

TAV - Por que a Estação Barão de Mauá?

Veja a opinião do engenheiro Rubem Ladeira sobre esse assunto



Estação Barão de Mauá - utilizada pela concessionária SuperVia até fevereiro de 2001

Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin e posse dos Conselhos Deliberativo e Fiscal da Aenfer - Pág 4

Aenfer homenageia cinco personalidades do âmbito ferroviário para receber a Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin em sua 12ª edição.

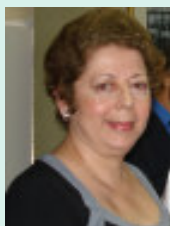
A entrega do prêmio será no dia 18 de setembro, na sede da Aenfer. Também serão empossados os novos membros dos Conselhos Deliberativo e Fiscal.



Alvaro Gomes Barbosa



Francisco Mário Chiesa



Isabel Cristina J. de Andréa



Jair José da Silva



Víctor José Ferreira

CONSELHOS DELIBERATIVO E FISCAL

Conselho Deliberativo

Associados Efetivos

Wilson Tadashi Shimura, José Antonio Duba, Cesar Biaggio Fontelles, Ramiro Ramos do Nascimento, Maria das Flores de Jesus Ferreira e Luiz Antonio de Araújo Bordallo

Associados Especiais

Glória Maria Barbedo Marins Lima, Bina Burdman e Ana Maria Câmpio Gomes

Conselho Fiscal

Luiz Miguel de Lima Pimentel Pereira Gil

Representante junto ao Crea-RJ

Eduardo Henrique Dantas

— editorial —

Fumaça de vapor

Seguindo na linha desta edição nas várias estações, todas as paradas apresentam matérias muito interessantes.

Estação Aniversariante do Mês – A participação de alguns associados pela primeira vez e a presença de jovens familiares, no mês de agosto, deu um brilho todo especial ao evento.

Estação Dia a Dia – Uma eterna queda de braço entre evolução e saúde do nosso planeta.

Estação Reflexão – Parada de tempo curto, porém muito marcante em nossa memória inesquecível para muitos.

Estação Seus Direitos – O planejamento para financiamento deve ser avaliado com muita atenção após a recente crise financeira.

Estação Matéria Central – Por várias décadas, o TAV - Trem de Alta Velocidade, é polêmico quanto ao custo, traçado, as paradas intermediárias e estações terminais de linha. Nesta edição, fazemos uma sucinta avaliação das vantagens de criação de um terminal moderno em outra área, deixando a utilização da Estação Barão de Mauá para o acervo ferroviário e atividades fins, culturais e turísticas.

Antes da partida para leitura de qualquer uma das estações, faremos uma importante avaliação de forma imaginária, das cristalinas gotículas que formam a linda fumaça de vapor que saia das locomotivas

Vaporentas, forma carinhosa para denominar as Marias-Fumaça. Para os românticos, sonhadores e apaixonados é pura e simplesmente uma fumaça. Para outras pessoas a fumaça serve para desviar o foco das atenções ou por detrás da massa de vapor deformada, esconde interesses pessoais e políticos, neste caso como no dito popular *onde há fumaça há fogo*.

O triste acidente ocorrido há poucos dias com um bonde no bairro de Santa Teresa, infelizmente serviu para agilizar o processo de municipalização do sistema, sem dar chance de questionamento à população. Fato semelhante dentre os muitos ocorridos na ferrovia, foi o do trem Barrinha que ligava Japeri a Barra do Pirai que teve a sua circulação suspensa após um grave acidente, prejudicando o deslocamento de toda a população que vive ao longo do trecho e aguarda restabelecimento do principal meio de locomoção até a presente data. Em ambos os casos, a triste fumaça gerada pelo acidente, serviu para anestesiá-la a população de um embate.

Está na hora de ingressar. O bilhete de embarque encontra-se nas mãos. O aviso da partida e o roteiro foram dados nos parágrafos em epígrafe, é só embarcar. A AENFER deseja uma boa leitura!

— reflexão —

Conviver, evoluir e sobreviver

Muitas vezes temos acesso à mensagem que após um pequeno ajuste expressa idéias as quais desejamos compartilhar com todos.

Convivência

Há milhões de anos, durante uma era glacial, quando parte de nosso planeta esteve coberto por grandes camadas de gelo, muitos animais não resistiram ao frio intenso e morreram, indefesos, por não se adaptarem às condições. Foi, então, que uma grande quantidade de porcos-espinhos, numa tentativa de se proteger e sobreviver, começaram a se unir, juntar-se mais e mais. Assim, cada um podia sentir o calor do corpo do outro. E todos juntos, bem unidos, agasalhavam uns aos outros, aqueciam-se mutuamente, enfrentando, por mais tempo aquele frio rigoroso. Porém, vida ingrata, os espinhos de cada um começaram a ferir os companheiros mais próximos, justamente aqueles que lhes forneciam mais calor, aquele calor vital, questão de vida ou morte. E afastaram-se, feridos, magoados, sofridos. Dispersaram-se, por não suportarem mais tempo os espinhos dos seus semelhantes. Doíam muito... Mas essa não foi a melhor solução.

Afastados, separados, logo começaram a morrer de frio, congelados. Os que não morreram voltaram a se aproximar pouco a pouco, com jeito, com cuidado, de tal forma que, unidos, cada qual conservava certa distância do outro, mínima, mas o suficiente para conviver sem magoar, sem causar danos e dores nos outros.

Assim, suportaram-se, resistindo à longa era glacial. Sobreviveram.

É fácil trocar palavras, difícil é interpretar o silêncio!

É fácil caminhar lado a lado, difícil é saber como se encontrar!

É fácil beijar o rosto, difícil é chegar ao coração!

É fácil apertar as mãos, difícil é reter o calor!

É fácil para algumas pessoas contestar sem argumentos as mudanças, difícil é conviver e sobreviver unindo esforços.

Autor desconhecido



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 Luiz Fernando Aguiar.

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 parabeniza os eleitos aos Conselhos Deliberativo e Fiscal da Fundação Refer, Geraldo de Castro Filho e José Raimundo de J. Oliveira como membros titulares e para suplentes, Paulo da Silva Leite e Sergio Augusto Messeder de Castro. Para o Conselho Fiscal foi eleito como titular Roberto Souza e para suplente Aildo Paiva.

A posse dos novos conselheiros eleitos e indicados ocorreu no dia 1º de setembro na sede da Refer.

Sucesso a todos!



ÍNDICE

- 2 editorial
- reflexão
- 3 palavra da presidente dia a dia
- 4-5 primeira página
- 6 bate-papo pela imprensa
- 7 opinião trem jeito
- 8 eventos

Novos Tempos ou Tempos Novos?



palavra da presidente

Ao ouvir a chamada para o programa de sábado, dia 22 de agosto de 2009, "CRIANÇA ESPERANÇA 2009" não deixei de pensar e refletir sobre o tema.

No anúncio era comentado que haveria um trenzinho numa homenagem a Vila Lobos, pela canção "O Trem do Caipira".

Pois bem, assisti à abertura desse programa que nos remete à necessidade de repensar como o nosso país cresceu no descaço com vários segmentos, dentre eles: a criança, a educação, a saúde, o transporte, a segurança, etc.

No caos de hoje, coube à sociedade recomendar a agir na tentativa de suprir estas lacunas de décadas e décadas.

E começou o programa, a música tomou conta do espaço "Lá vai o trem sem destino, lá vai a vida rolar"... De repente, surge uma réplica perfeita, linda, de um Trem de Ferro a Vapor.

Por ironia do destino "A Velha Senhora" surge e vai pelo Brasil, por todas as Regiões apresentando de cada local, um lindo programa social para crianças.

No telão, o trenzinho, como carinhosamente é chamado, corta nosso país de Norte ao Sul, Leste a Oeste, num balanço característico de viagem.

"A Velha Senhora" mais uma vez mostra sua opulência, grandeza e força numa demonstração de que, se tivéssemos tido Governantes que se importassem realmente com o país, ela teria feito estas viagens levando o crescimento, progresso a todas as cidades brasileiras.

O apresentador "Didi" e sua filha, vinham caracterizados de maquinistas com alguns convidados caracterizando passageiros. Uma lembrança imediatamente me ocorreu. O Trem é uma paixão que não podemos esquecer, que passa de pai para filho, só a viveu quem teve o privilégio de trabalhar em uma ferrovia.

O tempo passou e nossa realidade é muito diferente. O que presenciamos, foi ao contrário dessa história, um sucateamento de tudo e de todas as maneiras das nossas ferrovias e até em algum momento de nós, os ferroviários.

"A Velha Senhora" que no passado levou alegria e desenvolvimento terminou numa MP 353/07, com a missão de extinguir a RFFSA.

No sábado, ao assistir esta abertura, diante de minha visão fixei no tema principal que me soou como uma mensagem codificada e para tal convoco cada um de vocês para mais esta batalha.

Qual será?

A de uma grande e forte união para que possamos todos, numa só direção, reestruturar nosso país. Podemos e devemos participar em todos os projetos que envolvem a educação, formação de nossos jovens, mas não podemos deixar de pensar no nosso momento de mudanças, "Novos Tempos" e trabalharmos nesta nova construção.

O país pode e deverá ser cortado por trilhos e Trems não a vapor como outrora, mas com nova tecnologia que, levem ao crescimento e desenvolvimento das regiões.

O Novo Tempo dependerá de nós, de nossas instituições e, principalmente, de cada um que escrever esta nova história com muita alegria, harmonia e muito amor. Saudações Ferroviárias!

Clarice Soraggi

— dia a dia —

Combate ao aumento do "Efeito Estufa" – Nova Tecnologia Proposta

Uma das grandes mazelas do mundo moderno com impacto desastroso no meio ambiente é o aumento do "Efeito Estufa".

Uma das funções de nossa atmosfera é a retenção do calor proveniente dos raios solares; esse é o chamado "Efeito Estufa", que impede que o planeta Terra congele. Contudo, o acúmulo de poluentes no ar levou ao desequilíbrio do "Efeito Estufa", que consiste no aumento descontrolado da absorção de calor por meio da atmosfera terrestre, incorrendo no problema do chamado aquecimento global e as decorrentes mudanças climáticas.

O principal causador do "Efeito Estufa" é o CO₂, proveniente de fontes estacionárias, como termoelétricas e indústrias, ou de fontes difusas, como os automóveis, que consomem combustíveis fósseis.

Desde a assinatura do Protocolo de Kioto, em 1997, o Crédito de Carbono (*) – como é conhecida a Redução Certificada de Emissão (RCE) – é a principal estratégia dos países e indústrias para neutralizar a emissão do gás na atmosfera.

Na Pré-Conferência do Clima, realizada em junho passado, ONG's e entidades preocupadas com o meio ambiente formularam uma proposta para que até 2020 os países industrializados reduzam em 40% suas emissões de gases de "Efeito Estufa" em relação às emissões de 1990. O objetivo é impedir que ocorra um aumento de mais de 2°C na temperatura até o final deste século.

Pesquisas são realizadas na busca de combustíveis mais limpos, como os biocombustíveis e, principalmente, de soluções para atenuar o problema.

Contudo, apesar dessas medidas e de constantes campanhas para conscientização, a redução obtida ainda é incipiente para as necessidades do planeta.

Surge agora uma nova tecnologia, já aplicada em um projeto-piloto na Noruega, há dez anos, com bons resultados, chamada Seqüestro Geológico de Carbono.

O Seqüestro Geológico de Carbono (CCGS – sigla inglesa que significa Carbon Capture Geological Store) consiste em retirar o gás carbônico (CO₂) diretamente do ar que é expelido pelas fontes de emissão, transportá-lo e injetá-lo em reservatórios no subsolo, onde ficará armazenado.

No Brasil, os estudos tiveram início através da Rede de Mudanças Climáticas do Centro de Pesquisas da Petrobrás (Cenpes) e está sendo desenvolvido em conjunto com uma equipe da UFRJ.

Dentre as opções em estudo para a captação do

gás nas fontes estacionárias, a fase de maior custo, estão o uso de aminas, de nanotecnologia e de membranas.

O transporte será feito através de dutos, o que impõe a necessidade de reservatórios próximos às fontes de emissão. E como reservatórios serão utilizados bolsões geológicos, tais como: as áreas de onde o petróleo ou o gás natural já tenham sido extraídos, aquíferos salinos profundos e depósitos de carvão não mináveis.

Como ponto positivo para a aplicação desta tecnologia no Brasil estão as

condições geofísicas, uma vez que as placas tectônicas do continente não apresentam grande movimentação, o que traz maior segurança para a sua implementação. Entre os pontos negativos destaca-se a questão legal, pois envolverá o uso do solo e poderá abranger mais de um município ou estado, ou até mesmo outro país caso o reservatório esteja situado próximo à fronteira.

O Brasil ocupa a terceira colocação no ranking mundial do mercado de carbono, sendo responsável por cerca de 10% dos projetos de redução de emissões em nível global. Em dezembro deste ano o Brasil irá participar da Conferência do Clima em Copenhague, que irá discutir os limites de emissão e o funcionamento do mercado de créditos.

(*) – Crédito de Carbono (Redução Certificada de Emissão – RCE) – é um sistema em que as empresas que conseguem reduzir sua emissão total de CO₂ recebem um certificado especificando a quantidade não emitida e podem vendê-lo no mercado a outras empresas que tenham ultrapassado seu limite de emissão. Um Crédito de Carbono equivale a uma tonelada de CO₂ que deixou de ser produzida. A redução da emissão de outros gases que aumentam o "Efeito Estufa" também pode ser convertida para RCE, através do conceito de Carbono Equivalente. Uma desvantagem desse sistema é que esse crédito é negociado em mercado o que provoca flutuações em seu valor. A recente crise econômica reduziu o seu valor de vinte euros para dez euros.

Antonio Gonçalves
Diretor Técnico

Fontes:

- Revista do CREA-RJ, nº. 77, junho/julho de 2009.
- Geografia – 3ª série – Ensino Médio – Alice de Martini e Rogata Soares Del Gáudio – Editora Educacional – livro 1 – Coleção Pitágoras.

—primeira página—

TAV - Por que a Estação Barão de Mauá?

Contam que, durante o regime militar, uma autoridade do governo na ocasião, passeando pela baía de Angra, teve sua atenção despertada por uma determinada enseada e ele decidiu que ali era o local ideal para instalação das usinas nucleares brasileiras. Não sabemos se isto é uma verdade ou um factóide.

Entretanto, decorridas algumas décadas, algo parecido está acontecendo, só que agora não é um factóide, mas uma grande verdade. Uma determinada autoridade do governo do estado resolveu que a Estação Barão de Mauá será o ponto de partida do trem de alta velocidade que ligará as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas.

Eis a questão; por que a Estação Barão de Mauá tem que ser o ponto de partida do TAV?

Histórico da Estação Barão de Mauá

A Estrada de Ferro Leopoldina, com o crescimento de suas linhas e, conseqüentemente, de seu transporte de carga e de passageiros, nos fins de 1924, teve sua diretoria pressionada pelo Governo Federal, para dar cumprimento ao compromisso assumido de construir sua estação definitiva, na cidade do Rio de Janeiro. Assim, em 3 de abril de 1925, foi lançada a pedra fundamental para construção de uma grande estação ferroviária e um local para sede de sua administração. No dia 6 de novembro de 1926, na presença do Exmo. Presidente da República, Arthur Bernardes, era inaugurado um suntuoso e imponente edifício, projetado pelo arquiteto inglês Robert Prentice, que recebeu o nome de Estação Barão de Mauá, em homenagem ao construtor da primeira ferrovia brasileira, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Devido sua importância cultural para a cidade foi tombado pela Secretaria Estadual da Cultura, através da Resolução Sec Nº 31, do dia 7 de fevereiro de 1991.

Ao longo da existência da Estação Barão de Mauá dali partiam os trens de passageiros da Leopoldina, em direção ao interior, bem como os trens que atendiam ao seu sistema suburbano, mesmo após a eletrificação de seu sistema.

No período pós-desestatização do sistema ferroviário nacional, ocorrido a partir de 1995, com a supressão dos trens de passageiros de médio e longo percurso, esta estação passou a operar somente os trens suburbanos. No ano de 1998 ocorreu a desestatização do sistema suburbano do Grande Rio e a Estação Barão de Mauá foi utilizada pela concessionária SuperVia até fevereiro de 2001. Desde 1998, quando assumiu a administração deste espaço, a SuperVia demonstrou interesse na construção de um *shopping center* para sua exploração comercial. Entretanto, com a supressão da operação de trens no local, por contrato, a concessionária perdeu também o direito de explorá-lo comercialmente.

Com a saída dos trens de passageiros, a estação ficou operacionalmente desativada, e somente a parte administrativa do Prédio permaneceu em uso pelo Estado, através da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística - CENTRAL,

e pelo Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF.

Atualmente, o prédio está praticamente desocupado, em péssimo estado de conservação e tem sido alvo de interesse das ocupações mais diversas possíveis. Se este conjunto arquitetônico estivesse em outro estado, já estaria recuperado e sendo ocupado por um segmento cultural.

Estação Terminal do TAV na cidade do Rio de Janeiro



Nas cercanias da Estação Barão de Mauá existem diversas áreas sem uso comercial, além do cais do porto. Estas áreas pertencem à antiga Rede Ferroviária Federal S.A. – Complexo Ferroviário de Praia Formosa, a antiga Docas do Rio de Janeiro – áreas localizadas entre as avenidas Francisco Bicalho e General Luis Mendes Moraes, essa limítrofe ao Complexo de Praia Formosa, além de diversos galpões, hoje em sua maioria sub-utilizados, localizados ao longo das avenidas Rodrigues Alves e Cidade de Lima e da Rua Equador, chegando até a avenida Prof. Pereira Reis, que liga a Rodrigues Alves à praça do Santo Cristo. Nesta mesma vizinhança existe a Estação Rodoviária Novo Rio. Existe ainda o Projeto de Recuperação da área do Cais do Porto do Rio de Janeiro, inclusive com a derrubada do trecho do Elevado Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira – Elevado da Perimetral.

Analisando todo o contexto acima citado, por que não instalar em parte desta área o Terminal do TAV?

1. A Estação Rodoviária Novo Rio poderia mudar de local, sendo construído um novo moderno e confortável terminal, com plataformas de embarque e desembarque funcionais, áreas de estacionamento dos ônibus que esperam seus horários de viagem, espaço para atender aos motoristas, bem como o pessoal operacional e, primordialmente, ao passageiro que a utiliza;

2. A Estação Terminal do TAV receberia um projeto moderno, de concepção atual para terminais de trens de alta velocidade, incluindo o apoio necessário de logística operacional e de manutenção;

3. Seria agregado a esta área um Shopping Center, com lojas comerciais e entretenimento, além de um

hotel para atender aos usuários que porventura necessitassem se hospedar, não precisando se locomover para o centro da cidade;

4. Este conjunto arquitetônico seria moderno e revolucionário, como está sendo o projeto das instalações do novo Museu da Imagem e do Som na praia de Copacabana e seria um novo símbolo da cidade do Rio de Janeiro para o mundo.

- Seria uma estação ferroviária com concepções modernas, próxima do centro da cidade e próxima também do Aeroporto Santos Dumont;

-Teria integração com o novo porto, possibilitando que o turista que desejasse ir até São Paulo e voltar no mesmo dia ou no dia seguinte fosse facilitado, isso seria até muito interessante, como ponto de venda da idéia, uma vez que São Paulo não tem mar e isso serviria de estímulo ao turismo entre as duas cidades.

- Finalmente, porém dependendo de estudos mais detalhados, a partida do trem beirando o mar, objetivando passar pelo Aeroporto Tom Jobim e depois seguir para São Paulo, simplificaria muito o trajeto das linhas férreas, evitando inúmeros obstáculos que encarecem muito o projeto.

Conclusão

O Estado do Rio de Janeiro é o berço da ferrovia nacional, quando em 30 de abril de 1854 foi inaugurada sua primeira ferrovia na Praia de Mauá, no município de Magé. A cidade do Rio de Janeiro, quatro anos após, foi premiada com a inauguração da terceira ferrovia a Estrada de Ferro D. Pedro II, depois denominada Central do Brasil, que foi a mais importante ferrovia nacional. Entretanto, os nossos governantes não conhecem a história e, se conhecem, não se preocupam em preservar o patrimônio ferroviário: a Estrada de Ferro Mauá, apesar de tombada pelo patrimônio histórico nacional está ao abandono; a Oficina da Locomoção da Central do Brasil, no Engenho de Dentro, datada de 1869, que era o complexo ferroviário mais antigo do país, apesar de tombada pelo município, foi demolida para, em seu lugar, ser erguido o "Engenhão"; a Estação D. Pedro II, da mesma Central, tombada pelo município e pelo IPHAN, marco da arquitetura "Art Déco" no Brasil e símbolo do poder do Estado Novo, teve sua Gare transformada em um camelódromo pela Concessionária SuperVia. Restou o Complexo Ferroviário da Estação Barão de Mauá, onde nós, preservacionistas ferroviários, lutamos para que lá seja instalado um grande Centro Cultural, que abrigaria o Museu Nacional do Trem.

Com a instalação do terminal do TAV em outro local, o Complexo Ferroviário de Barão de Mauá, o último ícone da ferrovia em nossa cidade, recuperado, se tornaria uma atração cultural mundial e o Complexo sugerido para instalação do terminal do TAV seria outra atração mundial de uma arquitetura moderna.

—primeira página—

Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin

Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin e posse dos Conselhos Deliberativo e Fiscal da Aenfer

A Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin 2009 chega em seu XII ano.

Foram encaminhadas ao Grupo de Trabalho (GT) da Condecoração, 74 propostas por associados efetivos e três propostas, por associados especiais da Aenfer, nas quais se encontravam nomes de 17 personalidades. Após análise dos currículos pelos membros do GT, conforme regulamento em seu Artigo 4 – DOS CRITÉRIOS DA CONCESSÃO, deu-se o seguinte resultado: 36 propostas foram desconsideradas por falta de fundamentação e curriculum vitae. Das 41 propostas consideradas, foram escolhidos cinco nomes para receber a Condecoração, que é uma forma de homenagear aqueles que fizeram, lutaram e lutam pela melhoria da ferrovia brasileira.

Os agraciados irão receber a homenagem no dia 18 de setembro às 11h, sede da Aenfer, no mesmo dia em que ocorrerá a posse dos Conselhos Deliberativo e Fiscal.

A seguir, os nomes dos condecorados.

Eng. Alvaro Gomes Barbosa

Nasceu em 31 de agosto de 1926, formou-se em 5 de dezembro de 1952 em Engenharia Civil, pela Universidade Federal de Pernambuco. Iniciou na RFFSA em 1º de janeiro de 1953 em Pernambuco. Seu primeiro cargo foi de estagiário, (operário de tração) em Maceió. Em 1959 recebeu a função de chefe do Tráfego da Rede Ferroviária do Nordeste e depois foi chefe de Transporte. Em 1960 recebeu o cargo de diretor de Operações. Em 1961 foi para Belo Horizonte chefiar o Departamento Nacional de Estrada de Ferro (DNEF). Seis meses depois, foi transferido para o Rio de Janeiro e trabalhou como assistente de Diretoria de Fiscalização do DNEF. Em 1974 foi nomeado diretor geral do DNEF. Foi diretor de Planejamento da Engenharia Ferroviária da Estrada de Ferro e em seguida, diretor de Administração da RFFSA. Em 1975 e 1976, presidente substituto. Recebeu a Medalha do Mérito Mauá concedida pelo Ministério dos Transportes e a Medalha do Pacificador, honraria que o exército concede. Alvaro é filho, neto e bisneto de ferroviário. Aposentou no Rio de Janeiro depois de 42 anos dedicados à ferrovia brasileira.

Eng. Francisco Mário Chiesa

Nasceu em 4 de outubro de 1927. Formado em Engenharia Civil pela Universidade do Paraná no ano de 1950. Foi admitido na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, no Departamento de Obras em 1951. Trabalhou em 1960 como engenheiro da Diretoria de Obras da Administração Geral da RFFSA. Em 1962, foi assessor do diretor de Investimentos da RFFSA; 1965 - chefe do Departamento Administrativo da

Comissão de Unificação e Remodelação dos Transportes Ferroviários Suburbanos do Rio de Janeiro; 1968 - chefe da Assessoria do Presidente da RFFSA; 1969 - membro do Conselho Consultivo da RFFSA; 1970 - Curso de Elaboração e Análise de Projetos - Fundação Getúlio Vargas / RFFSA e presidente da Associação de Engenheiros da Administração Geral da RFFSA. Em 1973, foi consultor técnico do Geipot para o programa Corredores de Transporte; 1976 - assessor do diretor Comercial da RFFSA; 1978 - chefe da Divisão de Ação Comercial da RFFSA; 1980- chefe da Auditoria Interna da RFFSA.

Recebeu várias honrarias como: Medalha do Mérito Ferroviário, concedida pelo Presidente da RFFSA; Medalha do Mérito Mauá, no Grau da Cruz de Mauá.

Em 1983 foi diretor de Segurança Industrial da RFFSA; 1987- membro da Diretoria da RFFSA e 1990 - vice-presidente e presidente da RFFSA

Eng^a. Isabel Cristina Junqueira de Andréa

Nasceu no Rio de Janeiro em 10 de julho de 1953. Formou-se pela Universidade Federal Fluminense em julho de 1975 em Engenharia Elétrica com habilitação em Telecomunicações. Pós-graduada em Regulação, Defesa da Concorrência e Concessões pela Fundação Getúlio Vargas em setembro de 1999. Foi admitida na RFFSA em 15 de setembro de 1975, onde exerceu cargos na Administração Geral da RFFSA; chefe da Unidade de Transmissão e Comutação; chefe da Unidade de Equipamentos e Sistemas; gerente de Telecomunicações; chefe do Departamento de Telecomunicações; chefe do Departamento de Sistemas; superintendente Técnica e chefe do Departamento de Controle do Arrendamento. Dentre os cursos mais relevantes estão: Sistemas de Telecomunicações na Faculdade Estácio de Sá; Railway Maintenance Management – Rail Tech – Sweden 94 realizado na Suécia e patrocinado pela BITS em 1994 e Visão Empreendedora para Novas Tendências pela DE-Consult. Em associações de classe atuou como tesoureira e diretora Social da antiga Associação dos Engenheiros da Administração Geral da RFFSA – AEAG e está na Diretoria da Aenfer (Associação de Engenheiros Ferroviários). Recebeu duas Moções de Louvor pela Câmara Municipal do Rio de Janeiro propostas pelo vereador Paulo Cerri aos relevantes serviços prestados à comunidade e pela vereadora Leila Maywald, quando exercia a Presidência do Lions Clube RJ – Flamengo e uma Moção pela Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, proposta pelo deputado estadual José Guilherme G. Sivuca pela acendrada dedicação às causas dos ferroviários através do Conselho Deliberativo da Aenfer.

Eng. Jair José da Silva

Nascido em 13/01/1937. Admitido na RFFSA através da Escola Profissional de Cachoeiras de Macacu em 05/03/1951. Foi ajustador mecânico na

oficina da Leopoldina de Cachoeiras de Macacu no período de 1954 a 1957, artífice mecânico na oficina da Leopoldina de Niterói até 1960 e escriturário até 1962. em Praia Formosa continuou como escriturário até 1967. Formado em Engenharia Mecânica pela ENE-UB em 1967. Após a Formatura trabalhou como engenheiro assistente técnico em Praia Formosa até 1973, posteriormente assumiu a chefia da Oficina de Praia Formosa até 1976. Chefe da Unidade de Material de Tração do Departamento de Mecânica da ex-Estrada de Ferro Leopoldina, até sua aposentadoria em 31/10/1983. Foi convidado a assumir na CBTU a Gerência do Fundo da Bahia em 1988. Presidente da Associação dos Engenheiros da E.F.Leopoldina, por 05 mandatos, ocupou desde 1983 diversas cargos na AEEFL, sendo seu o atual Vice-Presidente. Foi sócio fundador e o 2º Presidente da Associação dos Aposentados da RFFSA. Conselheiro do CREA-RJ, no período de 1987/2000, tendo sido o Coordenador da Câmara Industrial no período 1999/2000.

Foi homenageado, tendo seu nome dado a uma sala na sede da AEEFL.

Prof. Victor José Ferreira

Nasceu em 1943, em Volta Grande – MG, mudando-se para Além Paraíba, aos 13 anos iniciou sua vida profissional como Aluno-Aprendiz da então Escola Profissional Ferroviária, onde obteve sua carta de ofício como Torneiro Mecânico. Mais adiante, com 20 anos, tornou-se professor na Escola Profissional de Governador Portela, em Miguel Pereira – RJ.

Em 1967, continuou sua trajetória na Leopoldina e, a partir de 1970, na Administração Geral da RFFSA. Foi chefe de setores e departamentos, superintendente de Pessoal, superintendente de Informática e chefe do Gabinete da Presidência. No período de 1982 a 1984, foi diretor de Recursos Humanos da CBTU.

Aposentado, desligou-se funcionalmente da RFFSA em 1994 e passou a trabalhar como consultor nas áreas de organização, gestão da qualidade e gestão de pessoas. Atualmente é chefe de Gabinete da Diretoria Executiva do SESEF – Serviço Social das Estradas de Ferro, onde atua também como Coordenador Geral do Ponto de Cultura Barão de Mauá.

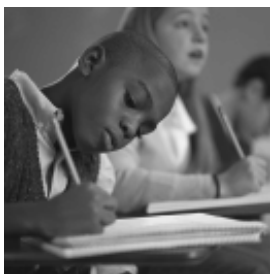
Voluntariamente, lidera o MPF – Movimento de Preservação Ferroviária desde a sua criação, em 1997. É também coordenador do GPPF – Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária, desde a criação do Grupo, em 2008.

Recebeu a Medalha do Mérito Mauá, concedida pelo Ministério dos Transportes; Medalha do Mérito Ferroviário, atribuída pela RFFSA; Medalha Tiradentes, pela Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro e o título de Cidadão Solidário, pelo ACNUR – Alto Comissariado da ONU para Refugiados. É cidadão honorário dos municípios de Além Paraíba – MG e Miguel Pereira – RJ.

— bate-papo —

O Caminho que Pode Levar ao Sucesso

O sucesso de uma nação guarda relação direta com o polinômio Educação + Instrução + Cultura + Trabalho, do qual os dois primeiros termos são de fundamental importância. Quanto a isso não temos a menor dúvida.



Encontrar um jeito mágico de sucesso é meta que foge às nações há muito tempo, pelo fato do sistema ideológico-econômico da globalização não permitir. Na teoria o sistema político-social-econômico globalizado é solidário mas, na prática, a história é outra: quando se tem pouca "farinha" todos querem, em posição de primeiro, o seu "pirão". É popular, mas é assim que funciona, principalmente em crises internacionais. É a lei da concorrência humana.

É lógico e mais ou menos intuitivo que os dirigentes de um país emergem de sua população. Portan-

to, quanto mais alto for o índice QI (quociente de inteligência) da população, maior chance de seus dirigentes terem alto QI e, assim, os governados intelectuais terem suas vozes consideradas e não ficarem enclausurados em centros acadêmicos, formando opinião e germinando o avanço intelectual na sociedade particular da qual fazem parte. "O QI alto guarda relação com o sucesso maior, isto é o melhor fator de ascensão em qualquer hierarquia corporativa", escreveu o pesquisador Nicholas D. Kristof no "The New York Times".

Sabe-se que hoje em dia não se considera mais que o QI seja determinado pela genética. Estudos mais modernos indicam que QI's de crianças carentes subiram até 18 pontos percentuais quando elas receberam educação de qualidade.

"É recomendável a educação intensiva na primeira infância, graças a sua capacidade comprovada de elevar o QI e promover bons resultados no longo prazo", escreveu certa vez Kristof.

O também pesquisador Davis Brooks, valorizando o exercício da função executiva, escreveu que pesquisas recentes apontam que as pessoas que apresentam os desempenhos mais altos, passam

mais horas (muito mais horas) praticando seu ofício. Brooks destaca, em seu livro intitulado "Outliers" que pessoas bem sucedidas frequentemente se beneficiam de fatores sociais, isto é, condições de suporte familiares e genéticos, que se interpenetram para forjar uma cultura de realização com êxito. Bill Gates, por exemplo, teve a sorte de estudar numa ótima escola, que tinha computador na aurora da revolução da informação.

Parece-nos então que programas educacionais de qualidade intensiva na primeira infância poderão, no decurso de gerações, aumentar o QI médio da população brasileira e, assim, poderá ser plotado o melhor caminho que leve o nosso Brasil ao sucesso.

O país de amanhã é o retrato da educação de qualidade intensiva na primeira infância de suas crianças hoje. Só existe esse caminho! Outro não terá sucesso.

Por sinal, o nosso grande escritor José Bento Monteiro Lobato, no século passado, preconizou sabiamente: "um país se faz com homens e livros".

Dario Bittencourt
Engenheiro Ferroviário

— pela imprensa —

Transnordestina



A exclusão do município de Caruaru do percurso da Ferrovia Transnordestina e a forma como o Governo do Estado conduz as desapropriações necessárias à viabilidade da obra voltaram a ser questionadas. "O Estado está desapropriando as áreas por meio de ações judiciais, em vez de adotar medidas administrativas. Propõe a cada produtor rural o pagamento de R\$ 800,00 por hectare, enquanto, até pouco tempo, cada hectare naquela região custava cerca de R\$ 10 mil", observou uma integrante do Democratas. Em setembro, haverá uma audiência pública na Comissão de Agricultura da Alepe, a fim de aprofundar o debate em torno do projeto da Ferrovia Transnordestina.

(Diário Oficial de Pernambuco, 26/08/2009)

Trens começam a ganhar itens de acessibilidade

A CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) está no processo de adequações para oferecer melhores condições de acessibilidade aos portadores de necessidades especiais, conforme decreto federal 5.296, que determina que as exigências de acessibilidade sejam concluídas até 2014. Mas a adequação plena, que deve consumir boa parte da verba do Plano de Expansão dos Transportes Metropolitanos, cerca de R\$ 20 bilhões, está longe da ideal. Em Santo André, por exemplo, a dificuldade para um cadeirante chegar à plataforma de embarque é grande, devido às inúmeras escadas. (Revista Ferroviária, 25/08/09)

Relatório inviabiliza TAV para 2014

Além de entraves ambientais, problemas de logística e desapropriações, definição de quem vai arcar com o valor mínimo de R\$ 68 milhões por quilômetro construído e toda a sorte de aspectos legais, o projeto do Trem de Alta Velocidade (TAV) que pretende unir Campinas e Rio por trilhões e túneis, até a Copa de 2014, vai esbarrar também numa questão histórica - nunca, em todo o mundo, levando em conta os projetos de TAV, foi construído algo parecido em menos de cinco anos e meio. A análise das mais de mil páginas do relatório da Halcrow Group - empresa inglesa líder do consórcio encarregado do estudo de viabilidade do TAV - mostra outras informações que não batem com a viabilidade do projeto até 2014. O TAV teria no mínimo 100 quilômetros de túneis - o metrô de São Paulo tem até hoje 62. Nos bastidores, o governo federal, por meio da Agência Nacional de

Transportes Terrestres (ANTT), já começa a assumir que o prazo de 2014 é realmente apenas um sonho. (Agência Estado, 24/08/09)

Vagões de trem viram sucata



Rejeitados no processo de privatização das ferrovias brasileiras, há mais de dez anos, vagões de trens abandonados se tornaram um amontoado de sucatas incômodo para moradores de São Carlos e Barretos (SP). Situação parecida é vivida por moradores da área da Colônia Fepasa, próxima à antiga estação ferroviária de Barretos e também de um terreno onde cerca de 20 vagões foram deixados. Segundo a legislação que extinguiu a Rede Ferroviária Federal, esses vagões, assim como os bens da antiga estatal não incorporados na privatização, devem ser inventariados e repassados a outros órgãos, como o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre). Esses órgãos devem leiloá-los ou reaproveitá-los. No caso das estações, podem ser transformados em museus. (Folha de SP, 17/08/09)

— opinião —

O Rio, os Transportes Públicos e o Papel dos Especialistas



Não é um fenômeno exclusivo da cidade do Rio de Janeiro, responsável por 60% das viagens da Região Metropolitana – que compreende 17 municípios, o colapso do sistema de transportes públicos.

As grandes regiões metropolitanas no mundo vêm vivendo o problema do congestionamento de seus sistemas viários como se fosse uma doença que compromete a qualidade de vida, na medida em que consome cada vez mais o tempo e recursos das pessoas para atingir suas atividades.

Os sintomas da doença, aqui na RMRJ, são: intensa competição predatória entre os diversos modais (vans, ônibus, trens e metrô), que atuam fora de suas vocações sistêmicas; elevação continuada da extensão e da duração dos congestionamentos, onde os automóveis têm prioridade em relação aos modos coletivos de transporte; excesso de veículos e de linhas de ônibus, que podem ser vistos vazios em corredores absolutamente saturados; e baixa integração modal.

Os efeitos da doença são: o aumento do tempo médio de viagem, com prejuízo maior para trabalhadores e estudantes, o aumento dos custos dos serviços de transportes, com repercussão nas tarifas, o aumento na emissão de gases poluentes, com repercussões no aquecimento global e na qualidade de vida.

O tratamento indicado é a adoção do Plano Diretor de Transportes Urbanos - PDTU!

Trata-se do mais completo diagnóstico do sistema de transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, envolvendo todos os projetos efetivados até 2003, obtido a partir de metodologia científica desenvolvida com utilização do software TRANSCAD.

Entre outras recomendações contidas no PDTU, que compreendem 6(seis) alternativas de investimentos, destaca-se a importância e urgência da integração modal.

Neste sentido, o Bilhete Único, que é uma política tarifária que viabiliza a integração modal, através de sistema de bilhetagem eletrônica, assume o papel mais relevante do processo de implementação do PDTU, uma vez que está condicionado à sustentabilidade econômica do sistema de transportes, que só poderá ser alcançada, com os benefícios da redução das tarifas integradas e tempo médio de viagem, através da racionalização das linhas sobre pneus, compreendendo a redução de frota operacional e revisão dos trajetos, além da identificação e implantação dos equipamentos necessários para o deslocamento de demandas, visando potencializar a vocação de cada modal, com foco na reabilitação da função troncal dos modos de alta capacidade.

O conjunto de deseconomias geradas anualmente pela não implementação das ações previstas no PDTU, representam bilhões de dólares anuais, se forem monetarizadas as repercussões sobre a saúde e a produtividade, entre outros danos causados por um sistema que compromete, a cada dia, de forma mais drástica, a qualidade de vida das pessoas.

Portanto, não é mais possível conviver com os palpites de plantão, que abordam soluções pontuais, de uma parte do sistema de transportes, quando o tratamento da doença é conhecido por todos, através de visão holística.

O que falta é mostrarmos a sociedade da RMRJ a real dimensão do problema dos transportes públicos de passageiros, para que seja tratado com esta dimensão por todos os atores, e defendermos de forma articulada a execução do PDTU, pois é frustrante, de um lado, contemplar o envelhecimento de um estudo científico assinado por tantos especialistas do setor, e de outro, voltar a ler nos jornais e mídia especializada, a defesa de investimentos descolados do PDTU, como se tudo o que foi feito possa simplesmente ser desprezado, por conta de uma visão mais "atualizada" de um ou outro especialista de transportes.

Em outras palavras, não é pequena a dimensão do problema, mas sabemos o que fazer para descontruí-lo, desde que sejamos coerentes, persistentes, unidos e articulados.

Eduardo Dantas - M.Sc. Engenharia de Transportes

— trem jeito —

Secretário diz que é a favor do VLT em Macaé

O secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, Júlio Lopes, disse em entrevista ao jornal O Debate, de Macaé, que o VLT, Veículo Leve Sobre Trilhos, é um elemento, dentro de um conjunto de soluções, que vai ajudar a desafogar o trânsito daquela cidade e permitir uma melhor mobilidade urbana. Lopes garante que a burocracia não será um empecilho e considera que o projeto vai ser uma referência para o Brasil e um estímulo à revitalização dos transportes de passageiros por meio ferroviário. Sobre as possíveis dificuldades que possam surgir na tramitação deste projeto pelos órgãos responsáveis em Brasília, Lopes avisa que Bernardo Figueiredo é um dos maiores especialistas em transportes no país e presidente da Agência Nacional de Transporte Terrestre. Ele disse que aprovará o projeto em Macaé.

O secretário planeja, em parceria com a prefeitura de Macaé, integrar um sistema de transporte coletivo contemplando o uso de bicicletas. "Esperamos instalar bicicletários integrados ao longo dos 26 km de ferrovia para permitir que a população possa chegar de bicicletas, até as estações dos VLTs", disse o secretário ao jornal. Segundo Júlio Lopes, o país tem que avançar para ter uma mobilidade mais cidadã, mais centralizada no transporte de massa, coletivo, que é capaz de mover uma maior quantidade de pessoas e assim, abandonar a ideia do automóvel como centro da mobilidade. Ele acredita que o VLT de Macaé vai nessa direção.

Resumo do texto extraído do jornal O Debate, Macaé, 29/06/09



A AENFER firmou convênio com a Pousada Villa Harmonia.

A pousada fica localizada na charmosa cidade de Paraty, declarada Patrimônio Histórico Nacional. Paraty mantém seus traços originais do século XVIII e oferece um belo cenário natural entre o mar da Baía da Ilha Grande e as verdes encostas da Serra do Mar.

Associados da Aenfer tem descontos especiais na Pousada Villa Harmonia.

Reservas: Tel-fax: (24) 3371-2334 e (24) 3371-1330
reservas@pousadavillaharmonia.com.br
www.pousadavillaharmonia.com.br

Festa julina e dia do amigo marcaram festa dos aniversariantes

O clima de arraial esquentou a festa dos aniversariantes de julho, com direito a comidas típicas. A comemoração que aconteceu no dia 2, no Centro Cultural Carlos Lange de Lima, reuniu amigos e novos associados que foram recebidos com muito carinho por todos. Os novatos celebraram o dia do amigo comemorado no dia 20 de julho e que também foi o tema da festa.

Os aniversariantes Suetônio Rodrigues, Márcio dos Santos, Alcília Menezes, Isabel Junqueira de Andréa, Lucy Órfão, Monica Mondoni e Maria Filomena de Luca estiveram na comemoração.

Novos associados

Na ocasião, a Aenfer recebeu novas associadas. Monica Mondoni que além de festejar a data de aniversário com seus novos amigos ferroviários, faz parte da família Aenfer, assim como Valdez que também se associou e recebeu o abraço de boas vindas.

Mudança de Categoria – A advogada Maria de Fátima Magalhães de Assis aderiu à categoria de associada especial. Simpática como sempre, tirou uma foto com as recém chegadas Valdez e Monica.

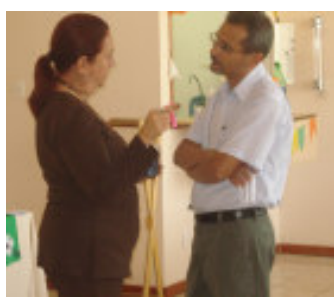
Convidado de Recife - O engenheiro Bartolomeu, que agora faz parte da nova Diretoria da Associação de Engenheiros Ferroviários do Nordeste, prestigiou a festa dos aniversariantes. Vindo de Recife, Bartolomeu que trabalha na CBTU, visitou os amigos ferroviários do Rio de Janeiro para saber das últimas novidades e reforça o time dos trabalhadores que ao longo desses anos luta pela categoria. A presidente da Aenfer Clarice Soraggi conversou com o convidado e agradeceu pelo seu apoio de somar forças com a classe ferroviária. A Aenfer agradece a participação de todos que abrilhantaram a festa!



O parabéns dos aniversariantes de julho



Valdez, Maria de Fátima e Mônica



Clarice Soraggi e Bartolomeu



Confraternização das amigas

Festa dos aniversariantes de agosto homenageou dia dos pais

A festa dos aniversariantes de agosto aconteceu no dia 6, no Centro Cultural Carlos Lange de Lima, 7º andar e contou com a presença de muitos que vieram pela primeira vez prestigiar o evento. A associada e aniversariante Maria Teresa Thomé ficou admirada com a animação e o entrosamento de todos e disse que vai participar desse encontro todos

os meses.

A engenheira Mônica Baggetti trouxe a filha Carolina, de 9 anos. Muito simpática e comunicativa, ela conversou e se sentiu à vontade, assim como Marcelo Rodrigues e Henrique Meireles, filho e sobrinho, respectivamente, da associada Idalina Rodrigues.

Como o tema da festa foi em homenagem ao dia dos pais, a presi-

dente da Aenfer, engenheira Clarice Soraggi, deu votos de saúde aos pais, desejando o mesmo aos aniversariantes Zilea Moura Braga, Marcos Assad Bravo, Maria Teresa Thomé e Ramiro Ramos do Nascimento.

A engenheira Clarice aproveitou a oportunidade para esclarecer que os aposentados vão receber os atrasados a partir do dia 20 de setembro. Clarice agradeceu também a

participação de todos na eleição da Refer e pediu a presença de todos para a posse dos eleitos da Aenfer, cuja eleição ocorreu no dia 13 de agosto. Os eleitos serão empossados no dia 18 de setembro. No mesmo dia será feita a entrega da Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin 2009 em sua 12ª edição. É importante homenagear essa festa. Participe!



Ramiro, Zilea, Marcos, Maria Teresa



Henrique, Marcelo, Teima, Clarice e Idalina



Clarice Soraggi - esclarecendo sobre os atrasados



Mônica, com a filha Carolina