

Secretário de Transportes do Rio participa das comemorações do Dia do Ferroviário

Na data em que se comemora o Dia do Ferroviário, 30 de abril, a Aenfer presenteou a todos com uma ampla programação.

O diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária da Aenfer Helio Suêvo Rodriguez abriu os trabalhos com a proposta de reativação da Estrada de Ferro Mauá, a primeira estrada de ferro do Brasil.

Após a palestra, foi aberto espaço para o lançamento do livro: "O Trem e o Imaginário III".

A comemoração do dia do ferroviário e também do aniversário de 161 anos da ferrovia no Brasil finalizou com a presença do secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro Carlos Roberto Osório. Numa palestra que lotou o auditório da Aenfer, ele fez questão de dizer que tirou o dia para falar sobre a ferrovia e frisou que sua principal missão à frente da Secretaria é dar continuidade e acelerar a recuperação do sistema dos trens metropolitanos do Rio. Páginas 6, 7, 8 e 9



Café com o presidente

No encontro, diretores e convidados conversaram sobre os últimos acontecimentos de interesse coletivo.

Pág. 3

Pelos Trilhos da Central

Com a iniciativa da Secretaria de Transportes e concessionária, cariocas conhecem a história dos subúrbios do Rio.

Pág. 10

Trem Barrinha

Representantes do Movimento de Defesa dos Trens se reuniram com a Diretoria da AENFER. Eles buscam apoio de entidades para a volta do trem de passageiros Barrinha que circulava entre Japeri e Barra do Piraí.

Pág. 4



ATENÇÃO

Associados Efetivos e Especiais

Estão abertas as inscrições para a renovação de 1/3 dos Conselhos Deliberativo e Fiscal da AENFER, assim como a renovação para representante/suplente do CREA-RJ*

*Os candidatos a representante/suplente da AENFER no CREA-RJ, deverão ser engenheiros na modalidade civil em cumprimento a decisão do CONFEA nº PL-1836/2009, de 24/11/2009, exarada por aquele Conselho.

Veja mais informações e fichas de inscrição em nosso site www.aenfer.com.br

editorial

Comemoramos em 30 de abril mais um dia homenageando o ferroviário. Valorizando esta data a Aenfer promoveu três oportunidades de encontro entre convidados, profissionais de vários segmentos, ferroviários, autoridades e gestores do transporte sobre trilhos. Recebemos em nosso auditório o secretário Estadual de Transportes, o diretor de Engenharia do Metrô Rio e o diretor Cultural e de Preservação Ferroviária da AENFER. Pôde, assim, o nosso público ter informações recentes tanto sobre a gestão dos transportes pelo governo do Estado, pelo Metrô e os esforços mais recentes sobre a reativação da Estrada de Ferro Mauá. Como ferroviários sempre gostaríamos de ver concretizados antigos e novos projetos de mobilidade sobre trilhos, que as obras em andamento chegassem a seu termo, que os governantes voltassem a

priorizar a ferrovia como transporte de pessoas e de cargas. Nestas ocasiões pudemos falar de nossos sonhos, reivindicar prioridades, questionar decisões e propor nossa participação na gestão do modo ferroviário. Nem tudo é desesperança. Nossos trilhos, nossos trens avançam mesmo que em velocidade menor do que sua essência poderia nos oferecer. Confira os debates nesta edição.

Ainda neste número temos a defesa da ferrovia sob o ponto-de-vista de um economista e que contesta o conceito de progresso baseado em asfalto, carros e caminhões.

Para quem esteve presente nestas palestras nosso texto reforça tudo aquilo que ouvimos e presenciamos. Para quem não pôde comparecer oferecemos uma leitura de tudo o que foi apresentado e debatido.

Boa leitura e até a próxima edição.

nosso site

Em nossa última enquete dissemos que está previsto que os usuários dos VLTs do Rio deverão validar por sua conta o bilhete da tarifa dentro do trem. Perguntamos se você acha que os cariocas colocarão esta norma em prática?

Veja o resultado das respostas:

Não, muitos passageiros viajarão sem pagar	40%
Não, muitos tentarão burlar o pagamento.....	27%
Provavelmente a norma será logo revista.....	17%
Sim, a população se acostumará com a novidade	13%
Outra opinião.....	3%

Entre em nosso site e participe de mais uma nova enquete.

Sua opinião é muito importante! (www.aenfer.com.br)



Levando soluções em serviços de assistência de enfermagem às famílias, oferecendo conforto, segurança e suporte na organização e manutenção destes serviços a seu ente querido.

Endereço: Rua Conde de Bonfim, nº 369 sala 503 – Tijuca-RJ
Fones: (21)3597-2583 - (21) 7702-7161
E-mail: rio@padraoenfermagem.com.br



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

Palavra do Diretor



Comunitarismo e associações de classe

O sentimento comunitário se manifesta de diversas formas, seja em condomínios de edifícios, em escolas com associações de pais e mestres, em associações de bairros, associações de comunidades carentes e em diversos outros grupos de pessoas que se unem objetivando o bem comum.

A viga mestra que sustenta esses movimentos é o voluntariado, onde cidadãos e cidadãs dão um pouco do seu tempo em prol do interesse da comunidade a que pertencem. As associações de classe se enquadram bem nesse modelo de vida solidária, devendo-se ressaltar, no entanto, que nesses relacionamentos

deve prevalecer de forma bem clara, a divisão de tarefas, a identificação das carências, o relacionamento com as autoridades que influenciam para a obtenção das reivindicações, o sentimento de bem querer, a não litigância como regra e outras formas de harmonizar os interesses comuns.

Nesse momento quero atribuir ao movimento de associações de classe o pensamento do comunitarismo, que pode ser resumido em uma frase conhecida: "DAR DE SI SEM PENSAR EM SI". Com isso ficam afastados desse modelo de convivência harmoniosa, o autoritarismo, o egocentrismo, e outros ismos que visem

se valerem do grupo para a defesa de interesses pessoais.

As pessoas isoladas podem pouco, já em grupo e organizadas de forma comunitária podem muito. Sou otimista e aposto no saudável relacionamento humano. Ao aceitarem ser voluntários em movimentos sociais façam a si mesmos algumas perguntas: "o que quero para mim é bom para o meu próximo?"; "o que quero para mim e para o meu próximo é bom para todos?" Só aceitem participar quando estiverem satisfeitos com as respostas.

Celso Paulo
Diretor de Acompanhamento Judicial

Café com o Presidente na AENFER

Café da manhã reuniu diretores e convidados

O presidente da Aenfer Luiz Euler, o vice-presidente Jorge Ribeiro e os diretores Antônio Gonçalves, Aldo Paschoal, Maria das Flores, Helio Suêvo, Fernando Albuquerque e Celso Paulo receberam na manhã do dia 28 de abril convidados de entidades do âmbito ferroviário. Eles participaram do Café com o Presidente, evento que acontece na Associação com o objetivo de trocar informações e estreitar os laços entre as instituições e empresas deste setor.

O Café foi recheado de boas ideias que

surgiram ao longo do desjejum e serviu para que todos ficassem por dentro dos últimos acontecimentos de interesse coletivo.

O evento aconteceu no Espaço Cultural Carlos Lange de Lima e reuniu

os convidados Oberlam Calçada (diretor de Manutenção da SuperVia), Jair José da Silva (presidente eleito da AEEFL), o ex-presidente da Aenfer Luiz Lourenço de Oliveira e Alexandre Suêvo (Enefer).



Evento reuniu convidados e Diretores da Aenfer



Café com o Presidente aconteceu no Espaço Cultural Carlos Lange de Lima

— fique por dentro —

Instituições de classe ferroviária empossam Diretoria

FAEF – biênio 2015-2017

No dia 14 de abril ocorreu a posse da Diretoria da Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários (Faef), que congrega 12 associações. Os novos dirigentes estarão à frente da entidade no biênio 2015-2017. A posse foi na sede da Federação Nacional dos Engenheiros (FNE), em Brasília.



Membros da Faef

O presidente da Faef, Marcos Wanderley Ferreira, destacou algumas das lutas que a categoria dos ferroviários participam, como nas discussões sobre transporte ferroviário no projeto "Cresce Brasil + Engenharia + Desenvolvimento", lançado pela FNE em 2006; participação em congressos e seminários sobre o setor. Ferreira também observou que a Faef está em organização permanente em defesa dos interesses da categoria junto aos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão e outras frentes de luta.

A nova Diretoria:

Presidente: Marcos Wanderley Ferreira – Associação de Eng. da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (AEEFNOB);

Vice-Presidente: Clarice Maria de Aquino Soraggi - Associação de Eng. Ferroviários (Aenfer);

Secretário: Clovis Soares – Associação de Eng. e Técnicos Ferroviários da Bahia e Sergipe (AELB);

Financeiro: Jerônimo Puig Neto - Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina (AEEFL);

Diretor: Sergio Augusto Messeder de Castro – Associação dos Eng. Ferroviários do Centro Oeste (Aenco);

Diretor: Luiz Euler Carvalho de Mello – (Aenfer);

Diretores: Maria da Penha Arlotta e Marcelo do Valle Pires (Aenfer);

Diretor: Péricles Jose da Silveira - Associação dos Ferroviários Aposentados do Estado do Rio Grande do Sul (AFARGS)

AEEFL - triênio 2015-2018

Foi realizada no dia 07 de maio na sede da Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina – AEEFL, a cerimônia de posse do novo Conselho Diretor período 2015-2018 daquela instituição.

Vários associados e convidados compareceram ao evento. Pela Aenfer estiveram o vice-presidente Jorge Ribeiro e os diretores Celso Paulo e Helio Suêvo.

Novo Conselho Diretor

Presidente: Jair José da Silva

Vice – Presidente: Almir Ferreira Gaspar

1º Secretário: Ivan Oliveira do Nascimento

2º Secretário: Waldemar Pires Ribeiro

1º Tesoureiro: Manoel Geraldo Costa

2º Tesoureiro: Paulo Roberto Sad da Silva

1º Diretor de Patrimônio: Irineu Pina Marques

2º Diretor de Patrimônio: Silvio César Costa

1º Diretor Social: Vera Lúcia Bernardo Ferraço

2º Diretor Social: Sebastião Braz de Oliveira

Representante em Brasília: Paulo Fernando Feijó Torres

Representante em Campos: Paulo Roberto Gomes de Almeida

Representante em Juiz de Fora: Jorge Luiz Ribeiro da Costa

Assessoria Jurídica: Adv. Celso Paulo

Assessoria Técnica: Ignácio Pinheiro



Presidente da AEEFL Jair José com o vice-presidente da Aenfer Jorge Ribeiro

— diretoria em foco —

Movimento de Defesa dos Trens pede a volta do trem Barrinha



Representantes do MDT/Transferro com diretores da Aenfer

No dia 28 de abril os diretores Antônio Gonçalves, Helio Suêvo, Maria das Flores e o vice-presidente Jorge Ribeiro receberam representantes do Movimento de Defesa dos Trens – MDT/Transferro. Eles se reuniram para tratar de assuntos referentes à apresentação da proposta do Projeto Barrinha. Com o apoio da Aenfer, os representantes querem a reativação do trem de passageiros entre Japeri-Barra do Pirai e Barra Mansa.

Estavam presentes os representantes do MDT Fábio Paixão e Maria da Conceição Rodrigues.

Trem Barrinha

O trem Barrinha parou de circular devido a um acidente trágico no dia 18 de setembro de 1996, quando a composição, com 90 passageiros, foi atingida por um cargueiro que desceu a serra, desgovernado, a 700 metros da estação de Japeri.

O Barrinha ainda voltou a andar em 2002, por uma vez somente, numa viagem experimental.

Desde a sua desativação, a volta do trem continua sendo esperado pela população daquela região.

Coluna Filatélica

PARTE II

Homenagem a grandes nomes da ferrovia

Ao longo dos anos a filatelia brasileira homenageou quatro grandes nomes de nossa ferrovia quando da passagem de seus centenários de nascimento: Francisco Pereira Passos (1937), Diretor da D. Pedro II e Central do Brasil; Aarão Reis (1953), Diretor da Central do Brasil; Adel Pinto (1960), engenheiro da Central do Brasil e Paulo de Frontin (1960), Diretor da Central do Brasil por dois períodos. No ano de 1963, Irineu Evangelista de Souza, o Barão, depois Visconde de Mauá, foi homenageado pela passagem de seu sesquicentenário de nascimento. Em 2010, outro selo de Mauá foi lançado oficialmente pela ECT, em comemoração aos 150 Anos do Ministério dos Transportes, por ser ele o Patrono do Ministério.

FRANCISCO PEREIRA PASSOS

Nascido no dia 29 de agosto de 1836, em São João Marcos, Rio de Janeiro, Pereira Passos frequentou o curso de Engenharia Civil na Escola Militar.

Foi aluno da célebre Escola de Pontes e Calçadas da França, onde desenvolveu seus conhecimentos e adquiriu experiência, tendo participado das obras de construção da **Estrada de Ferro Paris – Lyon**.

Na sua volta ao Brasil, em 1860, desempenhou relevantes serviços como engenheiro ferroviário. Construiu a **Estrada de Ferro do Corcovado** e participou dos trabalhos da **Estrada de Ferro D. Pedro II**, sob a orientação de Christiano Benedicto Ottoni. Foi um dos realizadores da ligação ferroviária entre **Bagé e Uruguaiana**, no Rio Grande do Sul.

Ocupou por duas vezes o cargo de diretor da E.F. D. Pedro II, uma no Império e a outra no regime republicano, já como E.F. Central do Brasil.

O Departamento de Correios e Telégrafo – DCT lançou, em 02/01/1937, o selo comemorativo ao Centenário Natalício desse engenheiro que muito contribuiu para o desenvolvimento da ferrovia em nosso país. O selo de Pereira Passos não consta em nosso trabalho, pois a imagem utilizada foi da cidade do Rio de Janeiro.

Faleceu em 1º março de 1913 a bordo de um transatlântico, em águas estrangeiras.

AARÃO LEAL DE CARVALHO REIS

Aarão Reis nasceu em 6 de maio de 1853, na capital da província do Pará. Matriculado na Escola

Central, futura Escola Politécnica do Rio de Janeiro, no ano de 1869, concluiu o curso de engenheiro geógrafo em

1872 e de engenheiro civil em 1874. Faleceu em 1936.

Foi diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil no período de 16/11/1906 a 13/01/1910, e dentre os fatos importantes que marcaram sua administração destacam-se:

- A Comemoração do Cinquentenário da Inauguração da Estrada em 29 de março

de 1908, onde dois fatos marcaram sua passagem: a publicação da Memória Histórica dos 50 Anos da Estrada de Ferro Central do Brasil e a confecção e colocação da estátua do grande benemérito brasileiro, construtor e primeiro diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, Christiano Benedicto Ottoni, em frente a Estação Central na época e, atualmente, colocada junto ao Prédio de D. Pedro II.

- A inauguração, em 12 de outubro de 1907, da linha elevada numa extensão de 1.940 metros, com um viaduto de três vãos sobre a Avenida Francisco Bicalho, Canal do Mangue e os antigos trechos das ruas Figueira de Melo e São Cristóvão, e da nova estação de Lauro Müller, situada no meio desta elevação, em substituição a estação de Praia Formosa, foi, sem dúvida, uma das mais notáveis obras de arte da Central do Brasil, no então Distrito Federal.

ADEL BARRETO PINTO

A Estrada de Ferro Central do Brasil e depois uma s poucas estradas de ferro, a partir de 1907, passaram a adotar o Sistema de Bloqueio Adel, de invenção do engenheiro da própria "Central", Adel Pinto, e patenteado em vários países. O sistema, eletromecânico, consistia na conjugação

de sinais semafóricos com pedais de linha (acionados pela passagem dos trens) e quadro de luzes nas cabines. O funcionamento era automático, prevendo inclusive o acionamento do freio do trem no caso de avanço de um sinal. Aprovado pelo Clube de Engenharia e pela Exposição Nacional de 1908, onde com louvor da ilustre comissão julgadora obteve o grande prêmio, foi adotado na Estrada de Ferro Central do Brasil, na linha circular de Cascadura, Madureira e D. Clara, pelo Dr. Osório de Almeida, na Serra do Mar pelo Dr. Aarão Reis e na administração do Dr. Paulo de Frontin em todas as linhas do subúrbio.

ANDRÉ GUSTAVO PAULO DE FRONTIN

Paulo de Frontin, nascido na cidade do Rio de Janeiro, em 17 de setembro de 1860, foi engenheiro, professor, filósofo e político.

No final do século XIX construiu a ligação ferroviária de 167 quilômetros, ligando a capital à cidade de Três Rios, em bitola métrica. O traçado é considerado uma das obras primas da engenharia nacional. Foram 30 quilômetros de serra com diferença de altitude de 579 metros, subindo o vale do rio Santana, em simples aderência, sem túneis, sem reduzir as curvas, pela sua margem

esquerda, para atravessá-lo em imponente viaduto em curva, com raio de 100 metros e rampa de 1%. É a atual Linha Auxiliar.

Em sua primeira administração na Central do Brasil como Diretor (21/11/1896 a 16/09/1897), executou a remodelação das linhas suburbanas entre D. Pedro II e Cascadura e muitas outras obras.

Os cinco anos de sua segunda administração (14/01/1910 a 14/11/1914) foram de grande progresso para a Central. Destacam-se: a construção do ramal do Paraopeba, que fez chegar a bitola larga na cidade de Belo Horizonte e a duplicação da linha da Serra do Mar, com a abertura de diversos túneis e construção de pontes, trabalho realizado em 17 meses, sem interrupção do tráfego na linha singela existente. Pela Duplicação da Serra do Mar, em 1914, os institutos europeus manifestaram sua admiração aos engenheiros brasileiros, referindo-se à Frontin: **"Il est extraordinaire, votre Frontin"**.

Outra ação de Frontin foi sentida em outros empreendimentos ferroviários, entre eles, a ligação férrea Pirapora – Belém do Pará, cujos estudos foram concluídos em 18 meses, com projeto e orçamento completo, seguindo o roteiro Pirapora-Palma-Carolina-Imperatriz-Belém, totalizando 2.559 quilômetros.

Faleceu em 15 de fevereiro de 1933. Em 1960, nas comemorações do centenário de seu nascimento, foi escolhido **Patrono do Engenheiro Ferroviário Brasileiro** pela Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil – AECB. Em 1974, na realização da VII Convenção Nacional dos Engenheiros Brasileiros, ocorrido no mês de setembro, na cidade de Curitiba/PR, foi nomeado **Patrono da Engenharia Nacional**.

IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA

Irineu Evangelista de Souza, Barão e, depois Visconde de Mauá, nasceu em 1813, em Arroio, Rio Grande do Sul. Órfão de pai, saiu cedo de casa, aos 11 anos, para vir trabalhar no comércio do Rio de Janeiro.

Seu nome ficou definitivamente inserido na história com a construção da primeira ferrovia brasileira, a **Estrada de Ferro Mauá**, inaugurada

no dia 30 de abril de 1854, no atual município de Magé. Ainda no setor ferroviário, Mauá contribuiu para o surgimento

da **Estrada de Ferro Recife-São Francisco** (a segunda a ser inaugurada no País) e da **estrada de Ferro Santos à Jundiá**. Ajudou, também na construção da **D. Pedro II** e na implantação da **São Francisco**, na Bahia.

Em 1876, todo o patrimônio empresarial de Mauá era o mais importante do País. Os grandes compromissos assumidos e a falta de ajuda por parte do Governo, obrigaram Irineu Evangelista de Souza a pedir moratória em 1875.

Morreu no dia 22 de outubro de 1889, em Petrópolis.

Pesquisa: Rubem Eduardo Ladeira Membro do Conselho Editorial

Confira matéria completa em nosso site



Secretário de Transportes é recebido

Num dia importante para a classe ferroviária onde é comemorado o Dia do Ferroviário, 30 de abril, a Aenfer convidou o secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro Carlos Roberto Osório para falar sobre os projetos da Secretaria.

O secretário, antes de começar a palestra, conversou com a Diretoria da Aenfer e seguiu uma pauta sugerida pelos diretores que destacaram alguns pontos importantes do setor ferroviário.

Ao iniciar sua apresentação para o público, disse que quando o governador do Rio de Janeiro Luiz Fernando Pezão o convidou para assumir a Secretaria, lhe deu uma meta: dar continuidade e acelerar a recuperação do sistema de trens metropolitanos do Rio. Para ele, é muito importante a expansão do metrô, assim como o avanço do sistema de transporte aquaviário, a regulamentação e licitação das linhas de ônibus intermunicipais, a reimplantação do bonde de Santa Teresa e uma série



Secretário Carlos Osório em conversa com a Diretoria da Aenfer

de questões, mas a número 1 é cuidar do sistema de transporte ferroviário de passageiros.

– Gostaria que vocês me vissem como parceiro, aliado e amigo para que a gente possa lutar pelas boas causas – enfatizou.

Carlos Osório enumerou um a um os projetos da Secretaria

O Futuro da Central – O Programa Estadual de Transportes, que são os nossos contratos com o Banco Mundial e a questão dos bondes de Santa Teresa, são os dois temas tratados pela Central. Em relação ao Banco Mundial, foram realizadas três licitações, temos praticamente 63 trens novos entregues dessa licitação. Uma nova licitação está em andamento para aquisição de 12 novos trens. Vamos terminar esse processo, os trens sendo adquiridos pelo estado, mais os trens que foram adquiridos pela Supervia e os que foram reformados por esta empresa, cerca de 122 novas composições à serviço da população, permitindo que em 2016 toda a frota esteja renovada e com ar-condicionado, um avanço gigantesco na qualidade de transportes sobre trilhos.

Temos nesse contrato com o Banco Mundial algumas outras metas e possibilidades de investimento e acessórios. Uma delas é a estrutura da Secretaria Estadual de Transportes. A meta é haver uma reestruturação na Central, Rio Trilhos e da própria Secretaria de Estado de Transportes. O Banco Mundial prevê essa possibilidade.

Sistemas de Bondes de Santa Teresa - É o maior problema que temos. Nós estamos administrando uma obra de 10 bilhões de reais na linha 4 do Metrô, com 9 mil operários e não temos os problemas que estamos enfrentando com a obra

do bonde. Temos muito problema com o consórcio vencedor, com o contrato, problemas estruturais com a elaboração do edital de licitação e estamos pagando um preço caro pela lentidão dos trabalhos, pela dificuldade de execução dessa obra. Ou vamos conseguir colocar esse trem nos trilhos, ou vamos cancelar a licitação. Está tudo pronto, estamos esperando fazer o reparo para poder ter a correta utilização do quarto freio que é o freio magnético.

Metrô – Temos uma prioridade máxima e hoje estamos em andamento com as obras de expansão de construção da linha 4 do metrô, obras que tem uma complexidade de engenharia muito grande, que representa um enorme desafio e prazo dentro da proposta a ser realizada.

Tempo previsto

Segunda quinzena de agosto chegará até o Jardim de Alah;
Segunda quinzena de outubro: até Antero de Quental;
Segunda quinzena de dezembro: chegará no final do Leblon no canal Visconde de Albuquerque onde encontra-se com o túnel que está sendo escavado da Barra até São Conrado em direção a Gávea e Leblon. O trecho entre Barra da Tijuca e São Conrado já está com os trilhos instalados. É o maior túnel contínuo metroviário do mundo, um túnel duplo de extrema complexidade. A previsão é que em junho abra a estação

em operação assistida fora de horário de picos, mas com passageiros e a partir de julho entre em funcionamento normal.

Vale ressaltar que os investimentos na Supervia são recursos do Banco Mundial e os investimentos da linha 4 do metrô, que são recursos do BNDES, não tem nenhum tipo de contingência por conta do Tesouro estadual. São obras que estão isoladas da dificuldade financeira que vive hoje o estado e por isso, segue o seu ritmo normal à despeito da dificuldade financeira que vive hoje o Tesouro do estado do Rio de Janeiro.

Expansão metroviária – Nossa prioridade é a expansão da linha 2, em direção Estácio-Carioca -Praça XV. Estamos muito otimistas com a modelagem econômica para a realização da obra. Esse ano, estamos dedicados a encontrar viabilidade econômica financeira de execução da obra com a participação da iniciativa privada e também avançar nos projetos desse trecho. São 3,7 km de linha que tem capacidade de agregar cerca de 350 mil passageiros a mais no nosso sistema.

Estamos com planos para licitar outros projetos de expansão metroviária: expansão do Jardim Oceânico em direção ao terminal Alvorada, em direção ao Recreio dos Bandeirantes e temos a intenção de contratar o projeto de expansão da estação Uruguai em direção ao Méier e ao Engenho de Dentro.

do na Aenfer no Dia do Ferroviário

Linha 3 - O projeto que está na mesa é de um monotrilho e está aprovado teoricamente com os financiamentos do governo federal e com o compromisso da presidente Dilma e do governador. Há uma grande confusão, os moradores acham que a linha 3 é o metrô, mas o projeto é de um monotrilho como um outro modal de transporte diferente. Esse projeto tem orçamento de 3.9 bilhões de reais e tem uma extensão de 22 km.

Havia um comprometimento do governo federal de colocar 1 bilhão e meio de reais do orçamento geral da União, mais um financiamento ao governo do estado do Rio de Janeiro de outros 1 bilhão e meio de reais e 900 milhões de reais seriam a participação de um eventual operador do setor privado.

Hoje esses três bilhões de reais não estão sobre a mesa e o governo federal está restringindo os investimentos em todas as áreas. Com isso, o governo estadual não tem capacidade fiscal de tomar um empréstimo de 1 bilhão e meio de reais.

Ainda não há uma decisão tomada, mas a opção seria substituir o monotrilho por um sistema de BRTs.

Estudos de engenharia e ambiental para implantação da nova ligação ferroviária Rio de Janeiro a Vitória - EF 118

Como último tema, Osório falou do novo projeto da Estrada de Ferro Rio-Vitória. Disse que o Governo Federal fez um estudo em 2008 como parte do Plano Integrado de Logística (PIL) que elencou 12 ferrovias prioritárias novas para o país. Duas interessavam ao Rio de Janeiro, segundo o secretário. São elas a Rio - Vitória e a Transcontinental que vai de Campos dos Goytacazes até a fronteira com o Peru.

- Para nós, seria muito importante porque atrairíamos para os nossos portos um contingente enorme de cargas de grãos do Centro-Oeste brasileiro para os portos do Rio de Janeiro e Espírito Santo, além do escoamento do minério de ferro de Minas Gerais - afirmou.

O que a ANTT traçou para essa ferrovia, na nossa concepção era ruim porque passava longe dos portos e apresentava um orçamento incompatível. Em 2013 o Rio de Janeiro e Espírito Santo assinaram um convênio para construir esse projeto.



Da esq. p/ dir. Antônio Gonçalves, Jorge Ribeiro, Luiz Euler, Carlos Osório, Helio Suêvo e Maria das Flores

Premissas dos Estudos

- RJ e ES

- Maximização da utilização dos trechos ferroviários existentes (RJ);
- Aproveitamento de segmentos do traçado de referência da ANTT;
- Incorporação do projeto básico VALE - Litorânea Sul (ES);
- Mitigação das interferências ambientais e socioeconômicas;
- Desvios dos principais macroaglomerados urbanos;
- Implantação de Bitola Mista ligando a EFVM aos Portos Central e Açú;
- Facilidades de acesso aos portos, COMPERJ e Distritos Industriais;
- Possibilidade de uso complementar para passageiros.

Após sua palestra, o secretário respondeu inúmeras perguntas do público e anotou todas as sugestões. Ele recebeu da Diretoria uma placa alusiva a sua visita à Aenfer.



Ministro recebe projeto da EF 118

Os secretários de Estado de Transportes do Rio de Janeiro e do Espírito Santo Carlos Roberto Osório e Paulo Ruy Carnelli, entregaram no dia primeiro junho ao ministro dos Transportes Antonio Carlos Rodrigues, e ao diretor geral da ANTT Jorge Bastos, o projeto revisado da nova estrada de ferro EF 118 Rio-Vitória.

Com a entrega da documentação, o ministro dos Transportes autorizou a marcação das audiências públicas no Rio de Janeiro, em Campos dos Goytacazes e em Vitória para o mês de julho. Essas audiências são a última etapa a ser vencida para que o projeto da nova ferrovia seja encaminhado para apreciação do Tribunal de Contas da União (TCU).

Segundo Osório, esse investimento é estratégico para fazer do estado do Rio o centro logístico da região Sudeste e conseqüentemente do Brasil. Ele disse que acompanhará o processo até a publicação dos editais de concessão pelo Governo Federal.

Proposta de reativação da Estrada de Ferro Mauá

A primeira estrada de ferro do Brasil foi tema no Dia do Ferroviário

Como o dia também foi para lembrar os 161 anos da ferrovia no Brasil, o diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária da AENFER Helio Suêvo Rodriguez trouxe um tema palpitante, a *Proposta de Reativação da Estrada de Ferro Mauá - A Primeira Estrada de Ferro do Brasil*.

O diretor pincelou alguns assuntos do âmbito ferroviário e falou da retomada do desenvolvimento dos trens de passageiros no Brasil, do projeto do Trem de Alta Velocidade (TAV) Rio/São Paulo, adiado várias vezes pelo governo. Em sua opinião, é um projeto ambicioso, mas acha inadmissível um país da dimensão do nosso não ter uma ligação por um transporte de trem de passageiros de longo percurso. Lembrou que atualmente no Brasil quem deseja fazer uma viagem de trem de passageiros, só poderá andar nos trens da Vale (Vitória - Minas) ou então Carajás.

Sobre o trem de carga, informou que a Diretoria da Aenfer debate muito esse assunto e que encontra muitas dificuldades por se tratar de um tema que envolve os órgãos do Governo Federal.

“Temos dúvidas do que chamamos de mobilidade urbana. A Prefeitura do Rio está executando uma série de obras, além do BRT. Esse é um assunto muito discutido no meio ferroviário. Temos muitos anseios e preocupações”, disse.

Estrada de Ferro Mauá

Sobre o tema principal da palestra o engenheiro contou que está há 25 anos nessa luta, na tentativa de reativar a linha de Magé e lembrou que a estrada de ferro Mauá é a primeira do Brasil e a quarta estrada de ferro construída na América do Sul, inaugurada em 30 de abril de 1854.

Segundo ele, ouve um avanço em suas propostas, a Prefeitura de Magé apoia a iniciativa e pretende encaminhar ao Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), uma carta sobre o tema que a Aenfer aprovou. Ele espera que o Iphan defina qual será o próximo passo, que pode ser contratar um projeto executivo ou inserir a Estrada de Ferro Mauá na lei de incentivo fiscal.

O engenheiro fez um levantamento sobre os aspectos socioeconômicos e ambientais da região, bacia do Rio Inhomirim, saneamento básico, abastecimento de água, mobilidade urbana, transporte ferroviário/ligação leste-oeste, transporte hidroviário, caracterização atual da ferrovia, plano de vias proposto, estruturação e detalhamento do projeto, aspectos econômicos e financeiros e considerações finais.

Plano de vias proposto – Helio Suêvo falou da importância de se fazer qualquer projeto de engenharia ferroviária. Disse que é preciso definir plano de via para ser feito. Ele mostrou desenhos, extensões, desvios, seguindo de Guia de Pacobaíba até Bongaba. No seu estudo, chegando em Bongaba, a linha cruza



Diretor Helio Suêvo em sua palestra

com a linha da concessionária SuperVia. Para cruzamento da Estrada de Ferro Mauá com a linha da Supervia, o engenheiro disse que pretende pedir à concessionária uma permissão de operação, caso essa ferrovia venha a ser viabilizada para trens de turismo.

“Se não conseguirmos restabelecer os 14 km de linhas até Piabetá, acreditamos que conseguiríamos o trecho inicial até Bongaba. 7 km, já é um passo inicial. Dando certo, quem sabe num futuro próximo, exista a possibilidade de trens de passageiros da concessionária que opera aquele ramal da malha que não é elétrica, são carros de passageiros tracionados por locomotiva a diesel, possam ser trocados por um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), e operarem até o cais de Guia de Pacobaíba, fazer a mudança do modal ferroviário para o hidroviário e ir de barca até a Praça XV”. Foram feitas, segundo o diretor, estimativas de orçamento e custo e se chegou a um valor de 63 milhões e 200 mil reais para 7 km de linha, sendo a prioridade de Bongaba até Guia de Pacobaíba e que pode-se receber doações de trilhos e outros materiais.

Hoje, para se reativar a Estrada de Ferro Mauá, a proposta gira em torno de 130 milhões de reais, podendo ser ampliado ou reduzido, de acordo com as condições que a linha possa ser reativada. Esse orçamento serve de base para estudos que possam ser realizados e serem mais aprofundados.

“Esperamos poder contar com o apoio dos Ministérios da Cultura com a parte de restauro, das Cidades com a questão das moradias, dos Transportes com materiais rodantes, de estrutura e licença para a operação. Não só as entidades públicas como também privadas para reativar a primeira estrada de ferro do país. Precisamos de parceiros para apoiar esse projeto”, disse.

Opinião da Aenfer sobre trechos que seriam prioridade para se reativar no turismo e viagens de médio e pequeno curso

O diretor disse que foi feito um inventário dos projetos e estudos para implantação

de trens turísticos, históricos, culturais e regionais no Estado do Rio de Janeiro. Foram contabilizados 28km de trechos históricos para reativação. Projetos que poderiam desenvolver em torno de 90km e trens regionais ou de passageiros de médio percurso. São quase 495km de trechos de grande potencial de reativação.

Projeto Imperial

O projeto Imperial seria uma continuidade da Raiz da Serra de Petrópolis, indo até o alto da serra. Existe uma possibilidade de apoio da Secretaria de Transportes para ativação de alguns trechos turísticos, históricos e culturais.

Os projetos de trens turísticos são os trens da Costa Verde, operados hoje pela MRS Logística, principal malha concedida da rede com cerca de 160 vagões cada composição levando minério.

“Quase conseguimos implantar um trem turístico no ramal de Mangaratiba. Depois não houve mais acordo com a MRS, nem com a prefeitura local”, informou.

Helio Suêvo lembrou que, para se conseguir colocar um trem turístico nos trilhos é preciso que a prefeitura queira e aqui no Rio de Janeiro existe uma dificuldade muito grande em se conseguir apoio desses órgãos, embora contraditoriamente seja o berço da ferrovia nacional.

Momento poético -

O Trem e o Imaginário III

A ferrovia é um tema que sempre inspirou os músicos, pintores e poetas. Para marcar o dia do ferroviário com um toque artístico e cultural, a Aenfer, através da Academia Ferroviária de Letras (AFL) promoveu o lançamento do livro **O Trem e o Imaginário III**, obra com participação de 40 escritores ferroviaristas de vários estados do Brasil que contribuíram nesse trabalho, deixando suas poesias e prosas que envolvem sempre o mesmo tema: o trem. A organização foi das poetisas Lydia Simonato e Juçara Valverde. Segundo Lydia Simonato, o trabalho é uma continuidade do livro “Trilhos e Letras - Uma antologia do trem”, escrito pelo saudoso professor Victor José Ferreira que fundou o Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) e a AFL.



Membros da AFL

Palestra sobre a Linha 4 do Metrô

Em continuidade às comemorações do Dia do Ferroviário, a Aenfer convidou no dia 14 de maio o diretor de Engenharia, Gerenciamento e Desenvolvimento do MetrôRio Joubert Flores. O engenheiro é também presidente do Conselho Diretor da ANPTrilhos.

Ele participou do Ciclo de Palestras Técnicas e trouxe como tema a Linha 4 do Metrô, assunto proposto pela Diretoria da Aenfer que atraiu um público de vários segmentos.

Há 41 anos trabalhando na empresa o engenheiro falou sobre a política da expansão do metrô do Rio de Janeiro. O Metrô foi fundado em 1968 e até 1975 as obras foram muito lentas. Em 1979 começou a operar num trecho que ia da Praça Onze até a Glória, ou seja, 5 estações em operação. Em 1997 o Estado fez uma concessão de operação por 20 anos, prorrogáveis por mais 20 anos.

Ele informou que para tentar melhorar a prestação do serviço, a empresa contratou desde o início, um projeto conceitual para mostrar quais são as possíveis extensões. Disse que sugeriu ao governo, fazer uma extensão Estácio-Carioca, uma necessidade para desafogar a Central e permitir que se atenda a linha 2 que continua reprimida.

Segundo Joubert Flores, atualmente existe uma demanda nas três estações de Copacabana com cerca de 50 mil pessoas por dia. Em sua opinião, se houvesse feito embaixo da Av. Copacabana como é em qualquer lugar do mundo, talvez houvesse uma maior demanda, atendendo cerca de 200 mil pessoas por dia.

Linha 3 X BRT

Quanto a opção de um BRT, Joubert foi cauteloso em discutir o tema e disse que é preciso ter cuidado. Para ele, evidente que a classe ferroviária acredita que o transporte sobre trilhos, é a melhor solução, mas que há espaço para todos os modais. Ele reconheceu que é difícil o governo entender que um projeto de ferrovia é de longo tempo e deixou uma pergunta no ar: "Por uma fração de investimento coloca-se o BRT, mas quem vai cuidar dessa infraestrutura"?

Ele lembrou ainda que o trem tem um tempo de vida útil de 30 anos enquanto que o ônibus é em torno de 5 anos.

Linhas 1 e 2

O engenheiro falou sobre os intervalos da linha 1 e 2, um assunto muito discutido e criticado, pois muitos acreditam que esse tempo poderia ser reduzido. Mas explicou que qualquer sistema tem um limite de capacidade. Segundo ele, não



Engenheiro Joubert Flores fala sobre a Linha 4

adianta colocar mais trens para diminuir o intervalo porque existem obstáculos como curvas, sinalização, etc.

ANPTrilhos

Como o engenheiro é presidente do Conselho Diretor da ANPTrilhos, Joubert falou sobre Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos. Disse que é formada praticamente de todas as operadoras de trem de passageiros sobre trilhos.

Linha 4

Segundo Joubert, a linha 4 surgiu por conta dos eventos que aconteceram como a Jornada Mundial da Juventude e a Copa do Mundo e que foi necessário fazer uma série de operação para atender a demanda.

Ele lembrou que a Jornada Mundial da Juventude no primeiro dia foi um insucesso, com a interrupção do sistema por duas horas. Apesar dos contratemos, disse que o Metrô atendeu um grande número de pessoas que chegaram até Copacabana em comparação ao réveillon, e sem

acidentes. Foram cerca de 3 milhões de pessoas durante a missa do Papa, a maior operação da história do MetrôRio desde 1978 e um número equivalente a 5 festas de Réveillon, em apenas uma semana.

O engenheiro mostrou o histórico e o traçado da Linha 4

Em 1997 aconteceu a licitação da linha 4, vencida pelo consórcio Rio Barra (CRB); Em 2007 o Rio Trilhos iniciou o estudo para alteração do traçado da linha 4; 2012 a Invepar (grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes) assina o contrato de locação de equipamentos e sistemas. MetrôRio assina contrato de operação e manutenção da linha 4 e compartilhamento de receita; 2016 - início da operação da linha 4; 2036 - final do prazo da concessão

Contexto da linha 4

- Conexão da Zona Oeste (Barra) à Zona Sul
- Serão retirados mais de 2 mil carros por hora/pico
- Mais de 300 mil pessoas por dia serão beneficiadas
- O tempo de viagem entre Barra e Centro passará de mais de 2h para pouco mais de 30 minutos.

Localização estratégica

Único modal de alta capacidade conectando a Zona Oeste (Barra) com a Zona Sul; Potencial de expansão para o Centro e Zona Norte através de Gávea; Potencial de expansão para Zona Oeste através de Jardim Oceânico. A palestra gerou bastante discussão da plateia, mas o engenheiro explicou detalhadamente a cada questionamento que surgia e encerrou levando propostas do público para sua análise.



Público no auditório da AENFER

— saúde —

Envelhecer

Autoria de um excelente professor de física e matemática que também sabe escrever

Estamos envelhecendo. Não nos preocupemos! De que adianta, é assim mesmo. Isso é um processo natural. É uma lei do Universo conhecida como a 2ª Lei da Termodinâmica ou Lei da Entropia. Essa lei diz que: “A energia de um corpo tende a se degenerar e com isso a desordem do sistema aumenta”. Portanto, tudo que foi composto será decomposto, tudo que foi construído será destruído, tudo foi feito para acabar. Como fazemos parte do universo, essa lei também opera em nós. Com o tempo os membros se enfraquecem, os sentidos se embotam. Sendo assim, relaxe e aproveite. Parafrazeando Freud: “A morte é o alvo de tudo que vive”. Se você deixar o seu carro no alto de uma montanha daqui a 10 anos ele estará todo carcomido. O mesmo acontece a nós. O conselho é: Viva. Faça apenas isso. Preocupe-se com um dia de cada vez. Como disse um dos meus amigos a sua esposa: “me use, estou acabando!”. Hilário, porém realista.

Ficar velho e cheio de rugas é natural. Não queira ser jovem novamente, você já foi. Pare de evocar lembranças de romances mortos, vai se ferir com a dor que a si próprio inflige. Já viveu essa fase, reconcilie com a sua situação e permita que o passado se torne passado. Esse é o pré-requisito da felicidade. “O passado é lenha calcinada. O futuro é o tempo que nos resta: finito, porém incerto” como já dizia Cícero.

Abra mão daquela beleza exuberante, da memória infalível, da ausência da barriguinha, da vasta cabeleira e do alto desempenho, pra não se tornar caricatura de si mesmo. Fazendo isso ganhará qualidade de vida. Querer reconquistar esse

passado seria um retrocesso e o preço a ser pago será muito elevado. Serão muitas plásticas, muitos riscos e mesmo assim você verá que não ficou como outrora. A flor da idade ficou no pó da estrada. Então, para que se preocupar?! Guarde os bisturis e toque a vida.

Você sabe quem enche os consultórios dos cirurgiões plásticos? Os bonitos. Você nunca me verá por lá. Para o bonito, cada ruga que aparece é uma tragédia, para o feio ela é até bem vinda, quem sabe pode melhorar, ele ainda alimenta uma esperança. Os feios são mais felizes, mais despreocupados com a beleza, na verdade ela nunca lhes fez falta, utilizaram-se de outros atributos e recursos. Inclusive tem uns que melhoram na medida em que envelhecem. Para que se preocupar com as rugas, você demorou tanto para tê-las! Suas memórias estão salvas nelas. Não seja obcecado pelas aparências, livre-se das coisas superficiais. O negócio é zombar do corpo disforme e dos membros enfraquecidos.

Essa resistência em aceitar as leis da natureza acaba espalhando sofrimento por todos os cantos. Advêm consequências desastrosas quando se busca a mocidade eterna, as infinitas paixões, os prazeres sutis e secretos, as loucas alegrias e os desenfreados prazeres. Isso se transforma numa dor que você não tem como aliviar e condena a ruína sua própria alma. Discreto, sem barulho ou alarde, aceite as imposições da natureza e viva a sua fase. Sofrer é tentar resgatar algo que deveria ter vivido e não viveu. Se não viveu na fase devida o melhor a fazer é esquecer.

A causa do sofrimento está no apego,

está em querer que dure o que não foi feito para durar. É viver uma fase que não é mais sua. Tente controlar essas emoções destrutivas e os impulsos mais sombrios. Isso pode sufocar a vida e esvaziá-la de sentido. Não dê ouvidos a isso, temos a tentação de enfrentar crises sem o menor fundamento. Sua mente estará sempre em conflito se ela se sentir insegura. A vida é o que importa. Concentre-se nisso. A sabedoria consiste em aceitar nossos limites.

Você não tem de experimentar todas as coisas, passar por todas as estradas e conhecer todas as cidades. Isso é loucura, é exagero. Faça o que pode ser feito com o que está disponível. Quer um conselho? Esqueça. Para o seu bem, esqueça o que passou. Têm tantas coisas interessantes para se viver na fase em que está. Coisas do passado não te pertencem mais. Se você tem esposa e filhos experimente vivenciar algo que ainda não viveram juntos, faça a festa, celebre a vida, agora você tem mais tempo, aproveite essa disponibilidade e desfrute. Aceitando ou não o processo vai continuar. Assuma viver com dignidade e nobreza a partir de agora. Nada nos pertence.

Tive um aluno com 60 anos de idade que nunca havia saído de Belo Horizonte. Não posso dizer que pelo fato de conhecer grande parte do Brasil sou mais feliz que ele. Muito pelo contrário, parecia exatamente o oposto. O que importa é o que está dentro de nós, a velha máxima continua atual como nunca: “quem tem muito dentro precisa ter pouco fora”.

Esse é o segredo de uma boa vida.

Autor - Professor de Física e Matemática – José Inácio da Silva Pereira (Pachecão)

Passeio de trem leva cariocas a conhecerem a história dos subúrbios do Rio

No dia 17 de maio a Aenfer, representada pelo presidente Luiz Euler e pelo diretor Cultural e de Preservação Ferroviária Helio Suêvo, participou do evento “*Conheça a História dos bairros pelos trilhos do subúrbio da Central*”.

Com a iniciativa da Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro e SuperVia, a viagem passou pelos bairros de São Cristóvão, Engenho de Dentro, Deodoro, Madureira, Méier e Maracanã. A bordo, também estavam o secretário de Transportes Carlos Osório e o professor e historiador Milton

Ferreira, que contou aos passageiros as peculiaridades desses lugares por onde percorrem os trilhos.

O programa tem como objetivo valorizar o transporte ferroviário e vai fazer parte da grade dos eventos culturais da concessionária.

A viagem será realizada sempre no último domingo do mês, às 10h. As inscrições serão efetuadas no site da SuperVia.

Neste primeiro passeio, a concessionária disponibilizou uma composição que circulou entre D. Pedro II e Deodoro (ida e volta).



Dir. da Central João Carlos de Oliveira, pres. da Aenfer Luiz Euler, Sec. de transp. Carlos Osório, dir. da Aenfer Helio Suêvo, Cesar Antunes e Bosco Setti

Dia do Ferroviário

A opinião de alguém que não é ferroviário, mas que é um amante da ferrovia

O trabalhador ferroviário também tem seu dia. Uma comemoração merecida. É todo 30 de abril. Isso, porque em 30 de abril de 1854 inaugurou-se a primeira linha ferroviária do Brasil, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis ou como é conhecida hoje, Estrada de Ferro Mauá.

A ferrovia, que tinha cerca de 14km de trilhos, ligava o Rio de Janeiro a Raiz da Serra, na direção de Petrópolis. Ela foi um empreendimento do empresário Irineu Evangelista de Sousa, que por isso recebeu do governo imperial o título de Barão de Mauá. E a primeira viagem contou com a ilustre presença do Imperador Dom Pedro II e da Imperatriz Tereza Cristina.

No século XIX, os trens rapidamente se difundiram no mundo e no Brasil. Aqui, em 1889, já havia 10 mil quilômetros de linhas férreas e, no centenário da inauguração da Estrada de Mauá, em 1954, os trilhos já haviam atingido cerca de 40 mil quilômetros.

Ou seja, na década de 50, o trem era o principal meio de transporte entre as duas maiores cidades do país: São Paulo e o Rio de Janeiro. A ponte aérea só surgiria em 1959.

Se continuássemos nesse ritmo, priorizando o transporte ferroviário, com certeza o Brasil seria outro. Teríamos certamente, no mínimo, mais de 100 mil quilômetros de linhas férreas, as pessoas já estariam viajando no trem-bala bem como as cargas a longa distância estariam sendo transportadas em

comboios de 100 vagões com 12 mil toneladas. Além disso, as cidades teriam um transporte público de qualidade com metrô, VLTs e trem de superfície.

Mas, infelizmente, o Brasil seguiu outro caminho. Preferiu adotar uma política de sucateamento das ferrovias e retirada de trilhos. Incentivou-se a indústria automobilística, isso fez as cidades entupirem-se de carros e ônibus; só se construiu estradas, priorizou-se o asfalto, incentivando o consumo desenfreado de petróleo. O final da década de 1950 e as décadas seguintes entorpeceram as mentes dos brasileiros e passamos a acreditar na miragem dos pneus e dos carros. Tão entorpecidos ficamos que até hoje não acreditamos que esta foi uma política suicida e que está paralisando as vidas urbanas e inviabilizando os fretes de mercadorias. De geração em geração, vamos empurrando problemas aos nossos filhos.

Hoje é cada vez maior o número de pessoas que percebem que as consequências foram desastrosas para a nossa economia e para o país. Aumento da poluição, engarrafamentos, stress, acidentes, fretes, pedágios, consumo de gasolina, diesel, alto custo de manutenção das rodovias – quase sempre esburacadas – e crise generalizada todos os anos com manifestações de caminhoneiros, nas estradas, e de usuários de transporte público, nas cidades contra as péssimas condições de mobilidade urbana.

Portanto, o dia do ferroviário poderia ter sido celebrado de forma diferente do

que hoje comemoramos: extinção da Rede Ferroviária Nacional, trem-bala parado, ferrovia Rondonópolis - Cuiabá paralisada (projeto desde 1974), VLT de Cuiabá sem perspectiva de entrega das obras, falta de um Plano Nacional Ferroviário, orçamento pífio para construção de ferrovias.

Os ferroviários no Brasil podem ser vistos como heróis, já que não recebem a devida importância do poder público há mais de 60 anos. Assim como também o são os poucos políticos ferroviários que ousam defender esse meio de transporte, como aconteceu na Sessão Solene na Câmara dos Deputados esta semana solicitada pelo Deputado Júlio Lopes (RJ) e com apenas mais dois Deputados presentes (Gonzaga Patriota - PE e Mauro Pereira - RS).

Nas últimas décadas, a tendência à redução dos investimentos em ferrovias começou a ser revertida, porém ainda são insuficientes os recursos privados e estatais direcionados ao setor. E novamente estamos, literalmente, perdendo o “bonde da história”. O mundo todo já voltou a reconhecer as linhas férreas como solução, e nós ainda patinamos na ilusão de que carros e caminhões são sinônimos de progresso.

Nesse dia, saúdo os ferroviários, os que trabalham nas ferrovias e os que sonham com um Brasil colocado nos trilhos.

Vicente Vuolo - Economista, cientista político e analista legislativo do senado federal.

— pela imprensa —

Pacote de concessões

O governo federal anunciou um novo pacote de concessões envolvendo rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. A previsão é que as obras, se realmente saírem do papel, gerem investimentos de R\$ 130 a R\$ 190 bilhões no país nos próximos anos. A expectativa do governo é que o setor receba investimentos, principalmente de empresários chineses. Entre as ferrovias que estarão no pacote estão a Transoeste, que ligará o litoral sudeste do Brasil ao Peru, e a Norte-Sul, com o objetivo de escoar a produção do Centro-Oeste pelos portos das regiões Norte e Nordeste, desafogando o porto de Santos-SP.

Fonte: G1, 09/06/2015

Subcomissão ferroviária

Com o intuito de acompanhar o desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados criou uma subcomissão permanente que terá como objetivo propor ações para aprimorar os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos nas regiões metropolitanas, a expansão do transporte

de cargas sobre trilhos e o trem de alta velocidade.

Para presidir a subcomissão foi escolhido o deputado Jaime Martins (PSD-MG) e para o cargo de vice-presidente, foi eleita a deputada Marinha Raupp (PMDB-RO). O deputado Edinho Bez (PMDB-SC) será o relator do novo grupo. A subcomissão será composta de sete deputados e igual número de suplentes.

Fonte: Cenário MT, 02/06/2015

Parceria

Quase 132 anos após sua viagem inaugural, empreendimento viabilizado por Dom Pedro II em uma parceria público-privada, a linha férrea na Serra Velha da Estrela pode ser retomada por meio de uma PPP. Depois de 81 anos desativada, a volta às origens com modelo de execução e operação nos moldes em que foi concebida realização entre poder público e empresas para o transporte em massa – pode ser a solução para tirar o projeto de revitalização da estrada Príncipe Grão-Pará do papel depois de uma década de tentativas frustradas. O projeto vai ter um estudo de viabilidade confeccionado a partir de uma nova concepção que é o uso da ferrovia para o transporte de 1,1 milhão de passageiros por ano no e a ampliação de sua

abrangência: a ligação entre Petrópolis e a Central do Brasil, na capital.

Fonte: Tribuna de Petrópolis, 30/05/2015

Falhas graves

O Tribunal de Contas da União (TCU) apontou falhas grave no Programa de Investimentos em Logística (PIL) voltado para a concessão de novas ferrovias. O recado dado pela corte de contas ao governo é de que os estudos apresentam problemas básicos de planejamento, como a falta de integração entre os novos trechos previstos com a atual malha ferroviária.

“Verifica-se que a precariedade no planejamento do PIL Ferrovias pode resultar no insucesso de sua implantação e gera grave risco de desperdício de recursos públicos, em ofensa aos princípios constitucionais da eficiência e economicidade”, declarou o tribunal, em relatório submetido ao plenário da corte. Lançado em agosto de 2012 pela presidente Dilma Rousseff, o pacote de concessões de ferrovias prometia conceder 11 mil quilômetros de novas estradas de ferro, com previsão de investimentos da ordem de quase R\$ 100 bilhões. Nada saiu do papel até hoje.

Fonte: Folha de São Paulo, 21/05/2015

Aenfer recebe aniversariantes de abril e maio

A AENFER promoveu no dia 14 de maio uma festa para os aniversariantes dos meses de abril e maio, tradicionalmente realizada no Espaço Cultural Carlos Lange de Lima.

O evento contou com a participação dos associados que sempre prestigiam os eventos da associação.

A AENFER também homenageou o Dia das Mães, na pessoa da associada Stella Le Cocq, que ganhou um lindo kit da Mahogany.

Os aniversariantes participaram de um sorteio e os contemplados receberam de presente um Tablet. Foram eles: Luiz Antônio Bordallo, Ana Maria Campio, Paulo César Oliveira e Stella Le Cocq que foi duplamente presenteada.

Na ocasião, o presidente Luiz Euler agradeceu a presença de todos, assim como o diretor Celso Paulo que falou da alegria de poder rever os amigos. Ele aproveitou para falar sobre a importância da participação do associado, ressaltando que a ferrovia no Brasil inclui o ser humano e precisa de cada um para que se alcance o progresso.

Maria Stella, Ana Campio, Stella Le Cocq, Aldy Marques, Carlos Duval, Bordallo, Wanderley Alvarenga, Joel Narciso, Maria

Oliveira, Gabriel Soares, José Antônio e Alexandre Almeida foram os aniversariantes dos meses de abril e maio que participaram, mais uma vez, da nossa confraternização.



Antônio Carlos, Hélio Suêvo, Celso Paulo e Fernando Albuquerque participaram da festa



Aldy, Alexandre Almeida e Bordallo estiveram no evento



Aniversariantes dos meses de abril e maio fazem a festa



Ana, Glória, Maria Conceição, Marlina e Maria José reunidas na festa



As engenheiras Isabel e Lilian com os colegas da extinta RFFSA

Festa junina para os aniversariantes

Para os aniversariantes de junho a comemoração aconteceu no dia 11 em clima de festejos juninos.

Para selar o momento, a AENFER preparou uma mesa farta com as tradicionais e deliciosas comidas típicas que a ocasião pedia como caldo verde, sopa de ervilha, canjica, bolo de milho,

cuscutz e muitos doces.

Os aniversariantes também participaram do sorteio de tablets. Os associados Pedro Marques de Carvalho e Agostinho Tadeu Gonçalves foram os contemplados.

Além dos associados e amigos, estavam presentes os aniversariantes Jonair Antunes, Heloísa Dalmacio, Maria

do Rosário, Francisco Bottino, Aldo Paschoal e João Dias.

Na ocasião a Polishop, mais uma empresa conveniada à AENFER, demonstrou seus produtos aos associados que gostaram da novidade. A Polishop oferece um desconto de 15% aos associados na compra de qualquer utensílio.



Esq. p/ dir. Rolan, Jonair, Carnevale, Cosenza, Antônio Carlos, Pedro Marques e Márcio



As amigas Bina, Glória, Heloísa, Clarice, Marlina, Ziléa e Delfina



Pedro Marques recebeu um tablet da Aenfer



Os aniversariantes Pedro Marques, Agostinho Tadeu, Jonair Antunes, Heloísa Dalmacio, Maria do Rosário, Francisco Bottino, Aldo Paschoal e João Dias



Agostinho Coelho; Sergio Iaccarino e Luiz Euler



Os diretores Antônio Gonçalves e Maria das Flores entregam também um tablet para Agostinho Tadeu.