

Museu do Trem pode ser transferido para Barão de Mauá

Em entrevista, o Diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária da AENFER, Eng. Rubem Eduardo Ladeira, fala sobre o projeto de transferência do Museu do Trem do Rio de Janeiro, do Engenho de Dentro para Barão de Mauá. **Páginas 4 e 5**



Excursão a Campos do Jordão foi um sucesso

Foi uma festa desde a partida do ônibus do Rio de Janeiro. **Página 8**



Festa dos aniversariantes de abril e maio. **Página 8**



— editorial —

Cada Vez Mais Unidos

Nosso planeta não anda percorrendo bem sua órbita. Não estamos falando no sentido astronômico, mas sim na forma de vida, nos problemas provocados pela humanidade, os quais, como bumerangues, retornam às mãos de quem os atira.

Crise financeira, gripe tipo A (H1N1), pirataria, seca no sul e cheias no norte e nordeste do Brasil, o sertão virando mar e o mar virando sertão, omissão, corrupção, propinas, desmatamentos, poluição dos mananciais, enfim, esses são alguns dos vírus criados pelos seres humanos.

Com tantos problemas a serem resolvidos ainda existem os verdadeiros *anjos do mal*, que tentam desestabilizar as ações que buscam direitos para todos os ferroviários. Eles agem de forma covarde com palavras sem fundamento e as pessoas íntegras, que têm pouca informação ou desconhecem todo o histórico da Rede Ferroviária Federal, embarcam no falso canto da sereia.

Todos nós, associados da AENFER, devemos ter cuidado com

essas pessoas, que desconhecem o trabalho sério desenvolvido há mais de 70 anos por nossa entidade. Sabemos que a participação nas reuniões e atividades unifica as informações, porém não é suficiente. Devemos estar cada vez mais unidos, buscando novas adesões ao nosso quadro de associados, trazendo para o convívio os amigos desinformados. Só com este *antídoto* estaremos eliminando, definitivamente os "*anjos do mal, mal sucedidos*."

Cada vez mais unido, sempre com novas adesões, encontra-se o grupo dos passeios realizados pela AENFER. A viagem a Campos do Jordão foi realizada em altíssimo astral do início ao fim. Várias atividades foram desenvolvidas no ônibus: brincadeiras, concursos, sorteios, jogos, festa dos aniversariantes do mês; além dos passeios, compras e degustações na cidade. Um momento de emoção para todos nós da direção da AENFER foi o elogio ao nosso jornal. Veja mais detalhes do passeio na parte de eventos desta edição.

— reflexão —

SORRIA

- Sorria, embora seu coração esteja doendo
- Sorria, mesmo que ele esteja partido
- Quando há nuvens no céu
- Você sobreviverá...
- Se você apenas sorri
- Com seu medo e tristeza
- Sorria e talvez amanhã
- Você descobrirá que a vida ainda vale a pena se você apenas...
- Ilumine sua face com alegria
- Esconda todo rastro de tristeza
- Embora uma lágrima possa estar tão próxima
- Este é o momento que você tem
- que continuar tentando
- Sorria, pra que serve o choro?
- Você descobrirá que a vida ainda vale a pena
- Se você apenas...
- Se você sorri
- Com seu medo e tristeza
- Sorriso e talvez amanhã
- Você descobrirá que a vida ainda vale a pena
- Se você apenas Sorrir...
- Este é o momento que você tem
- que continuar tentando
- Sorria, pra que serve o choro
- Você descobrirá que a vida ainda vale a pena
- Se você apenas Sorrir

Charles Chaplin



Sede: Av. Presidente Vargas, 1.733
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

Clarice Maria de Aquino Soraggi

Vice-Presidente

Wanderley Malta Silva

Diretora 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 da Memória Ferroviária

Rubem Eduardo Ladeira

Diretor de Divulgação e Mercado

Pedro Paulo Thobias Ferreira dos Santos

Diretor de Produtos e Serviços

José Roberto Martins Pataro

Diretora de Acompanhamento Judicial

Maria da Penha Ariotta

Dir. de Assistência aos Aposentados

Heloísa Dalmacio Roma

Diretora Social

Telma Regina Jorge da Silva

Conselho Editorial

Pedro Paulo Thobias Ferreira dos Santos (presidente), Antônio Gonçalves Marques Filho, Fernando José Alvarenga de Albuquerque, Maria da Penha Ariotta e Rubem Eduardo Ladeira.

JORNAL AENFER

Jornal de Circulação Mensal:
Editado pela AENFER

Jornalista Responsável:
Silmara Reis - Reg. Prof. 604 DRT/SE

Diagramação: João Luiz Dias

Fotografia: AENFER

Impressão: Folha Dirigida

Tiragem: 2.000 exemplares

Congratulações

A Aenfer deseja sucesso à nova Diretoria da Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina – AEEFL, que tomou posse no dia 29 de abril.

Fazem parte do quadro da nova gestão:

Presidente – Manoel Geraldo Costa
Vice-presidente – Jair José da Silva
Primeiro secretário – Silvío César Costa
Segundo secretário – Ivan Oliveira do Nascimento
Primeiro tesoureiro – Almir Ferreira Gaspar
Segundo tesoureiro – Paulo Roberto Sad da Silva
Diretor Social – Waldemar Pires Ribeiro
Vice-diretor Social – Sebastião Braz de Oliveira
Diretor de Patrimônio – Vera Lúcia Bernardes Ferraço
Vice-diretor de Patrimônio – Ignácio Pinheiro

Sucessos também à Associação dos Engenheiros Ferroviários do Nordeste com sua nova Diretoria que foi eleita no dia 27 de abril. São eles:

Presidente – Ruyard Melo de Carvalho
Vice-presidente – Antônio Geraldo Alves Bosshard
Primeiro tesoureiro – Fernando Antônio Neves de Carvalho
Segundo tesoureiro – Veronildo José Farias
Primeiro secretário – Francisco Batista Veras
Segundo secretário – Theodorico Cadena Junior

Parabéns pelos 60 anos de fundação da Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina – AEEFL, pelos 50 anos da Associação de Engenheiros Ferroviários da Bahia e pelos 10 anos da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária – AFPP.



ÍNDICE

- 2 editorial
- reflexão
- 3 palavra da presidente
- dia a dia
- pela imprensa
- 4-5 primeira página
- 6 saúde
- opinião
- 7 memória ferroviária
- 8 eventos



GARRA, FÉ E AMOR

Estamos no mês de maio, onde o ditado popular diz que o amor está no ar, pois neste mês comemoramos várias uniões (casamentos), dia das mães, mês de Maria e o dia

do trabalhador.

Neste clima, lembro de uma canção do nosso querido Gonzaguinha: "Uma Canção de Amor" que ao ouvi-la, representou para mim o mês de maio.

Uma canção de Amor (Gonzaguinha)

Uma canção de amor não é só aquela que fala de um beijo na boca

Aquela que fala da ânsia tão louca de corpos na cama, matando desejos

Uma canção de amor não é só aquela que chora uma separação

Aquela que exalta nossa união felizes para sempre eterna aliança

Uma canção de amor também é aquela que canta a luta, a vida, a fibra, a força, a raça e o sangue que vem de João, de Maria e José.

Também é aquela que canta o suor do trabalho, do calo das mãos de quem canta a esperança no jogo, na dança com garra e com fé...

Nós, ferroviários, estamos sempre trilhando os trilhos da esperança, andando com garra e com fé em todos os momentos de nossas vidas.

E iremos trilhar nossas estradas de nossas vidas com muito AMOR e ESPERANÇA.

— dia a dia —

SUSTENTABILIDADE – ECOEFICIÊNCIA

A ecoeficiência é o modo de se produzir bens e serviços utilizando menos recursos naturais (água, energia, matéria-prima) e gerando menos resíduos.

Este conceito está ganhando força na indústria brasileira, especialmente entre empresas com presença no mercado internacional.

"Além da redução nos custos, a estratégia permite ganhos em competitividade e para a imagem das empresas", explica Sonia Chapman, diretora presidente da Fundação Espaço Eco, o primeiro centro para ecoeficiência da América Latina, que funciona há cinco anos em São Bernardo do Campo (SP). O centro presta consultoria para empresas e tem clientes como a Braskem, Votorantim e Santista Têxtil. A Fundação tem entre os mantenedores a indústria química Basf e a GTZ, agência de cooperação técnica alemã.

"A idéia é orientar as empresas para que tornem seus produtos e processos melhores, do ponto de vista socioambiental", explica Sonia. Segundo a executiva, isso é feito por meio de um software de ecoeficiência, aplicado "in loco" nas empresas.

O software analisa parâmetros como consumo de água e energia, emissões de poluentes, toxicidade dos produtos e riscos potenciais, e permite calcular o custo das alternativas menos agressivas ao meio ambiente.

O conceito de ecoeficiência baseia-se em quatro pontos:

- Energia – o processo produtivo deve buscar eficiência energética e também fontes alternativas, como a geração a partir da queima de resíduos.

- Matéria prima – uso racional, com redução de desperdício.

- Análise do ciclo de vida – cálculo do impacto ambiental de um produto, desde a extração da matéria prima até o seu descarte.

- Resíduos – menor geração de lixo e destino correto, como o aproveitamento no processo produtivo.

Como resultados podemos citar a tecnologia para fabricar plástico "verde" a partir do álcool da cana-de-açúcar, desenvolvida pela petroquímica Braskem, que consumiu US\$ 5 milhões em investimentos, e a auto-suficiência energética alcançada pela unidade de Jacareí da Votorantim Papel e Celulose (VCP) onde 78% da energia consumida (80MW) é gerada a partir da queima de biomassa e licor negro, que são resíduos do processo produtivo da celulose.

Antonio Gonçalves

Diretor Técnico

Fonte: Jornal Folha de São Paulo

Coluna "Projetos Sociais" de Andréa Vialli

— pela imprensa —

Secretário Estadual de Transportes participa de audiência pública sobre SuperVia

O secretário Estadual de Transportes, Julio Lopes, esteve presente na audiência pública realizada no dia 28 de abril, na Assembléia Legislativa do Rio (Alerj), para discutir as negociações entre os ferroviários da SuperVia e a direção da empresa. Um dos temas debatidos na audiência foram as condições de trabalho dos ferroviários que, recentemente, entraram em greve pedindo por mais segurança no sistema. As agressões de agentes de controle da SuperVia contra passageiros, na estação de Madureira, registradas pela TV Globo no dia 15 de abril, também estiveram em pauta. O secretário Julio Lopes voltou a afirmar que esse comportamento dos agentes da SuperVia é inaceitável. Segundo o secretário, o serviço prestado pela SuperVia ainda não é o ideal.

www.transportes.rj.gov.br, 28.04.09

Transnordestina

Já está homologado, pela Secretaria de Infraestrutura (Seinfra), o resultado da licitação para

obras de engenharia e desapropriações da Transnordestina no Ceará, ações que custarão um montante de R\$ 1,5 milhão. As empresas vencedoras esperam agora a Ordem de Serviço para que realizem os trabalhos nos três lotes cearenses da ferrovia: Missão Velha-Acopiara, Acopiara-Quixadá e Quixadá-São Gonçalo do Amarante (Complexo Industrial e Portuário do Pecém). Os recursos são provenientes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e Governo do Estado. O custo total da Transnordestina é de R\$ 5,4 bilhões, devendo ser concluída até 2010. A Transnordestina é uma ferrovia de 1750 quilômetros (600 ficam em terras cearenses), que integrarão a produção do Nordeste.

Diário do Nordeste - 28/04/2009

CBTU comemora desempenho

A CBTU João Pessoa teve um excelente desempenho operacional nos primeiros meses deste ano, e já transportou mais de um milhão de usuários. As informações são do presidente da Companhia, Elinaldo Magalhães, que participou, no dia 24 de abril, da inauguração da 12ª estação de trem do sistema de trens urbanos da Grande João Pessoa. A afirmação é baseada no relatório operacional enviado por cada unidade operacional da CBTU, à

Administração Central da Companhia, no Rio de Janeiro. Os dados são coletados e para análise são levados em conta o tamanho e a capacidade de transporte de cada sistema.

CBTU, 27/04/2009

Valec quer entregar 1.330 km de trilhos até 2010

O diretor-presidente da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias, José Francisco das Neves, informou que a empresa não terá restrições para entregar 1.330 km de ferrovias entre 2009 e 2010. "Dinheiro não será problema neste ano", afirmou. Ele apresentou os projetos da companhia para ampliar o modal ferroviário nos próximos anos, durante encontro que reuniu representantes do Conselho Superior do Agronegócio (Cosag) e da Federação das Indústrias de São Paulo (Fiesp). Segundo Neves, os recursos já foram autorizados e alocados para a construção dos trechos das ferrovias Norte-Sul e a integração Leste-Oeste, que, sob responsabilidade da Valec, somam R\$ 6 bilhões em 2009. As obras na Norte-Sul e na Ferrovia Integração Oeste-Leste devem gerar 50 mil empregos diretos e 150 mil indiretos.

Jornal do Commercio, 07/04/2009

—primeira página—

Entrevista com o engenheiro Rubem Eduardo Ladeira, diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária da Aenfer, baseada em sua palestra sobre a transferência do Museu do Trem do Rio de Janeiro do Engenho de Dentro para Barão de Mauá, em 30 de abril de 2009, no Auditório do Sesef, prédio de Barão de Mauá

Dia 25 de fevereiro de 1984. Numa manhã de um sábado ensolarado, a deslumbrante locomotiva a vapor, nº 353, da Estrada de Ferro Central do Brasil, conhecida como a “Velha Senhora”, tracionando quatro carros de administração de madeira, sendo dois da antiga São Paulo Railway e dois da EFCB – O 3 e O 101, saiu da Estação de D. Pedro II, com autoridades e jornalistas convidados, com destino a Estação de Engenho de Dentro. Era o início da inauguração do Museu do Trem do Rio de Janeiro. Um museu que nasceu para guardar um acervo valioso e se tornar um ponto de cultura da cidade.

Nos primeiros anos cumpriu sua missão, entretanto, com o passar dos anos, por não ter tido uma renovação em seu acervo e mostra de outras exposições, ocorreu um declínio no número de visitantes. Mas, simultaneamente a este processo, o projeto educativo desenvolvido no museu ocupava seu espaço e cada vez mais aumentava o número de estudantes de todas as localidades da cidade que visitavam o Museu. Eram visitas orientadas, desenvolvidas, principalmente, em parceria com as Secretarias estadual e municipal de Educação. Inúmeros projetos foram realizados: colônia de férias; semana do trânsito, com o apoio da CET Rio; semana do meio ambiente; festa junina; sarau; encontro de ferromodelismo, com o apoio do Clube do Trem, onde eram distribuídos prêmios as melhores miniaturas apresentadas. O Museu era uma das instituições conveniadas com a Universidade Estácio de Sá, para realização dos 500 Cursos Gratuitos, no início dos anos 90.

Porém, com o início do processo de desestatização da RFFSA no ano de 1995, diversos técnicos do PRESERFE aderiram ao Programa de Demissão Voluntária e, sem pessoal, o Museu entrou em declínio. Ainda houve uma tentativa de alavancar o programa de preservação da memória ferroviária, quando foi incluído no pacote financeiro do Banco Mundial, que tratava deste processo de desestatização, uma dotação orçamentária para recuperação dos museus existentes. Por ordem do então presidente da RFFSA, Sr. Isaac Popoutchi, foram desenvolvidos dois projetos para aplicação inicial destes recursos: ampliação do Museu do Rio de Janeiro e a recuperação do Museu de São João Del Rei. Todavia, com a mudança de direção da Empresa, estes projetos foram arquivados e os recursos abandonados. A engenheira Clarice Soraggi, então Presidente da FAEF, indo a Brasília, tentou resgatar estes recursos, mas, infelizmente, não foi mais possível.

A Oficina da Locomoção e o Galpão onde está instalado o Museu foram tombados pelo prefeito Cesar Maia, em 22 de abril de 1996, através do Decreto “N” Nº 14.741. O mesmo prefeito que tombou esta área culturalmente fez o “tombamento”, no verdadeiro sentido da palavra, quando destruiu o Complexo Ferroviário mais antigo do país para construir o Estádio Olímpico João Havelange.

Devido ao estado de abandono do Museu, a AENFER resolveu desenvolver um projeto para trans-

ferência do Museu do Trem para a Estação de Barão de Mauá – o último ícone ferroviário da cidade do Rio de Janeiro, criando o Centro Cultural Barão de Mauá.

É interessante ressaltar, que em 1994, quando foi lançado na cidade do Rio de Janeiro o “Guia de Museus do Rio”, elaborado por José de Paula Machado e Isabel de Sued, no Caderno B do Jornal do Brasil, foi publicada uma entrevista com o Sr. José de Paula Machado, em que ele se dizia surpreendido com dois museus, de todos que ele visitou na cidade, sendo um deles pelo seu acervo e pela sua apresentação, o Museu do Trem.

Para falar sobre o projeto do Museu do Trem, a Aenfer ouviu o engenheiro Rubem Eduardo Ladeira, diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária da instituição.

Jornal da Aenfer (JA) – Em que se baseou a direção da Aenfer para o desenvolvimento deste Projeto?

Ladeira – Em 2000, logo após as instalações das Oficinas do Engenho de Dentro se tornarem não operacionais, com sua devolução pela SuperVia à Flumitrens, iniciamos o desenvolvimento de um projeto, o qual transformávamos o Prédio da Administração das oficinas, seus galpões e a escola profissional, num Centro Cultural, onde estaria localizado o grande Museu Ferroviário Brasileiro. Entretanto, não conseguimos “vender” este projeto para as autoridades e, anos depois, com o “tombamento” das instalações da oficina para construção do Estádio Olímpico, não seria mais possível implantar este projeto naquele local.

JA – Como seria o Museu em Barão de Mauá?

Ladeira – O Complexo Ferroviário de Barão de Mauá seria transformado em um Centro Cultural que abrigaria o novo Museu do Trem do Rio de Janeiro. Buscamos neste projeto colocar o que deu certo no Engenho de Dentro, quando o Museu realmente funcionava e recebia seus visitantes, acrescentando a ele novas atividades.

JA – Como assim?

Ladeira – O Centro Cultural Barão de Mauá – CCBM, como seria chamado, agregaria o prédio da Estação, sua gare e plataformas, tombados pelo Inepac, além de todo o pátio ferroviário, incluindo as antigas instalações da Oficina de Alfredo Maia até a Estação de Francisco Sá.

JA – E como todo este espaço seria ocupado?

Ladeira – Dividimos o projeto em módulos: **Módulo I - Prédio da Estação** onde estaria instalada a administração do museu, sua reserva técnica, um setor de Programação Visual e Gráfica com a finalidade de atender as necessidades do CCBM, além de um Centro de Documentação, onde seria grupada a biblioteca da RFFSA, que se encontra fechada e outras bibliotecas sobre ferrovia que estão espalhadas na cidade, inclusive a da Aenfer, um centro de

informatização com todo o acervo bibliográfico e ferroviário do país, um Espaço Multimídia e um Auditório. Teríamos salas para apresentar o rico mobiliário ferroviário – Sala da Diretoria da Estrada de Ferro Central do Brasil, que atualmente encontra-se toda desmembrada pela Central Logística; a Agência da Estação D. Pedro II, que não sabemos onde a SuperVia colocou seu mobiliário quando a expulsou de seu local para dar lugar a uma financeira; o mobiliário do antigo DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro (cujas peças são constantemente disputadas por autoridades do Ministério dos Transportes, e que nós temos defendido, denunciando estes fatos ao Ministério Público, em Brasília); e muitas outras peças. No andar térreo teríamos uma cafeteria e um bistrô, voltado para o atendimento de refeições rápidas, além de uma loja de conveniências, onde seria vendido todo tipo de *souvenirs* ferroviários. Não poderia deixar de existir um Clube de Ferromodelismo, onde a maquete, que seria de grande porte, seria visitada por todos aqueles que fossem ao CCBM. No último andar, poderia ser instalado um espaço destinado ao grande brasileiro e empresário que revolucionou o país – Irineu Evangelista de Souza, o Barão, depois Visconde de Mauá.

A Gare da Estação seria restaurada em sua forma original e destinada a exposições temporárias e local reservado para realização de eventos, alugando para desfiles de moda e festas de casamento, hoje muito comum em espaços deste tipo (vide o Museu de Arte Moderna).

Suas plataformas deverão estar cobertas por uma grande cobertura transparente, protegendo o acervo que seria exposto em suas linhas: composição do trem Cruzeiro do Sul, Carros Budd, Locomotivas diversas, Carros diversos, Trem Unidade Elétrica, Guindastes, etc. Algumas destas linhas deverão ser operacionais, tanto na bitola de 1,00m como de 1,60m, por onde sairiam trens especiais e de turismo.

JA – Quais seriam os outros módulos?

Ladeira – O **Módulo II – Pátio da Estação** seria dividido em diversos espaços. Um comercial, que poderia abrigar um prédio comercial, um grande teatro e cinemas com praça de alimentação. Por que do teatro? Cansam de dizer na mídia que o Rio de Janeiro é a capital cultural do país, entretanto, para se ver um grande musical, como por exemplo, o Fantasma da Ópera, o carioca tem que ir a São Paulo. Poderia ser construído este teatro, simples mas moderno, que poderia ser palco, no futuro, destes grandes musicais. O complexo Barão de Mauá tem em seu entorno a coisa mais importante e difícil de ser encontrada por quem quer se divertir nesta cidade – estacionamento. Neste pátio, além desta parte comercial e cultural, sobra espaço para serem colocadas novas construções como a transferência do galpão do atual Museu do Trem onde se encontra a Baroneza e os Carros Nobres e remontagem, se é que ainda existe e não virou sucata, do antigo galpão da Oficina de

— primeira página —

Trajano, que pertenceu a Exposição Universal, erguida junto a Torre Eiffel, e que foi descoberto aqui no Rio por um arquiteto, quando pesquisava sobre o PEU Méier, e que foi tombado pela Prefeitura do Rio, quando a RFFSA alienou o terreno às margens da avenida Suburbana (segundo a Prefeitura foi desmontado e guardado). Além de outras construções, este espaço sofreria um tratamento paisagístico e seria cortado por uma linha férrea com bitola de 60cm, igual a existente no Museu do Engenho de Dentro, em que os visitantes, além de passear de trem a vapor, poderiam ter um meio de transporte. Este pátio também teria vias pavimentadas onde circulariam pequenos veículos elétricos para transporte de pessoas da terceira idade e deficientes físicos.

JA – Então seria utilizado neste projeto um conceito ambiental eficiente?

Ladeira – Sim. É intenção do Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária - GFPP, que abraçou este projeto da Aenfer, utilizar energia solar sempre que possível como alternativa nas diversas edificações, bem como aproveitamento da água da chuva para limpeza e aguçamento dos jardins. Projeto de construções claras e arejadas para evitar ao máximo o consumo de energia. O CCBM será um Complexo Verde.

JA – Teríamos mais algum módulo?

Ladeira – Sim, mais dois. O **Módulo III – Oficina de Alfredo Maia** onde seria instalada a antiga Escola Profissional Silva Freire, que depois de desalojada do Engenho de Dentro, está sem pouso definitivo. Seria uma construção moderna e funcional, onde seriam aplicadas todas as nossas intenções tratadas na pergunta anterior. Nesta construção seriam instaladas as salas de aula e os diversos laboratórios, e um novo galpão para recuperação do material rodante que vier a ser instalado no museu. Os alunos desta Escola estagiariam no CCBM. Exemplo: acompanhariam com profissionais contratados a manutenção predial das diversas construções, tanto na parte civil como na elétrica e hidráulica; participariam da recuperação do acervo do museu e ainda poderiam fabricar brindes para serem vendidos na loja do museu, com renda para eles.

JA – Então o CCBM seria um celeiro para empregar jovens em início de carreira?

Ladeira – Sim, além da utilização desta mão de obra de alunos aprendizes da Escola Profissional, seriam desenvolvidos outros convênios, como por exemplo, com o Departamento de Parques e Jardins da Prefeitura para treinar jovens que trabalhariam nos jardins do museu, ganhando assim uma profissão.

JA – E a Estação Francisco Sá?

Ladeira – É o nosso **Módulo IV**. Por estar mais distante do Prédio da Estação, seria um anexo à sede, e lá se desenvolveria trabalhos com comunidades e grupos de jovens, adultos e da terceira idade. Suas instalações seriam adaptadas para as mais diversas oficinas. O CCBM além de ser um espaço onde a cultura será difundida para a população em geral, será também um espaço para despertar nos jovens e, porque não nos adultos, novas atividades profissionais.

JA – Não é um projeto muito ambicioso? Qual seria seu custo?

Ladeira – É, mas ele seria desenvolvido ao longo de um período de tempo. A ferrovia é muito rica em parceiros. Temos as empresas concessionárias, grande empresas estatais como a Petrobras que no passado fez de nossas locomotivas seu laboratório para o desenvolvimento tecnológico de seus produtos; fabricantes de materiais rodantes, inclusive alguns multinacionais; grandes empreiteiras que arrecadaram muito do governo para construir a Ferrovia do Aço e ainda recebem nos projetos metroferroviários do país; empresas na área de telecomunicações e sinalização e outras empresas menores que trabalham para a ferrovia em todas as atividades. Se cada uma delas der uma parcela proporcional a sua participação na ferrovia poderemos ter um Museu de nível internacional.

Quanto ao seu custo, o Ministério dos Transportes solicitou em uma reunião ocorrida em Barão de Mauá, no ano passado, um Termo de Referência para o Projeto de Transferência de Engenho de Dentro para Barão de Mauá e o GFPP resolveu assumir este trabalho e chegou a um valor de R\$ 700.000,00 (setecentos mil). Quanto ao custo macro de toda a obra, este deveria ficar próximo aos R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões).

JA – Para desenvolver este projeto você se baseou em algum já existente?

Ladeira – Tive oportunidade de visitar alguns museus no exterior. Nos EUA pude visitar o Museu de Sacramento, na Califórnia, por duas oportunidades: uma em 1976, por ocasião de um estágio que fiz pela RFFSA, e particularmente, em 2004. O de Baltimore, particularmente, em 1994. A antiga estação ferroviária de St. Louis, também particularmente, em 1998. Na Europa, estive em 1997, no Museu dos Transportes de Lucerne, na Suíça. Além disto possuo diversos prospectos e documentos de outros museus no exterior. O que mais me impressiona são estudos contratados aqui no Rio, em especial para Barão de Mauá, nos quais arquitetos apresentam o museu somente ocupando a área do prédio e das plataformas. Primeiro, estes técnicos desconhecem nosso acervo; segundo, não incluem o que é mais importante num museu ferroviário, o pátio, onde são expostos os materiais rodantes, a alegria dos amantes da ferrovia. Nos EUA, os museus possuem imensos pátios. O que me chamou atenção em Lucerne foi o fato de ter pouca peça exposta no pátio, entretanto, suas instalações cobertas ocupam uma enorme área. Esta situação se deve ao clima do local.

JA – Quem administraria este Centro Cultural?

Ladeira – Sabemos que o Município, o Estado e a União, através do IPHAN, não têm recursos para administrar seus museus. Neles faltam coisas básicas. Mas o Rio de Janeiro tem necessidade de ter um Museu deste porte. O GFPP, em suas reuniões sobre o assunto, só vê uma alternativa para este caso. É o Estado e a União, donos deste complexo, através de todos os órgãos envolvidos, deixarem de lado suas picuinhas, se unirem e entregar este espaço a Fundação Roberto Marinho, que é a única neste país com capacidade de projetar, captar recursos, construir e depois de pronto administrar um complexo

deste tipo. Vide a Estação da Luz. Em tempo, a Prefeitura deve também parar de dar palpites; o Sr. Cesar Maia queria construir neste espaço um shopping de material de construção e um supermercado e o atual prefeito quer aproveitar as plataformas da estação para utilizar como baias de ônibus.

JA – Para encerrar, gostaria de fazer mais alguma colocação?

Ladeira – Sim. Todos dizem que o Rio de Janeiro é a capital cultural do país e, assim sendo, temos de aproveitar o momento que o Estado e a Cidade vivem, com a Copa do Mundo de Futebol e as Olimpíadas e depositar nossas fichas neste projeto, que divulgará a cidade ao mundo. O brasileiro pode não gostar de ferrovia, mas o norte-americano e o europeu veneram esta modalidade de transporte e todas as principais cidades destes países têm um grande museu ferroviário. Outra coisa que deve ser considerada: o estado ainda não acordou que é o berço da primeira ferrovia do país – a Estrada de Ferro Mauá – que está totalmente abandonada lá do outro lado da baía; e a cidade do Rio de Janeiro é o berço da terceira ferrovia, que nasceu quatro anos após a Mauá – a Estrada de Ferro D. Pedro II, depois denominada Central do Brasil, e que foi a mais importante ferrovia do país no passado.



Museu de Sacramento - Califórnia/EUA

JA – Estávamos esquecendo do trem de alta velocidade, onde nosso Secretário de Transporte, Sr. Julio Lopes, é o maior defensor que a Estação Barão de Mauá seja o ponto de partida? Isto não atrapalha o projeto?

Ladeira – O Sr. Julio Lopes, antes de ser secretário de Estado e político, é um educador e deve se preocupar com a importância da preservação da cultura de nosso país para que no futuro os jovens possam saber da importância que a ferrovia teve no desenvolvimento industrial do Brasil, na primeira metade do século passado. Deve refletir mais sobre o assunto e passar a defender a criação CCBM, projeto que recebeu das mãos de nossa presidente Clarice, quando indicado para o cargo em 2006. A estação do trem de alta velocidade poderá ser construída em outro local, até próximo aquela área, nos terrenos do cais do porto e da Oficina de Praia Formosa, nas cercanias de Rodoviária Novo Rio, onde passageiros da Região Serrana e dos Lagos chegariam de ônibus e poderiam fazer a integração com o trem. Não podemos "matar" a Estação Barão de Mauá, que é o último local para se construir um grande museu ferroviário no país.

saúde

GRIFE SUÍNA

- CONTEXTO EPIDEMIOLÓGICO

Uma gripe de origem suína aparece como nova candidata a pandemia e causa apreensão pelo mundo. Tal apreensão ameaça degenerar em alarme, mas não há razões objetivas para tanto, nesta fase inicial de obtenção de informações sobre a doença, ainda pouco conhecida.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou emergência de saúde pública internacional, no sábado (25/04). Ontem (27/04), elevou o nível de alerta de 3 para 4, numa escala que vai até 6. Ainda assim, é cedo para traçar paralelos com a mais famosa das pandemias, a Gripe Espanhola (1916-1918), que vitimou cerca de 50 milhões de pessoas.

Epidemias de gripe surgem porque o vírus causador, o influenza, sofre mutações que o tornam mais transmissível e agressivo, ou facilitam a infecção entre espécies suscetíveis, como pássaros, porcos e humanos. Além disso, o crescimento exponencial das viagens de avião espalha doentes e portadores pelos continentes, multiplicando as oportunidades de contágio por todo o globo, em questão de dias.

A morbidade relacionada à gripe suína tende a ser alta, mas a letalidade é baixa (1% a 4%).

I – A DOENÇA

A gripe suína é uma doença respiratória aguda de porcos, altamente contagiosa, causada por um vírus influenza tipo A. Ocasionalmente, o vírus vence a barreira entre espécies e afeta humanos. O vírus da gripe suína clássico foi isolado, pela primeira vez,

em um porco, em 1930.

Como todos os vírus de gripe, estes também mudam, constantemente. Os porcos podem ser infectados por vírus de gripes aviária e humana. Quando mais de um tipo de vírus contamina um porco, ao mesmo tempo, pode ocorrer uma mistura da carga genética dos vírus, dando origem a um novo vírus contendo os genes misturados.

Atualmente, há quatro classes principais de vírus de gripe suína do tipo A: H1N1, H1N2, H3N2 e H3N1. A crise atual é causada por um novo subtipo do vírus H1N1.

II - CONTÁGIO

Normalmente, esses vírus não infectam humanos. Entretanto, vez por outra, mutações no vírus permitem que eles contaminem pessoas. Na maioria das vezes, os contágios acontecem, quando há contato direto de humanos com porcos. Mas também já houve casos em que, após a transmissão inicial do porco para o homem, o vírus passou a circular de pessoa para pessoa. Foi o que aconteceu em Wisconsin, EUA, em 1988. Nestas situações, a transmissão ocorre como a gripe tradicional, pela tosse ou pelo espirro de pessoas infectadas.

Consumir carne de porco não causa a doença. Ao cozinhar a carne a 70° C os vírus são completamente destruídos, impedindo qualquer contaminação.

III – SINTOMAS DA DOENÇA

Os sintomas são normalmente similares aos da gripe comum e incluem febre, letargia, falta de apetite e tosse. Algumas pessoas com gripe suína também tiveram coriza, garganta seca, náusea, vômito e diarreia.

IV – VACINAS

A vacina utilizada na Campanha Nacional de Vacinação contra Gripe, que está sendo realizada, nesse momento, no Brasil, direcionada à população com mais de 60 anos, destina-se somente à proteção contra a influenza sazonal e não protege contra a influenza suína. A Campanha segue normalmente até o próximo dia 8 de maio.

No momento, somente há vacinas contra gripe suína para porcos, que são mais comumente afetados por esse tipo de vírus. Mas autoridades internacionais já anunciaram estar trabalhando numa versão humana da vacina.

V – O QUE FAZER PARA EVITAR O CONTÁGIO DA GRIFE SUÍNA

- Cubra seu nariz e boca com um lenço quando tossir ou espirrar. Jogue no lixo o lenço após o uso.
- Lave suas mãos constantemente com água e sabão, especialmente, depois de tossir ou espirrar. Produtos à base de álcool para limpar as mãos também são efetivos.
- Evite tocar seus olhos, nariz ou boca. Os germes se espalham deste modo.
- Evite contato próximo com pessoas doentes.
- Se você ficar doente, fique em casa e limite o contato com outras pessoas.
- Outras informações na página especial sobre influenza suína no portal do Ministério da Saúde – www.saude.gov.br.

Fontes:

Ministério da Saúde. <http://www.saude.gov.br>
 Organização Mundial da Saúde: <http://www.who.int/>
 Centers for Disease Control (EUA): <http://www.cdc.gov/>
 Autores: Emília Vitória, Rogério Hoefler, Carlos Vidotti e Jarbas Tomazoli

opinião

Um Louco Sonha a Máquina Universal?

Reporto-me ao romance histórico de autoria da escritora norte-americana Janna Levin, que constrói uma situação imaginária sobre elucubrações de dois grandes matemáticos que viveram na primeira metade do século 20. O primeiro, Alan Turing (considerado por muitos o pai da computação moderna) e o segundo, Kurt Gödel, especialista em lógica formal.

Alan Turing, que foi o primeiro a imaginar como uma modalidade de inteligência artificial poderia tomar forma, postulou que nada, em princípio, impediria a criação de um cérebro tão hábil e criativo quanto o humano, mas com circuitos mecânicos ou eletrônicos no lugar de neurônios.

Kurt Gödel se contrapõe a Turing, oferecendo uma prova rigorosa de que a lógica é incapaz de prever a matemática, esta, fruto da criatividade humana para interligar informações.

Os dois matemáticos possuem pensamentos opostos no tocante à criação de um cérebro tão hábil e criativo quanto o humano.

Alan Turing, influenciado por seu trabalho de desvendamento de códigos durante a Segunda Grande Guerra Mundial, sugeriu que todas as operações da mente poderiam ser desempenhadas por computadores.

Um terceiro estudioso daquela época, Prof. Jefferson, numa conferência realizada em 1949,

apresentou “O Argumento da Consciência” : “Apenas quando uma máquina puder escrever um soneto e compor um concerto a partir de pensamentos e emoções sentidas, e não por uma combinação aleatória de símbolos, poderíamos aceitar que a máquina se equipara ao cérebro, ou seja, capaz não apenas de escrever, mas de saber que escreveu.” Este conteúdo é semelhante ao da alegação de John Searle: “Falta às máquinas a intencionalidade humana.”

Turing, certa vez, respondendo aos críticos – avestruz e caçoando do cristianismo, apresentou a seguinte objeção teológica: “O pensamento é uma função da alma imortal do homem. Deus concedeu uma alma a cada homem e mulher, mas não a qualquer outro animal ou às máquinas. Portanto, nenhum animal ou máquina pode pensar.”

Lady Lovelace, um quarto estudioso, apresentou sua seguinte objeção: “A máquina analítica não tem pretensão de originar coisa alguma. Ela pode fazer tudo o que sabemos ordenar a ela que execute.”

Recentemente na mídia brasileira, foi anunciada a existência de um computador japonês que consegue ler o pensamento do homem; em pleno início do século 21 um robô lendo pensamento!

Voltando ao impasse matemático – Alan Turing x Kurt Gödel – não podemos deixar de evocar os conceitos sobre “conhecimento segundo o entendimento”, “conhecimento imaginativo” e “conhecimento intuitivo”, estabelecidos por Baruch de Espinosa (1632-1677).

1 – O “conhecimento segundo o entendimento” tra-

balha na ligação das coisas pelo conhecimento de suas relações verdadeiras, conforme a única necessidade do entendimento.

2 – Por outro lado, o conhecimento confuso e mutilado é “conhecimento imaginativo”, em que as ideias estão ligadas entre elas segundo necessidade extrínseca da imaginação, porque formamos essas ideias segundo a ordem das afecções do corpo. Este gênero de conhecimento, “conhecimento imaginativo”, faz com que intertenham a sensibilidade, a memória, os jogos de linguagem: tais relações de ideias tem causas estranhas ao entendimento. (Talvez tenha o caso de Alan Turing enquadrado neste conhecimento imaginativo).

3 – Entretanto o “conhecimento intuitivo”, inteiramente racional, é um conhecimento completo, absoluto, que procede do conhecimento do atributo para o conhecimento adequado da essência das coisas. O “conhecimento intuitivo” capta a interpenetração das essências singulares no infinito (talvez o caso de Alan Turing também esteja enquadrado neste gênero de conhecimento).

É uma grande questão: nada em princípio impediria a criação de um cérebro tão hábil e criativo quanto o humano? ...

Pessoalmente fico com o “Argumento da Consciência”, apresentado pelo Prof. Jefferson em 1949, por com ele identificar-me em função do estado de evolução espiritual em que me encontro.

Dario Bittencourt - Engenheiro Ferroviário

● — memória ferroviária —

“O Ramal de Mangaratiba – Ponte Ferroviária sobre o Canal do São Francisco”

O Ramal de Mangaratiba teve o seu primeiro trecho inaugurado entre Deodoro e Santa Cruz em 02/12/1879 ainda como E. F. D. Pedro II. O segundo trecho entre Santa Cruz e Itaguaí foi aberto em 14/11/1910 e o terceiro de Itaguaí a Mangaratiba em 07/11/1914. A ponte sobre o Canal do São Francisco situa-se entre Santa Cruz e Itaguaí no Km 60,630.

Para travessia do Canal existente, a E.F.C.B. projetou uma ponte com estrutura metálica (treliça do tipo Pratt) com 22,00 m de extensão total.

Nos anos seguintes, o Departamento Nacional de Obras de Saneamento planejou as obras de defesa contra as inundações da Baía de Sepetiba, e se tornou necessária a supressão de um trecho do aterro da infra-estrutura de via, entre os diques das duas margens, que impedia o escoamento das águas. Tornava-se, pois, indispensável a construção de uma ponte com uma secção de vazão compatível com a descarga máxima do leito do canal.

O projeto hidráulico elaborado fixava para o caso da Estrada de Ferro em bitola larga e via singela que a seção de vazão livre da ponte deveria ser, no mínimo, 650 m² e a face da viga da estrutura não poderia estar abaixo da cota 540 mm.

Dadas as condições do solo local em que seria construída a obra, afastou-se a hipótese da estrutura em sistema hiperestático. Os possíveis abatimentos acarretariam esforços na estrutura, cuja grandeza não poderia ser determinada, previamente, com a necessária precisão.

Pela mesma razão, o sistema em arcos isostáticos não devia ser empregado, já que somente são econômicos para grandes vãos. Estes sistemas são preferidos às vigas retas, porque o grau de utilização destas diminui, rapidamente, com o aumento do vão.

As fundações, porém, ficam sujeitas a cargas elevadas, inteiramente incompatíveis com a natureza do terreno em questão.

A estrutura mais indicada para o caso foi a viga reta do tipo “Gerber”.

Sendo estas vigas estaticamente determinantes, os pequenos abatimentos nos apoios não teriam grande importância, mas poderiam causar desnivelamento do seu trabalho e neste caso, duas soluções poderiam ser adotadas:

1) Levantamento do tabuleiro – Sendo o abatimento demasiado, acima de 5 cm, seria conveniente levantar o tabuleiro, necessitando-se, para isso, de exercer um esforço de baixo para cima de cerca de 50 toneladas.

2) Levantamento da linha – Caso o abatimento fosse inferior a 5 cm, bastaria se colocar calços



sob os dormentes, respondendo-se, dessa forma, a linha na cota primitiva.

Por tentativas, conseguiu-se uma boa localização para as rótulas, obtendo momentos praticamente iguais nos apoios e no meio das vigas em balanço.

Sendo a ponte do tipo em estrato superior, consideram-se as secções transversais no meio dos vãos em forma de “T”, resultando áreas de ferro relativamente pequenas. Sobre os apoios, as secções, em forma retangular, puderam ser simplesmente armadas, obtendo-se uma taxa de trabalho máximo de 61 kg/cm². Por isso, o concreto, além de uma cura bem cuidadosa, deve ser dosado racionalmente e preparado mecanicamente.

Para que a ponte conservasse uma seção de vazão superior a 650 m², seria necessário, para cada lado dos pegões da ponte metálica existente, a extensão de 177,90 m composto de 17 vãos de 9,60 m e 2 vãos extremos de 7,35 m cada um, perfazendo uma seção total de 652,80 m².

Não se computaram neste cálculo as áreas dos dois vãos junto aos diques, por ficarem quase totalmente obstruídos pelos mesmos.

Dessa forma, resulta para comprimento total do viaduto: $2 \times 177,90 = 355,80$ m.

O terreno ficará na cota + 3,00 m. A face inferior das vigas principais não descerá abaixo da cota + 5,40 m.

Como a obra localizava-se próximo ao mar, previu-se um recobrimento de 4 cm no mínimo, de ferros das vigas longitudinais e pilares. Sendo os dormentes diretamente assentes sobre a laje do tabuleiro, todos os esforços foram aumentados de 30% fazendo-se, desta forma, coberto da influência dos efeitos dinâmicos.

A obra foi calculada para suportar o trem tipo previsto pela EFCB (TB-20).

Para transito de pedestres, projetou-se sobre o tabuleiro, passeios de 0,60 m de largura, de ambos os lados.

A largura do estrado, entre as faces internas

dos balaústres, é de 4,50 m, que é a exigida pelo gabarito da E.F.C.B.

DESCRIÇÃO DA OBRA – Existindo sobre o Canal de São Francisco uma ponte metálica recentemente construída, resolveu-se aproveitá-la. A obra conservou a esconside correspondente ao eixo do aterro atual, que corta o canal segundo um ângulo de 65°, isto é, esconsa, com comprimento total de 355,80 m, composta de um vão central em treliça metálica, do tipo Pratt, em estrado inferior, com comprimento total de 22,00 m, e duas extensões laterais iguais, em concreto armado, com tabuleiro superior, sendo cada uma composta de 17 vãos de 9,60 m de comprimento e 2 vãos extremos de 7,35 m.

Cada uma dessas extensões laterais é composta de duas vigas longitudinais do tipo Gerber, com altura variável segundo uma curva circular de raio igual a 22,30 m. As vigas têm, sobre os apoios, uma altura de 1,50 m e, no meio dos vãos 1,0 m. A largura das vigas é constante e igual a 0,50 m. Nestas vigas apoia-se uma laje de 4,50 m de largura que constitui o tabuleiro da ponte. Esta laje tem espessura variável de 10 cm nas extremidades, até 15 cm na sua parte central.

A meso-estrutura é formada por pilares onde se apóiam as vigas longitudinais. Esses pilares distam, entre si, de 9,60 m e são constituídos por maciços de concreto armado, com 2,40 m de altura. A sua largura (sentido longitudinal da ponte) é variável, de 0,5 m no topo, até 1,30 m na base, apresentando um acabamento da seção em forma bisel.

As premissas para o calculo estrutural ocorreram dentro das normas técnicas vigentes à época para o calculo da laje do tabuleiro (incluindo refúgio para pedestres em balanço), vigas principais, pilares (foram consideradas sobrecargas, frenagem, demarragem, choques laterais, pressão do vento, pressão da água, temperatura e contração), aparelhos de apoio (deslizantes e de rotação) e fundações (processo de execução por estacas do tipo Franki – sistema de 6 estacas com capacidade de 90 ton cada).

Como curiosidade, a referida ponte foi interdita definitivamente para a operação ferroviária por mim, devido ao seu estado precário, em 17 de fevereiro de 1981, quando exercia o cargo de Chefe do Departamento de Via Permanente e Obras dos Subúrbios do Rio de Janeiro). Entre 1977 e 1979 foi construída uma nova ponte, lateralmente a 25,00 m do eixo da ponte interdita, com 364,00 m de extensão total (13 vãos de 28,00 m, contendo cada vão quatro vigas com 1,75 m de altura).

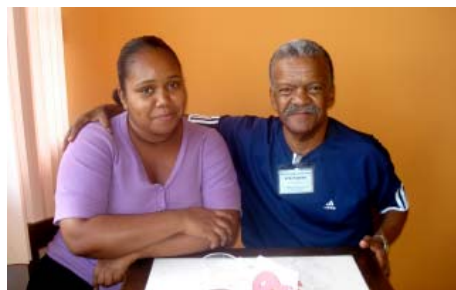
**Autor: Eng. Helio Suévo Rodrigues –
Conselheiro da Aenfer**

Festa dos aniversariantes do mês de abril

A Aenfer abriu as portas para receber os aniversariantes do mês de abril. A festa que aconteceu no 7º andar, Centro Cultural Carlos Lange de Lima, reuniu amigos ferroviários e parentes.

Desta vez, não só a Páscoa foi lembrada. O dia do ferroviário, comemorado no dia 30 de abril também serviu como tema para a festa.

Estiveram presentes os aniversariantes: Antônio Barbosa, Carlos Alberto Duval, Elias Serra, Norman Johnson Peres, Rubem Eduardo Ladeira, Sérgio Murilo da Silva e Wanderley Alvarenga Cortez, além daqueles que aproveitaram a oportunidade para rever os amigos e dar uma passada no bazar, realizada no mesmo local.



Apaixonado pela ferrovia

O associado Antônio Barbosa tem 69 anos e é aposentado pela Fundação Getúlio Vargas. Ele, que foi um dos aniversariantes que compareceu à festa acompanhado de sua filha Letícia, disse que apesar de não ser ferroviário é uma pessoa apaixonada pela ferrovia.

“Essa paixão surgiu através de alguns parentes meus que trabalhavam na malha ferroviária. Ainda lembro quando via a Maria-Fumaça. Era um encanto”, diz seu Antônio em tom de saudosismo, recordando ainda daquele tempo, quando viajava de trem e as pessoas acenavam para o trem que passava.

“São recordações que ficarão para sempre”, ressalta o aposentado.

Festa dos aniversariantes do mês de maio com dedicação ao dia das mães

A festa dos aniversariantes de maio foi dedicada a todas as mães. Um painel que contava a origem do dia das mães e o quadro de dona Maria Joaquina, esposa do barão de Mauá e primeira mãe ferroviária brasileira, compuseram o cenário. A comemoração aconteceu no dia 7 de maio, no Centro Cultural Carlos Lange de Lima (sede da Aenfer).

A associada Ziléa Moura Braga, representando todas as mães, recebeu o prêmio de Mãe do Ano pelas mãos da diretora Telma Regina. Na ocasião, em nome de toda a Diretoria, a diretora Telma homenageou os funcionários da Aenfer pelo dia do trabalhador, comemorado em 1º de maio, destacando o empenho de todos para o bom andamento das atividades da Associação.

Aproveitou a oportunidade para apresentar o mais novo associado da Aenfer, José Alves da Silva e deu votos de boas vindas.

Os aniversariantes que receberam abraços foram: Alexandre Almeida, Antônio Carlos Lobato, Celso Manso, Edila Ferreira, Elpídio Menezes, Joel Narciso, Maria Stella Martins, Mônica Baggetti, Stella Le Coq, Talita Rodrigues e Waldo Sette.

Presidente da Aenfer conversa com associados

A presidente da Aenfer, Clarice Soraggi, aproveitou o momento para prestar esclarecimentos aos associados e deixou claro a todos, o motivo de suas



viagens a Brasília.

“estamos acompanhado o gerenciamento pelo Planejamento. Queremos saber o que o governo pretende fazer e temos que criar um movimento em defesa do interesse de todos”, enfatizou Clarice.

Sobre o dissídio dos ferroviários, a engenheira Clarice informou que o presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários - FNTF, Hélio Regato, acredita em resultados positivos e aguarda novos acontecimentos.

A presidente Clarice lembrou que todo trabalho gera tempo, despesa e disponibilidade de deslocamento. A Aenfer tem participado ativamente nesse sentido. Para ela, a união de todos é muito importante para que se possa ter disponibilidade financeira, pois o trabalho é de todos.

Clarice agradeceu a participação da classe ferroviária e espera conseguir bons resultados.

Excursão a Campos do Jordão foi um sucesso

Nossa excursão foi uma festa desde a partida do ônibus do Rio de Janeiro rumo a Campos do Jordão-SP.

Tivemos a grata satisfação de agregar ao grupo de associados da Aenfer, seus convidados, os quais se tornaram amigos de todos no curto espaço de tempo.

A viagem foi pautada pela alegria de uma convivência harmoniosa.

A felicidade nos acompanhou o tempo todo.

Apareceu logo na comemoração do aniversário do nosso associado e amigo Elias Serra que nos brindou com comens e bebes deliciosos a bordo de nosso ônibus.

A primeira parada foi de agradecimento a Deus pela oportunidade de encontrarmos velhos amigos e ganharmos novos. Visitamos a casa de Frei Galvão, o primeiro santo brasileiro e a Basílica de Nossa Senhora Aparecida, padroeira do Brasil e dos ferroviários.

Chegamos em estado de graça a Campos do Jordão.

Conhecemos vários pontos turísticos daquela cidade tais como o Pico de Itapeva, Mosteiro de São João, Palácio do Governo do Estado de São Paulo e Alto do Teleférico.

Passeamos de “trenzinho” conhecendo os diversos bairros, hotéis e casas mais famosas do local.

Comemos e bebemos as iguarias típicas da cidade, delicias das monjas, chocolate artesanal, fondue, cerveja da terra e queijadinhas.

No regresso, realizamos o concurso de Miss Simpatia e Locomotiva 2009 em que saíram como vencedoras, respectivamente, a convidada Ivonete, que logo foi carinhosamente apelidada de queijadinha, pois as distribuiu aos eleitores em sua campanha de boca de urna, e a nossa incansável diretora Social Telma Regina, que foi coroada pela Locomotiva 2008 Maria de Oliveira, nossa conselheira, com direito a cetro, manto, desfile e foto oficial.



Isabel Cristina e Telma Regina

Desta viagem levamos no peito boas recordações e em nosso quadro social agregamos mais colaboradores.

Parabéns a todos os participantes e organizadores desse evento. Que o próximo seja tão bom quanto, ou melhor, contando com agradáveis companhias.

Agradecemos a excelente pontuação (95%, muito bom) no questionário de avaliação de nossa excursão.

A próxima excursão está marcada para o dia 21 de agosto em Passa Quatro -MG.

Participe!

Isabel Cristina Junqueira de Andréa
Diretora Administrativa da Aenfer