início em nosso território do Rio de Janeiro. O então Barão de Mauá viabilizou os avanços na área do transporte que vislumbrou na Europa. Não mediu esforços tanto na área financeira como na área de engenharia para conseguir seus objetivos, não só comerciais como os de uma pessoa com visão de longo alcance. Veja a matéria completa nas páginas 6, 7 e 8.

Ministro da Previdência recebe líderes de entidades ferroviárias

O Ministro da Previdência Social Garibaldi Alves recebe em Brasília, líderes de entidades ferroviárias. Eles foram falar sobre a dívida da União com a REFER.

Pág. 3

Especialistas debatem projetos metroviários

Engenheiros e especialistas em mobilidade urbana participam de debate sobre projetos no transporte metroviário do Rio de Janeiro. O evento aconteceu no Clube de Engenharia com o apoio da AENFER.

Pág. 4

Diretoria da AENFER recebe associados e amigos em almoço de confraternização de Natal

Pág. 12

Primeira Primavera sem o professor Victor

A homenagem da Academia Ferroviária de Letras (AFL) no auditório da AENFER ao saudoso professor Victor José Ferreira, reuniu diversos amigos.
Pág. 4

Novo documentário sobre a ferrovia

Diretor da AENFER Helio Suêvo participa de gravação e fala sobre a sua paixão pela ferrovia.
Pág. 10

editorial

Chegamos ao final de 2013. Este parece ter sido o ano que despertou a consciência social brasileira para a questão da mobilidade. As manifestações exigindo redução das tarifas do transporte público deram a partida, em todo o país, para o questionamento sobre qual o transporte que queremos, qual o transporte de que precisamos.

A AENFER continua em sua luta e seus ideais de que a mobilidade, seja urbana, seja inter-regional, só será resolvida com a opção pelo modo metroferroviário como estruturador dos demais modos.

O Visconde de Mauá nos legou os primeiros investimentos em transporte sobre trilhos. Também foi ele que adotou a intermodalidade como solução logística para o transporte de longa distância. Conheça o seu currículo, a sua visão holística, numa época em que o Brasil estava fechado em si mesmo. Leia a matéria que preparamos em sua homenagem nas páginas 6 a 9.

Obrigado a você que nos apoiou neste ano. Queremos tê-lo como parceiro no próximo.

Boas Festas!
Feliz Ano Novo! Boa leitura!

Muito se tem dito que JESUS CRISTO não nasceu no dia 25 de dezembro. Há quem argumente sobre o clima, calendário e os costumes que levam a crer que o nascimento de JESUS não se deu naquela época do ano. Mas o que realmente importa é que JESUS nasceu e que, tempos depois, dando estrito cumprimento às profecias a SEU respeito, morreu, ressuscitou, vive e reina eternamente para nos salvar. Portanto, devemos participar da festa lembrando principalmente do ANIVERSARIANTE.

A AENFER deseja a todos um Feliz Natal e um Ano Novo com muita saúde, paz e sabedoria!

> "Como os magos do passado podeis oferecer a DEUS seus melhores dons..."
> "A árvore (de Natal) pode ser tão alta e seus ramos tão vastos quanto o requeiram a ocasião; mas os seus galhos estejam carregados com o fruto de ouro e prata de vossa beneficência, e apresentai isto a DEUS como vosso presente de Natal,"
>
> (E.G.White)

nosso site

Veja o resultado da nossa última enquete

O BRT em operação no Rio já dá sinais de saturação. Outros BRTs em construção podem dar o mesmo resultado. Deveriam ser substituídos por um sistema de metrô?

87%	SIM, para atender à maior demanda é preciso um sistema de alta capacidade
7%	NÃO, basta ampliar a frota
3%	NÃO, pois haveria muitos problemas de ordem operacional, como paralisá-los para novas obras
3%	NÃO, pois o mal já está feito

Mais uma demonstração da decisão equivocada das autoridades locais do Rio de Janeiro nos investimentos ora em andamento para o transporte público, não optando por meios adequados de transporte de massa. O BRT já começa dando sinais de esgotamento de sua capacidade, infelizmente.

facebook

Você sabia que a AENFER também já está no Facebook?
Curta nossa página.
www.facebook.com/Aenfer

AENFER

Sede: Av. Presidente Vargas, 1733
6º andar - CEP 20210-030
Telefax.: (21) 2221-0350 / 2222-1404 / 2509-0558 - www.aenfer.com.br
e-mail: aenfer@aenfer.com.br

DIRETORIA:

Presidente
Luiz Euler Carvalho de Mello

Vice-Presidente
Jorge Ribeiro

Diretor Administrativo
Antônio Gonçalves Marques Filho

Diretor Financeiro
Aldo Paschoal Gama Signorelli

Diretora Técnica
Maria das Flores de Jesus Ferreira

Diretor de Comunicação
Fernando José Alvarenga de Albuquerque

Diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária
Helio Suêvo Rodriguez

Diretor de Acompanhamento Judicial
Celso Paulo

Diretor Social
Carlo Luciano De Luca

Conselho Editorial
Fernando José Alvarenga de Albuquerque (presidente), Antônio Gonçalves Marques Filho, Luiz Fernando Aguiar, Maria da Penha Arlotta, Rubem Eduardo Ladeira

JORNAL AENFER

Jornal de Circulação Bimensal: Editado pela AENFER
Jornalista Responsável: Silmara Reis - Reg. Prof. 604 DRT/SE
Diagramação: João Luiz Dias
Fotografia: AENFER
Impressão: Editora Livrobel
Tiragem: 2.000 exemplares

ASSOCIADO

Toda vez que prestar serviço nas áreas de engenharia, arquitetura ou agronomia e, portanto, preencher a ART – Anotação de Responsabilidade Técnica, não deixe de indicar a AENFER, cujo número é 11.
Desta forma você contribuirá com nossa Associação.

O objetivo deste texto é deixar transparente para o leitor, a óbvia postura das pessoas com a perspectiva de estar diante de um direito seu, pessoal, que não está sendo reconhecido ou está sendo violado. O normal é esgotar todas as tentativas de persuasão, seja administrativa, política ou outra mais que surja, no sentido de fazer prevalecer o seu direito.

A medida do esgotamento dessas tentativas varia de acordo com a percepção de cada um, uma vez que o passo a ser dado a seguir é o recurso ao judiciário, que enseja, como é óbvio, a contratação de um advogado e a consequente submissão do assunto à esfera judicial.

Nesse momento de tomada de decisão é bom ter consciência da situação que está vivendo o nosso sistema judiciário, que está levando os advogados à loucura, tendo em vista que se sabe quando se distribui uma ação, mas não se cogita de saber quando e como será o seu desfecho. Estamos confrontados com um sistema judiciário caótico, principalmente na área federal, com dificuldades até de acesso aos processos. Muito importante, diante dessa visão negativa, que as pessoas se protejam com profissionais da melhor qualidade e procurem se aconselhar com pessoas que realmente entendam do tal direito e evitem os conselheiros oportunistas, que sempre aparecem nesses casos. A Diretoria de Acompanhamento Judicial da AENFER se coloca permanentemente à disposição dos Associados para dirimir dúvidas e discutir qual o caminho que entende mais adequado para a adequação do direito de cada um. A decisão de recorrer à esfera judicial é personalíssima, mas recomendamos a todos que prestigiem a Associação de Classe dos Ferroviários e se agrupem para que possamos nos proteger melhor.

diretoria em foco

Ministro da Previdência recebe lideranças ferroviárias

Presidente da Aenfer Luiz Euler e diversos líderes ferroviários com o ministro da Previdência Social Garibaldi Alves

Líderes representativos das entidades de classe dos ferroviários foram recebidos, em audiência em Brasília, no último dia seis, concedida pelo ministro Garibaldi Alves Filho, da Previdência Social, para tratar da dívida existente entre a União, sucessora da extinta Rede Ferroviária Federal S.A para com a REFER. Desde agosto de 2011, o processo administrativo encontra-se no Tesouro Nacional, com parecer favorável da CGU, para pagamento. Na ocasião, o ministro Garibaldi Alves Filho, que participou da audiência acompanhado do seu primeiro escalão, se comprometeu a acompanhar o andamento do processo administrativo junto a Secretaria do Tesouro Nacional e na Advocacia Geral da União.

Por sua vez, as lideranças de classe procederam à entrega de documento de agradecimento à audiência concedida, assinado pelo ministro Hélio de Souza Regato, presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários – FNTF; Nelson Fernandes Cruz, presidente da Associação de Aposentados da Rede Ferroviária Federal – AARFFSA; Luiz Euler Carvalho de Mello, Presidente da Associação dos Engenheiros Ferroviários – AENFER; Almir Ferreira Gaspar, Presidente da Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina – AEEFL; Raimundo Neves de Araújo, Presidente da Associação Mútua Auxiliadora dos Empregados da Estrada de Ferro Leopoldina – Mútua; Clarice Maria de Aquino Soraggi, presidente da Federação das Associações dos Engenheiros Ferroviários- FAEF.

Planejamento da Expansão do Metrô do Rio de Janeiro

Especialistas e profissionais envolvidos em questões de mobilidade urbana participam de debate

O Clube de Engenharia, com o apoio da Associação de Engenheiros Ferroviários - AENFER e da Associação Brasileira de Geologia de Engenharia Ambiental ABGE realizou no dia 13 de novembro um debate sobre *Planejamento da Expansão do Metrô no Estado do Rio de Janeiro – primeira abordagem técnica sobre questões geológico-geotécnicas, urbanísticas, ambientais, de custos e prazos.*

Antes do debate, engenheiros e profissionais envolvidos em questões de mobilidade urbana foram convidados a fazer uma exposição sobre o assunto proposto, tendo como foco principal o transporte sobre trilhos.

O engenheiro de Transportes da Coppe/UFRJ Fernando Mac Dowell iniciou a primeira rodada da exposição apontando questões importantes sobre possibilidades de um melhor funcionamento para o Metrô do Rio e do projeto da linha 3, trecho Niterói – Alcântara.

O jornalista Guina Ramos deu sua sugestão e apresentou um projeto sobre o Metrô na Barra da Tijuca e ao que ele chama de linha N, criando conexões que passariam pela Rodoviária, São Cristóvão, fazendo uma conexão com a linha 2 e a SuperVia.

Consultor da área de transporte público o engenheiro Miguel Bahury, que faz parte do movimento "O Metrô que o Rio Precisa" apresentou propostas de expansão da linha 4 do Metrô – ligação Barra-Centro e suas alternativas.

O eng.º de Transportes da Coppe/UFRJ Fernando Mac Dowell participou do evento

Responsável pelo movimento "Eu também quero uma estação de Metrô", o geólogo Newton Carvalho também apresentou suas ideias sobre a linha 4 alternativa W (do Centro para a Barra, Jacarepaguá e Realengo, pela rocha).

A última exposição apresentada foi dos estudantes de Engenharia Pedro Geaquinto e Rodrigo Sampaio, criadores do projeto "Quero Metrô". A proposta levantada pelos estudantes é da criação de cerca de 315 estações distribuídas em 12 linhas, com sete delas completamente novas.

Ao final das apresentações foi realizado um debate sobre os assuntos abordados. A mesa foi composta por Ignez Barreto (Projeto de Segurança de Ipanema - PSI), pelo engenheiro Mello Franco (Comitê Brasileiro de Túneis - CBT/ABMS) e pelo ambientalista Sérgio Ricardo (do Fórum de Mobilidade Urbana - RJ).

Estiveram também presentes representantes de entidades, o presidente da Aenfer Luiz Euler e Willian de Aquino da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

Acima o Presidente Euler com o Engº Willian de Aquino e abaixo, com os estudantes de Engenharia Pedro Geaquinto e Rodrigo Sampaio.

Academia Ferroviária de Letras presta homenagem

Primeira Primavera sem o professor Victor

A Academia Ferroviária de Letras (AFL) fez uma linda homenagem no dia 11 de novembro no auditório da AENFER ao saudoso professor Victor José Ferreira.
O evento, intitulado como a "*Primeira Primavera sem o Professor Victor*" reuniu diversos amigos ferroviários, ferroviaristas, além de parentes que participaram da homenagem.

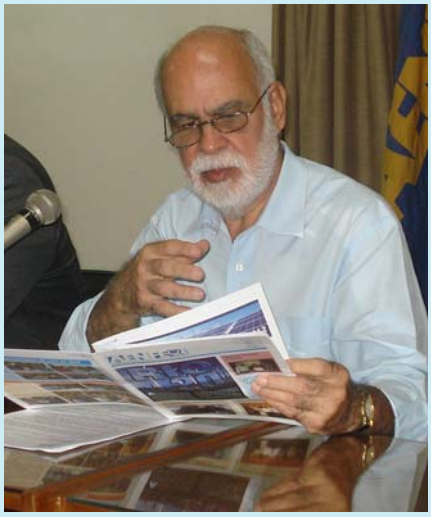
Na ocasião, várias leituras de textos tirados dos livros do professor foram lidas por poetizas e membros da Academia. Um dos livros utilizados foi "O trilho e a Flor".

A viúva do professor Victor, Celi Paradela, participou da homenagem e se mostrou muito emocionada com o carinho de todos. Alguns participantes fizeram questão de falar sobre o homenageado, da sua importância e da saudade deixada por ele.

O diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária da AENFER Helio Suêvo participou da homenagem e aproveitou o momento para também falar do engenheiro Renê Schoppa, falecido no dia 11 de outubro. Renê era um engenheiro participativo, amigo de todos e estava sempre presente nos eventos promovidos pela AENFER e AFL.

Durante a programação o advogado, conselheiro da nossa Associação e membro da Academia Genésio Pereira dos Santos lançou seu livro "No Tempo…e no Espaço".

Conforme palavras do próprio autor, trata-se de mais uma obra escrita de maneira simples e direta, contando fatos e trazendo mensagens que chegam até o coração, principal "biblioteca de emoção" do ser humano.



Professor Victor José Ferreira na palestra da AFL em junho 2012

Notas de Falecimento

Nesses últimos meses a AENFER teve várias perdas de amigos que serão sempre lembrados por nós. Foram associados que deixaram marcas e que sempre estarão em nossos corações. Agora eles trilham novos caminhos, na eternidade.

Dia 11/10/2013 – Engenheiro Renê Fernandes Schoppa, foi diretor Comercial e diretor de Operações RFFSA. Também foi agraciado com a Condecoração Engº Paulo de Frontin, concedida pela Aenfer em 2010;

Dia 06/11/2013 - Advogado Carlos Glaucio Peixoto (RFFSA);

Dia 07/11/2013 - Professor Rodolpho da Silva, ex-presidente da AGEF (sem foto)

Dia 16/11/2013 – Engenheiro Waldo Sette de Albuquerque, ex-presidente da RFFSA Recebeu a Condecoração Engº Paulo de Frontin, concedida pela Aenfer em 2008;

Dia 18/11/2013
- Stelio Astolfo Marques (RFFSA);

saúde

Nutrição no verão

Veja as dicas de uma boa alimentação para enfrentar dias quentes

O verão é o período no qual altas temperaturas se concentram e os dias são mais prolongados. Por causa da temperatura elevada ocorre uma diminuição do metabolismo basal, pois nessa fase o organismo se esforça bastante para manter a temperatura interna do corpo. Como o organismo nesse período concentra grande parte de energia na manutenção da temperatura corpórea, é importante saber consumir alimentos que não irão interferir na energia para a digestão.

Nos dias quentes ocorre maior perda de líquidos e minerais devido à transpiração excessiva.

Diante disso, é necessário mudar alguns hábitos nesse período para que o funcionamento do organismo ocorra de maneira correta, como:

· A diminuição do consumo de sal.

· A substituição de alimentos gordurosos, pesados e frituras por frutas, verduras e legumes.

· A troca do sorvete pelo picolé de fruta.

· A ingestão de cereais, tubérculos e carnes magras, bem como a utilização de gordura de origem vegetal (azeite).

· Convém ingerir bastante líquido antes que se tenha sede, pois a sede é sinal de que o organismo já iniciou o processo de desidratação.

· Prefira bebidas geladas, pois a temperatura influencia na absorção mais rápida e evite refrigerantes e bebidas alcoólicas.

· É importante fazer no mínimo três refeições ao dia, com variação de alimentos para que o funcionamento do organismo não fique comprometido.

· O ideal é consumir de 3 a 5 porções de frutas por dia e de 4 a 5 porções de verduras e legumes por dia.

Exemplos de alimentos que devem ser ingeridos durante o verão:

Legumes e verduras: abóbora, batata-doce, beterraba, cenoura, pimentão, agrião, brócolis, couve, espinafre, repolho, pepino, salsinha, hortelã, gengibre, aveia, quinoa.

Frutas ou sucos de fruta: mamão, manga, caqui, melão, melancia, laranja, maçã, uva, abacate, abacaxi, damasco, acerola, água de coco e bastante água gelada.

Monica das Flores de Jesus Mondoni – Nutricionista e associada da Aenfer

Exposição de quadros marca homenagem ao bicentenário de nascimento do Visconde de Mauá

A Superintendência da Administração do Ministério da Fazenda (SAMF/MF) realizou no dia cinco de novembro a abertura da exposição de quadros em homenagem ao bicentenário de nascimento de Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá.

O evento foi promovido pelo Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (SINDIFISCO-DS/RJ), em conjunto com a Sociedade Memorial Visconde de Mauá e o Instituto Histórico Cristóvão Colombo.

A abertura do evento contou com diversos historiadores. Na ocasião, diversas personalidades foram homenageadas com a comenda Visconde de Mauá.

Compareceram e foram homenageados a trineta do Visconde de Mauá Marquesa de Viana Sra. Francisca e Eduardo André Chaves Nedehf, Chanceler da Sociedade Memorial Visconde de Mauá, tetraneto de Mauá. Marquês de Viana

O ex-diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária da AENFER Rubem Ladeira e o representante do Movimento de Preservação Ferroviária Luiz Otávio, estavam entre os agraciados com a comenda.

Foto: Ronaldo Meirelles

Marquesa de Viana Sra. Francisca ao lado do Marquês de Viana

Os engenheiros Rubem Ladeira e Luiz Otávio foram homenageados

Mauá, homem e empresário

A biografia do Visconde de Mauá se destaca por enumerar dificuldades de toda a ordem, desde os primeiros anos de infância, mas que não o impediram de ser o grande empreendedor do século XIX. Sua formação não se deu pela ordem escolar regular, mas reunindo experiências pessoais, das quais se destacam o autodidatismo, a inteligência, a visão de oportunidade, a iniciativa, a capacidade de agregar e constituir parcerias, a liderança – virtudes hoje tão bem consideradas pelas modernas empresas em seus processos de seleção de colaboradores. Sua carreira começou nas tarefas simples de um caixeiro até gerente de companhia, depois sócio de empresa e, pouco a pouco, empresário multidisciplinar (no ramo da siderurgia, nas áreas de engenharia - siderurgia, ferrovia, energia), banqueiro e economista. Experimentou sucessos, alguns em curto espaço de tempo, como também fracassos, recuos, novas investidas. Não teve proteção estatal, nem procurou o guarda-chuva dos governos da época. Ao contrário, sofreu com

mudanças na legislação que iam de encontro às suas ideias e iniciativas de abertura do país às novas tecnologias mundiais, aos avanços da economia. Como quem atravessa um labirinto quando uma de suas empreitadas caía em desgraça procurava outros caminhos e por eles avançava. Chegou a ser a maior fortuna da época e, como ironia, experimentou a derrocada, vendo seus negócios regredirem e o levarem à falência. No entanto, com coragem e valentia, honrou todos os seus compromissos financeiros, chegando ao fim da vida podendo exibir um currículo de fazer inveja nos dias atuais.

VISCONDE OU BARÃO?

Considerando que Irineu Evangelista de Sousa recebeu as duas condecorações, devemos adotar a de maior valor. Portanto devemos utilizar Visconde de Mauá. Infelizmente é mais comum o uso de Barão.

Na história:

VISCONDE – é um título nobiliárquico de categoria superior à de barão e inferior à de conde.

BARÃO - Os barões pertencem à nobreza do estado, e portando, fazem parte da elite, tendo propriedades rurais, ocupando cargos políticos e por vezes descendem da nobreza antiga, tendo às vezes uma formação cultural elevada.

BIOGRAFIA

- 1813 (28 dezembro): nasce Irineu Evangelista de Sousa em Arroio Grande, Jaguarão, RS
- 1822: Aos 9 anos parte em viagem para o Rio de Janeiro.
- 1824: Trabalha como caixeiro em uma loja de tecidos.
- 1836: Torna-se gerente da casa comercial Carruthers & Cia.
- 1840: Realiza a primeira viagem à Inglaterra a negócios, onde conhece a nova realidade do capitalismo e as invenções da Revolução Industrial.
- 1841: Casa-se com sua sobrinha, Maria Joaquina, “May”, com quem tem dezoito filhos, ao longo de quarenta anos, dos quais onze nascem com vida .
- 1846: Iniciou o Estabelecimento de Fundição e Estaleiros Ponta da Areia, para atuar na indústria pesada, considerada a maior e mais importante indústria do Brasil em todo o período do Império.
- 1851: Fundou a Companhia de Iluminação a Gás do Rio de Janeiro até 1851. Organizou o segundo Banco do Brasil.
- 1852: Fundou a Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas, a Companhia Fluminense de Transportes e a Companhia de Estrada de Ferro de Petrópolis (a primeira ferrovia do país, que vai do Porto Estrela, em Guia de Pacobaíba, no município de Magé, até Petrópolis).
- 1854 (30 de abril): Na presença do imperador Pedro II do Brasil e de autoridades, inaugurou o primeiro trecho (14 km) da Estrada de Ferro de Petrópolis, entre o porto de Mauá, na baía de Guanabara, e a estação de Fragoso, na raiz da serra da Estrela (Petrópolis), na então Província do Rio de Janeiro. Na mesma data, recebeu do imperador o título de Barão de Mauá.
- 1855: (30 de abril) Juntamente com 182 investidores formou a - Mauá, MacGregor & Cia, Instituição Financeira que contou com filiais em várias capitais brasileiras e em Londres, Paris, Nova Iorque, Buenos Aires e Montevidéu.
- 1857: Eleito deputado. As instalações da Ponta da Areia são destruídas por um incêndio criminoso.
- 1858: Inauguração da Estrada de Ferro Dom Pedro II (depois Estrada de Ferro Central do Brasil).
- 1862: Obteve a concessão para a exploração do transporte urbano por bondes na cidade do Rio de Janeiro.
- 1867 (1 de janeiro): Funda o banco Mauá & Cia., que sucedeu a Mauá, MacGregor & Cia.
- 1867 (4 de abril): Inauguração da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Início do processo de falência de Mauá.
- 1872: Iniciou novas colônias agrícolas na Província do Rio de Janeiro. Inauguração do cabo telegráfico submarino.
- 1874: Organizou a Companhia de Abastecimento de Água do Rio de Janeiro.
- 1874 (26 de junho): Recebe do Imperador Dom Pedro II o título de Visconde, com grandeza, de Mauá.
- 1875: Requer, perante o Tribunal de Comércio do Império, moratória aos credores por três anos.
- 1879: Elabora e publica o livro “Exposição aos credores e ao público”, explicando as razões da moratória e das suas dificuldades financeiras, que levaram as suas principais empresas à falência, estando incluída nessa obra a sua autobiografia.
- 1884 (26 de novembro): Aos 70 anos de idade, após ter liquidado as dívidas com os seus credores, recebeu carta de reabilitação de comerciante, e passa a exercer a atividade de corretor de mercadorias, especialmente na área do café, mudando-se para Petrópolis.
- 1889 (21 de outubro): Falece em Petrópolis, já em situação financeira estável, na então Província do Rio de Janeiro, às vésperas da Proclamação da República.

(Em nosso site a biografia completa)

A primeira estrada de ferro

Em 27 de abril de 1852 a Presidência da Província do Rio de Janeiro contratou com Irineu Evangelista de Sousa a construção de uma via férrea, que partindo do Porto de Mauá fosse até a Raiz da Serra de Petrópolis. Para levar a efeito o projeto, em 29 de maio do mesmo ano, na sede do Banco do Brasil no Rio de Janeiro, foi fundada a *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis*, com capital de 2 Mil Contos de réis, divididos em 10 mil ações de Duzentos Mil Réis cada. Irineu subscreveu pessoalmente um terço das ações e, pelos estatutos, foi nomeado Presidente da Companhia. Em 30 de abril de 1854, com a presença da Comitiva Imperial, foi inaugurada a ferrovia no trecho de 14,5 km entre Mauá e Fragoso. Nesta oportunidade, o Imperador conferiu a Irineu Evangelista de Souza o título de **Barão de Mauá**. A locomotiva que transportou a comitiva imperial recebeu o nome de Baronesa, em homenagem a Maria Joaquina, esposa de Mauá. No dia seguinte abriu-se o tráfego ao público. O transporte de cargas iniciou-se somente seis meses mais tarde, em 1.º de novembro. Em 16 de dezembro de 1856 foi inaugurado o trecho até a Raiz da Serra, ficando assim a ferrovia com seus 16,1 quilômetros de extensão.

A Estrada de Ferro Mauá partia do porto de Mauá, na altitude de 3,66m sobre o nível do mar, desenvolvendo-se por planícies paludosas cortadas pelos rios Caioaba e Inhomirim, até a Raiz da Serra da Estrela (Serra de Petrópolis). Além das estações em Mauá e Raiz da Serra possuía uma terceira em Inhomirim, no meio do percurso. No porto Mauá havia telheiros, armazéns e plataforma para movimento de cargas e passageiros, além de uma ponte marítima para o serviço que era feito por barcas de vapor entre aquele porto e o da Prainha no Rio de Janeiro. As oficinas estavam situadas na Raiz da Serra.
(Fonte: Associação Nacional de Preservação Ferroviária)

Segundo o historiador Carlos Gabriel Guimarães a linha foi criada para levar o café produzido no Vale do Paraíba ao cais de Magé e, de lá, de barco ao porto do Rio de Janeiro. "É uma estrada importante porque chegaria mais rápido, escoaria produtos, subindo e descendo com esses produtos de Minas Gerais em direção ao Rio de Janeiro", avalia.

A dificuldade da restauração

A primeira ferrovia do Brasil inaugurada em 1854 quando fez 100 anos foi tombada pelo patrimônio histórico. De lá para cá são quase 60 anos do mais completo abandono. Foi atropelada pela modernidade. Soterrada pelo asfalto. Em um trecho a linha do trem desaparece debaixo da rodovia. Do cais, restam os pilares, quase todos destruídos. A primeira estação ainda está de pé. Em frente a ela, uma réplica da primeira locomotiva. Tudo isso pertencia à Rede Ferroviária Federal até 1998, quando foi entregue à prefeitura de Magé e ao Instituto do Patrimônio Histórico. Há 30 anos a Associação Nacional de Preservação Ferroviária tenta convencer as autoridades a reativar o caminho de ferro. "O que nós queremos é tentar enquadrar este projeto na Lei Rouanet, lei dos incentivos fiscais, para conseguir de grandes empresas, que tem interesse na preservação e na memória do Brasil, recursos para esta ferrovia. Porque só assim a gente vai conseguir reativá-la", explica Antonio Pastori, presidente da Associação.

A estação ferroviária de Barão de Mauá

A estação de Barão de Mauá foi inaugurada em 26 de novembro de 1926 e sediou a Estrada de Ferro Leopoldina. A partir de 2001, visto o desinteresse da SuperVia em utilizá-la, ficou e se mantém desativada. Parece que o tempo se encarrega de lhe dar um fim. A deliberação nº. 133 da AGETRANSP, de 29 de agosto de 2007, determinou a devolução do complexo ao Poder Concedente. No entanto nada mudou. Mesmo em tempos de demanda pela transparência na gestão da coisa pública isto continua acontecendo, infelizmente.

Se a sede da ex-Estrada de Ferro Leopoldina no aspecto externo é de inteiro abandono podemos deduzir a deterioração das demais instalações da estação e do pátio ferroviários.

É uma ofensa ao nome e à obra do Visconde de Mauá. Seria bom retirar o seu nome daquele patrimônio.

Mauá, exemplo para os dias atuais

No currículo de Mauá destaca-se não só sua capacidade pessoal de grande empreendedor, homem de visão e objetivos bem declarados, como pessoa que enfrenta os revezes sem desanimar. Nem todos os seus empreendimentos foram bem sucedidos. Alguns foram prejudicados pela ação de outros empresários e principalmente de políticos que discordavam de suas iniciativas. Em alguns momentos teve o apoio político e financeiro do Estado, mas não dependeu destes fatores para construir o seu império. Quando precisou fechar empresas não postergou a decisão. Quando ficou endividado procurou soluções dentro e fora do país. Seu império passou por ascensão e declínio. No entanto, devido à sua personalidade, não deixou para trás nenhum rastro de dívidas, não prejudicou a ninguém e chegou ao fim de seus dias podendo quitar suas dívidas pelo esforço pessoal.

Já vimos, infelizmente, em nosso Brasil várias situações assemelhadas em que aqueles que estiveram à frente de grandes negócios, uma vez levados à bancarrota, se valeram de subterfúgios ou benesses oficiais para não honrar seus compromissos, muitas vezes creditando-os à poupança suada da Nação.

Um estilo diferente de administrar negócios

"A combinação de ousadia nos projetos, prudência na execução e grande preocupação em gerir bem os recursos dos sócios se completava com uma política administrativa totalmente fora dos padrões brasileiros.(...) Mesmo sendo obrigado a lidar com a escravidão ele conseguiu o milagre de misturá-la a um sistema de gerência altamente descentralizado, que valorizava a responsabilidade individual de cada empregado. (...) No caso dos escalões mais altos a política de valorização do trabalho era mais radical ainda. Ele delegava autoridade, insistia para que seus comandados fizessem o mesmo e costumava distribuir parte dos lucros entre os funcionários da empresa. (...) Essa política pouco ortodoxa de transformar cada empregado de confiança em empresário ampliava muito o raio de ação de Irineu. Sem ela seria inimaginável a montagem de empresas separadas fisicamente por milhares de quilômetros num tempo de comunicações precárias, com ordens mandadas por cartas e navios. (...) Nem mesmo seus parentes escapavam da regra inflexível do mérito, totalmente desconhecida numa sociedade onde arranjar empregos para a família era considerado um dos pontos mais altos da atividade política (...)" A soma de todas essas características resultava num estilo de negócios estranho aos costumes locais: corajoso, inovador, ágil, eficiente, meritocrático."
In: **Mauá, empresário do império** (Jorge Caldeira), pág. 258.

Entrevista

O jornal AENFER conversou com o tetraneto do Visconde de Mauá, Sr. **Eduardo André Chaves Nedehf,** também condecorado com o título de Marquês de Viana, e na ocasião lhe apresentou as seguintes perguntas:

AENFER - A quem o VISCONDE DE MAUÁ poderia ser comparado nos dias de hoje?
Marquês: o Visconde de Mauá no século XIX era a 4ª fortuna do mundo e perdia apenas para o Banco da Inglaterra, para Rothschild & Sons (seu maior inimigo) e para o Rei Leopoldo II dos belgas (a maior fortuna na época por causa dos diamantes do Congo)....Para comparar hoje seriam as Nações Unidas por seu alcance mundial, Bill Gates por sua influência nas praças comerciais no Mundo e o Papa Francisco por sua generosidade e caridade...

AENFER - Que relações o Visconde de Mauá manteve com os governos de sua época? Que facilidades obteve? Que dificuldades enfrentou?
Marquês: Sua influência chegava no Japão, primeiro banco estrangeiro na terra do Sol Nascente, tinha agências de seu banco e construiu ferrovias na Rússia, Tailândia, Portugal, França, Japão, Egito, Etiópia, Alemanha, Bélgica, Espanha, Itália, Vaticano, Paraguai, Uruguai, Chile, Argentina....Mantinha contato irrestrito com soberanos e governantes desses países.

AENFER - Que fatores levaram ao declínio de seus empreendimentos?
Marquês: As sistemáticas sabotagens organizadas por Rothschild & Sons desde 1867 até 1878, incêndios na Ponta d´Areia, Cia de Gás, explosões nas Estradas de Ferro Santos-Jundiaí, (no dia da inauguração explodiu misteriosamente uma das caldeiras de água), de Nicolay (Rússia, a família Imperial escapou por um milagre), de Zaragoza (Espanha). No Canal de Corintho na Grécia morreram 100 operários na explosão de uma cisterna; no Japão a polícia secreta do Imperador Mutsuhito descobre uma tentativa de explosão da gare da Estação de Yokohama que foi inaugurada pelo próprio Mauá em 1876... Disse ele em correspondência a seu sócio e primo Visconde de Santa Victória:.Rothschild quer construir seu império financeiro sobre as ruínas do meu !! Ele vai financiar a guerra do Paraguai para nos destruir!".

AENFER - Que lições o Visconde de Mauá deixou para os dias de hoje (sob o ponto de vista do empreendedorismo)?
Marquês: Era sua palavra de honra e seu princípio, o lema de seu brasão de armas: LABOR IN PROBUS OMNIA VINCIT (O Trabalho Honrado Sempre Vence).

foto: http://diretoriomonarquicodobrasil.blogspot.com.br/

Quando faliu assumiu sozinho suas dívidas, quando o Código Comercial (que ele mesmo coordenou em 1848 e estava em vigor até 2006) dizia que deveria dividir o prejuízo com os sócios; deu ações aos empregados de companhias lucrativas para que pudessem começar suas vidas novamente (muitos ficaram ricos com isso). Ele nunca esperou por ninguém ou por governos - começou sozinho, terminou sozinho. Em seu livro "Carta aos Credores" disse no final: "no que me diz respeito, fui vencido mas não convencido!"

AENFER - Como o Sr gostaria de ver o Visconde de Mauá homenageado e reconhecido em nossa época atual?
Marquês: Gostaria de ver, antes de deixar este mundo, sua estátua de volta à Praça Mauá. O Museu Ferroviário reformado e restaurado, remontado sobre o Píer Mauá, ao invés daquele caríssimo museu que a Prefeitura está construindo só Deus sabe porquê!... E que Mauá seja tratado por Visconde sem ser rebaixado ao titulo de barão....O Barão de Rothschild odiava saber que Mauá tinha sido elevado à categoria de Visconde com honras de grandeza; mandou espalhar notas nos jornais ingleses de difamação e ridicularização "daquele baronete sul-americano". Até na "homenagem" na gare da Estação da Leopoldina ordenou que colocassem o nome de "barão" ao invés de "Visconde de Mauá". Mas Mauá ainda assim não será esquecido!!

AENFER - Apesar dos empreendimentos vitoriosos do Visconde de Mauá sempre de uma maneira ou outra eles foram confiscados pelo império, apesar da coroa dever-lhe fortunas. Houve épocas em que ele era mais poderoso financeiramente do que o próprio governo e acabou perdendo tudo e ainda ficou devendo para o governo, o que o fez passar, no fim da vida, de credor a devedor. O que levou a isto?
Marquês: As artimanhas e injúrias promovidas por Rothschild & Sons foram diversas. Mandou proibir um editorial de auto-defesa escrito por Mauá falando das sabotagens e calotes feitos pelos ingleses, que seria publicado no Jornal The Times de Londres em 1884. Seus amigos resolveram publicar em jornais no mundo todo; na Bélgica seu amigo e sócio o Rei Leopoldo II mandou publicar no Le Moniteur de Bruxelas e no Petit Journal de Paris, em Portugal os amigos Ramalho Ortigão e Eça de Queiroz publicaram no Diário de Notícias de Lisboa; no Brasil o Conde de Villeneuve e Francisco Picot, donos do Jornal do Commercio, publicaram em página inteira o editoral no Rio de Janeiro....O próprio Francisco Picot escreveu artigo no mesmo jornal; "....para derrubar o Colosso de Rodes foi necessária a incompetência dos amigos e a competência dos inimigos; mesmo assim foi difícil derrubá-lo, mesmo assim foi difícil derrotá-lo"...
Apesar de uma comissão criada por D. Pedro II com vários amigos, políticos do Império, Conde de Figueiredo, Visconde do Rio Branco, Visconde de Sinimbú, Barão de Araújo Gondim, Conselheiro Lafaiete Rodrigues (advogado de Mauá), Conselheiro João Alfredo, Mauá recusou a ajuda de todos e entregou seus bens pessoais e propriedades para pagar sua dívida, que não era sua, mas sim de seu ex-sócios ingleses (Rothschild & Son.s) que não honraram vários pagamentos em diversos empreendimentos, Santos-Jundiaí em São Paulo, Paraguassú na Bahia, o Canal de Suez no Egito (este mais grave de todos, pois Mauá após concluir sua construção com sócios belgas e franceses viu seu empreendimento do Canal Internacional de Suez confiscado pelas tropas inglesas do General Ketchner que tomaram o Egito de assalto em 1882 intimidando o então kediva Ismail aliado de Mauá, e transformando aquele país num protetorado até 1922. O que ocorreu com Mauá não foi uma perseguição regional, mas mundial....!!!!!

Ascensão e queda nos negócios: uma sina?

A história do Visconde de Mauá nos mostra uma trajetória sólida, bem fundamentada e em ascensão progressiva. Reinou, por assim dizer, por um bom tempo na vida econômica do nosso país. O sucesso pode ser atribuído às suas qualidades pessoais: inteligência, homem de visão, capacidade de liderança, perspicácia, persistência, entre outras. Enfrentou desafios de ordem técnica, política e econômica. A superação dos primeiros dependeu mais de seu esforço e competência. Já fatores econômicos e políticos, como soe acontecer, ficaram fora de seu alcance. Parece, assim, que todos os empreendimentos sob a égide da iniciativa privada, estão destinados a esta sina.

Seriam estas as razões de empreendimentos incentivados pelo Governo Federal na atualidade (TAV, concessão de ferrovias, rodovias e aeroportos) exigirem tantas garantias e um cobertor bem grande para seus interessados comerciais?

Homenagens

· Estátua em bronze inaugurada em 1º. de maio de 1910 pela prefeitura do então Distrito Federal. Características: tamanho natural sobre uma coluna de granito de cerca de 8m de altura, de autoria do escultor Rodolfo Bernardelli; colocada no centro da Praça Mauá, próximo ao cais do porto.

· Em 1º. de junho 1914 fundada a Escola Técnica Estadual Visconde de Mauá no bairro de Marechal Hermes, Rio de Janeiro, que hoje faz parte da rede FAETEC.

· Em 1926 inaugurado o prédio da Estação Barão de Mauá, início da Estrada de Ferro Leopoldina (hoje abandonada).

· Em 1936 a Casa da Moeda do Brasil lançou uma moeda de cupro-níquel comemorativa de 200 réis (série "Brasileiros Ilustres") com a efígie de Mauá no verso e da locomotiva "Baronesa" no anverso, com reedições em 1937 e 1938.

· Em 1963 os Correios emitiram selo com a imagem do Visconde (Barão) de Mauá.

· Em 2010 os Correios emitiram selo comemorativo alusivo aos 150 anos do Ministério dos Transportes, com a imagem do Barão de Mauá (considerado Patrono dos Transportes).

· Diversas escolas de samba desenvolveram enredos relativos a Irineu Evangelista de Sousa. No Rio de Janeiro (1963) o GRES Portela com o título "Barão de Mauá e suas Realizações" ficou em 4º lugar no Grupo Especial e o GRES Acadêmicos do Cubango (2012), com o nredo "Barão de Mauá - Sonho de um Brasil Moderno" obteve o 4º lugar no Grupo Acesso A. Na sua terra natal a Escola de Samba Unidos da São Gabriel homenageou-o em 1992 com o enredo "O Apito do Trem", vindo a ser campeã naquele ano.

· 2013 – a AENFER concede a medalha Engenheiro Paulo de Frontin por ocasião da 16ª. edição anual do evento no qual reconhece os valores daqueles que muito contribuíram para a área ferroviária. Na mesma ocasião houve o lançamento do selo personalizado dos 200 anos de seu nascimento. FOTO DO SITE

Livros

Autobiografia – Exposição aos credores seguida de o meio circulante no Brasil –

Visconde de Mauá – Editora TopBooks – R$ 27,00

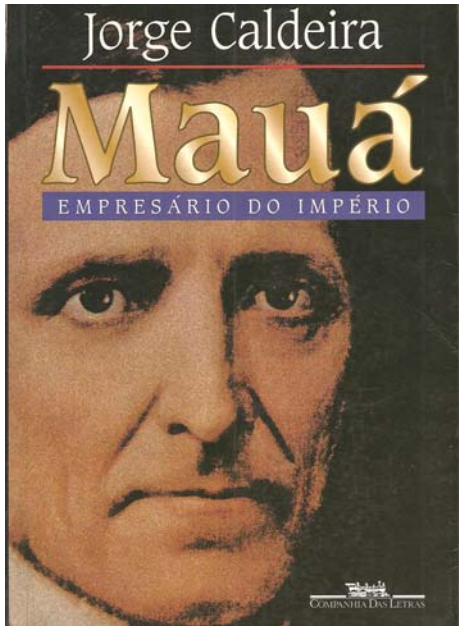
Mauá - Empresário do Império – Jorge Caldeira - Companhia das Letras – R$ 68,00

A Era Mauá - Os Anos de Ouro da Monarquia no Brasil - Col. Que História É Esta? – Divalte Garcia Figueira – Editora Saraiva – R$ 45,00

Filme

MAUÁ, O IMPERADOR E O REI (Brasil, 1999)

DIREÇÃO: Sérgio Resende
ELENCO: Paulo Betti, Malu Mader, Othon Bastos, Antonio Pitanga, Rodrigo Penna; 134 min.



RESUMO

O filme mostra a infância, o enriquecimento e a falência de Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), o empreendedor gaúcho mais conhecido como barão de Mauá, considerado o primeiro grande empresário brasileiro, responsável por uma série de iniciativas modernizadoras para economia nacional, ao longo do século XIX. Mauá, um vanguardista em sua época, arrojado em sua luta pela industrialização do Brasil, tanto era recebido com tapete vermelho, como chutado pela porta dos fundos por D. Pedro II.

Televisão

Em 6 de abril de 2012 a Rede Globo exibiu o programa Globo Repórter, no qual abordou a história das nossas ferrovias, sem deixar de citar os primeiros passos da revolução que o trem trouxe para os nossos modos de circulação de pessoas e mercadorias.

Para saber mais

Em nossa página do site AENFER você pode encontrar na íntegra a palestra proferida no dia 12 de setembro pelo Marquês de Viana sob o título "AS ORIGENS AÇORIANAS DO VISCONDE DE MAUÁ" (www.aenfer.com.br)

A Ferrovia no Estado do Rio de Janeiro

Tema é abordado na Academia Friburguense de Letras

O Engº. Helio Suêvo Rodriguez, Diretor Cultural e de Preservação Ferroviária da AENFER e Diretor da Academia Ferroviária de Letras / AFL, foi convidado no dia 25 de outubro para proferir uma palestra na Academia Friburguense de Letras e o tema abordado foi**: "O Estado do Rio de Janeiro e suas ferrovias".**

De uma maneira geral, o engenheiro comentou sobre os seguintes assuntos:

- O ser ferroviário: sua infância, adolescência e a sua contratação pela RFFSA em dezembro de 1975, atuando inicialmente como engenheiro estagiário na residência de Via Permanente e Obras no Ramal de Mangaratiba entre Deodoro/Santa Cruz/ Itaguaí/Ibicuí/Mangaratiba.
- Apresentou o cenário com o desenvolvimento da malha ferroviária brasileira que em 1958 alcançou a sua extensão máxima com 37.967 km e que no início da privatização das malhas de carga da RFFSA em 1996, apresentou uma extensão de 30.450 km. Atualmente em 2013, a malha possui quase 30.000 km, com cerca de 95% da extensão privatizada.
- Comentou sobre a malha Metro-Ferroviária que possui hoje uma extensão operacional de pouco mais de 1.000 km.
- Apresentou a Matriz do Transporte de Cargas no Brasil e a extensão da malha rodoviária no Rio de Janeiro.

Diretor da Aenfer Hélio Suêvo com membros da Academia Friburguense de Letras e da Academia Ferroviária de Letras.

- Comentou sobre a Malha Operacional de Carga e Metro-Ferroviária no Rio de Janeiro, com uma extensão próxima de 1.520 km.
- Comentou sobre a malha Ferroviária Turística em operação no Brasil e no Rio de Janeiro.
- Apresentou a cronologia de abertura das E. F. no Rio de Janeiro (E.F. Mauá / E.F. D. Pedro II / E.F. Cantagalo / E.F. para Niterói / Ramal de São Paulo / E.F. Leopoldina / E.F. para o Norte Fluminense / Ramal de Mangaratiba / E.F. Rio D'Ouro / E.F. Príncipe do Grão Pará / E.F. do Corcovado / E.F. do Norte / E.F. Maricá / E.F. Melhoramentos do Brasil / E.F. Teresópolis / Rede Mineira de Viação / Ligação Campos Elisios – Ambaí).
- Focou com detalhes a cronologia de formação da E.F. Cantagalo.
- Após a palestra ocorreu um debate, com a participação dos Acadêmicos da AFL e os principais tópicos abordados foram os seguintes:

· Custos de construção de Ferrovias de carga e passageiros;
· Trem de Alta Velocidade / TAV;
· Decadência do sistema Ferroviário Brasileiro a partir da década de 1950.

Novo documentário sobre a ferrovia

Diretor da AENFER participa de gravação

Profissionais da produtora audiovisual **Com Domínio** estiveram na Aenfer para entrevistar o diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária Helio Suêvo.

A produtora está preparando um documentário sobre a história da ferrovia no Brasil e colhendo depoimentos de diversas pessoas ligadas ao setor.

Helio Suêvo falou sobre a sua paixão pela ferrovia, relembrou a infância e contou sua experiência no ramo ferroviário.

Sobre o TAV (Trem de Alta Velocidade), que deverá ligar Rio a São Paulo em uma hora e meia, o engenheiro disse que acha um projeto ambicioso e extremamente caro, mas torce para dar certo.

Segundo a assistente de direção Kalind D'Elia, o objetivo é conseguir diversas informações sobre o desenvolvimento da ferrovia brasileira, montar um panorama histórico e entremear o passado e o presente, mostrar a realidade dos tempos de hoje, as lutas, dificuldades do setor e

Engº Helio Suêvo durante a gravação

também contar histórias pitorescas que marcaram o setor ferroviário.

O diretor do filme Pedro Van Krüger disse que a ferrovia é um assunto importante para a nossa história e representa o progresso do nosso país. Experiente nessa área, o diretor que já participou de filmes patrocinados pela MRS Logística, ressaltou que a concessionária é uma grande incentivadora do cinema nacional. Por isso, entrou em contato com a empresa que abraçou a ideia e aprovou o projeto da produtora.

Com Kalindi e Pedro estiveram também o roteirista do filme Leonardo Gudel e Felipe Bibian (montagem de produção).

Depois de pronto, a equipe pretende levar o documentário para os festivais de cinema e canais fechados.

Equipe de Produção: Leonardo, Pedro, Kalindi e Felipe com o engenheiro Helio Suêvo

Associações do Rio de Janeiro promovem festa de confraternização

O encontro aconteceu em Juiz de fora

A Associação de Engenheiros Ferroviários (AENFER) e a Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina (AEEFL), representadas por seus respectivos presidentes Luiz Euler e Almir Gaspar, promoveram no dia 28 de novembro almoço de confraternização de final de ano com associados que residem na cidade de Juiz de Fora (MG) e adjacências.

O evento, um misto de comemoração de aniversário e confraternização de Natal, teve direito a um delicioso bolo e reuniu um grande número de participantes na Churrascaria Potência do Sul.

Estiveram também presentes diretores das duas entidades, Celso Paulo, Carlo De Luca (AENFER) e Ivan Nascimento e Manoel Geraldo (AEEFL), além de vários amigos do Rio de Janeiro que prestigiaram a comemoração.

Na ocasião, a AENFER levou um delicioso bolo para os aniversariantes que compareceram e receberam o carinho dos amigos.

Celso Paulo, Euler e De Luca durante o encontro

Aniversariantes comemoram a data

Vários associados estiveram na confraternização

Luiz Antônio Fazza e Manoel Monachesi

Bilhete da extração da Loteria Federal com imagem de Irineu Evangelista de Sousa, Visconde de Mauá

Em comemoração aos 200 anos de nascimento de Irineu Evangelista de Sousa, o Visconde de Mauá, a Caixa Econômica Federal lançou o bilhete da extração com um prêmio de R$ 250 mil Reais alusivo à data, com trabalho artístico pertencente ao acervo da AENFER.

pela imprensa

Empresas farão estudos de viabilidade para as concessões

O governo resolveu atender a um dos apelos da iniciativa privada para destravar as concessões de ferrovias em 2014. Diante das reclamações de que os investimentos nas novas linhas ferroviárias estão subestimados e aumentam os riscos de engenharia em torno das concessões, o governo pretende entregar às próprias empresas a responsabilidade por fazer estudos de viabilidade e anteprojetos de engenharia, por meio de chamada pública.

Fonte: Valor Econômico 29/11/2013

Reativação da linha férrea

A reativação da linha férrea de transportes de passageiros em Campos pode estar mais perto do que nunca. Na noite da última quarta-feira (20/11), a prefeita do município Rosinha Garotinho, acompanhada dos deputados federais Paulo Feijó e Anthony Garotinho, foi recebida pelo ministro dos Transportes, César Borges. O encontro aconteceu em Brasília e a prefeita aproveitou para abordar a importância do projeto, que somaria a um conjunto de intervenções que a administração municipal vem conduzindo para ampliar a mobilidade urbana na cidade. A ideia é que a linha seja operada em um trecho de 15 quilômetros, entre o distrito de Ururaí, até o Bairro Novo Mundo, com parada no Centro, na antiga Estação da Leopoldina. O ministro César Borges renovou o compromisso com o projeto e disse que irá marcar uma audiência em seu gabinete com representantes da Ferrovia Centro Atlântica (FCA) com representantes do município, para discutir os detalhes da reativação do transporte ferroviário de passageiros nesta linha.

Fonte: Jornal Ururau, 21/11/2013

Rio, o pior trânsito

Um estudo da empresa holandesa de tecnologia de transporte TomTom, divulgado no Brasil, revela que o Rio tem o terceiro pior trânsito do mundo, atrás de Moscou e Istambul. Segundo a pesquisa, que considera o segundo trimestre, os cariocas registram um atraso, por hora dirigida, de 66 minutos. Em São Paulo, que aparece em sétima posição, os motoristas perdem adicionais 48 minutos para cada hora dirigida no horário de pico. Isso dá às duas cidades um índice de engarrafamento de 50% e 39%, respectivamente, contra 65% de Moscou e 57% de Istambul. Rio e São Paulo são as únicas representantes brasileiras na pesquisa, que inclui 169 cidades do mundo.

Fonte: Jornal O Globo, 14/11/2013

Nova Diretoria celebra festa dos aniversariantes de setembro e outubro

A AENFER abriu as portas do Espaço Cultural Carlos Lange de Lima no dia 10 de outubro para receber associados e amigos na realização da festa de comemoração aos aniversariantes dos meses de setembro e outubro.

A nova Diretoria se fez presente em seu primeiro evento junto aos associados e agradeceu a participação de todos.

Na ocasião foram apresentadas mais três novas associadas, Ana Maria Silva De Luca, Claudia Maria de Carvalho e Therezinha Bastos de Moura.

Foi realizado sorteio de brindes especialmente para os aniversariantes e, em seguida, para os associados.

Estiveram presentes os aniversariantes Antônio Carlos Soares Pereira, Antônio Gonçalves Marques Filho, Ana Maria Silva De Luca, Carlo Luciano De Luca, De Luca Júnior, Celso Paulo, Clarice Maria de Aquino Soraggi (que aproveitou para apresentar sua netinha Luna), Luiz Lourenço de Oliveira, Manoel Geraldo Costa, Maria das Flores de Jesus Ferreira, Rolan de Melo Nascimento, Renato Vieira Ribeiro, Salie Santanna Fayer, Sandra Nagem Inglez Athayde,Telma Regina Jorge da Silva e Therezinha Ribamar Guio.

Aniversariantes recebem presentes da AENFER

Aniversariantes de setembro e outubro

Os diretores Maria das Flores e De Luca com a conselheira Clarice e sua netinha Luna

Confraternização de Natal da AENFER

A animação e o alto astral marcaram a festa de confraternização de Natal da AENFER realizada no dia 5 de dezembro no restaurante Symbol, centro do Rio.

O almoço por adesão contou com a presença de associados, parentes e amigos que foram recebidos carinhosamente pela Diretoria da Associação.

Para alegrar ainda mais o momento festivo, a AENFER sorteou vários brindes para os associados presentes ao evento.

Pedro Marques, Luiz Cosenza, Helio Suêvo, Vera Alves e Marcos Barcelos

Ramiro Ramos, Mônica Baggetti e Eliane Fátima

Luiz Lourenço, Pedro Marques, Helio Suêvo, Sávio Neves e Antônio Carlos

Moulin, Fernando Abelha, Celso Paulo, Luiz Lourenço, Manoel Geraldo, Luiz Euler, Nelson Cruz e Marco André

Athayde, Sandra, Regina, Stella e Enéas