

## INVENTÁRIO DOS BENS DA EXTINTA RFFSA

Depois das concessões, qual a melhor forma de utilização dos bens por ela deixados?

Em 1999 teve início o processo de liquidação das malhas ferroviárias federais. Para isso foi criada a Inventariança da RFFSA, com objetivos e prazos para realização dos trabalhos. Alguém conhece um processo de inventário rápido? Normalmente envolve questões difíceis de solucionar, seja pelos bens arrolados, seja pelo interesse dos beneficiários. Com muita frequência a Inventariança recebe críticas por não concluir os trabalhos. Nesta edição vamos tratar do tema, mostrando quão complexo é o inventário daquela que foi a maior malha ferroviária do Brasil, bem como questionar o destino dos bens por ela deixados e hoje considerados não operacionais. O Brasil tem muito a perder com o mau trato aos bens que a RFFSA deixou. Págs 6 e 7.



## 162 anos de ferrovia e o Dia do Ferroviário

A data foi comemorada na Aenfer com as presenças do tetraneto do visconde de Mauá e do bisneto do presidente Afonso Penna.

Pág. 5



## Avenida Niemeyer, sua História e a Ferrovia

O primeiro projeto era receber um trecho de uma via férrea que ligaria o bairro de Botafogo ao Município de Angra dos Reis. Pág. 4

## Comissão quer reativação de trens turísticos

Diretor da Aenfer diz que no estado do Rio existem 300 quilômetros de ferrovias que estão subutilizados e podem ser reativados. Pág. 8

## Aenfer recebe presidente da Abifer

Engenheiro Vicente Abate ministrou palestra sobre perspectiva do setor ferroviário. Pág. 9

## CONDECORAÇÃO PAULO DE FRONTIN

Entrega acontecerá em setembro junto com o evento de posse da nova Diretoria e Conselhos Deliberativo e Fiscal. Pág. 11

## Aniversariantes de abril e maio

A comemoração, promovida pela Aenfer, aconteceu no dia 12 de maio e reuniu associados e amigos. Pág. 12

## editorial

Você conhece um inventário que se realize em pouco tempo? Se isto não ocorre em inventários individuais, imagine o de uma empresa de grande porte, como no caso da RFFSA. Assim, já se vão longos anos de trabalho pela Inventariança para a finalização da herança daquela que foi a maior empresa ferroviária do país. E normalmente o que fazem os herdeiros? Ao receber sua herança o normal é valorizar o patrimônio até então acumulado. Mas este, infelizmente, não é o quadro que acontece com o patrimônio da RFFSA pós-programas de privatização. Parece que os filhos enjeitaram a herança. Parece que não se sabe dar valor à herança. Nesta edição tratamos das dificuldades em inventariar o que sobrou da RFFSA e manifestamos nossa angústia, preocupação e crítica ao destino dos bens arrolados no inventário. Está faltando no país uma maior preocupação com o

assunto. Bens e dinheiro público estão sendo mais uma vez mal utilizados. É preciso salvar o que nos resta antes que desapareçam.

Ainda nesta edição tratamos das comemorações do dia do ferroviário ocorridas no mês de abril, assim como das iniciativas em promover a reativação da ligação ferroviária nos caminhos anteriormente vislumbrados pelo Barão de Mauá e nos ramais hoje fora de operação ferroviária, mas que oferecem ótimas perspectivas de reaproveitamento. Mais uma vez em nossa Associação foram realizadas várias palestras técnicas, oferecendo aos associados e público em geral uma visão da situação física e econômica dos projetos e da indústria ferroviária na atualidade. Para nós, ferrovia não é saudosismo, ferrovia é instrumento de recuperação da economia nacional.

Boa leitura e até a próxima edição.

## nosso site

Nossos leitores assim se manifestaram em nossa última enquete. Como se vê, sua opinião é bastante assemelhada à que manifestamos na matéria de capa desta edição.

Tem havido críticas na imprensa ao lento andamento da inventariança dos bens da RFFSA não concessionados. Uma inventariança pode ser feita apressadamente?

Não, o inventário da RFFSA é enorme, extenso e muito complexo .....	<b>50%</b>
Não, estas e outras razões explicam o tempo de duração da Inventariança .....	<b>30%</b>
Sim .....	<b>10%</b>
Não, inventários não são coisas simples .....	<b>7%</b>
Não, normalmente o encerramento de qualquer empresa leva anos .....	<b>3%</b>

## NOTA DE FALECIMENTO

Faleceu no dia 11 de junho, o engenheiro electricista José Artílio Ribeiro Rios. Artílio foi diretor-presidente e chefe de Gabinete na REFER Rede Ferroviária de Seguridade Social, gerente de Fiscalização Transporte Rodoviário na ANTT-Agência Nacional de Transportes Terrestres e chefe de Departamento de Administração e Finanças no SESEF.

Diplomado pela Escola de Engenharia UCP em 1972. Ingressou



na AECB em 17 de abril de 1973, onde foi presidente no período 1986 a 1988.

# 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

Maria da Penha Arlotta

#### Diretor Social

#### 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: Gráfica e Editora Marc Print

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 da Diretora



# FERROVIA TRANSOCEÂNICA

**E**m 2015, o Governo Brasileiro anunciou uma segunda etapa do “Programa de Investimentos em Logística (PIL - Ferrovias)” incluindo no programa a proposta de construção da Ferrovia Transoceânica, também referida como Ferrovia Transcontinental e Ferrovia Bioceânica. A mesma linha tinha sido incluída no Plano Nacional de Viação/PNV em 05/05/2008 com a identificação EF-246 (em outros documentos a ferrovia foi identificada como EF-354) e ligará o litoral norte do Rio de Janeiro (Campos dos Goytacazes) à malha ferroviária do Peru, passando por Minas Gerais (Corinto), Goiás (Uruçu/Campinorte), Mato Grosso (Lucas do Rio Verde/Água Boa/Sapezal), Roraima (Porto Velho/Vilhena) e Acre (Rio Branco/Cruzeiro do Sul e Boqueirão da Boa Esperança - Fronteira BR/PE) com uma extensão estimada de 4.400 km, sendo 3.500 km em solo brasileiro.

O objetivo é criar uma rota ferroviária estratégica de escoamento da produção, via Pacífico, para os mercados asiáticos. A construção da ferrovia será compartilhada entre os governos do Brasil, Peru e China, com financiamento do AIB (Banco de Infraestrutura Chinês).

Este é o ambicioso plano que a China quer consolidar na América do Sul, com o projeto. A China pretende aumentar sua presença econômica e facilitar o acesso à matéria prima, pois o país necessita de recursos naturais para sustentar sua expansão econômica e para isso tem

interesse primordial na construção de ferrovias em outras regiões.

Está previsto para o ano em curso o prazo de entrega dos estudos de Viabilidade Técnico, Econômico e Ambiental da ferrovia.

Outra importante característica dessa ferrovia é a integração com a Ferrovia Norte-Sul, no município de Campinorte/GO, facilitando o acesso das áreas produtoras de commodities agrícolas do Centro-Oeste à malha ferroviária brasileira existente e aos portos do litoral brasileiro, permitindo que o direcionamento das cargas se dê em várias direções. Por exemplo, partindo-se de Campinorte (GO), a carga poderia seguir pela Norte-Sul até Açailândia e seguir viagem pela E.F. Carajás até o Porto de Itaqui, em São Luiz do Maranhão, ou então, seguir em direção ao eixo da Ferrovia Centro Atlântica, atravessando o sul de Goiás e o norte de Minas até Belo Horizonte, onde faria conexão com a E.F. Vitória-Minas em direção ao Porto de Tubarão, em Vitória.

O segmento da ferrovia entre a fronteira do Brasil no Acre (Boqueirão da Boa Esperança) até o Porto de Ilo no Peru terá uma extensão aproximada de 900 km.

Trata-se de trecho com alta complexidade para realização do Projeto de Engenharia e de execução da obra com ênfase no traçado, infraestrutura e obras de arte especiais cortando a Cordilheira dos Andes (grandes altitudes e baixíssimas temperaturas) com consequências de provável alto

custo da obra.

As informações disponibilizadas pela ANTT não fornecem informações dos investimentos no trecho peruano. O trecho a construir, somente em solo brasileiro, está estimado em R\$ 40 bilhões, com a seguinte composição: Trecho Campos dos Goytacases (RJ) / Campinorte (GO) com a extensão de 1.800 km e Trecho Campinorte (GO) / Boqueirão da Boa Esperança (AC) com 1.700 km.

No caso do trecho peruano, com uma extensão aproximada de 900 km, estima-se um custo de R\$ 10 bilhões (US\$ 3,4 x 106).

No momento, nos parece que o “Projeto do Corredor Bioceânico Ferroviário do Eixo Capricórnio” é o mais completo em termos de Estudos e Relatórios Técnicos, Econômico e Sócio Ambiental, realizados em 2011, podendo ser alavancado a curto prazo o Projeto Executivo de Engenharia, e a médio prazo, o início da execução das obras, nos parecendo o mais factível de implantação, além logicamente do fator custo (R\$ 27 bilhões).

Porém, não podemos deixar de levar em consideração a influência política do acordo firmado entre os governos do Brasil, Peru e China, sendo que o último acena com uma proposta de financiamento para construção da “Ferrovia Transoceânica”.

**Maria das Flores de Jesus Ferreira**  
Diretora Técnica



LINHA 4 SUL - Sistema LVT



Dormentes Monobloco Especiais  
Metrô do Rio - PONTE BARRA



Dormentes TW-120

VLT CARIOCA

Dormentes Monobloco • Dormentes para AMV • Sistemas LVT  
Sistemas LVT para AMV • Dormentes para VLT  
Dormentes Monotrilha • Dormentes Bi-bloco  
Passagens em Nível

**conprem**  
CONCRETO PREMOLDADO LTDA

comercial@conprem.com.br www.conprem.com.br

Av. Beira Mar, 216 Gr. 903 e 904  
Rio de Janeiro – RJ – Brasil CEP 20021 060  
Tel.: (55 21) 2240-9884 – Fax: (55 21) 2220-9709

# Avenida Niemeyer, sua História e a Ferrovia

A avenida Niemeyer, via com uma maravilhosa vista para o mar, que liga o bairro do Leblon a São Conrado, teve como primeiro projeto receber um trecho de uma via férrea que ligaria o bairro de Botafogo ao Município de Angra dos Reis. Seria uma ferrovia com 193 km de extensão. Entretanto, o projeto não foi adiante e em seu lugar foi construída a atual avenida litorânea.

Em 1891, a Companhia Viação Férrea Sapucaí recebeu concessão do Governo Federal para construção da ferrovia no local. Foram abertos os primeiros 800 metros, para depois seguir até Itaguaí, em direção a Angra dos Reis.

A construção foi paralisada por pressão da Companhia Melhoramentos da Lagoa, porque certamente o traçado da ferrovia passaria pelas cercanias da Lagoa Rodrigo de Freitas, área de atuação daquela empresa.

Com a paralisação das obras o trecho aberto sofreu a ação do tempo. Os aterros feitos pela Viação Férrea Sapucaí foram levados para o mar, o mato tomou conta do leito da ferrovia.

Em 1913 os trabalhos foram retomados, mas com a ideia de ser aberta a avenida. Ela teve dois projetistas: do tre-



Av. Niemeyer em construção

cho do Hotel Leblon até o antigo Colégio Anglo Brasileiro o autor foi o engenheiro Ricardo Feio e daí até na Praia da Gávea, atual São Conrado, o **engenheiro Paulo de Frontin** que, mais tarde, viria a ser Prefeito do Distrito Federal.

Depois dessa intervenção é que, em 1915, o comendador Conrado Jacob Niemeyer, proprietário das terras onde foi empreendida essa belíssima obra de engenharia, a ofereceu como logradouro público para a Prefeitura.

Ela foi inaugurada em 20 de outubro de 1916 pelo prefeito Azevedo Sodré, em solenidade marcada pela fixação de placa de bronze fixada próximo ao antigo Hotel Leblon. A placa, que está lá até

hoje, é de homenagem do Automóvel Club do Brasil ao seu empreendedor inicial, o comendador Conrado Jacob Niemeyer “que a concebeu e patrioticamente a custeou”.

O fato de a Niemeyer ter sido idealizada para ser via férrea explica as características de suavidade das suas rampas.

Membros da família Niemeyer mantêm viva a história do Comendador Niemeyer e da abertura da Avenida que leva seu nome. Dona Guiomar Niemeyer, sua neta, filha de Álvaro Niemeyer, o engenheiro militar que a construiu, lembra que seu pai e sua mãe falavam muito dele, e que era muito amigo do **Dr. Paulo de Frontin**. O comendador, inclusive, deixou um livro com anotações sobre suas atividades.

Já o arquiteto Arnaldo Niemeyer Wright, filho de dona Guiomar e bisneto do Comendador, e morador na própria Avenida Niemeyer, ressalta a capacidade de realizações do bisavô. “Ele era um visionário. O filho, Álvaro, engenheiro militar, é que era o construtor”.

**Pesquisa: Rubem Eduardo Ladeira**  
Membro do Conselho Editorial

## Coluna Filatélica

PARTE VIII

### Neste capítulo encontram-se os selos emitidos pela ECT referentes a Programas e meios de Transportes

#### PROGRAMA GRANDE CARAJÁS

O artista representou no selo os pontos fundamentais do Programa: a prospecção e a exploração de minérios, o escoamento da produção pela via férrea e marítima e a preocupação pela manutenção dos ecossistemas.



Data de lançamento do selo: 11/12/1985

#### TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

A cidade do Rio de Janeiro mantém alguns meios de transportes tradicionais em certos bairros da cidade, que se transformaram em patrimônio cultural e turístico.

Os Correios, como forma de divulgar este patrimônio e de reforçar a campanha de interesse mundial que visa o combate ao

aquecimento global, a economia de combustível e a despoluição do meio ambiente, lançaram a série de três selos divulgando os tradicionais meios de transportes populares.

O trem representado pela locomotiva “Baroneza”, a primeira a circular no Brasil; o tradicional bonde representado pelo conhecido

Bonde de Santa Teresa e o moderno meio de transporte, representado pelo metrô carioca.



Data de lançamento dos selos: 06/07/2007

No próximo número, vamos conhecer o patrono da filatelia brasileira, Cândido José de Araújo Vianna, o Marquês de Sapucahy. Mineiro, nascido na cidade de Congonhas de Sabará que depois passou a ser chamada Nova Lima, Sapucahy foi o responsável pela introdução da Reforma Postal que, entre outras medidas, instituiu o uso do selo postal do país.

**Rubem Eduardo Ladeira**  
Membro do Conselho Editorial

# Aenfer comemora os 162 anos e o Dia do Ferroviário

Duas palestras importantes marcaram os 162 anos de Ferrovia e o Dia do Ferroviário, oficialmente comemorados no dia 30 de abril. Para celebrar o momento festivo, a Aenfer convidou no dia 28 de abril o tetranelo do visconde de Mauá e o bisneto de Affonso Penna.

## Primeira palestra

O tetranelo de Mauá, Eduardo André Chaves Nedeuf, Marquês de Viana, falou em sua palestra da trajetória do visconde de Mauá, seus títulos conquistados ao longo da vida, de seu trabalho e participações em obras ferroviárias no Brasil e diversos países.



Tetranelo de Mauá

Mauá foi o primeiro brasileiro a receber a Ordem do Sol Nascente, uma das condecorações mais importantes do Japão, pela inauguração da primeira ferrovia daquele país e por suas ideias progressistas.

Grande investidor, muito respeitado e admirado, recebeu também a Ordem de São Jorge na Rússia e esteve na inauguração da ferrovia russa.

O tetranelo disse que, em um tempo de escravatura, visconde de Mauá nunca utilizou a mão de obra escrava. Lembrou ainda que podemos desfrutar de alguns de seus projetos como a Estrada de Ferro Vitória a Minas, uma das últimas que ele construiu.

## Segunda palestra

Affonso Augusto Moreira Penna, o bisneto do presidente da República Affonso Penna, no ano de 1906, falou sobre o interesse do seu bisavô pela ferrovia e que foi um grande incentivador dessa área. Ele dividiu a palestra em duas etapas. No primeiro momento retratou a época do Império, período em que exerceu cargos



Bisneto de Affonso Penna

de conselheiro e ministro de quatro pastas (Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Guerra, Marinha e Justiça).

Em 1884, Affonso Penna, então ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, determinou que a Estrada de Ferro D. Pedro II recebesse e depositasse nas oficinas do Engenho de Dentro, para conservação, a primeira locomotiva que serviu na Estrada de Ferro Mauá.

No tempo da República, o bisneto de Affonso Penna destacou a boa impressão que seu bisavô tinha pelo transporte ferroviário. Por essa admiração, a ferrovia foi o transporte escolhido por ele e que o conduziu junto com sua comitiva a várias cidades do interior da Bahia no exercício de seu trabalho.

Imbuído pelo espírito ferroviário, Affonso Penna assinou mais de 70 projetos em favor de obras ferroviárias.

Após a apresentação das respectivas palestras, foi inaugurado um quadro com a foto do visconde de Mauá. Seus descendentes, o tetranelo Marquês de Viana e sua mãe e trineta de Mauá, Sra. Margarida, receberam do escoteiro Henrique Silveira Luiz, uma homenagem com o símbolo do grupo Escoteiro Visconde de Mauá.



Inauguração do quadro de visconde de Mauá

“

Mauá foi o primeiro brasileiro a receber a Ordem do Sol Nascente”

## Em Nogueira - Petrópolis

No dia 30 de abril, aconteceu no Centro Cultural Estação Nogueira, Regional Petrópolis da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária - AFPP, evento em comemoração aos 162 anos de ferrovia no Brasil e o Dia do Ferroviário.

Na ocasião, o diretor da Aenfer Helio Suêvo, ministrou palestras sobre o tema “As Ferrovias do Estado do Rio de Janeiro: ontem, hoje, amanhã”. Dentre os assuntos abordados, o diretor destacou o cenário ferroviário nacional, a RFFSA, as estradas de ferro do Rio de Janeiro, etapas e ações para conduzir os projetos de trens históricos, turísticos e culturais e considerações sobre a estrada de ferro para Petrópolis.

A programação começou cedo, às 10 horas da manhã, com exposição de objetos, esculturas, quadros, livros e vídeos sobre trens turísticos.

No período da tarde foi feita uma homenagem aos ferroviários e em seguida a turismóloga do Instituto Estrada Real, Denise Nicolli, falou sobre “A Estrada Real”.

A programação seguiu com o apitajo e fumaça da Baronesa II - antiga locomotiva de tração a vapor que operou durante muitos anos na Cia. Petropolitana de Tecidos e foi doada ao município pela AFPP e restaurada pela prefeitura de Petrópolis, por meio da Fundação de Cultura e Turismo - FCTP.

O dia do ferroviário é comemorado em 30 de abril, porque neste dia foi inaugurada a primeira linha ferroviária do Brasil, no ano de 1854 e contou com a ilustre presença do imperador dom Pedro II e da imperatriz Tereza Cristina. A Estrada de Ferro Petrópolis tinha cerca de 14km de trilhos, ligando o Rio de Janeiro à Raiz da Serra, na direção da cidade que batizou a ferrovia. Ela foi um empreendimento do empresário Irineu Evangelista de Sousa, que por isso recebeu do governo imperial o título de barão de Mauá.



Diretores da Aenfer e entidades ferroviárias na inauguração do quadro com o retrato de visconde de Mauá

# O patrimônio da extinta RFFSA

Em 1999 se iniciou o processo de liquidação da RFFSA. Depois disso, houve alteração da Lei nº 10.233/2001, a emissão do Decreto nº 6.018/2007, mais a Medida Provisória nº 353, de 22/01/2007, que foi convertida na Lei nº 11.483/2007. Tudo isto mostra como o inventário da RFFSA é complexo. Os trechos considerados rentáveis foram concessionados. O que não entrou na concessão passou a ser objeto da Inventariança. Os prazos para a conclusão dos trabalhos foram repetidamente renovados.

Encerrar o processo dos inventários, é bom frisar, não dá uma boa solução para o patrimônio da RFFSA. Esse patrimônio é valioso sob inúmeros aspectos: imóveis de grande valor econômico no mercado; imóveis valiosos sob o ponto-de-vista histórico e cultural; materiais ferroviários, mesmo usados, de grande valor econômico; documentação de que não se pode descartar em função do seu valor e de imposições legais, entre outros. A Inventariança da RFFSA pode considerar concluídos seus trabalhos, na medida em que transfere esse patrimônio para os órgãos que a Lei nº 11.483/2007 determinou (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Secretaria de Patrimônio da União SPU/MP, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, Advocacia Geral da União, Secretaria do Tesouro Nacional/MF, Departamento de Órgãos Extintos/MP, Ministério dos Transportes e Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.). Além disso, há inúmeras questões de ordem financeira, tributária, jurídica e trabalhista a serem equacionadas e resolvidas.

Contudo, cabe-nos questionar se o patrimônio, construído por anos com recursos públicos, não está sendo irresponsavelmente destruído pela forma como foi preconizada a extinção total da RFFSA.

## Comissões de Inventário

Para operacionalizar o inventário desse expressivo patrimônio foram criadas comissões, em âmbito nacional, atuando de forma regionalizada, nas doze unidades regionais da Inventariança, sob a coordenação da Administração Geral da Inventariança, sediada no Rio de Janeiro, coordenadas por um Inventariante. As atribuições da Inventariança são múltiplas e bastante complexas.

## Bens móveis e imóveis utilizados na operação ferroviária

Ao DNIT foi transferida a propriedade dos bens móveis e imóveis utilizados na operação ferroviária, arrendados às concessionárias de transporte ferroviário, e os bens móveis "não operacionais" (bens não arrendados às concessionárias de trans-

porte ferroviário de carga), com exceção dos bens históricos (IPHAN). Ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, por meio da Secretaria de Patrimônio da União - SPU, coube o recebimento dos bens imóveis, não destinados às concessionárias de transporte ferroviário, com exceção aos imóveis com vocação histórica e cultural (IPHAN).

Nos relatórios da Inventariança constam termos de transferência de imóveis não operacionais à SPU, para os Estados: RJ, SP, MG, PR, RS, SC, MS, BA e ES, em números bastante significativos, além de listagens de outros Estados do Brasil.

## Material ferroviário para o DNIT

Locomotivas, vagões, carros de passageiros, máquina Plasser, trilhos, material de via permanente, estoques de almoxarifados estão relacionados em 38 páginas, no site da Inventariança. ([www.rffsa.gov.br](http://www.rffsa.gov.br))

## Bens a serem preservados pelo IPHAN

Estão relacionados em 11 páginas, no site da Inventariança. ([www.rffsa.gov.br](http://www.rffsa.gov.br))

## Bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural

Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN foi atribuída a responsabilidade pela preservação de bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta empresa, bem como zelar pela sua guarda e manutenção (artigo 9º da Lei nº 11.483/2007), em continuidade ao trabalho, instituído no final dos anos 80 pelo Ministério dos Transportes e a extinta RFFSA, denominado "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário" - PRESERFE.

## Contratos de arrendamento à Agência Nacional de Transportes Terrestre - ANTT

Foram transferidos os contratos de arrendamento e demais informações necessárias às atividades de gestão dos referidos contratos, mediante termo específico, dando ciência ao DNIT, por força de dispositivo legal.

## Gestão de Pessoal

À VALEC foram transferidos os contratos de trabalho dos empregados ativos do quadro próprio da extinta RFFSA. Ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG, por meio do Departamento de Órgãos Extintos - DEPEX, foi transferida a gestão da complementação de aposentadoria instituída pela Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e pela Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002.

Gestão do contencioso judicial, coube à Advocacia-Geral da União, na qualidade de representante judicial da União, a gestão do contencioso judicial oriundo da RFFSA, nos termos do Inciso I, do artigo 5º do Decreto nº 6.018/2007.

## Bens a declarar

Em declaração ao site da própria Inventariança, em setembro de 2014, o ex-inventariante Manoel Geraldo Costa relaciona números significativos e impressionantes do trabalho a ser realizado pós-concessão das malhas: 51.113 imóveis não operacionais e 54.703 operacionais, 37.000 itens estavam em estoque (almoxarifados). No tocante aos bens móveis operacionais, 393 locomotivas, 4.353 vagões e 38.300 equipamentos. Dá para compreender porque até dezembro de 2015 já foram produzidos 36 relatórios nos quais se relacionam processos já concluídos e muitos outros em execução.

## Conservação do patrimônio

Podemos levantar ainda a questão de como está sendo conservado o patrimônio que sobrou da RFFSA nesta fase de inventário. Aqui no Rio de Janeiro, bem próximo à Inventariança, constatamos o descaso com o prédio da estação Barão de Mauá e o abandono de grande parte do material rodante. Há de se ressaltar que nenhum deles está sob a responsabilidade da Inventariança. Mas se aos nossos olhos a degradação está evidente o que pensar e dizer dos bens e materiais estocados por todo este Brasil? Certamente vários imóveis poderão estar invadidos e não serão passíveis de venda ou reutilização. Assim como materiais ferroviários estarão sofrendo desgaste e que inviabilizarão sua venda ou aproveitamento.

## E o pós-inventariança?

Uma vez transferida a herança da RFFSA para o DNIT, a SPU, o IPHAN, podemos considerar a tarefa como cumprida e concluída? O bom senso e um simples acompanhamento nos dizem que não.

O DNIT, por exemplo, a se basear no que está divulgado em seu site, está desde 2009 discutindo o que fazer com os bens transferidos. O seu Diretor naquela data dizia estar estudando seu aproveitamento na área de turismo. Em novembro de 2012, por ocasião da 15ª. Feira Negócios nos Trilhos, o seu Diretor dizia continuar estudando os fins do material ferroviário utilizado. Em janeiro de 2013 (4 anos depois) tomava a primeira iniciativa de alienar 400 vagões. Está no site bem claro: "Esta é a primeira licita-

ção que o DNIT realiza para a alienação dos bens não operacionais oriundos da extinta RFFSA, que não têm mais utilidade para o setor ferroviário”. Em abril de 2015 a autarquia afirmava estar trabalhando no sentido de prover a melhor destinação dos bens não-operacionais. E não há mais outra referência qualquer sobre a destinação desses bens.

A SPU, em seu site, anuncia a possibilidade de perdão de dívidas dos imóveis recebidos da RFFSA. Não dá uma boa indicação do uso mais adequado desses

bens da União. Também não está claro o que pretende fazer com a herança recebida quando diz: “Sob a coordenação do Departamento de Incorporação de Imóveis - DII estão sendo definidas as regras para gestão e regularização dos imóveis alienados ou locados pela extinta RFFSA”.

O IPHAN, na AENFER, já demonstrou não saber lidar com o patrimônio recebido. Cabe um acompanhamento do destino que será dado aos bens transferidos, por parte de nós ferroviários e muito

mais apropriado, por um órgão de controle público federal. Ideal seria que as prefeituras, no âmbito das quais os bens se encontram, se interessassem por esta causa. Numa época de “vacas magras” não se pode desperdiçar recursos. Não tratamos aqui de saudosismos ferroviários, mas de responsabilidades comuns. Infelizmente, também, nossos parlamentares não se importam com estas causas. Nós da AENFER levantamos nossa voz para que o assunto não seja ignorado e o prejuízo não seja ainda maior.

Acessando o link da Inventariança ([www.rffsa.gov.br](http://www.rffsa.gov.br)) você obterá mais detalhes do trabalho que vem sendo realizado ao longo desses anos pela Inventariança da extinta RFFSA.

## Opinião

Se depois de 15 anos o inventário ainda não foi concluído só posso dizer que a privatização da RFFSA foi irresponsável. Afinal era empresa pública, construída com dinheiro dos nossos impostos. Os parlamentares que deveriam debater e questionar a privatização foram omissos e aprovaram a lei que acabou com a Rede desse modo e jogando tudo para baixo do tapete.

Infelizmente vemos hoje o material ro-

dante se deteriorando, bens imóveis se transformando em ruínas, estações ferroviárias abandonadas e depredadas, sem falar em bens já transferidos para os herdeiros que não sabem o que fazer com eles. Salvou-se, em alguns casos, o que algumas prefeituras tomaram a seu cargo e transformaram em centros culturais.

A dívida da RFFSA, por ocasião das concessões, poderia ser abatida com a boa destinação dos bens que ficaram e o

dinheiro que sobrasse poderia ir para um fundo que cobriria exatamente novos investimentos na nossa estrutura ferroviária. DNIT, SPU, IPHAN ao receberem o rescaldo da destruição da RFFSA não têm interesse nesses bens e quem acaba perdendo é o próprio país.

O Brasil não é mesmo um país sério.

**Luiz Fernando Aguiar**

Membro do Conselho Editorial

## Dificuldades para liquidar bens da extinta RFFSA

No que pese o empenho da atual inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S/A-RFFSA no andamento das ações para liquidar os bens da extinta RFFSA, as toneladas de vagões, trilhos e restos de trens da estatal espalhadas pelo país a fora, ainda vão ter que enferrujar por muito tempo até que tenham uma destinação final.

No início deste ano, estava prevista a realização de uma série de leilões para liquidar milhares de equipamentos da Rede, a maior parte deles já transformada em sucata. Nada, porém, ocorreu. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), que responde pela gestão do patrimônio da RFFSA que não fora entregue às concessionárias, pretendia realizar um leilão para vender as 48 máquinas de locomotivas zero quilômetro que estão guardadas em um galpão na cidade de Campinas (SP). Agora, porém, o leilão das locomotivas não tem mais data para ocorrer porque, segundo a diretoria de Infraestrutura Ferroviária do Dnit, o material ainda precisa de “uma classificação e avaliação criteriosas”, o que demanda mais tempo.

Em São Paulo, na cidade de Cruzeiro, o Dnit planejava a venda de 231 motores de locomotivas elétricas, todos na caixa, sem uso. Nada saiu do lugar até hoje, porque “os trâmites ad-

ministrativos” não foram finalizados. “Em razão da complexidade do material, não há prazo definido para o leilão”, informou a autarquia à imprensa.

A paralisia também afeta a venda de aproximadamente cinco mil vagões que pertencem à RFFSA, material que no passado custou alguns milhões de reais e que agora será vendido a preço de ferro velho. A previsão era de que o Dnit começasse a realizar os primeiros leilões neste ano, começando por Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Ficou nos planos. Até o momento, Minas Gerais transferiu à autarquia apenas 84 vagões. No Rio, foram somente 12. Os leilões não aconteceram e, de acordo com o Dnit, não há mais previsão para isso.

A estatal RFFSA deixou de operar há 15 anos, quando parte de seus bens e trilhos operacionais foram privatizados e passaram para as mãos das concessionárias de ferrovia. O processo de “inventariança” da companhia teve início em 2007, quando os bens que não migraram para as concessões foram fatiados entre diferentes órgãos do governo para serem liquidados. Quatro anos depois, não há previsão para que esse trabalho acabe.

Segundo o jornal Valor Econômico, na Secretaria do Patrimônio da União (SPU), o esforço se concentra no desmembramento de nada menos que 52,7 mil imóveis que pertenciam à Rede Ferroviária

Federal. Cerca de 40% desses imóveis foram ocupados por ex-funcionários da rede e muitos imóveis estão em situação totalmente irregular. Os demais 60% estão penhorados pela Justiça, o que impede que sejam vendidos. Paralelamente, a Advocacia-Geral da União (AGU) tem nas mãos cerca de 40 mil processos trabalhistas da RFFSA para negociar, um passivo complexo e difícil de calcular, mas que embute um risco potencial de pagamento de até R\$ 20 bilhões.

Criada em 1957, a estatal chegou a ser a maior empresa pública do país, com 148 mil funcionários. Além de formar composições de carga unitária, transportava, também, cargas em geral e assim, proporcionava ao governo significativa performance como reguladora de preços dos transporte rodoviários, que hoje reina absoluto.

A sucessão de episódios colabora para que a extinção da RFFSA se confirme como uma das histórias mais escandalosas de desperdício de dinheiro público do país uma vez que milhões de toneladas de trilhos e outros materiais inservíveis são renegados em total desprezo ao seu valor como um bem público.

**Blog do Fernando Abelha**  
[ferroviavezevoz.com](http://ferroviavezevoz.com)

# Reativação de trens turísticos é defendida na Alerj

O presidente da Comissão de Turismo da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), deputado Dr. Sadinoel (PMB), pretende visitar as cidades da região Serrana para discutir com instituições e representantes de prefeituras e do estado a reativação de ferrovias. O anúncio foi feito durante audiência pública realizada no dia 04 de abril, em parceria com o Fórum Permanente de Desenvolvimento do Estado, na Assembleia Legislativa do Estado do Rio (Alerj).

“Queremos mapear o estado do Rio e verificar os locais que tem potencial para receber ferrovias de caráter turístico, e pretendemos começar pela região serrana”, afirmou o parlamentar.

Uma das propostas é a de buscar investimento, principalmente privado, para a reativação da linha que liga o Alto da Serra, em Petrópolis, até a estação de Barão de Mauá, no Centro Rio, desativada desde 1965. O economista Antonio Pastori, em 2007, já havia apresentado um projeto, no valor de R\$ 200 milhões, para a restauração do trecho, mas a medida não foi implementada.

De acordo com a coordenadora do Museu Imperial de Petrópolis, Isabela Verleun, o retorno do trem traria muitos benefícios para a região, que vão além do turismo.



Diretor Helio Suêvo na Alerj

“O morador de Petrópolis gasta em média 3 horas de carro ou ônibus para vir à cidade do Rio, com o trem esse percurso seria realizado em no máximo 1h30. O morador da cidade serrana seria beneficiado e também a população de todo o estado, já que um monumento tão rico estaria de volta aos trilhos”, reforçou.

## Reaproveitamento

Para viabilizar as obras, o presidente da Associação Ferroviária Trilhos do Rio, Mozart Rosa, sugeriu que seja reutilizado material para as obras de recuperação das linhas. “Por quilômetro, o gasto para restaurar o trecho - com material de segunda mão - seria de R\$ 2 milhões”, estimou. “A ferrovia é fonte geradora de negócios”, completou.

## Malha turística

O engenheiro ferroviário e diretor Cultural e de Preservação Ferroviária da Associação de Engenheiros Ferroviários (Aenfer) Helio Suêvo, explicou que no estado do Rio existem 300 quilômetros de ferrovias que estão subutilizadas e podem ser reativadas. Segundo ele, existem hoje 410 km de malha ferroviária para cargas e 315 km para transporte de passageiros.

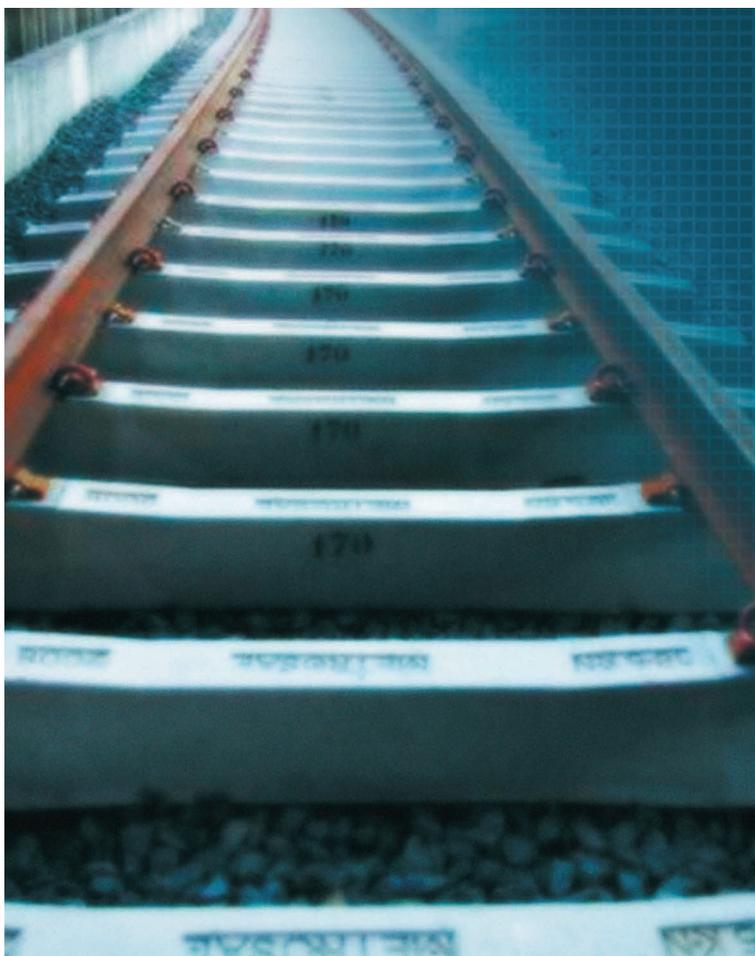
“Em momentos de crise temos que tornar o nosso estado mais atrativo e uma das maneiras é investindo no turismo. Por que não investir na ferrovia, que é tão pouco explorada?”, questionou.

Helio lembrou que no Brasil existem 29 trechos ferroviários turísticos, desses, 24 estão operando, dois estão paralisados e três sendo implantados.

“Dos que estão em funcionamento, apenas três ficam no estado do Rio. O Corcovado, na capital, o Grussaí, em São João da Barra e a Estrada do Alto, em Guaratiba”, informou Suêvo.

Também estiveram presentes na reunião os deputados Comte Bittencourt (PPS) e Ana Paula Rechuan (PMDB).

Fonte: Baixada Fácil, 15/04/2016



## EMPAC. A ESCOLHA CERTA PARA QUEM PROCURA DORMENTES DE CONCRETO.

Investimos constantemente em tecnologia de ponta para garantir sempre o melhor em dormentes de concreto monoblocos de concreto protendido, bitolas mista, larga, métrica e universal, blocos LVT e AMVs. Tudo feito com alto nível de qualidade que só a Empac tem.

Com uma fábrica em MG e outra em Pernambuco, a Empac possui soluções sob medida para sua empresa. Além do serviço de fábrica móvel que produz dormentes de concreto dentro da sua obra. A Empac é certeza de qualidade e agilidade.

Conheça alguns dos nossos clientes:

CPTM (Cia Paulista de Trens Metropolitanos)  
CBTU (Cia Brasileira de Trens Urbanos)  
VALEC • METRO RIO • METRO SP



# EMPAC

empac.com.br | comercial@empac.com.br  
32 3574.1580 - 81 3726.1176

# Presidente da Abifer fala sobre perspectiva do setor ferroviário

O presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer) engenheiro Vicente Abate participou do ciclo de palestras promovido pela Aenfer no dia 12 de maio. Ele falou sobre "Perspectiva do Setor Ferroviário Brasileiro 2016/2017".

Para abordar sobre essas perspecti-



Eng. Vicente Abate em palestra na Aenfer

vas, Abate pincelou primeiramente alguns dados, citando por exemplo, a década de 1970, onde o nível de produção de vagões de carga era satisfatório, chegando a produzir 30 mil vagões, um recorde daquela década comparado aos anos 80, 90 e 2000, sendo a década de 1990 a mais baixa, produzindo em torno de 3 mil vagões. Segundo o engenheiro, a expectativa agora é produzir 40 mil vagões.

O engenheiro esclareceu como a indústria ferroviária contribui para elevar a competitividade das operadoras.

“É aumentando a produtividade dos veículos, através de pesquisa e desenvolvimento, promovendo a inovação

tecnológica, utilizando tecnologia de ponta, não que não tenhamos indústria capacitada, temos sim, capacidade, buscando e exercendo uma sinergia com as concessionárias”, disse.

Quanto aos vagões de carga, o palestrante falou que o objetivo é atingir a maior capacidade de carga, através de uma menor tara com maior resistência. Neste contexto, ele chamou atenção para as indústrias siderúrgicas muito sacrificadas nos últimos tempos, mas que procuram cumprir o seu papel.

O presidente da Abifer frisou os baixos níveis de investimento em infraestrutura que geraram problemas a serem superados, da expansão da malha ferroviária de carga e mostrou os investimentos privados em execução, como a Transnordestina Logística (CSN), com previsão para ser concluída em 2017, a duplicação EF Carajás, a ligação Serra Sul / EF Carajás e o Plano de Expansão Vale para 2016/2019.

Sobre os investimentos do governo em execução, Abate citou algumas obras como a Ferrovia Norte -Sul e lembrou que os 855 km de extensão foram concluídos, com trens da Vale que circularam naquele trecho. Ele ressaltou que embora a obra tenha sido terminada, ainda está inoperante.

## Programa de Investimento em Logística 2015/2018

Sobre o Programa de Investimento em Logística, o palestrante fez algumas

críticas quanto a falta de execução, apresentou os investimentos projetados pelo governo, falou do projeto da ferrovia bioceânica, trecho brasileiro estimado em 3,5 mil quilômetros de ferrovia, com investimento de R\$ 40 bilhões.

## Metrô e SuperVia

O presidente da Abifer também citou outros investimentos do setor metroferroviário, como os metrô de São Paulo e Rio de Janeiro, a renovação das linhas 1 e 2 do Rio e as fases da modernização das linhas 1 e 3 de São Paulo, renovação de 4 linhas da SuperVia, do VLT carioca e de outros avanços que já foram realizados.

Após a palestra, Vicente Abate tirou dúvidas do público que esteve presente e agradeceu pela oportunidade de mostrar os investimentos na área ferroviária e disse que acredita no aquecimento do mercado.



Público presente acompanhando a palestra



Vicente Abate com o pres. da Aenfer Luiz Euler, os diretores Fernando Albuquerque, Maria das Flores e Helio Suêvo e Luis Cesario - Abifer

# Motorista que desrespeitar faixas exclusivas nas Olimpíadas vai sentir no bolso

Multa custará R\$ 1.500,00; Medida foi anunciada pelo prefeito do Rio

O motorista que sair da 'raia' durante a Olimpíada vai sentir o prejuízo no bolso. Quem desrespeitar as faixas exclusivas para pessoas credenciadas, entre atletas, dirigentes e imprensa, receberá multa de R\$ 1.500,00. A medida foi anunciada pelo prefeito Eduardo Paes. O esquema especial de transporte público, prevê mais um feriado, em 22 de agosto, um dia após o encerramento dos Jogos Olímpicos.

As faixas começarão a funcionar parcialmente no dia 25 de julho, na abertura da Vila Olímpica. Elas entram em operação plena seis dias depois, na Avenida das Américas (Barra da Tijuca), Transolímpica, Linha Amarela (Zona Oeste), Avenidas Brasil, Niemeyer e Presidente Vargas e ruas de grande fluxo em Copacabana, como Princesa Isabel e Nossa Senhora de Copacabana. Do total de 260 km, totalizando 21 faixas, 164 serão exclusivas e o restante será liberado para ônibus e táxis.

A movimentação dos comitês olímpicos também afetará a rotina de caminhoneiros entre os dias 18 de julho e 18 de setembro. A multa será a mesma caso circulem em horários proibidos: das 6h às 10h, e das 19h às 21h na Linha Amarela e Av. Brasil (entre a Francisco Bicalho e o viaduto de Realengo). A proibição é mais rígida no Centro: entre 6h e 21h.

As faixas seletivas serão pintadas de

verde nos próximos dias. O plano também prevê a decretação de três feriados em agosto, um a mais do que tinha sido anunciando inicialmente. Os feriados serão nos dias 5, data da abertura da Olimpíada, 18, por causa da prova do triatlo, quando haverá restrição à circulação de veículos na cidade, e 22, dia em que 100 mil pessoas deixarão a cidade. As férias escolares foram adiadas para agosto.

"São feriados parciais. Restaurantes, shoppings e o comércio em geral continuarão funcionando. É parecido com o que fizemos na Copa do Mundo e na Jornada Mundial da Juventude", disse Paes. "Queremos que o carioca fique na cidade, curtindo a Olimpíada", ressaltou.

Outra medida para facilitar o acesso ao transporte será a venda de bilhetes com três tipos de recarga: para um dia (R\$ 25), três dias (R\$ 70) e sete dias (R\$ 160). Eles só terão validade durante a Olimpíada e poderão ser comprados em aeroportos, estações de trem, metrô, BRT e rodoviária e pela internet. Em fase final, a linha 4 do Metrô, ligando a Barra da Tijuca a Ipanema, será entregue em julho. Os primeiros testes serão realizados um mês antes.

O Ministério da Defesa fez um simulado com a participação do Exército, Marinha e Aeronáutica, dos bombeiros e da Polícia Militar, para controle de incidentes

químicos, na Base Aérea dos Afonsos, na Zona Oeste. Os militares testaram protocolos que poderão ser usados em caso de contaminação química, biológica, radiológica ou nuclear.

BRT noturno: Linhas na madrugada

Para facilitar a movimentação de cariocas e turistas durante a madrugada, será criada uma linha noturna do BRT. Os veículos sairão do Parque Olímpico, a partir da meia-noite, seguirão até o Centro, passando pela Zona Sul, até as 2h. Durante o trajeto só será permitido o desembarque de passageiros.

Os BRTs Transoeste, Transcarioca e Transolímpica também vão oferecer serviços especiais, com linhas semi-expressas e intervalos reduzidos. Serão atendidos o Riocentro, o Campo de Golfe e o Parque Olímpico, na Barra da Tijuca, e o Complexo de Deodoro. A expectativa é atender cerca de 27 mil pessoas nos horários de pico. "Ele irá da estação do Parque Olímpico ao Centro, com oito opções de descida na Zona Sul e quatro no Centro", explicou o secretário de Transportes, Rafael Picciani.

Paes confirmou que o carioca já contará com o primeiro trecho do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ligando a Rodoviária ao Aeroporto Santos Dumont.

Fonte: O Dia, 28/04/2016

## Prevenção e cuidado são as maiores armas contra Influenza A (H1N1)

Recentemente houve um aumento dos casos de Influenza A (H1N1) no país. Pensando na sua saúde e no seu bem-estar, reunimos abaixo algumas informações úteis sobre o vírus. Confira:



### Transmissão:

O H1N1 é transmitido através de secreções respiratórias, principalmente por meio da tosse ou espirro. As chances de transmissão aumentam em casos de contato próximo, principalmente em locais fechados, com alguém que apresente sintomas de gripe. Os sintomas podem iniciar no período de um a quatro dias após o contato.

### Sintomas:

Febre de início súbito, acompanhada de tosse ou dor de garganta, e pelo menos um

desses sintomas: dor de cabeça, dor muscular, dor nas articulações ou dificuldade respiratória.

### Medidas preventivas:

Essas medidas evitam não só a Influenza A, mas outras doenças respiratórias:

- Frequente higienização com água e sabão ou álcool gel. Principalmente após tossir, espirrar e antes de consumir alimentos.
- Utilizar lenço descartável para higiene nasal.

- Cobrir nariz e boca quando espirrar ou tossir
- Evitar tocar mucosas de olhos, nariz e boca.
- Não compartilhar objetos de uso pessoal, como talheres, pratos, copos ou garrafas.
- Manter os ambientes bem ventilados.
- Evitar contato próximo a pessoas que apresentem sinais ou sintomas de influenza.
- Evitar sair de casa em período de transmissão da doença.
- Evitar aglomerações e ambientes fechados (procurar manter os ambientes ventilados).
- Adotar hábitos saudáveis, como alimentação balanceada e ingestão de líquidos.
- Orientar o afastamento temporário (trabalho, escola etc.) até 24 horas após cessar a febre.

Fonte: Jornal do Brasil online, 06/04/2016

— dia a dia —

# Aposentar-se e continuar trabalhando vale a pena?

Muita gente sonha com o dia da aposentadoria. Poder descansar e aproveitar a recompensa de todos os anos de trabalho. Mas, se não houver planejamento, essa fase pode ficar ainda mais apertada financeiramente do que o imaginado. Isso porque alguns gastos aumentam (como plano de saúde, viagens, etc.) e o tempo livre é maior, o que resulta em mais tempo para consumir. O que fazer se a renda da aposentadoria e as economias não forem suficientes para bancar o estilo de vida? O jeito é arrumar alguma fonte de renda extra, certo? Confira as dicas para você exercer atividades rentáveis mesmo depois de se aposentar.

## 1 – Venda sua experiência

Você ama e é muito bom no que faz? Consultoria é sempre uma boa pedida. O aposentado é um trabalhador com experiência e tempo disponível. Você pode cobrar para repassar todo o seu conhecimento e ainda continuar envolvido com o que gosta de fazer.

## 2 – Que tal continuar na mesma empresa?

Se você gosta mesmo do local onde trabalha, a empresa tem muito a ganhar com isso e o funcionário também. É válido tentar conversar com a empresa que você trabalha e ver a possibilidade de continuar lá mesmo depois de aposentado.

## 3 – Esteja aberto a novos aprendizados

Você pode ter passado anos em uma mesa de escritório e descobrir que é muito bom em jardinagem, por exemplo. Não tenha medo de aprender coisas novas e, caso encontre algum talento, usá-lo para ter uma grana extra.

## 4 – Terapia e trabalho combinam

Sabe aquelas atividades prazerosas como: artesanato, marcenaria, costura, cozinha, etc.? Além de serem divertidas e ótimas para passar o tempo, também podem render um dinheiro. Você pode vender suas criações para amigos, parentes e vizinhos.

## 5 – A liberdade pode não chegar agora...

Se decidir continuar trabalhando, lembre-se que aquela liberdade que esperou tantos anos pode ficar para mais tarde. Pondere se sua nova atividade permite que você tire férias. Também é recomendada uma carga horária menor.

## 6 – Faça o que ama

Se você trabalhava contra a sua vontade em algo que não gostava de verdade, não repita o erro! Essa é sua chance de encontrar algo que goste de fazer e te deixe feliz.

**Fonte:** <http://blogsaberparacrescer.com.br/mundo-e-cultura/dia-do-aposentado/>

## Obras do VLT sem data para acabar

Pedestres e comerciantes sentem-se prejudicados

Um dos legados das Olimpíadas, o primeiro trecho do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT, entrou em funcionamento dia 05 de maio transportando passageiros entre a Praça Mauá e o Aeroporto Santos Dumont, passando pela Cinelândia. Porém, em outro trecho, da Central à Praça Quinze, passando pela Praça Tiradentes, pedestres e comerciantes convivem com os transtornos provocados pela obra, que esburacou ruas, reduziu o tamanho das calçadas e prejudicou a circulação das pessoas.

Vias importantes da região, como as ruas da Constituição e Sete de Setembro, viraram um enorme canteiro de obras. A previsão é que o serviço seja concluído no segundo semestre, mas ainda não tem data definida.

Com trechos das vias fechadas aos carros, comerciantes reclamam da dificuldade de receber mercadorias e de queda nas vendas.

Os buracos geram outros transtornos. Uma comerciante entrou com processo na Justiça contra a prefeitura e a empresa de telefonia, após ficar dois meses com três linhas de telefone mudas, no começo do ano.

Lojistas se queixam

Para Roberto Cury, presidente da Sociedade dos Amigos da Rua da Carioca e Adjacências, o motivo dos problemas na região foi a falta de diálogo da prefeitura com o comércio. O resultado, segundo ele, foi o fechamento de 19 lojas entre a Rua Ramalho Ortigão e a Praça Tiradentes.

- Não bastassem as constantes mudanças no trânsito, saíram quebrando as ruas sem consultar as entidades de lojistas - reclamou.

Apesar da queixa de Cury, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto e a Concessionária do VLT Carioca afirmam que, antes e durante a obra, foi mantido contato com comerciantes e empresas no eixo de influência das intervenções "seja para comunicados pontuais, gerais ou soluções de questões emergenciais." Alegaram, ainda, que os transtornos são temporários e que o VLT trará benefícios aos estabelecimentos.

**Fonte:** Jornal Extra

### Eleições Aenfer

A Aenfer realizará em 11 de agosto as eleições para a escolha da nova Diretoria da Associação e renovação do terço dos Conselhos Deliberativo e Fiscal.

De acordo com o Artigo 66, somente poderão se candidatar aos cargos eletivos, os associados efetivos e especiais que estejam em dia em todas as suas obrigações com a Aenfer. Saiba mais sobre o regulamento, conforme circular enviada para os associados, no site da Aenfer: [www.aenfer.com.br](http://www.aenfer.com.br).

### Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin Ano XIX – 2016

Este ano a Aenfer realizará mais uma edição da Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin, que será entregue para aqueles que por suas ações ou trabalhos, tenham contribuído para o progresso e aperfeiçoamento do sistema ferroviário nacional, para a preservação de sua memória histórica, bem como na defesa dos interesses da classe ferroviária.

Os agraciados deste ano serão condecorados no mesmo dia da posse da nova Diretoria e dos Conselhos Deliberativo e Fiscal, em setembro.

# Festa dos aniversariantes de abril e maio

**A** Aenfer organizou no dia 12 de maio a confraternização para comemorar o aniversário dos associados nascidos nos meses de abril e maio.

O encontro é sempre prazeroso, o que é demonstrado pela animação e entusiasmo de todos.

Como o mês de maio é o mês das mães, a Aenfer preparou uma bela homenagem a elas e, através do presidente Luiz Euler, que na ocasião agradeceu a participação de todos, convidou a associada Maria do Rosário, carinhosamente chamada de Nazinha, para representar todas as mães presentes. Mãe da engenheira e associada Selena Poggi, Nazinha é mãe, avó e bisavó. Ela recebeu da Diretoria um kit da Granado.

Muito participativa e criativa, a associada Delfina Castro colaborou com as homenagens e sorteou uma linda bolsa, brinde confeccionado por ela mesma. A contemplada foi a funcionária da extinta RFFSA Celma Alves.

As homenagens se estenderam ao longo da festa. A Aenfer preparou uma surpresa para as associadas e apresentou slides que projetavam fotos das mães associadas com seus filhos e netos.

Foi com muita alegria que a Aenfer organizou este evento, com satisfação em poder acolher seus associados e amigos.



Os aniversariantes Wanderley Cortez, Paulo Athayde, Stella Le Coq, José Antônio e o pres. Euler ao lado do também aniversariante Ronaldo Bacha



Euler e "Nazinha"



Helio Suêvo, Flores, Euler e Fernando



Delfina, Celma e Flores



Wanderley Cortez, Maria Filomena e Ana De Luca



Os engenheiros Bacha, Agostinho e Pedro Paulo



Euler, Helio e o novo associado Pável



As amigas associadas em mais um encontro



Os associados Stella, Elpídio e Trindade



Helio Suêvo com Vicente Abate, Luis Cesario e convidados