

ELEIÇÕES DOS CONSELHOS DELIBERATIVO E FISCAL

DIA 13 DE AGOSTO PARTICIPE!



**História da Festa
Junina e tradições
Página 6**

**Aenfer lança campanha
de preservação do meio-
ambiente
Página 7**

**A história do prédio
da Estação D. Pedro II
Página 9**

**Comemoração dos
aniversariantes agora
no Espaço Cultural
Carlos Lange.
Pág 10**

editorial

Eleições

Vivemos numa era de constantes mudanças e inovações. Em nossos dias globalizados, muitas coisas acontecem, tornam-se obsoletas, sem tempo de nos adaptarmos.

Acompanhando este processo evolutivo, a AENFER sempre coloca à disposição de seus associados novos produtos: convênios, eventos, atividades recreativas, além do apoio jurídico e administrativo.

É muito importante para a AENFER que todos os associados façam acontecer ou participem dos acontecimentos. Esta alternância de posição gera uma energia evolutiva pessoal e associativa, assemelhando-se ao vôo de aves em formação delta, que muitas vezes observamos no céu, onde todos trocam de posição, mantendo sempre o passaredo numa rota firme e definida.

Dentro do processo evolutivo estamos às vésperas de mais uma renovação do terço anual do Conselho Deliberativo e do Conselho Fiscal, em 13 de agosto próximo, em Assembléia Geral Ordinária, que elegerá novos membros, associados efetivos e especiais, para o novo triênio, cumprindo o estatuto de nossa entidade.

Mirando no exemplo perfeito da natureza, a AENFER conta com a participação de todos os associados durante o processo eleitoral e após os resultados, num vôo mais alto e perfeito, buscando incessantemente conquistar todas as metas que os ferroviários, e todos os brasileiros de bem, são merecedores.

Ocorrerão no dia 13 de agosto, as eleições para os Conselhos Deliberativo e Fiscal da Aenfer. Serão renovados nove membros do Conselho Deliberativo e um membro do Conselho Fiscal.

O Conselho Deliberativo é constituído de 27 membros, com renovação de nove membros a cada ano. Já o Conselho Fiscal é constituído de três membros, sendo dois associados efetivos e de um associado especial os quais terão mandato de três anos com renovação de um membro a cada ano.

Solicitamos aos colegas que participem votando nos candidatos de sua preferência, ajudando, dessa forma, no fortalecimento da associação.

CLASSIFER

Atenção associados, teremos a partir da próxima edição do jornal Aenfer, uma seção de classificados.

O associado da Aenfer poderá anunciar gratuitamente por uma edição, a venda ou troca do seu interesse. (a Aenfer não se responsabiliza pela negociação que será feita entre as partes).

O seu anúncio será inserido no jornal, obedecendo a ordem de chegada e será incluído em uma edição do jornal.

Faça o seu anúncio pelo e-mail: divulgacao@aenfer.com.br com até 25 palavras. Pedimos para colocar no campo assunto do e-mail: classificados para o **Jornal Aenfer**.

REFLEXÃO

Dê sempre o melhor...E o melhor virá!

Às vezes as pessoas são egoístas, ilógicas e insensatas...

Perdoe-as assim mesmo!

Se você é gentil, as pessoas podem acusá-lo de egoísta e interesseiro...

Seja gentil assim mesmo!

Se você é um vencedor, terá alguns falsos amigos e inimigos verdadeiros...

Vença assim mesmo!

Se você é honesto e franco, as pessoas podem enganá-lo...

Seja honesto e franco assim mesmo!

Se você tem paz e é feliz, as pessoas podem sentir inveja...

Tenha paz e seja feliz assim mesmo!

O bem que você faz pode ser esquecido amanhã...

Faça o bem assim mesmo!

Dê ao mundo o melhor de você, mas isso pode nunca ser o bastante...

Dê o melhor de você assim mesmo!

E veja você que, no final das contas, é entre você e Deus.

Nunca foi entre você e as pessoas!

Madre Tereza de Calcutá

A Aenfer une-se ao poeta e engenheiro ferroviário Dario Bittencourt na homenagem a Machado de Assis.



Joaquim Maria Machado de Assis
(21/01/1839 – 29/09/1908)

No ano do centenário de morte de Machado de Assis, minha homenagem a esse grande brasileiro, com uma breve cronologia de sua extensa obra.

Em 1855 Machado publica o poema “Ela” no periódico “A Marmota Fluminense”; 1856 inicia sua primeira atividade profissional: aprendiz de tipógrafo na Tipografia Nacional; 1859 assume a função de crítico teatral na revista “O Espelho”; 1860 emprega-se como redator do “Diário do Rio de Janeiro”. Inicia colaboração para “A Semana Ilustrada”; 1861 publica as peças de teatro “Desencantos” e “Queda que as mulheres tem para os tolos”; 1863 reúne no livro “Teatro” as comédias “O Protocolo” e “O Caminho da porta”; 1864 compila seu primeiro livro de versos, “Crisálidas”; 1869 casa-se, a 12 de novembro, com a portuguesa Carolina Augusta Xavier de Novais; 1870 publica o livro de poesia “Falenas” e os “Contos Fluminenses”; 1872 lança o romance “Ressurreição”; 1873 edita “Histórias da Meia-Noite”; 1874 publica o romance “A Mão e a Luva”; 1875 compila em livro os poemas de “Americanas”; 1876 lança o romance “Helena” como folhetim e livro; 1878 escreve o folhetim “Iaiá Garcia”, reunido em livro no mesmo ano; 1881 lança o romance “Memórias Póstumas de Brás Cubas”; 1882 publica a coletânea de contos “Papéis Avulsos”; 1891 reúne em livro “Quincas Borba”; 1896 publica “Várias Histórias”; 1899 lança o romance “Dom Casmurro”; 1901 compila suas “Poesias Completas”; 1904 publica o romance “Esaú e Jacó”. Carolina sua mulher morre em 20 de outubro; 1906 lança a coletânea “Relíquias de Casa Velha”; 1908 publica o romance “Memorial de Aires”. Morre na madrugada de 29 de setembro.

Dario Bittencourt
Engenheiro ferroviário, poeta, membro da Academia de Letras do Estado do Rio de Janeiro

AENFER

Sede: Av. Presidente Vargas, 1.733
6º andar - CEP 20210-030
Telefax.: (21) 2221-0350 / 2222-1404 /
2509-0558

DIRETORIA:

Presidente

Clarice Maria de Aquino Soraggi

Vice-Presidente

Wanderley Malta Silva

Diretor Administrativo

Isabel Cristina Junqueira de Andréa

Diretor Financeiro

Luiz Lourenço de Oliveira

Diretor de Patrimônio

Jorge Ribeiro

Diretor Técnico

Antônio Gonçalves Marques Filho

Dir. Cultural e de Preservação Ferroviária

Rubem Eduardo Ladeira

Diretor de Divulgação e Mercado

Pedro Paulo Thobias Ferreira dos Santos

Diretor de Produtos e Serviços

José Roberto Martins Pataro

Diretor de Acompanhamento Judicial

Maria da Penha Arlotta

Dir.de Assistência aos Aposentados

Heloísa Dalmacio Roma

Diretor Social

Telma Regina Jorge da Silva

Conselho Editorial

Pedro Paulo Thobias Ferreira dos Santos (presidente), Antônio Gonçalves Marques Filho, Fernando José Alvarenga de Albuquerque, Marcelo Freire da Costa, Maria da Penha Arlotta

JORNAL AENFER

Jornal de Circulação Mensal

Editado pela AENFER

Editora Executiva

Silmara Reis - Reg. Prof. 604 DRT/SE

Programação Visual, Diagramação e Editoração Eletrônica

João Luiz Dias

Fotografia: AENFER

Impressão: Folha Dirigida

Tiragem: 2.000 exemplares

ÍNDICE

- 2 Editorial
- 3 Palavra da Presidente
- 4 Prata da Casa
- 5 Energia Feminina
- 6 Festa Junina e tradições
- 7 Memória Ferroviária Dia a Dia Homenagem
- 8 Fique por dentro Pela imprensa
- 9 150 da EFCB
- 10 Aniversariantes de Maio e Junho



Gostaria de conversar um pouco com vocês sobre os últimos acontecimentos nos nossos cenários ferroviários, nacional e estadual.

Em 9 de maio de 2008, o Governo editou mais uma Medida Provisória, a de nº. 427/08, que irá permitir um tratamento diferenciado tanto para a Ferrovia quanto para os Ferroviários.

Em face da edição da MPV nº. 427/2008, a FAEF/AENFER registra o reconhecimento, por parte dos Governantes, da necessidade que o país tem de aumentar sua malha ferroviária e, ao mesmo tempo, ter uma Empresa de Governo responsável por essa tarefa.

Com o advento da Lei nº. 11.483/2007 (MPV nº. 353/2007), que extinguiu a RFFSA com os mesmos termos e equívocos das MP's de números 245 e 246/05 rejeitadas em 21/06/2005 pelo Congresso Nacional por serem inconstitucionais, inúmeras lacunas não foram preenchidas e, pior, aquela Lei não contemplou nenhum Projeto de Governo para reestruturar, de fato, o Setor Ferroviário Nacional.

Assuntos de vital importância, tais como a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA, detentora do segundo maior patrimônio do país e de um vultoso acervo técnico, profissionais especializados em ferrovia e a reestruturação do Sistema Ferroviário Nacional, com a aprovação da MPV nº. 353/2007 foram relegados ao limbo, acabando de vez com a esperança de milhões de brasileiros de baixa renda de ter a oferta de um transporte ferroviário, pois, na maioria das localidades pobres deste país, o mesmo está desativado, tanto o de passageiros como o de cargas, cerceando o direito de ir e vir garantido pela Constituição Federal. Há que se ressaltar, mais uma vez, que, na maioria das localidades menos favorecidas, não há transporte rodoviário satisfatório com tarifa acessível e muito menos o aquaviário, sendo o trem o único meio de transporte e a única maneira destas regiões se comunicarem e interagirem com o restante do país, além da redução do custo Brasil, da proteção do meio ambiente e maior segurança no transporte de mercadorias

PREZADOS ASSOCIADOS

perigosas, dentre outras vantagens deste modal de transportes.

Eram preocupantes os atos que o Governo Federal vinha cometendo na extinta Rede Ferroviária Federal SA - RFFSA, a partir de sua desestatização, dificultando ações que minimizassem o sucateamento do material rodante, instalações fixas e móveis, da via permanente, dos sistemas de telecomunicações e sinalização, já que o furto permanente dos trilhos e outros valiosos equipamentos que constituem as malhas ferroviárias arrendadas às Concessionárias é uma constante. Desde aquela ocasião, a fiscalização dos bens da empresa era insuficiente para o vultoso patrimônio arrendado, sendo a situação agravada com a colocação da RFFSA em liquidação; transferiu-se, também, da esfera federal para a estadual e municipais, prédios e imóveis de um modo geral, antes mesmo de se apurar todo o patrimônio existente, sendo esta uma das exigências da Lei de Sociedades de Ações (Lei nº 6.404/76); de repente, questiona-se os direitos dos ferroviários oriundos da FEPASA (empresa incorporada à RFFSA em 1998, quando estes mesmos direitos desses empregados foram preservados em virtude de sucessão trabalhista) como se não fossem lícitos e os referidos empregados não fossem ferroviários.

Além do mais, os pontos cruciais que não foram solucionados na votação dos Relatórios do Dep. Jaime Martins, PLV nº. 05/2007, de 29/03/2007, na Câmara dos Deputados e na Sessão 71ª – Deliberativa – SF, de 16/05/2007, na discussão e aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº. 5, de 2007, em Plenário, ficou explicitamente registrado nas páginas 16, 17 e 18 do Parecer do Senador Marcelo Crivella, Relator - Revisor da Medida Provisória, o seguinte texto, devidamente acordado com o Governo, Casa Civil, Senador Romero Jucá, Líder do Governo no Senado Federal, e Entidades representativas dos Ferroviários:

“...Gostaríamos de destacar o motivo pelo qual não estamos acatando pleito dos empregados oriundos da FEPASA, no sentido de textualizar a manutenção da condição de ferroviários e estender, a setenta e quatro deles, o

benefício de complementação de aposentadoria pela União.

As Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e nº 10.478, de 2002, que garantem o pagamento da complementação de aposentadoria aos empregados da extinta Rede, tiveram motivação nas diferenças salariais decorrentes da fusão entre as empresas que resultou na criação da extinta RFFSA, em 16 de março de 1957.

A FEPASA foi incorporada à extinta Rede em 18 de fevereiro de 1998, pelo Decreto nº 2.502 e seus empregados passaram à extinta Rede na condição de agregados, mas apenas até que se procedesse à transferência para o quadro de pessoal da Rede, consoante os termos do item 10.1 do Protocolo de Incorporação por ela firmado, asseverando que “O contingente de empregados da FEPASA será absorvido pela Rede, por força da incorporação, em quadro regional agregado, até que se processe a sua efetiva transferência ao Quadro de Pessoal vigente na Rede Ferroviária Federal”, o que só não se consolidou em virtude da liquidação em curso.

Assim, na transferência desses funcionários para a VALEC lhes deverá ser assegurada a preservação da condição de ferroviários, seja por obediência à Lei nº 3.115, que em seu art. 1º previu a incorporação à Rede Ferroviária Federal das estradas de ferro que viessem a ser transferidas ao domínio da União; seja por acatamento ao Protocolo de Incorporação, pacto necessário que traduz a vontade unânime das partes sobre as bases essenciais do negócio jurídico, fazendo lei entre as partes; seja por questão de justiça, para proteger os contratos de trabalho em vigor.

Em nada obstante essas constatações, há que se levantar também a real possibilidade de que, caso o PLV nº 5 seja emendado e tenha que retornar à Câmara dos Deputados, não sendo aprovado até o dia 2 de junho, a Medida Provisória perde sua eficácia desde a edição, prejudicando toda a coletividade ferroviária envolvida, retornando a medida à estaca zero, conforme prevê o art. 62, § 3º, da Constituição, e lançando por terra todo o trabalho já feito entre os diversos

setores envolvidos e comprometendo o próprio pagamento dos salários dos empregados ativos da extinta RFFSA, razão pela qual consideramos que o atendimento do pleito deve ser objeto de posterior negociação. E isso já foi encaminhado com a Casa Civil...”

Com a edição da MPV 427/08, o Governo preenche a lacuna deixada pela Lei 11.483, de 31/05/2007 (MPV 353/07), na busca da criação de uma Empresa de Governo que ficará responsável por parte do Setor Ferroviário.

Sendo assim, conclamamos que você, associado, peça aos parlamentares conhecidos o apoio junto ao relator da MPV nº. 427/2008, ilustre Deputado federal PR/MG, Jaime Martins, para que ele acate as emendas de nº. **1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14; 15; 22; 25; 26; 27; 29; 30; 31; 32 e 33** (constam no site da Câmara e da AENFER) de interesse dos Ferroviários.

Lembramos que com o apoio e o reconhecimento em Plenário das emendas supra citadas, o Governo e o Congresso Nacional farão **JUSTIÇA AO PAÍS E AOS FERROVIÁRIOS**.

Em relação ao nosso Estado do Rio de Janeiro sentimos que existirá uma luz no fim do túnel e que a necessidade de um novo perfil para as nossas empresas, um Planejamento de Transporte sobre Trilho, levará ao tão sonhado crescimento.

Estamos acompanhando as novas mudanças de perto e estaremos sempre atentos.

Os destinos da Ferrovia como um todo no país, nossa Política de Transportes no Estado e os desempenhos da REFER e do SESEF sempre foram nossa preocupação para poder ajudar a termos uma Qualidade de Vida melhor. Até breve.

Saudações Ferroviárias!

Clarice Maria de Aquino Soraggi

Presidente da **AENFER**

Presidente da **FAEF**

A ANÁLISE DA DEPENDABILIDADE COMO SUBSÍDIO PARA AVALIAÇÃO DA PERFORMANCE OPERACIONAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

(Primeira parte)

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A necessidade de melhoria da qualidade dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, imposta por uma sociedade mais atenta às suas necessidades humanas e ao seu relacionamento com o meio ambiente, impulsiona o desenvolvimento acelerado de novas tecnologias e o incremento da produtividade, da velocidade, da capacidade, do conforto e da eficiência produtiva, sem desconsiderar a necessidade de aperfeiçoar, concomitantemente, a segurança operacional.

Para tanto, um sistema de transporte ferroviário de passageiros deve funcionar de forma sistêmica, considerando-se as relações entre os seus subsistemas e entre esses e o meio ambiente, pois o mau funcionamento de qualquer um deles pode influenciar negativamente o serviço, degradando o seu nível de desempenho ou até paralisando-o.

O complexo sistema ferroviário é composto de vários subsistemas que são gerenciados independentemente. Esses subsistemas são constituídos por equipamentos mecânicos, elétricos, civis e eletrônicos que devem funcionar com alta precisão, pois esse funcionamento influencia diretamente na disponibilidade e na segurança do sistema.

Como o desempenho do sistema ferroviário está relacionado à performance homogênea destes subsistemas e de seus componentes, a análise desses, quanto às condições de manutenção e de operação, são fundamentais para garantir a qualidade, a segurança e a preservação do meio ambiente a custos competitivos.

Este trabalho propõe a utilização da análise da dependabilidade, considerando-se os seus atributos confiabilidade, manutenibilidade e disponibilidade, para obter-se um perfil da performance operacional dos subsistemas e de seus componentes, viabilizando o diagnóstico dos pontos fracos da operação ferroviária. Pretende-se ainda aplicar tais conceitos no subsistema “material rodante”, demonstrando-se o potencial das informações que podem subsidiar o tomador de decisão.

2. ÁREA DE ABORDAGEM

O Programa Estadual de Transportes (PET), iniciado em março de 1998, é uma parceria entre o Governo do Estado do Rio de Janeiro e o Banco Inter-

nacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), que objetiva a melhoria da qualidade dos serviços de transporte urbano na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Atualmente a coordenação deste projeto de US\$ 373 milhões é de responsabilidade da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística. GBM (2006)

Um dos focos do PET para os transportes urbanos sobre trilhos é a reabilitação e atualização da infra-estrutura e equipamentos do sistema ferroviário suburbano da RMRJ. Partindo-se disto, destacando-se o subsistema “material rodante” por intermédio dos projetos PET 30/1998, PET 33/1998 e PET 36/1998, propôs-se a modernização de 18 unidades da série 400, de 16 unidades da série 700 e 16 unidades da série 900, respectivamente. CENTRAL (2006)

Sendo assim, este trabalho focará na sua aplicação o subsistema “material rodante”, especificamente as unidades das séries 400, 700 e 900, revistas pelo Programa Estadual de Transportes – PET entre 2001 e 2004. Pretende-se com esta aplicação obter-se um perfil destas séries em relação à sua performance operacional na fase de garantia das mesmas.

3. REFERENCIAL TEÓRICO - A DEPENDABILIDADE

A melhoria do desempenho de qualquer sistema produtivo, aliado à redução dos custos de operação e de manutenção, são estratégias perseguidas por equipes operacionais em qualquer organização.

Segundo Peixoto (1997), o desempenho operacional pode ser definido como “o grau de atendimento simultâneo a cinco visões da performance, em algum ponto do tempo, visando a satisfação do cliente”. O mesmo autor detalha ainda essas cinco visões da avaliação da performance:

- ✓ Qualidade: fazer as coisas certas;
- ✓ Velocidade: fazer as coisas rapidamente;
- ✓ Dependabilidade: fazer as coisas na hora certa;
- ✓ Flexibilidade: mudar o que se faz;
- ✓ Custos: reduzir o preço.

O termo Dependabilidade é uma tradução literal do termo inglês *dependability*, que indica a qualidade da prestação do serviço por um dado sistema e a confiança depositada no serviço

fornecido. Weber (2001)

Segundo Lemos *et al* (2001), o termo “dependabilidade” do sistema em relação às suas partes, exprime bem a conotação da qualidade do serviço prestado. Esta “dependência”, ou a “dependabilidade”, foi estudada inicialmente por autores americanos, que posteriormente foram traduzidas, segundo Avienis *et al* (2000) e LCA (2004), para o Francês, Alemão, Italiano e Japonês, por um grupo de trabalho intitulado “Working Group 10.4 on Dependable Computing and Fault Tolerance” do IFIP (*International Federation for Information Processing*).

Os atributos que serão utilizados neste trabalho são confiabilidade, manutenibilidade e disponibilidade.

Considerar-se-á “confiabilidade” como a probabilidade de que uma unidade observada satisfaça às exigências necessárias à finalidade de uso, sem a ocorrência de falhas, de acordo com os limites pré-estabelecidos em projeto, mantendo as suas características técnicas por um período determinado.

Pode-se representar a confiabilidade pelo Tempo Médio Entre Falhas (TMEF) ou *Mean Time Between Failures* (MTBF). Ele é calculado pela média aritmética dos tempos existentes entre o fim de uma falha *i* em um componente e o início de outra falha (a próxima falha) no mesmo (TEF). A expressão a seguir é utilizada para avaliar componentes reparáveis, considerando-se somente o tempo de funcionamento.

$$TMEF = \frac{\sum_{i=1}^n TEF_i}{n} \quad \text{ou} \quad TMEF = \frac{1}{\lambda}$$

Onde *n* é o número de vezes que o componente esteve em operação normal e 1, segundo Lafraia (2001), é a taxa de falhas, ou seja, é a frequência com que as falhas ocorrem num certo intervalo de tempo, isto é, na probabilidade de falha imediata em qualquer instante, dado que o equipamento estava operando.

Notou-se, após analisar Monchy (1989), Teófilo (1989), Fuzita (1997) e Lafraia (2001), que todas as definições de manutenibilidade convergem para um padrão: Manutenibilidade de um componente é a probabilidade desse ser recolocado em condição operacional na qual possa realizar a função requerida, em limites de tempo desejados, quan-

do a manutenção é feita sob dadas condições, com procedimentos e meios prescritos.

Pode-se representar a manutenibilidade pelo Tempo Médio para Reparo (TMPR) ou *Mean Time to Repair* (MTTR) de um sistema. Pode-se calcular o TMPR por:

$$TMPR = \frac{\sum_{i=1}^n \lambda_i t_i}{\sum_{i=1}^n \lambda_i} = \frac{1}{\mu}$$

Onde λ_i é a taxa de falha do *i*-ésimo componente reparável ou substituível num sistema, t_i é o tempo necessário para reparar o sistema quando o *i*-ésimo componente falhar, *n* é o número de componentes em reparo e μ é a taxa de reparo do componente, que segundo Lafraia (2001) é a frequência com que os reparos ocorrem num certo intervalo de tempo.

Toda organização que investe em tecnologias para manutenção, melhorando o planejamento e o controle da mesma, tem como principal objetivo disponibilizar o sistema o maior tempo possível para o cliente.

De acordo com Ireson *et al* (1988) a Disponibilidade inerente (*Di*) é a probabilidade de um sistema ou equipamento operar satisfatoriamente quando utilizado sob determinadas circunstâncias, desconsiderando as manutenções preventivas e programadas, em uma situação ideal (sem restrições de equipamentos, peças, mão-de-obra, manuais etc.), em qualquer instante arbitrado. É expressa por:

$$Disp = \frac{TMEF}{TMEF + TMPR}$$

Engenheiros Marcelo Prado Sucena,
Luis Cláudio Alves Mello e o
administrador de empresas
Vicente de Almeida Junior -
Companhia Estadual de Engenharia de
Transportes e Logística – CENTRAL

ENERGIA FEMININA

Dentro das comemorações dos aniversariantes do mês, a Diretora Social Telma Regina Jorge da Silva, trouxe para as comemorações de maio e junho, um texto que fala sobre a mulher e um outro sobre a história e tradições das festas juninas que transcrevemos a seguir.

O RESGATE DA ENERGIA FEMININA NO SEIO DA HUMANIDADE - ASPECTOS HISTÓRICOS E ANCESTRAIS DA ENERGIA FEMININA

A energia feminina foi a primeira Divindade cultuada pelo homem pré-histórico, comprovada pelas inúmeras imagens encontradas em vários sítios históricos e arqueológicos do mundo inteiro, representando a fertilidade – da mulher e da Terra. Sendo a mulher a doadora da vida, atribui-se à Fonte Criadora Universal a condição feminina e à Mãe Terra tornou-se o primeiro contato da raça humana com o divino.

A existência de um forte princípio do Matriarcado é atestada por testemunhos em estudos da arqueologia, lingüística e mitologia, que indicavam que em muitas culturas da Europa antiga o primeiro impulso das sociedades na esfera do religioso, era uma profunda veneração pela Terra, que era Mãe, pois tal como da mulher, nasciam os filhos, assim dela, da Terra, brotava a vida.

A nossa sociedade ocidental formada sob a égide da mitologia judaico-cristã se afastou das origens. Fomos criados e condicionados por uma cosmologia desprovida de símbolos do Sagrado Feminino, a não ser a figura central de Maria, mãe de Jesus, que funcionou mais como uma intermediária para a atuação dos poderes de Deus, exemplo de partenogênese, em que o elemento masculino não tomava parte da reprodução, o que a tradição cristã transformou em postulado de rigor, em 1854, proclamando o Dogma da Imaculada Conceição. O Cristianismo tentou suavizar a imagem da mulher com o culto à Maria. No entanto, o inconsciente coletivo da comunidade cristã via em Maria, Mãe de Deus, a Mãe Universal, a Mãe de todos nós. O modelo mítico de Maria, Mãe de um Deus encarnado que morreu pela salvação da Humanidade e ressuscitou ao terceiro dia, perpassa por inúmeras Deusas-Mãe da Antiguidade. Mas Maria não é a Grande Deusa das religiões que precederam o Cristianismo, a Grande Deusa Doadora da Vida e da Morte, a deusa da terra, a deusa das forças telúricas. A Virgem Maria é a Deusa dos Céus que sendo Virgem deu à luz, o filho de Deus. Foi o franco domínio do patriarcado que ofuscou a presença da Deusa, deixando a essência feminina relegada a segundo plano.

A INFLUÊNCIA POLAR DA ENERGIA MASCULINA NA HUMANIDADE

Para nós entendermos melhor e em profundidade a grande diferença entre as energias masculina e feminina, vamos nos basear na própria Mãe Terra, num exemplo muito simples. No ato de cultivar a terra, a energia masculina é aquela força que abre o sulco. É a energia que de posse do conhecimento, se faz ação. Já a energia feminina é aquela que permite a transformação da semente colocada na terra, produz o vir a ser, o sentido de gestar a plantação.

Historicamente, a tradição cultural do planeta colocou a predominância da energia masculina durante muitos e muitos séculos e ela foi utilizada de forma necessária, sem dúvida alguma. Quando o homem pré-histórico saiu em busca de condições melhores, num impulso evolucionar, era necessário estruturar a sociedade, criar a base concreta para crescer, buscar segurança, conquistar novas terras, defender o patrimônio,

enfim avançar. Porém com o tempo e o afastamento da influência da essência feminina, foi sendo atingido um estado de desequilíbrio, pela utilização excessiva do poder e da força. Começaram a se manifestar atos violentos, imposição no seio da família e da autoridade masculina, gerando profundos espaços desordenados, trazendo como consequência, muitas dores, dificuldades de relacionamento, separação entre as famílias e uma corrida desenfreada pela conquista de valores às vezes inatingíveis.

O que vemos hoje como resultado dessa predominância, é uma sociedade norteada pelos valores da competição selvagem, da sobrevivência do mais forte, da violência ao invés da convivência e do domínio da razão sobre a emoção.

O afastamento gradual e crescente do princípio feminino foi degradando a sociedade. Toda uma simbologia arquetípica ligada ao feminino foi esquecida e com isso os valores foram ocultados, sendo sustentados apenas dentro da Tradição Iniciática mantida pelos Grandes Colégios de outrora.

A ESSÊNCIA FEMININA COMO CHAVE DE SOLUÇÃO DE MUITOS PROBLEMAS

A partir de 1960, mais ou menos, ocorre uma mudança de paradigma, uma atitude parcialmente inspirada pelo desabrochar dos movimentos feministas. A tomada de consciência do papel desempenhado pela mulher na sociedade expande-se durante esta época e começa a integrar as tradições espirituais do Ocidente e do Oriente. A luta pela igualdade do homem e da mulher expandiu-se para além do social, político e econômico, entrando na esfera do sagrado. Inúmeros livros e artigos começam a fazer coro com o resgate da essência feminina no Planeta, revolucionando o modo como as pessoas viam as raízes da sua herança espiritual. Assistimos a uma chamada de atenção para a existência de um período da história da humanidade em que os valores morais, jurídicos e políticos eram estruturados em torno da Mulher e da Mãe. Os sinais do retorno da energia feminina começavam a despontar. A própria redescoberta da Terra como valor mais alto a preservar, sob pena de não mais haver espécie humana, fez decolar a consciência ecológica e o renascimento de valores ligados à Deusa, à Grande Mãe, tais como: a paz, a convivência na diversidade, a cultura, as artes, o respeito a outras formas de vida no planeta, a estética, a ética, a intuição, a poesia, o raciocínio e o pensamento não lineares, os sentimentos, a sincronicidade, os sonhos, a delicadeza e a suavidade.

Fica claro a partir dos idos de 1960/1970, que abrir-se para o feminino é se conectar com um mundo de mistério e encantamento, uma vivência que fornece um colorido, um entusiasmo e um significado maior à vida, passando a ser uma necessidade emergente da Humanidade.

A dimensão quase poética do feminino que dá sentido à vida, não é exclusividade da mulher, ela faz parte da evolução de todo ser humano.

A CIVILIZAÇÃO DA ESPADA E A CIVILIZAÇÃO DO CÁLICE

A Humanidade experimentou dois tipos de civilização, a do CÁLICE e a da ESPADA. A civilização do CÁLICE representou cerca de 16.000 anos da pré-história em que a noção de Deus era feminina, um tempo apenas comprovado pelos achados arqueológicos. Dessa época ficou um mito, um sinal, um selo importante. Como o guerreiro se afastou da essência feminina na sua corrida desenfreada pela conquista da força e do poder, a simbologia do GRAAL (sangue real) foi perseguida insistentemente. Temos até os nossos dias a civilização da espada, representada pelas guerras, pelas divisões, pelas fronteiras, pelas lutas internas e externas.

Mas o ciclo está findando e estamos assistindo a um retorno da energia feminina. O bastão da evolução já foi passado para as mãos da Grande Mãe novamente.

A compreensão relacionada com o feminino não se dá por um ato do intelecto. É o coração e não a razão, a sede da consciência matriarcal. A essência feminina mostra que a mulher deve trabalhar com seu centro de gravidade espiritual, o único ponto dentro de si que é indestrutível – a “força do coração”, utilizando-se das virtudes do abandono e da entrega do seu sentido espiritual. Ao nos entregarmos verdadeiramente, entramos no Grande Silêncio. Não se trata de fazer silêncio no sentido superficial, mas do silêncio que nos deixa livres da paranóia coletiva da sociedade, que não permite concentração suficiente para penetrarmos na câmara do nosso ser e descobriremos realmente quem somos e qual o nosso verdadeiro papel nessa vida.

A renovada imagem da mulher que através do seu potencial feminino, sua sexualidade, sua sensualidade, usadas com critério, sabedoria e principalmente amor fraterno e espiritual consegue transformar a vida dos homens e dela mesmo. E quando isso acontece é certo que todos conseguem reconhecer o que há de melhor dentro de si e trazer todo o seu potencial à manifestação para o bem da humanidade inteira.

De tudo o que foi dito aqui, concluímos que a Criação, seja do mundo ou do homem está intrinsecamente e profundamente ligada ao princípio feminino e à mulher. A investigação científica diz-nos que a origem da vida na terra surgiu nas águas primordiais. A Ciência hoje, com todo o seu avanço científico e tecnológico, quer na fertilização “in vitro”, quer no processo de clonagem, não conseguiu substituto do suporte feminino. Nós continuamos a nascer de uma mulher. E, até Deus, para se tornar humano precisou de um corpo de Mulher. Não é em vão que a população é majoritariamente feminina.

Todas as mulheres que neste momento estão no planeta Terra têm uma função muito importante, como veículos do resgate e do retorno da essência feminina no seio da Humanidade para que se possa então entronizar novamente a Grande Deusa-Mãe na face da terra.

História da Festa Junina e tradições

Origem da festa junina, história, tradições, festejos, comidas típicas, quermesses, dança da quadrilha, influência francesa, portuguesa, espanhola e chinesa, as festas no Nordeste, dia de Santo Antônio, São João e São Pedro, as simpatias de casamento e credices populares, músicas típicas da época, os balões.

Origem da Festa Junina

Existem duas explicações para o termo festa junina. A primeira explica que surgiu em função das festividades ocorrerem durante o mês de junho. Outra versão diz que está festa tem origem em países católicos da Europa e, portanto, seriam em homenagem a São João. No princípio, a festa era chamada de Joanina.

De acordo com historiadores, esta festividade foi trazida para o Brasil pelos portugueses, ainda durante o período colonial (época em que o Brasil foi colonizado e governado por Portugal).

Nesta época, havia uma grande influência de elementos culturais portugueses, chineses, espanhóis e franceses. Da França veio a dança marcada, característica típica das danças nobres e que, no Brasil, influenciou muito as típicas quadrilhas. Já a tradição de soltar fogos de artifício veio da China, região de onde teria surgido a manipulação da pólvora para a fabricação de fogos. Da península Ibérica teria vindo a dança de fitas, muito comum em Portugal e na Espanha.

Todos estes elementos culturais foram, com o passar do tempo, misturando-se aos aspectos culturais dos brasileiros (indígenas, afro-brasileiros e imigrantes europeus) nas diversas regiões do país, tomando características particulares em cada uma delas.

Festas Juninas no Nordeste

Embora sejam comemoradas nos quatro cantos do Brasil, na região Nordeste as festas ganham uma grande expressão. O mês de junho é o momento de se fazer homenagens aos três santos católicos: São João, São Pedro e Santo Antônio. Como é uma região onde a seca é um problema grave, os nordestinos aproveitam as festividades para agradecer as chuvas raras na região, que servem para manter a agricultura.

Além de alegrar o povo da região, as festas representam um importante momento econômico, pois muitos turistas visitam cidades nordestinas para acompanhar os festejos. Hotéis, comércio e clubes aumentam os lucros e geram empregos nestas cidades. Embora a maioria dos visitantes seja de brasileiros, é cada vez mais comum encontrarmos turistas europeus, asiáticos e norte-americanos que chegam ao Brasil para acompanhar de perto estas festas.

Comidas típicas

Como o mês de junho é a época da colheita do milho, grande parte dos doces, bolos e salgados, relacionados às festividades, e feita deste alimento. Pamonha, curral, milho cozido, canjica, cuscuz, pipoca, bolo de milho são apenas alguns exemplos. Além das receitas com milho, também fazem parte do cardápio desta época: arroz doce, bolo de amendoim, bolo de pinhão, bom-bocado, cocada, pé-d-moleque, quentão, vinho quente, batata doce e muito mais.

Tradições

As tradições fazem parte das comemorações. O mês de junho é marcado pelas fogueiras, que servem como centro para a famosa dança de quadrilhas. Os balões também compõem este cenário, embora cada vez mais raro em função das leis que proíbem esta prática, pelos riscos de incêndio que representam.

No Nordeste, ainda é muito comum a formação dos grupos festeiros. Estes grupos ficam andando e cantando pelas ruas das cidades. Vão passando pelas casas, onde os moradores deixam nas janelas e portas uma grande quantidade de comidas e bebidas para serem degustadas pelos festeiros.

Já na região Sudeste é tradicional a realização de quermesses. Realizadas por igrejas, colégios, sindicatos e empresas, possuem barraquinhas com comidas típicas e jogos para animar os visitantes. A dança da quadrilha, geralmente

ocorre durante toda a quermesse.

Como Santo Antônio é considerado o santo casamenteiro, são comuns as simpatias para mulheres solteiras que querem se casar. No dia 13 de junho, as igrejas católicas distribuem o “pãozinho de Santo Antônio”. Diz a tradição que o pão bento deve ser colocado junto aos outros mantimentos da casa, para que nunca ocorra a falta. As mulheres que querem se casar, diz a tradição, devem comer deste pão.

Recebeu o nome de *junina* no Brasil (chamada inicialmente de *joanina*, de São João), porque veio de países europeus cristianizados. A festa foi trazida para o Brasil pelos portugueses e logo foi incorporada aos costumes das populações indígenas e afro-brasileiras.

Festas de São João são ainda celebradas em alguns países europeus católicos, protestantes e ortodoxos (França, Portugal, Irlanda, os países nórdicos e do Leste europeu). As fogueiras de São João e a celebração de casamentos reais ou encenados (como o casamento fictício no baile da quadrilha nordestina) são costumes ainda hoje praticados em festas de São João européias.

Grandes fogueiras são tradição do São João brasileiro e europeu

De origem européia, as fogueiras juninas fazem parte da antiga tradição pagã de celebrar o solstício de verão. Assim como a cristianização da árvore pagã “sempre verde” em árvore de natal, a fogueira do dia de “Midsummer” (24 de Junho) tornou-se, pouco a pouco na Idade Média, um atributo da festa de São João Batista, o santo celebrado nesse mesmo dia. Ainda hoje, a fogueira de São João é o traço comum que une todas as festas de São João européias (da Estônia a Portugal, da Finlândia à França). Estas celebrações estão ligadas às fogueiras da Páscoa e às fogueiras de Natal.

Uma lenda católica cristianizando a fogueira pagã estival afirma que o antigo costume de acender fogueiras no começo do verão europeu tinha suas raízes em um acordo feito pelas primas Maria e Isabel. Para avisar Maria sobre o nascimento de São João Batista e assim ter seu auxílio após o parto, Isabel teria de acender uma fogueira sobre um monte.





PMP entrega projeto de reativação da estrada de ferro

O prefeito de Petrópolis Rubens Bomtempo entregou ao secretário estadual de Transportes, Júlio Lopes, o projeto de reativação da Estrada de Ferro Príncipe Grão Pará, que vai concorrer a recursos do BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento. Três volumes compõem o estudo de viabilidade elaborado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), contratada pela Prefeitura em 2005. "O sonho agora pode virar realidade porque contamos com a força política do governo do Estado junto ao BID e também com um projeto sério e viável", afirmou o prefeito.

Fonte: *Tribuna de Petrópolis*, 10/06/08.

A história

Em 20 de Fevereiro de 1883, foi aberto ao tráfego o trecho da Raiz da Serra até Petrópolis, em bitola métrica, pela Companhia Grão-Pará, cujas obras tiveram início em Agosto de 1881, tendo sido abandonados os estudos cedidos por Mauá e realizados novos que resultaram em novo traçado que reduziu as despesas a razão de 60%. O prazo marcado no Privilégio concedido pela Província à ferrovia de Mauá em 27 de Abril de 1852, foi prorrogado por mais 70 anos, em 21 de Fevereiro.

A 18 de Maio de 1883 fez a Grão-Pará, aquisição do ativo e passivo da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, transferindo-lhe esta os seus privilégios, a linha férrea e material flutuante pela quantia de 2 mil contos de réis, mediante pagamento em títulos preferenciais (debêntures), vencendo os juros de 6,5 % ao ano e 1% de amortização. Em Assembléia Extraordinária de 4 de Junho, a diretoria da Companhia de Mauá, aprovou o contrato de venda. Passou então a ferrovia de Mauá a constituir a 1.ª Secção da Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará, tendo sido sua bitola reduzida de 1,68 metro para 1 metro, evitando-se assim baldeações na Raiz da Serra. A Locomotiva N.º 1, a Baronesa, foi então recolhida para Preservação encontrando-se desde então no Museu Ferroviário do Engenho de Dentro, no Rio.

Na sua existência enquanto E.F. Mauá, o principal elemento de tráfego foi o transporte de passageiros durante o verão. O número excedia a 32 mil por ano. A parte marítima da empresa absorvia 40% das despesas gerais, o que muito favoravelmente depunha em favor da via-férrea.

Nos seus cinco primeiros anos (1854-58) a Empresa não apresentou uma renda satisfatória. Depois de aberto ao tráfego a Estrada de Rodagem União e Indústria, ligando Petrópolis a

Juiz de fora, a renda melhorou sensivelmente, o que manteve-se por 10 anos. Em 1869, o Governo fez um contrato de parceria com a União e Indústria, obrigando-a a entregar suas cargas à E.F. D. Pedro II. Neste ano, o saldo da empresa foi praticamente nulo. De 1870 em diante, sem obter garantias oficiais, a Empresa, observando a mais severa economia, começou a apresentar resultados apenas satisfatórios. Novas concessões para construção de vias férreas concorrendo com a de Mauá, surgiram. A primeira não foi levada a efeito, para alívio de Mauá, abriu porém possibilidades para que mais tarde outra se instalasse, e vindo justamente a entroncar-se com a sua ferrovia. Sem maiores esperanças, decidiu a direção da Empresa vendê-la à Grão-Pará.

Descrição e traçado

A Estrada de Ferro Mauá, partia do porto de Mauá, na altitude de 3,66m sobre o nível do mar, desenvolvendo-se por planícies paludosas cortadas pelos rios Caioaba e Inhomirim, até a Raiz da Serra da Estrela (Serra de Petrópolis), na altitude de 44m, com um percurso de 16,1 quilômetros.

Amadeu Miguel Gomes e Luis Carlos de Oliveira

Fonte: http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historiaostrilhos10_novembro2003.htm

Homenagem

Durante o ano de 2007 foi realizada, em todo o mundo, eleição para a escolha das sete maravilhas do mundo moderno.

Competindo com maravilhas de características as mais diversas possíveis, o nosso Cristo Redentor foi uma das maravilhas eleitas.

Emocionado, como todo brasileiro, e, particularmente, como todo carioca, nosso associado Nelson Ribeiro de Castro resolveu prestar uma homenagem à nossa maravilha pela conquista redigindo o belo soneto que transcrevemos abaixo. A Aenfer solidariza-se, ao associado, nessa justa homenagem pela escolha.

O Cristo Renascido

Desce a neblina
Aparece o Cristo
Coisa tão linda
Não creio ter visto

Estátua branca
Voltada para o sul
Lindo contraste
Com o céu azul

Se Cristo renascesse
Na atual idade
Escolheria para berço
Esta linda cidade

O filho de Deus
Escolher saberia
Nasceria no Rio,
Carioca seria

Nelson Ribeiro de Castro

— Dia a Dia —

Preservação do meio-ambiente Campanha permanente

A AENFER, através de decisão de sua Diretoria, inicia campanha permanente de preservação do meio-ambiente.

Para isso, conclama os membros dos Conselhos Deliberativo e Fiscal, associados, funcionários, ferroviários da ativa e aposentados, enfim, a toda a sociedade brasileira, a participarem desse esforço para o bem de todos.

Nossa intenção é dedicar um espaço permanente no jornal para que sejam divulgadas informações e orientações sobre o assunto de modo a permitir que a participação de cada um seja eficaz e eficiente.

Muitas das providências necessárias estão relacionadas com o nosso dia-a-dia e envolve hábitos errados que precisamos corrigir. Enquanto não corrigirmos esses hábitos, volta e meia uma determinada orientação aparecerá novamente neste espaço para que não percamos nunca o foco na matéria.

Para iniciar, vamos propor uma pro-

vidência dentre as inúmeras necessárias para corrigir os maus hábitos da grande maioria dos brasileiros:

NÃO JOGAR LIXO NOS LOGRADOUROS PÚBLICOS

É comum vermos pessoas jogando papéis no chão enquanto caminham pelas ruas. Às vezes são prospectos de propaganda que as pessoas pegam para, três passos adiante, jogarem no chão, sem ao menos lerem. Ora, se não estão interessadas no assunto, por que pegaram? Uns dizem que pegam porque enquanto a pessoa está distribuindo prospectos não está roubando. Tudo bem. Mas não jogue o prospecto no chão. Procure uma lixeira pública para fazê-lo.

Outra ocorrência que costumamos observar com relação a esse item é as pessoas jogarem pelas janelas dos ônibus, e até mesmo de veículos particulares, papéis e latas de refrigerante ou cerveja. Neste caso, além da sujeira, há o risco de causar acidentes machucando pessoas ou provocando danos materiais. Enrole o lixo num papel e guarde-o dentro da bolsa. Ao chegar ao destino,

procure uma lixeira para jogá-lo fora. Em relação aos carros particulares, já existem pequenas bolsas que se adaptam ao câmbio do automóvel e funcionam como uma lixeira provisória.

O lixo nas ruas, além do aspecto repugnante, pode causar doenças e provocar o entupimento dos bueiros levando à ocorrência de inundações. O lixo lançado nas encostas, além das doenças nas pessoas, acaba matando a vegetação que é responsável pela absorção da água das chuvas, desprotegendo o solo, o que acabará causando os deslizamentos de terra que poderão matar pessoas e causar vultosos prejuízos materiais.

Outra informação importante diz respeito ao tempo de decomposição do lixo



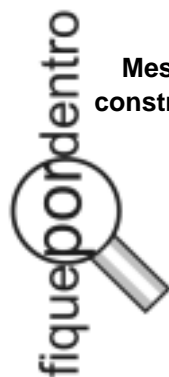
na Natureza. Esse tempo varia de acordo com o tipo de material que o compõe, do local em que é jogado e das condições climáticas. Para termos uma idéia do quanto o lixo interfere no Meio Ambiente mostramos a seguir uma estimativa de degradação dos materiais mais encontrados em aterros sanitários: papel – 3 meses, madeira – 6 meses, restos orgânicos – de 6 a 12 meses, cigarros – 1 a 2 anos, chiclete – 5 anos, latas de aço – 10 anos, plástico – mais de 100 anos, vidro – 4000 anos, lata de alumínio – não se decompõe.

ENGAJEM-SE NESTA CAMPANHA!

Comece divulgando estas informações às pessoas mais próximas, sejam elas parentes, vizinhos ou amigos. Muitas vezes fazemos coisas aparentemente inocentes, mas que causam danos, apenas por falta de conhecimento.

CONTAMOS COM VOCÊS! A NATUREZA, NOSSOS FILHOS E NETOS AGRADECEM!

Antonio Gonçalves – Diretor Técnico
Fonte: www.sindico.com.br



Mestrado e Doutorado em construção metálica, em Ouro Preto - MG

As inscrições para o processo seletivo do Mestrado e Doutorado em Construção Metálica estarão abertas nos seguintes períodos:

Mestrado e Doutorado:

inscrições até 22 de agosto de 2008
Local de envio: Secretaria de Pós-Graduação em Engenharia Civil Departamento de Engenharia Civil, Escola de Minas Universidade Federal de Ouro Preto Campus Morro do Cruzeiro, Ouro Preto, MG 35400-000
Fone: +55-31-35591547
FAX: +55-31-35591548
E-mail: metálica@em.ufop.br
Mais detalhes no site:
www.propec.ufop.br

Clube de Investimentos

Um grupo de associados está se reunindo para montar com uma, instituição que está há 25 anos no mercado, um Clube de Investimento em Ações, que é uma forma bastante atrativa de participar do mercado acionário.

A corretora, nos dará todo o suporte necessário para montagem do clube, inclusive na criação de uma carteira de ativos recomendada, nos fornecendo todo o apoio técnico e administrativo. A idéia inicial para a formação do clube é a participação de pessoas conhecidas do meio ferroviário (aposentados ou não) ou amigos da ferrovia (ou indicados por ferroviários), visando com isto, facilitar a comunicação.

A primeira reunião foi realizada em 9 de junho. O custo de administração cobrado pela corretora é de 2% ao ano sobre o patrimônio e a cobrança de taxa do CBLC (Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia) para o clube é de R\$ 250,00 por mês (valor provisório, que será zerado em alguns meses pela Corretora).

Foi confirmado na reunião:

- 1) Investimento inicial de R\$3.000,00 para a formação de patrimônio;
 - 2) Depósitos mensais a combinar, (mínimo de R\$ 200,00, ou nenhum)
 - 3) Patrimônio inicial do clube de R\$ 60.000,00, isto é, no mínimo 20 pessoas.
 - 4) Carência de 1 ano para a primeira retirada, visando a formação de capital.
- Em caso de dúvidas ou de mais informações contate os associados José Antonio Domingues (jadomingues@yahoo.com.br) ou José Roberto Pataro (jrpataro@oi.com.br) Caso tenha interesse em participar do clube de Investimento, confirme através

do site acima.

Lembramos que as perspectivas no Mercado de Ações, agora com o Grau de Investimentos obtido pelo Brasil, são muito favoráveis.

Honda

Novo convênio da Aenfer

O grupo Kobe Elyja Veículos Ltda, representado por suas três lojas: Rio Tóquio de Botafogo, Rio Tóquio do Recreio, Narita na Barra tem a satisfação de trazer aos funcionários e associados da AENFER, benefícios concretos em descontos para compra de veículos novos. Os descontos e benefícios seguirão os moldes definidos na proposta e terão validade de seis meses a contar com a data do aceite.

São os seguintes benefícios e descontos:

- 1 – Veículos novos
 - Desc. De 4% do PPS, para toda a linha Fit 2008/2008;
 - Desc. De 2% do PPS, para toda a linha New Civic 2008/2008;
 - Preço público sugerido pela fábrica para a nova CRV 2008/2008;
 - Preço público sugerido pela fábrica para o novo Accord.

Além dos descontos oferecidos, os funcionários terão o direito as seguintes cortesias: Jogo de tapetes, protetor do carter, protetor dos pára-choques (Fit e Civic) e insulfilm.

2 – Atendimento exclusivo

O departamento de vendas especiais irá atender ao associado da AENFER em nossas lojas com toda exclusividade. Será necessária a identificação do associado na hora da compra do veículo. A compra poderá ser feita à vista ou financiada. Tesdo ótimas taxas de financiamentos. Pode ser oferecido o carro semi-novo como parte de pagamento na compra do seu Honda. Tendo o serviço de seguro nas lojas. É só cotar com a corretora Honda.

3 – Identificação do associado

Servirá como comprovante para os efeitos do item 2 – o boleto bancário quitado ou o contracheque da empresa devidamente atualizado, contendo o desconto em folha.

Nossos endereços, telefones e pessoa exclusiva para atendimento nas lojas:

Rio Tóquio Botafogo – Rua General Severiano nº 201

Sr. Landy – 2122-4937 e 9983-3220

Rio Tóquio Recreio – Av. das Américas, nº 14.001 – Recreio

Sra. Daisy – 2323-9018 e 9915-8208

Narita Barra – Av. das Américas, nº 2.001 – Barra da Tijuca

Sr. Sidney – 3987-8871 e 7830-4737

pela imprensa

Investimentos

O governo do estado de São Paulo anunciou o novo recurso de US\$ 1,3 bilhão que será destinado para o Plano de Expansão do Transporte e aplicado em obras do Metrô e CPTM. Para obtenção do investimento, José Serra, governador do estado, discutiu acordos em Washington, onde assinou dois contratos de empréstimo no valor de US\$ 645 milhões, e Francisco Vidal Luna, secretário de Economia e Planejamento, fechou financiamentos no valor de US\$ 630 milhões em Tóquio. A verba será utilizada para a compra de 40 trens novos para a CPTM e 17 para o Metrô. Além disso, os sistemas de sinalização e controle de via de ambas serão modernizados para a redução de intervalo entre os trens. Os novos trens deverão entrar em funcionamento entre o fim de 2009 e início de 2010. (www.webtrasnpo.com.br, 23/06/08)

Locomotiva Maria Fumaça já faz teste de via em Maceió

Em fase de testes na via, a locomotiva “Maria Fumaça” que foi restaurada na oficina da usina Utinga Leão, em Alagoas, e transportada para a oficina da CBTU Maceió para o acabamento final, realizado por técnicos da própria Companhia, faz o maior sucesso quando passa no percurso, onde é aplaudida e fotografada como uma grande estrela. Em breve, essa locomotiva bicentenária estará fazendo o percurso completo de 32 quilômetros, de Lourenço de Albuquerque, em Rio Largo, até Maceió, na condição de trem turístico, projeto estimulado pelo presidente Elionaldo Magalhães. (www.cbtu.gob.br, 20/06/08)

ANTT recebe contratos de arrendamento da RFFSA

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), representada pelo diretor-geral em exercício, Noboru Ofugi, e pelo superintendente de Serviços de Transporte de Cargas, Marcus Almeida, recebeu nesta sexta-feira (20), das mãos do inventariante da Rede Ferroviária Federal S.A., Cássio Antônio Ramos, os originais dos contratos de arrendamento das malhas ferroviárias originárias da Rede.

A formalização atende ao disposto na Lei 11.483/2007. Adicionalmente, atendendo à solicitação da ANTT, está

sendo entregue o acervo de normas técnicas elaboradas pela RFFSA ao longo de sua existência como operadora. Segundo os representantes da Agência trata-se de material de relevante valor técnico que vai se incorporar ao acervo da ANTT. (www.antt.gov.br, 20/06/08)

Ministro acredita na ferrovia

O ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, defendeu o equilíbrio da matriz de transportes hoje (11/06/2008), durante abertura do III Brasil nos Trilhos, e avaliou que “o setor ferroviário no Brasil tem vivido um momento de contínuo desenvolvimento”. Ele proferiu palestra no evento bienal promovido pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), em que fez um prognóstico animador para o setor, baseado na nova carteira de projetos que mereceram prioridade do governo federal. “É preciso continuar criando condições para a manutenção desse ciclo virtuoso nas ferrovias, por meio dos investimentos públicos e privados”, concluiu Nascimento, apostando principalmente no bom momento da economia brasileira. (www.transportes.gov.br, 11/06/08)

Internacional

Novo metrô de Paris será mais ecológico

O metrô parisiense, que transporta 5 milhões de pessoas por dia, será progressivamente equipado com novas composições, mais coloridas e mais ecológicas, com um consumo de energia 30% menor. Essas composições, com amplas janelas, terão suas velhas poltronas de curvim dos anos 70 substituídas por tecidos em cores vivas. Ganharão também uma iluminação mais suave e portas de abertura automática, o que representa o fim da velha trava manual. Os passageiros podem também ser beneficiados com um ar mais fresco graças a um sistema de “ventilação refrigerada”, mais barato e que gasta menos energia que um sistema de ar-condicionado tradicional. O novo metrô apresentado pela Administração Autônoma des Transportes Parisienses (RATP) será “mais respeitoso com o meio ambiente”, devido à limitação da velocidade máxima para 70 km/h contra os 100 km/h atuais. A frota será inteiramente renovada em três linhas até 2016.

(Correio Braziliense, 10/06/08)

150 anos da EFCB

Palestra do engenheiro Armando Meton de Alencar Fialho realizada no dia 8 de maio, sobre o prédio da Estação D. Pedro II

É com muita honra que aceitei o convite da Aenfer para dizer alguma coisa sobre esse maravilhoso prédio que temos em frente chamado Estação D. Pedro II.

Apesar da idade que me deu a oportunidade de ter conhecido, quando garoto, a antiga estação com sua característica inédita de uma linha circular, com escadas nas plataformas antigas, que permitiam a passagem de pedestres pela linha, em que era possível o trem chegar, parar e voltar, tracionada pela mesma locomotiva, sem qualquer manobra, a atual estação D. Pedro II, muita coisa tem a nos contar, embora infelizmente poucas coisas eu saiba transmitir-lhes. Por isso desculpem-me pelo curto tamanho desse trabalho.

Recorrendo ao livro introdução à Memória Histórica da EFCB 1858 – 1958, escrito em memória de seu centenário por Paulo de Andrade Martins Costa, alguma coisa pude aprender.

Na gestão do coronel João de Mendonça Lima, no período de 25 de fevereiro de 1933 à 30 de novembro de 1936, foi conduzida a eletrificação de trens e a construção da nova sede de D. Pedro II, realizações tantas vezes atentadas em pura perda, por seus antecessores.

Pelo que sei, o prédio da Estação D. Pedro II foi projetado por um grupo de funcionários engenheiros do então Departamento de Plano de Obras e, para eles, deve ter sido feito fazer concorrência das diversas etapas e fiscalização da obra.

O projeto foi de tal modernidade, na época, que o prédio foi todo empastilhado, creio que o precursor no Brasil, só tendo sido posterior ao empastilhamento do monumento do Cristo Redentor, em torno de 1930.

Já naquela época possuía, além de uma subestação de emergência, a previsão, com toda sua infra-estrutura, de uma central de ar condicionado, que nunca foi montada, com respectivos dutos em rebaixamento de todos os corredores do prédio, com as respectivas saídas para todas as salas do edifício. Ao invés de ter sido dada continuidade do projeto, cada sala foi equipada com aparelhos individuais.

Na saída de passageiros dos trens suburbanos foi previsto, mas nunca executado, um túnel interligando a estação ao lado da entrada do Ministério da Guerra para que existissem duas

escadas. Tal projeto seria muito útil quando, posteriormente, foi implantado o Metrô.

Na plataforma 13, onde chegavam os trens do interior, cerca de 13, diariamente, existia uma entrada de bagagem para circulação das mesmas até o interior da gare, para liberação do transporte de passageiros.

A textura da cerâmica do piso foi devidamente estudada para evitar o desgaste, principalmente em rampas, pelo constante atrito com o pisar de centenas de passageiros por dia.

Tal providência, de fato, foi concretizada pois, durante toda vida do edifício, nunca houve necessidade de qualquer substituição.



Posteriormente foi iniciada, mas não concluída e devidamente desmanchada, uma cobertura única sobre todas as plataformas da gare.

Quando da construção do prédio da Rede, foi uma lástima não terem dado continuidade arquitetonicamente a uma segunda ala do prédio D. Pedro II, construindo-se um prédio que realmente choca a beleza do monumental prédio da Estação D. Pedro II. Uma das belezas dessa cidade do Rio de Janeiro. No 9º andar existia um grande restaurante para atendimento dos funcionários do prédio onde, durante um período, no final do dia, transformava-se em sala de aula para administração de um curso pré-vestibu-

lar, sonhado pelo então diretor Alencastro Guimarães, de especialização da Engenharia Ferroviária da então Escola de Engenharia da Universidade do Brasil no qual tive a graça de frequentar.

No 12º andar funcionava o Centro Seletivo, que através de um antigo sistema de comunicação em que eram incluídas as linhas dos telefones seletivos se entrosava com todos os controles das estações das diversas linhas e ramais da EFCB e, 24 horas por dia, tinha-se conhecimento de tudo que acontecia de normal e anormal em todas as linhas.

Fora do expediente normal, assumia o engenheiro de Plantão que deliberava sobre os eventos e, quando necessário, 24 horas por dia, comunicava-se ao di-

ver disponibilidade de informática naquela época. É oportuno informar que na Serra do Mar existia a subestação de Sheid, com conversor CC/CA responsável pela frenagem elétrica das composições de tração elétrica, que desciam a serra, com aproveitamento dessa energia nos subúrbios do Rio.

No prédio de D. Pedro II havia um serviço de atendimento médico e odontológico e farmácia de primeira qualidade. Na ala esquerda do prédio estavam instalados laboratórios mecânicos e químico. Praticamente nada se comprava em concorrência sem que se fizesse o exame comparativo dos equipamentos, tais como, resistência elétrica de condutores, resistência mecânica de peças e equipamentos, composição química de produtos, vida útil de tintas, etc.

Em caso de acidentes, os laboratórios participavam do exame de suas possíveis causas, tendo-se desse modo a determinação de como evita-las.

Desse modo, podemos dizer em coro: que saudades sentimos de nosso tempo passado. É válida a frase: recordar é viver.

Armando Meton de Alencar Fialho
é engenheiro civil e eletricista,
formado em 1949 pela Escola de
Engenharia Universidade do Brasil,
hoje UFRJ.

Foi chefe de departamento de
eletrotécnica, chefe de oficina de
carros de passageiros em São
Diogo, inspetor de eletrotécnica e
chefe de divisão de mecânica
eletrotécnica

Se aposentou em 1983 pela
RFFSA

retor, transmitindo-lhe as ocorrências e, quando por ordem desse, transmitia o evento até o ministro da viação e até, se fosse o caso, ao presidente da República. Terminado o plantão, quando no início do expediente regular, o engenheiro de plantão transmitia ao diretor as ocorrências do feriado.

No anexo ao seletivo, com apoio do Centro de Controle de Tração Elétrica de Deodoro, eram feitos os horários dos trens suburbanos e de tração elétrica que trafegavam também na serra, de modo a efetuar os cruzamentos previstos e as disponibilidades de potência entre as subestações. Diga-se que o trabalho era feito manualmente, em vista de não ha-

Nota da Aenfer: Modestamente, o palestrante não informou que o reaproveitamento da energia elétrica gerada durante a frenagem elétrica na descida da serra foi possível graças aos estudos desenvolvidos pelos engenheiros eletricitistas da empresa, dentre os quais, ele.

Aniversariantes dos meses de maio e junho

Aenfer comemora dia das mães e dos aniversariantes de maio

Buscando um maior conagraçamen- to entre os associados, a Diretoria da AENFER, a partir de maio, resolveu substituir o almoço do aniversariante que era realizado em restaurante, pela reali- zação de um evento em sua sede, com palestra, feirinha e atividades sociais que permitam um contato mais interativo entre as pessoas, de modo a permitir um estreitamento nas relações huma- nas e que, certamente, gerarão novas amizades.

Estiveram presentes os aniversarian- tes Zelita Zaneti, Mônica Baggetti, Alexandre Júlio, Maria Stella Martins, Edila Ferreira, Sttela Le Cocq, Ana Maria Gomes.

Caminhada – Na ocasião dos festejos dos aniversariante de maio, a diretora social Telma Regina Jorge da Silva, fez menção à caminhada, prevista para o mês de setembro em comemoração aos 150 anos da Central e convocou a parti- cipação de todos, porque juntos, uni- dos, conseguiremos alcançar as nos- sas conquistas.



História da EFCB – O engenheiro Ar- mando Meton de Alencar Fialho foi con- vidado a falar da EFCB e fez um depoi- mento sobre sua passagem à época em que trabalhava na empresa. Alencar foi admitido em 1945 como *oficial eletrici- sta extra-numerário diarista de quarta ca- tegoria*. Mas foi em 1949, já formado como engenheiro civil e eletricista, que recebeu o cargo de chefia da oficina de manutenção de carros de passageiros. Disse que naquela época, o engeni- heiro de plantão, ao final do dia relatava todos os acontecimentos que, depen- dendo do caso, chegava ao presidente da República.

Agradecimentos - A presidente Clarice Soraggi e a diretora Telma agradeceram a palestra feita pelo engenheiro Alencar e entregaram um trenzinho como recor- dação do evento.

Homenagens – Foram entregues pre- sentes aos aniversariantes do mês. Em seguida a diretora Telma leu o tex- to “O resgate da energia feminina no seio da humanidade –Aspectos histó- ricos e ancestrais da energia femini- na”, cuja íntegra está no site www.aenfer.com.br, em homenagem às mães e, por extensão, às mulheres. Para representar todas as mães cha- mou a associada Cilene para receber um buquê de flores e presente. Clarice também foi homenageada, ga- nhando de uma associada um quadro alusivo aos 50 anos da RFFSA.



Brunch e Bazar – No final das home- nagens foi servido um brunch para to- dos os presentes. Na oportunidade foi realizado um bazar com bijuterias, bol- sas, blusas, perfumes, cosméticos e ar- tesanatos no sétimo andar. Àqueles que ainda não tinham comprado o presente do dia das mães, foi dada mais uma opção de comprar o presente.



Festa temática na Aenfer em comemoração aos aniversariantes de junho

A Aenfer comemorou no dia 5 de junho, a festa dos aniversariantes que aconteceu no 7º andar onde fica o Es- paço Cultural Carlos Lange. Foi servi- ço um brunch especial, além de paço- ca, amendoim e pé-de-moleque em referência aos festejos juninos. O arraial da Aenfer também teve bandeirinhas e balões e contou com a pre- sença de vários associados que compareceram para desejar votos de felicidades aos aniversariantes. Aldo Pascoal, Francisco Bottino, Jonair Antunes, Paulo Deps, Heloisa Dalmacio, Sônia Figueiredo, Fátima Magalhães, Maria do Rosário (Nazinha) e Marcelo Costa sopraram velinhas e recebe- ram, cada um, uma lembrança da associação.

Dentro das comemorações dos aniversariantes do mês, dan- do continuidade à filosofia implanta- da em maio, a Diretora Telma trouxe para as comemorações de junho, um texto que fala sobre a história e as tradições das festas juninas que transcrevemos a se- guir. (àqueles que se interessa- rem pelo assunto encontrarão mais informações no site da

AENFER). Aproveitamos para destacar que, tal como ocorreu em maio, houve participação significativa de associados que mais uma vez aplaudiram a inicia- tiva e confessaram que o Evento do Ani- versariante do Mês da AENFER entrou definitivamente em suas agendas.



Pedro Paulo, Antonio Gonçalves e Penha Arlotta



Mônica Baggetti e Ramiro Ramos



Aniversariantes de agosto e setembro

A Aenfer lembra que as datas comemorativas serão: 7 de agosto e 4 de setembro
Participe conosco dessa festividade!

Mais informações ligue para os telefones: 2221-0350 e 2222-1404