

Trem do Corcovado pretende subir mais alto



Nesta edição trazemos informações sobre os projetos da empresa que opera a linha do Trem do Corcovado. Além da compra de novos carros que darão mais conforto aos visitantes, a empresa pretende fazer do lugar um grande polo gastronômico.

Inaugurada em 1884 por D. Pedro II é mais antiga do que o próprio monumento do Cristo Redentor. Aliás, foi o trem que, durante quatro anos consecutivos, transportou as peças do monumento. Na época o trem a vapor foi considerado um milagre mas, em 1910, os trens foram substituídos

por máquinas elétricas e mais recentemente, em 1979, quando a Estrada de Ferro do Corcovado (Esfeco) assumiu o controle da ferrovia, foram trazidos da Suíça modelos mais modernos e seguros. Conheça as inovações que estão por vir.

Páginas 6 e 7

Palavra do Presidente

Os valores praticados nos salários dos empregados da extinta RFFSA estão muito aquém da realidade
Pág. 3

Acordo Coletivo

Ferrovários da extinta RFFSA realizam reunião na Aenfer para tratar de Acordo Coletivo Trabalhista
Pág. 8

Coluna Filatélica

Para os apaixonados por assuntos ferroviários, acompanhe a história da Filatelia Ferroviária no Brasil
Pág. 10

editorial

Nesta edição trazemos novas informações sobre a gestão do Trem do Corcovado, agora regulada por novo contrato de concessão. Sabendo da importância desta ferrovia para o ramo turístico do nosso Estado é lamentável que a atividade comercial, embora de responsabilidade privada, seja altamente regulada e precise de muito esforço para conseguir resultados satisfatórios, tanto sob o ponto de vista econômico, como para obter uma boa avaliação de seus serviços pelos usuários, principalmente turistas vindos de outros Estados ou do exterior. Leia a matéria nas páginas 6 e 7.

Neste número também inauguramos a seção Filatelia que abordará uma breve história dos selos que homenageiam ou valorizam a ferrovia brasileira.

Boas notícias para o nosso setor vêm da recuperação da locomotiva Baro-

nesa II e sua exposição no Centro Cultural Nogueira, em Petrópolis. Também em exposição pública no centro da cidade o protótipo do VLT do Rio de Janeiro, atualmente em construção e que deverá entrar em operação dentro de um ano.

Ultimamente a grande imprensa tem dado bastante espaço para o noticiário sobre transportes, notadamente o sobre trilhos, ora apontando defeitos, ora apresentando obras em execução que visam a melhoria da mobilidade urbana ou das cargas em geral. Ou então, ao apontar acidentes e prejuízos por força dos transportes, nos forçam a rever a opção excessivamente rodoviária na infraestrutura do país.

Voltamos a lembrar que em nosso site você encontra notícias atuais todos os dias, seja da nossa Associação, seja do ramo dos transportes. Lá também nos encontramos.

Boa leitura e até a próxima edição.

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 Rodrigues

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 Bimestral:

Editado pela Aenfer

Jornalista Responsável:

Silmara Reis - Reg. Prof. 604 DRT/SE

Diagramação: João Luiz Dias

Fotografia: Aenfer

Impressão: Editora Livrobrel

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.

nosso site

Resultado da última enquete:

O governador Luiz Fernando Pezão defendeu agora em março a construção de duas linhas de BRT como alternativa para o antigo projeto da Linha 3 do metrô. O que você acha desta mudança de planos?

Confirma, mais uma vez, a falta de prioridade para o transporte de alta capacidade.	39%
Falta de planejamento e visão estratégicas na gestão do Estado	26%
Busca da solução mais oportunista.....	13%
Uma solução mais rápida para o transporte da região.....	11%
Uma adequação à falta de recursos financeiros do Estado	11%

Participe de nossas enquetes. Ela está na página principal do site (www.aenfer.com.br)

Campeonato de Sinuca

Atenção associados, vem aí o segundo campeonato de sinuca promovido pela Aenfer.

Para você que deseja participar, fique atento, pois o torneio está previsto para junho e julho. Em breve divulgaremos a data das inscrições para os interessados.

Não fique de fora!



facebook 

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

Palavra do Presidente



Contraditório

Vivemos o contraditório. Todos nós, engenheiros ferroviários, estamos fartos de saber que a resistência ao rolamento no contato pneu-asfalto é muito maior que no contato roda-trilho. Em outros tipos de piso a resistência é ainda maior. A energia necessária para obter determinada potência na ponta do eixo de um motor elétrico é muito menor do que a necessária para a mesma potência na ponta do eixo de um motor a combustão. Basta comparar seus rendimentos. A condução do trem, metrô ou VLT, controlada eletronicamente. Por mais que o motorista do ônibus tente dirigir de forma econômica não será páreo para a eletrônica embarcada que processa o controle de aceleração e frenagem em um veículo ferroviário. Mesmo assim, só ouvimos falar e vemos implantar o modo rodoviário. Falam do custo de implantação do modo sobre trilhos, esquecem todos os

parâmetros comparativos supracitados. Isto é, no mínimo, contraditório.

Os valores praticados nos salários dos empregados da extinta RFFSA, que fazem parte do quadro especial da VALEC, estão muito aquém da realidade.

O Salário Mínimo Profissional do engenheiro, químico, arquiteto, agrônomo e veterinário, se aplicado na base conforme determina a Lei 4950A, em seu art. 5º, seria suficiente para corrigir boa parte da distorção. O que não excluiria o direito à reivindicação de enquadramento em tabela salarial da empresa não extinta. Quando falo sobre isso, alguns colegas fazem um cálculo rápido e se assustam. Não creem no que lhes mostra a calculadora. Mas é real. Até agora, todos os esforços para corrigir tamanha distorção, apesar dos avanços, têm-se mostrado infrutíferos. Quando se pensa que “agora vai”, volta-se

à estaca zero.

Quanto a dívida que a extinta RFFSA e CBTU têm com a nossa REFER, o dinheiro é nosso. Não é público. Queremos cada centavo que nos é de direito.

A reintegração dos empregados da CENTRAL à CBTU está se encaminhando para um desfecho favorável. Mas, mesmo assim, devemos estar atentos.

E a complementação? Quem se aposentou até novembro de 2009 recebeu tudo a que tinha direito. Aqueles que vieram depois não. O MPOG simplesmente rasgou as Leis 8186/91 e 10478/02.

Vivemos o contraditório porque, submetidos a anos de desmandos e arrochos, perdemos o contato com a realidade. Devemos nos unir e buscar cada vez mais esta realidade perdida. Resgatá-la e fazê-la valer aqui e agora!

Luiz Euler Carvalho de Mello

Associação Fluminense de Preservação Ferroviária com nova Diretoria Engenheiro Luiz Otávio assume a presidência da AFPF

A Associação Fluminense de preservação Ferroviária (AFPF) realizou na sede da Associação de Engenheiros Ferroviários (Aenfer), Assembleia Geral Ordinária (AGO) no dia 09 de março.

A AGO tratou de assuntos como mudança de estatuto; ampliação dos prazos dos mandatos; redução dos cargos da Diretoria; eleição do Conselho Deliberativo e Diretoria; planejamento de atividades para 2015 e fixação das mensalidades.

Além de aprovar uma reforma estatutária para tornar a AFPF mais dinâmica e aumentar o prazo de mandato da diretoria e CD para 4(quatro) anos, a Assembleia aprovou por unanimidade, a mudança do endereço da Associação, que passará a funcionar no mesmo endereço da Aenfer. Os associados da AFPF elogiaram e agradeceram muito essa gentileza aprovada pela atual diretoria da Aenfer.

Foram eleitos e empossados os



Diretoria da AFPF: Helio Suêvo, Lucimar, Luiz Octávio e Antônio Pastori

seguintes Membros para o quadriênio 2015/2018:

1) Presidente: Luiz Octavio da Silva Oliveira, engenheiro, fundador da AFPF (1999). Assume a presidência pela 4ª. Vez.

2) Vice-presidente: Antonio Carlos Dias Pastori, economista, aposentado do BNDES, ferroviarista, associado

da Aenfer.

3) Diretor Administrativo-Financeiro: Lucimar da Silva Fernandes, contadora, aposentada do BNDES, presidente da ONG Rio Carioca, dedicada a projetos de sustentabilidade social.

4) Diretor Técnico: Helio Suêvo Rodriguez, engenheiro ferroviário, diretor Cultural e de Preservação Ferroviária da Aenfer.



Conselho Deliberativo: Sávio Neves, Sandra Lopes, Genésio Pereira e Ordilei A. da Costa

ÓTICA NISSI LTDA

DE UM COLEGA FERROVIÁRIO

Descontos especiais
para associados da Aenfer
20% à vista ou até 4 vezes sem juros



Av. Presidente Vargas, 633 – sobreloja 108 - Tel/fax – 2224-2435, esquina com a Rua Uruguaiana

opinião

A força da Engenharia Ferroviária

Compulsei o excelente livro: “Manual Básico de Engenharia Ferroviária”, que teve, como organizador, o engenheiro Rui José da Silva Nabais, coadjuvado por uma plêiade de outros notáveis profissionais que passaram pelo modo ferroviário, o primo pobre no sistema viário do País, trazendo à tona a força da engenharia ferroviária, que sempre foi destaque no concerto entre as demais.

Contribuí, para esmerada edição de alto teor técnico, a Associação Brasileira de Pavimentação (ABPv).

No ano de 1854, o Brasil surpreende o mundo de então, ao dar os primeiros passos com a inauguração da E.F. Mauá, a primeira ferrovia, que circulou no trecho inicial que ia da Praia da Estrela (Estação de Guia de Pacobaiba) a Frágoso, em Magé, com tração a vapor, óbvio, pela Maria Fumaça, a locomotiva nº 1, a famosa “Baroneza”.

Neste ano de 2015, comemora-se 161 anos desse grande feito, graças ao espírito empreendedor de Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, que foi o realizador de inúmeras obras de vulto aqui no Brasil e no exterior.

A partir de duas a três décadas atrás, poucas são as autoridades que dão importância ao modo ferroviário, estando elas mais voltadas para o modo rodoviário, o “filé mignon” do sistema viário; tanto é assim, por existir, lá no Congresso Nacional,

forte lobby dos que defendem o transporte por sobre pneus.

Por todo esse estado de coisas, desafio o ditado: “malhar em ferro frio”, pois não me canso de abordar, constantemente, este tema, acreditando que, um dia, o governo central, mais os 27 governadores, vão investir em construir ferrovias, única saída para que se desenvolvam políticas de transporte, a fim de que tenhamos a mobilidade urbana, a solução para a circulação da massa trabalhadora.

Não sendo médico, ousou receitar a leitura do livro pelos executivos e parlamentares, para estar por sobre a mesa da presidente Dilma, do ministro dos Transportes e das Comissões que estudam esse ícone no Congresso, interessados na volta do Brasil aos trilhos. A literatura sobre a história das ferrovias no mundo é consumível desde antes de a nossa surgir em 1854, no século XIX.

Os parlamentares, na sua grande maioria desinteressada pelo modo ferroviário, devem contatar a ABPv e adquirir, por iniciativa das duas Casas de Leis, exemplares e distribuí-los aos pares integrantes das Comissões de Transporte, a fim de instruírem-se a respeito das ferrovias enjeitadas, o que levou à extinção da Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), em 2007, caída no colo do PT.

A Engenharia Ferroviária dispõe em seus quadros, de profissionais ativos e

aposentados que poderão emprestar assessoria técnica da mais alta competência, na área de transporte, por ser uma força de trabalho de alto nível no cenário nacional.

A área acadêmica de engenharia deve incluir em suas grades de estudo essa obra-prima, como material indispensável de aprendizagem do conteúdo do livro, onde os futuros profissionais de engenharia podem dessedentar-se nas ricas informações ali exaradas.

Observo que, na mídia, muitos não sabem distinguir a diferença entre carros de passageiros e vagão de carga, contrariando a nomenclatura ferroviária: transportar pessoas, carro; para transportar mercadorias (cargas), vagão.

Parabenizo e rendo homenagem aos autores do excelente livro, que oferece ricos subsídios aos que acreditam que, um dia, as ferrovias voltarão a ter lugar no sol da inteligência dos que dirigem esta República. E a tarefa que pesa por sobre os ombros das autoridades é construir ferrovias por este Brasil afora, para que se tenha a mobilidade urbana real e não virtual.

Genésio Pereira dos Santos
conselheiro da Aenfer



fique por dentro

Apaixonados pela Literatura Ferroviária

Apoie a Memória do Trem comprando os livros!

Aproveite para completar sua coleção de livros da Memória do Trem antes que se esgotem. Você pode adquirir um ou mais livros para completar a coleção ou para dar de presente a alguém.

Lembre-se de que um livro é sempre um ótimo presente que demonstra cultura por parte de quem o oferta.

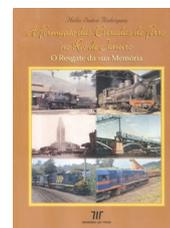
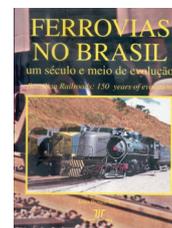
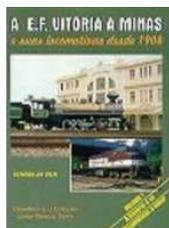
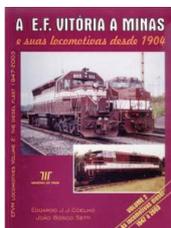
Veja alguns exemplares que você pode adquirir

A E. F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904

Volumes 1: A história e as locomotivas a vapor e 2: as locomotivas diesel - 1947 a 2003;

Autores: Bosco Setti e Eduardo J. J. Coelho

Locomotivas articuladas: as gigantes da era do vapor no Brasil
Autor: Eduardo J. J. Coelho



***A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro:** o Resgate da sua Memória
Autor: Helio Suêvo Rodriguez

***Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**
Autor: Bosco Setti.

Acesse: www.trem.org.br e saiba como comprar

*Interessados pelos dois últimos livros podem

encontrar à venda também na Aenfer com os seguintes valores:

- A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro (R\$ 50,00)

- Ferrovias no Brasil (R\$70, 00)

Av. Presidente Vargas, 1.733, 6º andar
ou entre em contato conosco pelo telefone: 21-2222-1404 (horário comercial)
para adquirir seu exemplar.

— memória ferroviária —

Locomotiva “Baroneza II” é restaurada e exposta em Petrópolis

Veículo de tração a vapor foi adquirido no fim do século XIX

Encontra-se exposta para visitação desde o dia 13 de março, em Petrópolis, na Região Serrana do Rio de Janeiro, a “Baroneza II”, uma locomotiva de tração a vapor (classe 0-6-0T) que operou na antiga Cia. Petropolitana de Tecidos manobrando vagões de carga no pequeno ramal próximo à estação Cascatinha.

O veículo, que acabou de ser restaurado, foi doado ao município pela Associação Fluminense de Preservação Ferroviária (AFPF). Agora, ele pode ser visitado no Centro Cultural Estação Nogueira.

A locomotiva foi adquirida no final do século XIX pelo Barão Matos Vieira e recebeu este nome em homenagem à sua esposa e por sua



Foto: Marco Oddone

dedicação à população local.

O maquinário é um dos poucos exemplares ainda preservados no Brasil, lembrando tempos inesquecíveis

daquela antiga estação de trem na Praça de Nogueira, construída em 1908, onde atualmente funciona o Centro Cultural. O local abriga uma biblioteca, o Museu do Trem, um auditório e espaço para exposições e eventos culturais. É um resgate da memória ferroviária e da história da indústria petropolitana.

O espaço pode ser visitado de segunda-feira à sábado, das 9h às 17h, e aos domingos e feriados, das 9h às 13h. A entrada é franca.

Endereço: Avenida Leopoldina, 317
Nogueira, Petrópolis-RJ
Telefone: (24) 2237-3860

Presidente da AFL recebe homenagem com título de Mecenaz



Da esq. p/ dir. Robério Canto, Sávio Neves, Ordilei Costa e Tereza Campitelli

No dia 27 de março, o presidente da Academia Ferroviária de Letras e da Estrada de Ferro do Corcovado Sávio Neves, recebeu uma homenagem, o título de Mecenaz, pela Academia Friburguense de Letras, presidida por Robério José Canto.

Marcaram presença no evento representantes da Secretaria de Educação de Friburgo, dentre outras autoridades.

O Presidente Sávio Neves dedicou e agradeceu a todos da Academia Ferroviária de Letras e a Academia Friburguense de Letras, além de todos os amigos e presentes que prestigiaram a solenidade.

Além de presidente da Academia Ferroviária de Letras, Sávio Neves é um ferroviário da ativa que atua há muitos anos como presidente da Estrada de Ferro do Corcovado, a mais antiga ferrovia turística do Brasil, em atividade desde a sua inauguração pelo Imperador Dom Pedro II, no ano de 1884. O homenageado foi saudado pelo diretor cultural da Academia, Ordilei Alves da Costa, que detalhou historicamente a origem do nome Mecenaz e enfatizou o mecenato do agraciado que, além de instituições como a Academia Friburguense de Letras, apoia a cultura em diversos locais como, por exemplo, em Guia de Pacobaíba, em Magé, que possui uma réplica da primeira locomotiva que trafegou no Brasil, a Baronesa, junto à estação da Estrada de Ferro Barão de Mauá.

Fonte: A voz da Serra e Sandra Lopes (AFL)

Aenfer e Mútua firmam convênio

A Associação de Engenheiros Ferroviários (Aenfer) e a Mútua - Caixa de Assistência dos Profissionais da Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Estado do Rio de Janeiro firmaram convênio. O objetivo é estabelecer uma parceria na condição Sócio Institucional.

O contrato foi assinado pelo presidente da Aenfer Luiz Euler Carvalho de Mello, o diretor Administrativo Antônio Gonçalves e os diretores da Mútua Paulo Nayfeld Granja, Antônio Carlos Soares Pereira e Fernando Moreira Tavares da Silva. O vice-diretor da Aenfer Jorge

Ribeiro se fez presente e assinou como testemunha.

Dentre outras condições, para a inscrição como sócio institucional o profissional deverá preencher os seguintes requisitos:

Ser profissional inscrito junto ao sistema CONFEA/CREA/MÚTUA;

Ser profissional devidamente associado à instituição conveniada;

Estar regularmente adimplente com a conveniada;

Ser a conveniada oficialmente reconhecida pelo CONFEA/CREA-RJ.



Da esq. p/ a direita, Antônio Gonçalves, Antônio Carlos S. Pereira (Mútua), Luiz Euler e Jorge Ribeiro

Operadora que administra o Trem do

Na edição de março/abril 2012 do jornal da Aenfer o presidente da Estrada de Ferro do Corcovado (Esfec) Sávio Neves, detalhou três projetos estruturantes para o trem do Corcovado: a recuperação do Hotel das Paineiras com recepção ao visitante; amplo estacionamento junto à estação do Cosme Velho e compra de 4 novos carros. No ano passado houve nova licitação para a exploração do serviço, que foi ganha pela Esfec. Voltamos a procurá-lo para atualizar as informações da empresa e do novo contrato em vigor, após o final da licitação.

Segundo ele vários projetos continuam em andamento e a expectativa é que o antigo Hotel das Paineiras se transforme em um grande complexo gastronômico, de lazer e entretenimento, além de contar com um centro de convenções e estacionamento a 5 minutos do Monumento do Trem. Para essa retomada foram investidos cerca de R\$ 60 milhões e a previsão é que esteja pronto dentro de dois anos. Sávio Neves acredita que em três anos a experiência do passeio do Trem do Corcovado levará muito mais conforto aos visitantes. A empresa fechou uma compra de seis novos trens da Stadler (fábrica suíça) que deverão entrar em operação em 2018. O investimento foi de R\$ 80 milhões.

Quanto às características técnicas, informou que os novos trens incorporam todos os avanços tecnológicos da indústria ferroviária dos últimos 40 anos. Portanto, entre outras vantagens, além de consumir 30% menos energia elétrica, os trens vão acumular energia na descida para gastar na subida; terão ar-condicionado, janelões panorâmicos, espaço para transporte de bicicletas e animais.

No entanto, enquanto os novos trens não entrarem em operação, com a nova Estação do Cosme Velho revitalizada, mais ampla e confortável, teremos que conviver com a falta de espaço e de oferta de assentos nos trens - ressaltou.

Para minimizar o problema da compra de bilhetes, desde 2014 a Esfec tem oferecido opções de venda de bilhetes pela Internet com hora marcada, sem necessidade de enfrentar filas e foram abertos quatro novos postos de vendas para facilitar a vida dos turistas: Candelária (Centro), Copacabana, Shopping RioSul e Leme.

Alguns entraves preocupam o presidente do Trem do Corcovado, como a burocracia que impede a agilidade na gestão da estrada de ferro e seus entornos. Ele cita como exemplo o estacionamento do Cosme Velho, que ainda não saiu do papel. Sávio Neves foi bastante crítico em relação à falta de apoio do município e órgãos reguladores. Ele enfatizou que, infelizmente, o poder público, de uma forma



O abandono do Hotel das Paineiras



Sávio Neves mostra o novo projeto do Hotel das Paineiras

geral, além de não ajudar, atrapalha e que a atividade da empresa é exageradamente regulada pelos três entes federativos (município, estado e governo federal). - Temos, nos três níveis, órgãos reguladores, de proteção do patrimônio, de proteção ambiental, etc. Entendo o Estado como um agente facilitador e para os negócios florescerem. À medida que o Estado engessa a atividade privada, regulando preço e estabelecendo regras que atrapalham o bom desenvolvimento do negócio, este deixa de ser parceiro para se tornar um entrave - avaliou.

Há hoje conflitos na gestão do Trem do Corcovado com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), gestor do Parque Nacional da Tijuca. Um deles foi o aumento da tarifa imposta por aquela Fundação. Sávio salientou que para conciliar todos os interesses (comerciais, turísticos e de preservação) é preciso ter regras claras e estáveis. Disse ainda que não se pode percorrer um caminho onde não se conhece os eventuais obstáculos e desafios. Segundo ele o empresário avalia os riscos e planeja o negócio. Se determinados fatores forem alterados, todo o planejamento fica prejudicado.

No caso do Trem do Corcovado, Sávio ressaltou o que pouca gente sabe, mas dos R\$ 62 de cada bilhete, a empresa operadora fica com R\$ 22 e o órgão federal / ICMBio fica com quase R\$ 40. Portanto, estas taxas e cobranças oficiais encare-

cem o serviço turístico de forma exagerada. No contrato anterior, o operador pagava uma taxa única e tinha liberdade de estabelecer o preço do bilhete, dentro do livre mercado.

Nos últimos anos, o número de usuários do trem teve uma grande procura. Entretanto, a tarifa hoje é bem mais cara que as praticadas em Paris (Torre Eiffel), New York (estátua da Liberdade) e Roma (Coliseu). Na avaliação do presidente do Trem do Corcovado o Estado deveria diminuir sua carga de taxas, impostos e cobranças acumuladas para diminuir o preço do bilhete. Neste caso, se não houvessem estas cobranças acumuladas, o ingresso poderia ser vendido por R\$ 22. Mas ressalta que não se deve comparar o valor do bilhete de uma ferrovia - Trem do Corcovado - com o valor do bilhete de um elevador - Torre Eiffel ou Empire State, porque são custos de operação completamente distintos.

Para organizar o espaço de visitação no monumento do Cristo Redentor, que é limitado, para atender a um número crescente de visitantes sem haver congestionamento de pessoas, uma vez que o acesso se dá pelo trem e por rodovia, Sávio Neves disse que a UFRJ desenvolveu um Estudo de Capacidade de Carga no Monumento, para exatamente limitar o número de pessoas em determinados dias (feriados, férias etc.) Ele adiantou que o novo complexo de Paineiras vai funcionar como ambiente regulador deste fluxo de turistas.

Trem do Corcovado - alto índice de segurança

Na questão da segurança o histórico de acidentes nesta ferrovia é nulo. São 130 anos sem nenhum acidente. A equipe de manutenção, segundo ele, é extremamente treinada e qualificada. O equipamento também tem excelente qualidade e este item é fundamental para a organização.

- Talvez, por ser oriundo da área de manutenção como engenheiro mecânico, tenho um olhar apurado para esta questão. Manutenção aqui não é despesa, é investimento - ressaltou.

Sávio Neves está à frente da empresa há 15 anos. Disse que naquela época eram transportadas cerca de 200 mil pessoas por ano. Nos últimos anos, esse número chegou na casa de 1 milhão de turistas. A expectativa, segundo ele, é atingir nos próximos 3 anos cerca de 1,5 milhão de turistas.

Perguntado como é o relacionamento com as autoridades municipais e federais que também atuam na área

Corcovado anuncia novos projetos

em que a Esfeco opera, Sávio disse que procura criar um ambiente de parceria e trabalho conjunto.

- Estamos envolvidos na atividade turística que depende do sucesso de outras áreas pelas quais não temos nenhuma ingerência, como segurança, infraestrutura turística, mobilidade, transporte público, etc. Portanto, estamos todos no mesmo trem - concluiu.

Nesta visita que a equipe do Conselho Editorial fez à Esfeco aproveitamos para esclarecer alguns aspectos da gestão do empreendimento e ficamos surpresos ao saber que agora a Esfeco se tornou obrigatoriamente responsável também pela manutenção do monumento do Cristo Redentor. A saber: as escadas rolantes, os banheiros e a segurança passaram a ser incluídas como sua obrigação. Ora, qual é o papel de uma estrada de ferro a não ser operar com eficiência seus próprios trens? Outro fato desabonador da interferência do ICMBio no negócio foi a má escolha do projeto de recuperação do antigo hotel Paineiras. O projeto aprovado parou as obras mal tinham começado. E até agora a situação não mudou. Aquilo que poderia se tornar mais uma atração turística, como havíamos anunciado em nossa edição de 2012, tem hoje o aspecto de uma edificação macabra no percurso do trem. Outro aspecto negativo está na quase impossibilidade da Esfeco poder fazer promoções, dar desconto na tarifa, ampliar seu horário de funcionamento no verão ou em feriados, uma vez que está engessada no novo contrato. O ICMBio, por seu lado, justificou para a Aenfer que tudo isso estava previsto na minuta de Edital da concorrência, com o qual os concorrentes previamente deveriam concordar. Tratando-se de atividade econômica de interesse turístico e comercial para o Estado, o município e o próprio ICMBio, tal postura nos parece muito burocratizada e que atenta contra a própria atração que o monumento do Cristo Redentor é para o Rio de Janeiro.



Os novos trens darão muito mais conforto, segundo Sávio Neves

Atualmente existem três composições (duplas) operando na EF Corcovado

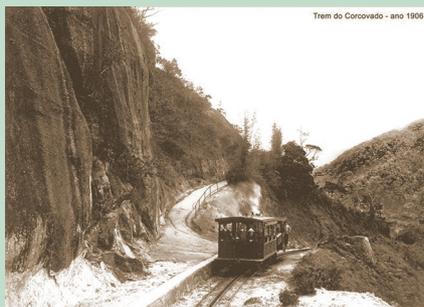
A geração atual dos trens está operando desde 1979.



De 1884 a 1910 - 1ª. Geração de trens - Tração a vapor;

De 1910 a 1979 - 2ª. Geração de Trens - Primeiro trem elétrico do Brasil;

De 1979 a 2018 - trens atuais;



Trem do Corcovado - ano 1906



A expectativa é que a partir do primeiro semestre de 2018, os novos trens da Stadler estejam operando.

SERVIÇO

Preços

Alta Temporada:

ingresso inteiro R\$ 62,00

Baixa temporada:

ingresso inteiro R\$ 51,00

* Todos sábados e domingos e feriados são considerados alta.

Pontos de Venda:

Shopping Rio Sul 1º Piso na entrada da Rua Lauro Muller

Copacabana Quiosque RIOTUR - Av. Atlântica, em frente à Rua Hilário de Gouveia.

Candelária Quiosque RIOTUR - Rua da Candelária, 6 - Centro.

Horário de Funcionamento:

De segunda a domingo, das 8h às 19h, com saídas a cada meia hora.

* Horários sujeitos a alteração sem aviso prévio em função de problemas técnicos e/ou climáticos.

Duração da viagem:

Cerca de 20 minutos.

Abertura da bilheteria - 8h

Fechamento da bilheteria - 19h

Formas de pagamento:

cartões de crédito e cartões de débito.

E o outono chegou

Cinco maneiras de manter a saúde com a chegada da estação

Durante o outono, as mudanças bruscas de temperatura e baixa umidade do ar contribuem na proliferação de doenças causadas por vírus e transmitidas com maior facilidade por causa dos ambientes fechados ou com grande volume de pessoas. E não vá achando que somente as crianças estão suscetíveis às viroses, os adultos também costumam sofrer com os problemas respiratórios como asma, rinite ou gripe, que se manifestam com maior intensidade durante essa época do ano.

De acordo com a pneumologista Andrea Sette, do Hospital e Maternidade São Luiz Itaim, em São Paulo, crianças, idosos e pacientes de doenças crônicas estão classificados no grupo de risco e mais vulneráveis a síndromes gripais, que atingem vias inferiores (caso de bronquites e pneumonias) e vias superiores (tosse seca e rinite). "Durante a troca de estações as condições crônicas tornam-se mais abaladas para pacientes de bronquites, asma, rinite e sinusites. O uso de umidificadores de ar pode amenizar as dificuldades respiratórias. É importante, também, estar atento a possíveis irritações nos olhos. Secura e coceira podem indicar um quadro de conjuntivite, comum durante o outono. Em casos de tosse e febre por mais de cinco dias o ideal é procurar tratamento médico", explica a médica.

Mas não é só o sistema respiratório que acaba comprometido durante o ou-

tono, a pele também fica mais ressecada e, conseqüentemente, mais propensa a rachaduras ou alergias. "O ar mais seco e a baixa temperatura dificultam a dispersão de partículas, o que compromete o sistema respiratório e cardiovascular", explica Andrea. Para quem costuma sofrer com a chegada do outono, saiba que a prevenção ainda é o melhor remédio contra os males da estação.

A pneumologista lista cinco dicas de como manter a saúde e a beleza mesmo com a baixa dos termômetros.

Mantenha os níveis de hidratação do corpo: no verão nos preocupamos muito com a hidratação, pois perdemos muito líquido. No outono não é diferente. As temperaturas são mais baixas, porém o ar está mais seco. O consumo de líquidos é essencial, principalmente de água.

“O ar mais seco e a baixa temperatura dificultam a dispersão de partículas, o que compromete o sistema respiratório e cardiovascular”

Evite longa permanência em locais fechados: a proliferação de alguns vírus é ainda maior nessa época do ano. Locais fechados favorecem isso. É importante sempre deixar janelas abertas e permitir que o ar se renove.

Pratique a higienização a todo momento: não só durante a troca de estações, lavar as mãos deve se tornar um hábito. Estamos em contato com diversos objetos que podem estar contaminados, por isso é imprescindível lavar as mãos com água e sabonete líquido, de preferência, e sempre que possível fazer uso do álcool em gel para finalizar.

Mantenha uma alimentação balanceada: as síndromes gripais, mais comuns durante a estação, acometem principalmente crianças e idosos por conta do sistema imunológico frágil. Ter uma alimentação equilibrada com os nutrientes e vitaminas necessárias evita que o corpo fique suscetível a contaminações.

Hidrate bem a pele: é comum notarmos que a pele fica mais seca com a chegada do outono. Isso pode acarretar rachaduras e irritações que desenvolvem alergias na pele. O ideal é usar um hidratante específico para o rosto e outro para o corpo. Banhos quentes também devem ser evitados, pois favorecem o processo de ressecamento da pele.

Fonte: maisequilibrio.com.br

Ferrovários da extinta RFFSA participam de reunião na Aenfer para tratar do ACT - 2015/2016

Ferrovários da extinta RFFSA, presidente da Aenfer Luiz Euler Carvalho de Mello, vice-presidente Jorge Ribeiro e os diretores Aldo Paschoal e Maria das Flores estiveram reunidos no dia 19 de março, na sede da Aenfer, com o presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Rio de Janeiro Paulo de Tarso Pessanha Ferreira, presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários (FNTF) Hélio de Souza Regato, presidente da Associação Mútua Raymundo Neves, presidente da Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários (FAEF) Clarice de Aquino Soraggi e demais representantes ferroviários. O objetivo era discutir a Pauta de Reivindicações a ser apresentada, buscando o sucesso no processo de negociações, junto à VALEC- Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, do Acordo



Da esq. p/ dir. Secretário-Geral da FNTF Álvaro Sanches; pres. do Sind. dos Trab. em Empres Ferr. do RJ Paulo de Tarso; pres. da FNTF Hélio Regato; pres. da Aenfer Luiz Euler e pres. da FaeF Clarice Soraggi

Coletivo de Trabalho 2015-2016.

Na ocasião, foram apresentadas sugestões dos empregados da extinta RFFSA, sobre as seguintes questões:

Atualização Salarial; Perda Salarial; Adequação Salarial; Adequação de Le-

gendas; Garantia da Data Base; Auxílio Educação; Auxílio Materno-Infantil; Auxílio Saúde; Manutenção do Acordo Vigente.

(veja essa notícia mais detalhada em nosso site: www.aenfer.com.br)



Ferrovários ativos acompanham a assembleia

— trem jeito —

Veículo Leve sobre Trilhos está aberto para visitação no Rio

As pessoas que passarem pela Cinelândia, no centro da capital fluminense, poderão visitar um modelo do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) exposto de segunda a sexta-feira, das 9h às 19h, e aos sábados, das 9h às 14h. O novo transporte ligará o Centro à região portuária em aproximadamente 28 quilômetros, com 32 paradas.

O sistema fortalece o conceito de transporte público integrado ao conectar metrô, trens, barcas, teleférico, BRTs, ônibus convencionais e o Aeroporto Santos Dumont. Quando estiver em circulação, a previsão é que sejam transportadas 300 mil pessoas por dia.

O prefeito do Rio, Eduardo Paes, classificou o VLT de um bonde moderno. “É óbvio que, depois do transtorno gerado na vida das pessoas, é importante que todos tenham noção do que vem por aí. Este transporte vai permitir que carros sejam retirados do centro. Acho que esta é uma evolução que a cidade esperava há muito tempo, a volta daquilo que nunca deveria ter saído do Rio de Janeiro.”

Segundo a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), a distância média entre os pontos será de 300 metros e cada composição tem capacidade para até 420 passageiros. Os trens têm ambiente climatizado, sistema de alto-falante e de câmeras de vigilância, acessibilidade a portadores de deficiência e por serem elétricos, não poluem o ambiente. O tempo máximo de espera entre um trem e outro vai variar de 2,5 a 10 minutos, de acordo com a linha.

O projeto prevê a entrega e operação de 32 trens de 3,82 metros (m) de altura, 44 metros de comprimento por 2,65 metros de largura, com ocupação de seis passageiros por metro quadrado em pé, mais 64 passageiros sentados, além do espaço para dois passageiros em cadeiras de rodas. Os trens serão bidirecionais e compostos por sete módulos articulados. Cada VLT é equipado com oito portas por lateral. Os primeiros cinco trens estão em produção na França e deverão chegar ao país em meados deste ano. Os 27 restantes serão produzidos no Brasil, com transferência de tecnologia.

O sistema de pagamento será por validação voluntária, inédito no país. A integração via Bilhete Único Carioca também está prevista. De acordo com a Cdurp, para a instalação de catracas, seria necessária a construção de estações em cada ponto, o que tornaria o projeto limitado. O controle de passageiros e a diferença na validação serão aferidos por sistemas eletrônicos de contagem.



Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) em exposição

As obras do VLT começaram com as intervenções do Porto Maravilha nas vias já urbanizadas, com a preparação da calha para os trilhos em diversas ruas e trechos da Via Binário do Porto, incluindo o Túnel da Saúde, todos na zona portuária. As avenidas Rio Branco e Rodrigues Alves, no centro, passam atualmente por interdições para implantação do sistema. A conclusão das obras está prevista para 2016.

Fonte: Agência Brasil - Brasília/DF - 23/03/2015

Enquanto isso...

... em Cuiabá

Comprados há 15 meses, composições de R\$ 500 milhões do VLT estragam ao relento



De acordo com o relatório feito pela empresa, não há proteção entre os vagões contra as intempéries.

Os 40 carros de passageiros do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que custaram R\$ 497.990.000,00 aos cofres públicos, nem começaram a rodar, mas já estão estragando. O relatório do Consórcio Planservi/Sondotécnica, responsável por gerenciar as obras de implantação do novo modal, mostrou diversas avarias nas composições, como por exemplo, trincas e fissuras.

De acordo com o relatório feito pela empresa, “durante ronda de fiscalização no estacionamento dos VLTs, foram notadas algumas falhas ou faltas nas interligações (conexões) nas articulações das composições e a ausência de lona ou tapume de proteção”, diz trecho do documento.

Segundo consta, é imprescindível que as

composições estejam protegidas para que tanto a parte mecânica quanto a elétrica e pneumática, os cabos e conectores entre os carros, sejam estanques à penetração de água, poeira e resistentes ao ataque de óleos, graxas, solventes, com isolamento compatível para a tensão determinada pelo projeto, para não afetar a integridade física e estrutural dos acessórios e equipamentos no interior dos carros.

Nos primeiros registros feitos pelo Consórcio Gerenciador no Centro de Controle e Manutenção do VLT, em abril de 2014, é possível ver que as composições não seguem as normas de conservação, além de apresentar muita sujeira.

Mesmo com o aviso da empresa para que fossem feitas as correções, como forma de evitar o desgaste das composições, o Consórcio VLT nada fez para mudar a situação. Em junho do ano passado, durante outra inspeção, os problemas supracitados continuavam do mesmo jeito e nem a porta de acesso do carro, que estava com trincas e fissuras, havia sido reparada. O mesmo cenário foi encontrado em julho de 2014. Até dezembro de 2014, a porta que estava estragada não foi trocada pelo Consórcio VLT.

As primeiras composições do VLT começaram a chegar à Cuiabá em novembro de 2013. Os últimos dos 40 carros de passageiros chegaram à capital mato-grossense em junho de 2014, pouco antes do início da Copa do Mundo. Até o momento, foram pagos R\$ 488.050.000 (98%), dos R\$ 497.990.000,00 previstos em contrato.

Debaixo de sol e chuva

Vale lembrar que em agosto do ano passado, a reportagem do Olhar Direto mostrou os trens ao relento no Centro de Manutenções, localizado em Várzea Grande.

Questionada na época, a Assessoria de Imprensa do Consórcio VLT informou que: “A fabricante garante que os trens não sofrem prejuízo quanto à exposição a intempéries. Isso porque foram projetados para suportar as mais variadas condições climáticas como sol, chuva, ventos, raios, poeira, frio, entre outros, por um período de 30 anos”.

Ao todo são 40 veículos, sendo que cada trem possui aproximadamente 44 metros de comprimento. Ele é composto por sete módulos, com capacidade para transportar até 400 pessoas (por veículo), sendo 77 sentadas. Todos eles foram importados da Espanha e chegaram de navio até o porto de Santos, depois foram transportados em carretas até a capital mato-grossense.

Fonte: Wesley Santiago | Olhar Direto
13/02/2015

Coluna Filatélica

Caro leitor, você que é apaixonado por assuntos ferroviários, não pode deixar de acompanhar, a partir deste número, a história da Filatelia Ferroviária no Brasil. A Coluna Filatélica vai contar, através de pesquisa feita pelo engenheiro e membro do Conselho Editorial do Jornal Aenfer Rubem Ladeira, detalhes do surgimento da coleção de selos ferroviários.

Vale lembrar que, etimologicamente formada pelas palavras gregas *philos* (amigo, amador) e *ateliês* (franco, livre de qualquer encargo ou imposto), a Filatelia é normalmente definida como o ato de colecionar selos, especialmente aqueles considerados raros.

Filatelia Brasileira

A famosa série "Olho de boi" foi o primeiro selo lançado no Brasil, no ano de 1843. Esse lançamento fez do Brasil o segundo país do mundo a emitir selos.

Em 1900 são lançados os primeiros selos comemorativos, que celebravam o 4º Centenário do Descobrimento do Brasil, entretanto, só em 1906 foram feitas emissões comemorativas com repercussão no exterior, sendo alusivas ao 3º Congresso Panamericano.

O primeiro carimbo comemorativo lançado no Brasil foi no ano de 1904, em Curitiba, durante a "Exposição do Paraná", que comemorou os 50 anos da emancipação política do Estado.

Até o ano de 1968, a grande maioria dos selos comemorativos brasileiros tinha impressão em uma cor só, com as mesmas técnicas e deficiências dos selos ordinários. Nesse ano, deu início a melhorias significativas no processo de impressão, levando-se em consideração tipo de papel utilizado e técnicas e mecanismos de segurança contra falsificações.

Com a criação da ECT, em 1969, foram contratados artistas plásticos e desenhistas para melhoria da qualidade das emissões comemorativas e a Casa da Moeda foi reequipada para garantir uma impressão compatível com o novo padrão. Em decorrência da modernização em sua concepção artística, os selos brasileiros tornaram-se mais atraentes e competitivos, obtendo importantes prêmios internacionais. Com a melhoria constante desse padrão de qualidade ao longo dos anos, hoje, o selo brasileiro é reconhecido mundialmente por sua magnanimidade e beleza.

Dentre os diversos temas abordados na filatelia brasileira, destaca-se "trens e ferrovias". Ao longo desses anos, várias datas, eventos e personalidades foram lembrados, quer oficialmente pela ECT,

através de seus lançamentos anuais, ou por iniciativa particular, com lançamentos de selos e carimbos personalizados.

Não se pode citar a filatelia ferroviária brasileira sem deixar de citar dois nomes de grande importância que tiveram selos emitidos: Imperador D. Pedro II e Regente Diogo Antonio Feijó.

Imperador D. Pedro II - Uma Grande figura Nacional

Um erudito, o Imperador D. Pedro II estabeleceu uma reputação como um vigoroso patrocinador do conhecimento, cultura e ciências. No Brasil introduziu as ferrovias - Mauá e D. Pedro II, entre outras; o telégrafo, o telefone, as escolas de engenharia, adotando sempre novas iniciativas que pudessem contribuir para o progresso do país.

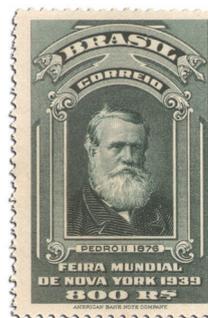
D. Pedro II nasceu no dia 2 de dezembro de 1825 no Palácio Boa Vista, em São Cristóvão, e faleceu em 5 de dezembro de 1891, num modesto hotel de Paris. Amigo da ciência e devotado às letras e às artes, o Imperador cultivou, com interesse todas as manifestações da inteligência criadora, denotando tendência permanente para a aplicação da tecnologia de sua época ao desenvolvimento do Brasil, que amou com dignidade exemplar. Manteve sempre relações com os mais notáveis homens da ciência de seu tempo por meio de contatos ou de correspondência, entre os quais Graham Bell, Darwin, Lamartine, Pasteur, Dumas Filho, Victor Hugo, Taine, Edson, Leão XIII e Gladstone. No Brasil, introduziu as ferrovias Mauá e D. Pedro II, entre outras, o telégrafo, o telefone, escolas de engenharia, adotando sempre novas iniciativas que pudessem contribuir para o progresso do país. Deu todo apoio a Christiano Benedicto Ottoni, quando este lutava, praticamente só, pela construção da segunda seção da ferrovia, entre Belém, atual Japeri, e Barra do Pirai. Assistiu a todas as reuniões, em número de treze, do Primeiro Congresso Ferroviário, em 1882. Compareceu às inaugurações dos trechos da E. F. Mauá, D. Pedro II, Leopoldina, Mogiana, Paulista, Oeste de Minas e Paranaguá-Curitiba. Foi um dos maiores incentivadores das nossas estradas de ferro e sempre se preocupou com as condições de trabalho dos ferroviários.

(Texto retirado do Catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro - PRESERVE/RFFSA)

Regente Diogo Antonio Feijó

Religioso e político, a ideia da construção de ferrovias no Brasil foi dele - Regente Diogo Antonio Feijó, o grande estadis-

ta do Império, que em 1835, obteve a assinatura do Imperador Dom Pedro II, autorizando, através da Lei Geral nº 101, de 31/10/1835, favorecer uma ou várias companhias que construíssem ferrovias, ligando a capital do Rio de Janeiro às províncias de Minas Gerais e São Paulo.



Diogo Antônio Feijó, também conhecido como Regente Feijó, sacerdote católico e estadista brasileiro. Pode-se resumir bastante sua vida afirmando que exerceu o sacerdócio em Santana de Parnaíba, em Gua-

ratinguetá e em Campinas. Foi professor de História, Geografia e Francês. Em seu primeiro cargo político foi vereador em Itu. Foi deputado por São Paulo às Cortes de Lisboa, abandonando a Assembleia antes da aprovação da Constituição. Era defensor da descentralização e de políticas liberais, entrando em conflito com a própria Igreja. Foi deputado geral por São Paulo (1826 e 1830), senador (1833), ministro da Justiça (1831-1832) e regente do Império (1835-1837).



Em 1835, Diogo Feijó promulgou a Lei Imperial nº 101, que promulgava o incentivo à implantação ferroviária brasileira, concedendo por 40 anos, com privilégios, a quem construísse e explorasse estradas de ferro ligando o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul e Bahia. A garantia dada exprimia que nenhuma outra ferrovia poderia ser construída numa faixa de 31 quilômetros de ambos os lados da linha autorizada. Apesar dos incentivos, nenhum investidor se arriscou, pois as garantias eram poucas de que haveria um lucro substancial. A Lei 101, também conhecida como Lei Feijó, foi a base para que outros grupos empresariais fizessem projetos e estudos para fazer a primeira ferrovia no Brasil. Um desses grupos, desta vez em São Paulo em 1836, formada por brasileiros e ingleses também não conseguiu colocar em prática o projeto.

(Não perca a continuação no próximo número)

pela imprensa

Manifesto

A Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER), a Força Sindical e o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (SIMEFRE) lançaram um manifesto contra os critérios da compra de trens metropolitanos pela Secretaria de Estado de Transporte do Rio de Janeiro. As entidades justificam que o edital da licitação para compra de 48 vagões destinados à SuperVia não contempla igualdade de condições de concorrência para a indústria nacional em relação aos fabricantes estrangeiros. Segundo a ABIFER, em comparação aos trens fabricados no Brasil que pagam 14% de imposto de importação para aquisição de partes e componentes do material rodante, a indústria estrangeira oferece as composições com alíquota zero, por tratar-se de operações de compra por parte da administração pública.

Fonte: Abifer, 06/04/2015

Transportes sobre trilhos

Os sistemas de transporte sobre trilhos em operação no país transportaram 2,9 bilhões de passageiros em 2014, resultado 4,4%

maior que o registrado em 2013, informou a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos). De 2010 a 2013, a elevação tinha sido de cerca de 10% ao ano. Esses sistemas, como metrô, trens metropolitanos e VLTs, estão presentes em 11 estados, além do Distrito Federal. A participação deles no transporte nas cidades brasileiras é de 3,8% - os ônibus registram 25% e, os carros, 39%. De acordo com a entidade, o transporte sobre trilhos tem hoje 1.002,5 quilômetros espalhados por 40 linhas, além de 521 estações e 4.300 carros em operação. No ano passado, 3 novos sistemas começaram a funcionar (monotrilho de São Paulo, o metrô da Bahia e o VLT de Sobral) e, juntos, eles adicionaram 22,9 quilômetros de novos trilhos, um crescimento de apenas 3% em quilometragem de novos trilhos.

Fonte: Intelog, 06/04/2015

Concessões

O ministro da Fazenda, Joaquim Levy, não está disposto a comprometer dezenas de bilhões de reais nas garantias necessárias para viabilizar o programa federal de concessões de ferrovias. Como previsto no modelo definido em 2013, a estatal Valec se comprometeria a adquirir toda a capacidade de carga das ferrovias para dar maior segurança ao empreendedor

contra riscos de demanda. O governo se comprometeu a emitir R\$ 15 bilhões em títulos públicos em favor da Valec, para garantir seus desembolsos ao longo do período da concessão. O serviço de informações em tempo real do Valor, apurou que Levy é contra essa alternativa. Sem ela, são praticamente nulas as chances de que alguma ferrovia entre na nova rodada de concessões que a presidente Dilma Rousseff quer anunciar em breve.

Fonte: Valor Econômico, 30/03/2015

Metrô no papel

Em setembro de 2013, a presidente Dilma Rousseff anunciou a liberação de R\$ 3,5 bilhões para a tão esperada linha 3 do metrô, para ligar as cidades de São Gonçalo e Niterói. O objetivo era que as obras terminassem este ano. A realidade, no entanto, é bem diferente: os recursos federais não vieram e o governador Luiz Fernando Pezão determinou que o estado faça estudos para construir apenas uma linha expressa de ônibus, os chamados BRTs, executados pelo prefeito Eduardo Paes na capital. "O BRT pode ficar pronto em um ano e meio e custa um terço do preço. É claro que eu gostaria de fazer o metrô, mas neste momento não será possível", diz Pezão.

DCI - São Paulo/SP, 26/03/2015

Em homenagem ao Dia do Ferroviário, a Aenfer preparou uma programação imperdível para celebrar a data

Confira e participe:

Eventos do dia 30/04/2015

- Comemoração aos 161 anos da Ferrovia no Brasil
- Comemoração dos 23 anos da Aenfer

1. "Os Projetos da Secretaria Estadual de Transportes"

Palestrante: Carlos Roberto Osório

Secretário de Estado de Transportes do Rio de Janeiro
Horário: 10h

2. "Apresentação da Proposta de Reativação da E.F. Mauá"

Palestrante: Engo Helio Suêvo Rodriguez

Diretor Cultural de Preservação Ferroviária da Aenfer
Horário: 14h

3. Lançamento da III Antologia "O Trem e o Imaginário"

Apresentação: Academia Ferroviária de Letras - AFL

Horário: 16h

Todos os eventos serão realizados no auditório da Aenfer

Entrada Franca!

Palestra Técnica na Aenfer

Construção da Linha 4 do Metrô

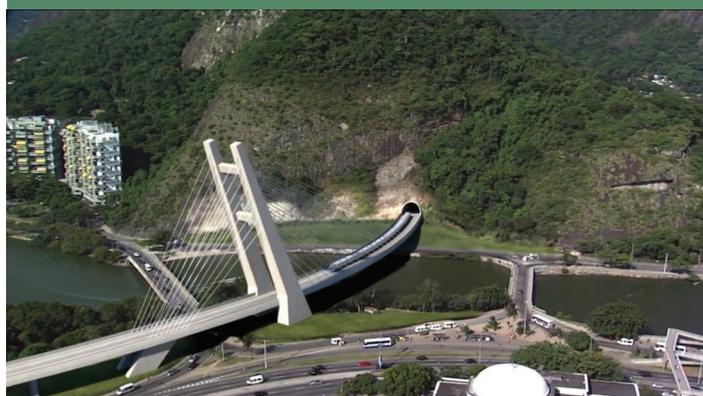
Palestrante: Eng. Joubert Flores
Presidente do Conselho Diretor da ANPTrilhos e diretor de Engenharia da RioTrilhos

Data: 14 de maio de 2015 às 17h

Local: Auditório da Aenfer

Av. Pres. Vargas, 1733/6o andar

Entrada Franca



Aenfer promove festa dos aniversariantes de janeiro, fevereiro e março

Momentos importantes marcaram o evento

O primeiro evento realizado este ano na Aenfer foi pontilhado de emoções. A confraternização dos aniversariantes de janeiro, fevereiro e março significa o retorno das festividades que virou um ponto de encontro para associados e amigos.

A primeira comemoração que aconteceu no dia 12 de março no Espaço Cultural Carlos Lange de Lima, além de felicitar os aniversariantes, foi também dedicada às mulheres pelo seu dia internacional, comemorado em 08 de março. Para elas a Aenfer preparou um sorteio de brinde especial.

Para os aniversariantes, foram sorteados tablets. Francisco Carlos, Hélio Suêvo, Percini, Júlio Cesar e Celso Paradela foram os premiados.

Na ocasião, o vice-presidente Jorge Ribeiro lembrou do 23º aniversário de fundação da Associação, comemorado dia 26 de março. Ele falou da importância da entidade que tem como objetivo representar e defender os direitos da classe ferroviária.

Uma grande surpresa foi a presença do diretor Social Carlo De Luca, que recentemente passou por uma intervenção cirúrgica. Ele está se recuperando muito bem e recebeu o carinho dos amigos.

O Buffet ficou por conta do retorno da equipe da Tarciana, que trouxe de volta o tradicional almocinho, além dos deliciosos salgadinhos e docinhos. A qualidade do serviço foi elogiada por todos.

Receberam os parabéns os aniversariantes: José Antônio Domingues, Sandra Guio, Norma Andreiolo, Regina Gueylard, Celso Paradela, Roosevelt Lima, Helio Suêvo, Júlio Cesar Ramos de Souza, Delfina Castro, Maria de Fátima Magalhães, Nelson Fonseca, Marcio Hampshire, Ricardo Muci, José Luiz Seixas Ramos, João Bosco Setti, João Carnevale, José Bittencourt Percini e Francisco Carlos Guimarães Ferreira.



Glória Marins, João Carnevale, Ana e o dir. Carlo De Luca



Percini, Rolan Nascimento, Bosco Setti e seu filho Vinícius



De Luca Jr, dir. Celso Paulo, Jorge Ribeiro, Roosevelt e Glória



Vice-pres. Jorge Ribeiro falou para os associados



Aniversariantes receberam tablets que foram sorteados



Aniversariantes de janeiro, fevereiro e março



Brindes especiais pelo dia internacional da mulher