

## Nova Diretoria da Aenfer assume mandato até 2019

Avante Aenfer foi a chapa única que concorreu à eleição da Associação e traz como presidente, mais uma vez, a engenheira Isabel Cristina Junqueira de Andréa



Francisco José Azevedo Bottino, Aramis Porto Lussac Filho, Marcelo Freire da Costa, Aldo Paschoal Gama Signorelli, Isabel Cristina Junqueira de Andréa, Maria das Flores de Jesus Ferreira, Telma Regina Jorge da Silva e Helio Suêvo Rodriguez

## Festa dos aniversariantes na Aenfer e em Juiz de Fora



No Espaço Cultural Carlos Lange de Lima, a entidade reuniu associados e amigos



Em Juiz de Fora - MG, o encontro aconteceu na churrascaria Potência do Sul

## Palestras Técnicas

Estrada de Ferro Campos do Jordão e Mobilidade Urbana foram temas de palestras técnicas.

Arquiteto e urbanista Ayrton Camargo e o engenheiro Mac Dowell discorreram sobre os assuntos.

Páginas 4 e 8

## Presidente da Aenfer recebe principal comenda da cidade do Rio de Janeiro



Eng. Luiz Euler recebeu a Medalha de Mérito Pedro Ernesto pela sua luta em defesa dos ferroviários. Página 5

## Condecoração Eng. Paulo de Frontin

Páginas 6 e 7



## editorial

**A** Terra gira em torno de si mesma. Ela também gira ao redor do Sol. O dia sucede à noite. Embora todos estes movimentos sejam cíclicos, nossa vida parece seguir uma linha reta. Assim também caminham e se desenvolvem nossas instituições. Chegamos ao fim de outro período de gestão da Aenfer e que dá início a outro ciclo. Neste mês de setembro reunimos a família ferroviária para dar posse à nova Diretoria e parte dos Conselhos renovados, assim como procedemos à premiação com a condecoração Engenheiro Paulo de Frontin àqueles que deram uma significativa contribuição à causa ferroviária. Nesta edição damos destaque a estes eventos tão importantes para nossa Associação. Nossos leitores poderão “ouvir” as palavras com que nossa presidente Isabel deu início à sua gestão, neste novo ciclo de 3 anos. Também poderão conhecer um pouco sobre cada um dos indicados para receber a condecoração Paulo de Frontin. Conheça também as novidades da coluna filatélica.

Mas enquanto debatemos e sonhamos com dias melhores para o modo sobre trilhos, podemos constatar que aqui no Rio de Janeiro tornou-se realidade o antigo projeto de ver circular o VLT pelas ruas centrais da cidade, retirando parte dos veículos rodoviários, reurbanizando áreas decadentes e mesmo trazendo uma nova beleza ao nosso cenário. As Olimpíadas do Rio, por seu lado, exigiram altos investimentos na infraestrutura de transportes e durante o período dos jogos pudemos acompanhar a efetiva eficiência destes investimentos. Ganhou também destaque nestes investimentos ver a integração de vários modais, seja nas estações de transferência, seja nos bilhetes únicos. Finalmente, muitos de nossos estudos e antigas reivindicações vão se tornando realidades. Esperamos que não fiquemos por aqui. Mas que não só no Rio, como em outras cidades brasileiras se repitam investimentos em veículos, estações, integrações e planos de melhorar a mobilidade urbana e o maior conforto de seus usuários.

Boa leitura e até a próxima edição.

## nosso site

### Nossos leitores assim se manifestaram em nossa última enquete:

#### Você acha que o preço final (R\$ 8,8 bilhões) da linha 4 do metrô-RJ foi justo ou superfaturado?

Não sei, pois as informações que temos são incompletas e não confiáveis .....	<b>50%</b>
Excessivo, como em toda obra de infraestrutura no Brasil .....	<b>31%</b>
Excessivo, pela falta de projeto técnico adequado .....	<b>12%</b>
Justo, dadas as dificuldades do trajeto e do solo.....	<b>8%</b>
Justo, pois obra de metrô é sempre muito cara .....	<b>0%</b>

Embora não tenhamos informações claras e transparentes sobre o custo real da linha 4 do metrô, as suspeitas de sobrepreços advém do próprio Tribunal de Contas do Estado que, segundo reportagem de O GLOBO em 4/8/2016, apurou um provável prejuízo de R\$ 2,3 bilhões aos cofres públicos. O prejuízo pode ter ficado por conta de preços acima do mercado, medições de obras irregulares e ainda “obras em quantidade executada superior ao efetivamente necessário”. Esperemos que não se fique apenas em suspeitas, mas haja a condução de auditoria apurada e aplicação de penalidades adequadas aos casos. E fica sempre uma indagação: será que não há no Brasil uma construtora que opere em todas as obras públicas com o rigor da honestidade?



Sede: Av. Presidente Vargas, 1733  
6º andar - CEP 20210-030  
Telefax.: (21) 2221-0350 / 2222-1404 /  
2509-0558 - www.aenfer.com.br  
e-mail: aenfer@aenfer.com.br

#### DIRETORIA:

##### Presidente

Luiz Euler Carvalho de Mello

##### Vice-Presidente

Jorge Ribeiro

##### Diretor Administrativo

Antônio Gonçalves Marques Filho

##### Diretor Financeiro

Aldo Paschoal Gama Signorelli

##### Diretora Técnica

Maria das Flores de Jesus Ferreira

##### Diretor de Comunicação

Fernando José Alvarenga de Albuquerque

##### Diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária

Helio Suêvo Rodriguez

##### Diretor de Acompanhamento Judicial

Maria da Penha Arlotta

##### Diretor Social

##### Conselho Editorial

Fernando José Alvarenga de Albuquerque (presidente), Antônio Gonçalves Marques Filho, Luiz Fernando Aguiar, Maria da Penha Arlotta, Rubem Eduardo Ladeira

## JORNAL AENFER

#### Jornal de Circulação Bimestral:

Editado pela AENFER

#### Jornalista Responsável:

Silmara Reis - Reg. Prof. 604 DRT/SE

**Diagramação:** João Luiz Dias

**Fotografia:** AENFER

**Impressão:** Gráfica Marinatto's

**Tiragem:** 2.000 exemplares

## ASSOCIADO

Toda vez que prestar serviço n as áreas de engenharia, arquitetura ou agronomia e, portanto, preencher a ART – Anotação de Responsabilidade Técnica, não deixe de indicar a Aenfer, cujo número é 11. Desta forma você contribuirá com nossa Associação.

## Palavra da Presidente



### Discurso de posse

Inicialmente queremos cumprimentá-los por terem atendido ao nosso convite e estarem nos prestigiando aqui neste momento ímpar de nossa entidade e da trajetória de nossas vidas, em especial a meu filho José Eduardo Junqueira de Andréa.

Num segundo momento, parabenizar a Diretoria que terminou seu mandato, pelos incessantes esforços e enorme dedicação à Aenfer nestes últimos três anos.

Agradecemos a todos que depositaram sua confiança nesta Diretoria, que ora assume os destinos desta valorosa Associação, alguns deles pela segunda, ou terceira vez.

A plataforma de nossa chapa contemplou, dentre outras atividades, algumas que reputamos como fundamentais, a saber:

- Defender a ferrovia em qualquer situação;
- Disseminar o interesse pelo pelos transportes sobre trilhos junto a sociedade civil;
- Lutar para que haja respeito e valorização do ferroviário;
- Defender os interesses dos participantes, em particular, dos planos de seguridade e sociais, preservando a integridade de nossa REFER - Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social;
- Preservar a memória histórica ferroviária.

Temos consciência de que teremos pela frente grandes desafios a serem transpostos em nossa caminhada, porém, não economizaremos esforços para recolocar a ferrovia nos trilhos, isto é, na posição de destaque que deveria ocupar no setor de transporte brasileiro.



Eng. Isabel Junqueira em seu discurso de posse

Quanto ao resgate da dignidade dos ferroviários, não pretendemos obter favores nem privilégios, mas sim, exigir respeito pela categoria e propugnar o cumprimento da lei. Apenas isto bastaria para proporcionar uma vida digna para a família ferroviária, que atualmente é vilipendiada, quer em seus reajustes salariais não concedidos, ou concedidos a menor de que deveria ser, quer no momento de suas aposentadorias, quer na obediência dos seus pisos salariais vigentes e por aí vai o trem.

Nossa REFER não pode se tornar uma AERUS, por conta de engodos e mazelas que a impedem de receber uma dívida bilionária, reconhecida como líquida e certa

pelos órgãos governamentais de controle.

Para isto contamos com a colaboração de todos, ferroviários ou não, que se identifiquem com as nossas causas, independentemente de credo, cor, posição política ou social.

Sozinhos poucos poderemos conseguir, mas unidos seremos mais fortes e poderemos sonhar com maiores conquistas.

Se assim o for temos chance de vitória.

Avante Aenfer!

Que Deus nos ilumine e guarde.

Muito obrigada!

**Isabel Cristina Junqueira de Andréa**  
Presidente



**LINHA 4 SUL - Sistema LVT**





**Dormentes Monobloco Especiais**  
**Metrô do Rio - PONTE BARRA**



**Dormentes TW-120**



**VLT CARIOCA**

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



**conprem**  
CONCRETO PREMOLDADO LTDA

[comercial@conprem.com.br](mailto:comercial@conprem.com.br)

[www.conprem.com.br](http://www.conprem.com.br)

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

## Coluna Filatélica

PARTE IX

Nesta apresentação serão mostrados os selos referenciados pelos Correios sobre a Evolução dos Transportes Postais e o Batalhão Ferroviário, bem como o último lançamento ocorrido no mês de julho passado sobre a Estrada de Ferro da Serra do Mar Paranaense.

### Evolução dos Transportes Postais - conjunto de selos lançado em outubro de 1978

No início, as encomendas postais eram transportadas pelas "tropas", que alcançavam os mais longínquos pontos de nosso território. Uma viagem do Rio a Mato Grosso levava cerca de 90 dias. No século XIX, com o progresso, surgiram as diligências, que passaram a transportar as malas dos correios. O declínio das diligências corresponde ao desenvolvimento do transporte ferroviário. Surgiram então os Correios Ambulantes, agências postais instaladas dentro de vagões de trem, executando o recebimento e a distribuição da correspondência ao longo das estações da ferrovia. O apogeu deste serviço foi em meados do século XX, quando,



aos poucos, foi substituído pelo transporte rodoviário, em consequência do novo surto de construção de estradas de rodagem no país.

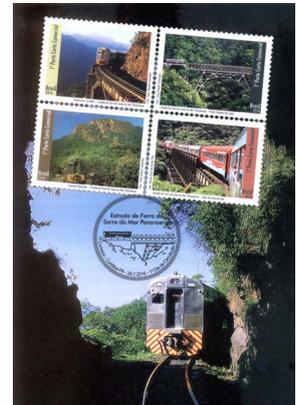
Quanto ao transporte postal urbano, já em 1872, eram utilizados os bondes fechados, puxados a burro e, depois no início do século XX, os bondes elétricos. Por fim, como marco definitivo para os transportes postais, veio o automóvel e os demais veículos automotores.

### Série Integração Nacional - conjunto de três selos lançados em dezembro de 1977



Nesta série destaca-se o selo referente ao Batalhão Ferroviário e de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro, que tem a seu cargo a construção de obras de engenharia civil, principalmente as que se relacionam com as vias de transporte. No Brasil, de norte a sul, leste a oeste, encontram-se inúmeros trechos ferroviários construídos e recuperados pelo Batalhão Ferroviário.

### Estrada de Ferro da Serra do Mar Paranaense - conjunto de quatro selos lançados em julho de 2016



O trecho ferroviário Curitiba - Paranaguá é um dos grandes feitos da engenharia brasileira do século 19. Construída na Serra do Mar paranaense, possui 14 túneis, 30 pontes e muitos viadutos nos seus 110 quilômetros de extensão. Inaugurada em fevereiro de 1885, atualmente é um dos mais belos passeios turísticos do Brasil. Em seu trajeto o trem passa por reservas ecológicas da Serra do Mar, cachoeiras e antigas estações. No conjunto de selos lançados pode-se observar o Viaduto do Carvalho, ligado ao Túnel do Rochedo e a Ponte de São João.

**Rubem Eduardo Ladeira**  
Membro do Conselho Editorial

## Palestra sobre a Estrada de Ferro Campos do Jordão

A Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ) foi tema de palestra promovida pela Aenfer, dia 09 de junho, no auditório da Associação.

A palestra foi ministrada pelo diretor-presidente da Estrada de Ferro Campos do Jordão, arquiteto e urbanista Ayrton Camargo e Silva que relembrou o início de sua implantação e sua primeira viagem, em 15 de novembro de 1914, tendo até os dias de hoje o mesmo logotipo, com o mesmo nome e praticamente o mesmo acionista.

O palestrante ressaltou que as pequenas ferrovias implantadas por algum aspecto mais local foram extintas, as ferrovias construídas para atender as necessidades econômica ou social, não existem mais. Felizmente, esqueceram de acabar com a EFCJ, disse.

A EFCJ surgiu dentro de um projeto de saúde, no século XIX, idealizada pelo médico sanitarista Emílio Ribas, que também convidou outro médico, Victor Godinho



Diretor Fernando Albuquerque ao lado do palestrante Ayrton Camargo, pres. Luiz Euler, vice-pres. Jorge Ribeiro e os diretores Maria das Flores, Helio Suêvo e Antônio Gonçalves

para abraçar a ideia.

Naquela época, o país passava por problemas de saúde pública e registrava um alto índice de tuberculose. Os dois médicos implantaram sanatórios privados em Campos do Jordão, local favorável para o tratamento da doença devido ao clima de montanha.

A estrada era precária, cheia de curvas e levava muito tempo de viagem até a serra. Com a implantação da EFCJ, os pacientes tiveram um acesso mais rápido

e confortável.

Na década de 1960, percebeu-se que a cidade era favorável para a exploração do turismo e a EFCJ proporcionou essa praticidade, sendo hoje o objetivo principal dos visitantes.

O arquiteto destacou que a EFCJ tem uma demanda de cerca de seis mil passageiros por dia. Com 47 km, a ferrovia atende a zona rural de Pindamonhagaba, sendo o único município de transporte sobre trilhos eletrificados.

Após a palestra, o arquiteto lançou e autografou na Aenfer seu livro "Tudo é Passageiro".

O livro, editado pela Annablume Editora, contém imagens fotográficas, ilustrações, charges de humor e conta a história da extinção dos bondes na capital paulista. O autor descreve a conjuntura de cada momento histórico, alinhando os grandes eventos políticos e as grandes mudanças econômicas e sociais do Brasil.

## — trem jeito —

# Futuro promissor para o VLT

A UITP (International Association of Public Transport) divulgou um estudo que enxerga o mercado global de VLT como um futuro muito promissor. De acordo com a associação, 80 cidades no mundo estão construindo a sua primeira linha, inclusive no Brasil.

As linhas de VLT podem ser encontradas em 53 países diferentes e, juntas, transportam 45 milhões de pessoas por dia em 388 cidades. A UITP afirma que este modal é o ideal para cidades de médio porte que possuem entre 200 a 600 mil habitantes, mas também pode ser utilizado como alimentador de sistemas de maior capacidade, como metrô e trens de subúrbio, nas grandes metrópoles.

### Características técnicas

A composição do VLT possui entre 22 a 60 metros de comprimento, o que torna o modal um bom intermediário para o deslocamento de 3 mil a 11 mil passageiros hora/sentido. Somente sistemas como o metrô, o trem de subúrbio e, em raros casos, o Bus Rapid Transit (BRT) oferece capacidade similar ou maior.

A UITP também afirmou que o VLT é um modal de transporte com velocidade ágil, pode operar nas condições climáticas mais adversas, não polui o meio ambiente por ser totalmente elétrico, e não agride a paisagem urbana.

### O boom do VLT no mundo

Durante as décadas de 1950 e 1970, muitas cidades no mundo resolveram retirar os trilhos do bonde para dar lugar aos automóveis. Outras, entretanto, optaram em modernizar e atualizar o sistema com novos veículos e vias parcialmente segregadas, dando surgimento ao VLT.

A UITP afirma que em meados dos anos 1980, muitas cidades começaram a investir em sistemas ferroviários de média capacidade, em especial nos Estados Unidos e Europa.

Entre os anos 2000 e 2015, 70 sistemas de VLT foram inaugurados em território europeu e norte-americano. No ano passado, especificamente, 289 km de linhas foram abertas em 19 países ao redor do mundo.

O modal está no portfólio das grandes montadoras ferroviárias, tais como: Alstom (Citadis), Bombardier (Flexity), CAF (Urbos), Stadler (Tango e Metelica), Vossloh, Siemens (Avanto ou S70), etc. No Brasil, a empresa cearense Bom Sinal desenvolve bondes diesel-elétricos e os fornece essencialmente para os sistemas do Nordeste, como o metrô do Cariri.

### Projetos de VLT no Brasil

De acordo com dados divulgados no último relatório da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), o Brasil possui cinco projetos de VLT em execução, inaugurados ou em andamento. São eles:

- VLT do Rio de Janeiro, inaugurado no início de junho de 2016;
- Extensão do VLT da Baixada Santista, em - SP, em operação desde janeiro de 2016;
- VLT de Cuiabá, no Mato Grosso;
- VLT de Goiânia (implantação);
- VLT de Fortaleza (Parangaba-Mucuripe), em implantação.

O governo federal pretende implantar outros nove projetos de VLT, em especial nas regiões do Nordeste, Brasília e Rio de Janeiro. São eles:

- Modernização e expansão da superintendência da CBTU Maceió;
- VLT de Maceió (Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares-Maceió);
- VLT de Salvador;
- VLT do Eixo Monumental de Brasília;
- VLT da W3 de Brasília;
- Modernização da superintendência CBTU João Pessoa;
- Modernização da superintendência CBTU Recife;
- VLT da zona sul do Rio de Janeiro;
- Modernização da superintendência CBTU Natal.

Todos os projetos citados estão em fase de estudo e não possuem estimativas de valores. A tendência, porém, é que todos os novos sistemas entrem na modalidade PPP (parceria público-privada).

No caso do VLT de Goiânia (Padre Pelágio-Novo Mundo), por exemplo, o grupo Odebrecht Transport venceu a concorrência e será responsável pela operação, concessão e manutenção da linha pelos próximos 35 anos.

Serão investidos R\$ 1,3 bilhão para a construção de uma linha de VLT com 13,6 km de extensão, 18 estações, cinco terminais de integração. O grupo Odebrecht pretende comprar 30 trens para suprir o sistema, que tem demanda estimada em 240 mil passageiros por dia.

De acordo com Roberta Marchesi, superintendente da ANPTrilhos, "o mercado de VLT no Brasil é muito promissor, pois trata-se de um sistema moderno, integrador, que se insere nas cidades e se adequa aos mais diferentes tipos de municípios". A executiva ainda crê que os recém-inaugurados sistemas de Santos e Rio de Janeiro servirão de espelho para futuras linhas.

Fonte: estacaferroviaria.com.br, por Gustavo Ferrari

## Presidente da Aenfer é condecorado na Câmara do Rio

Medalha de Mérito Pedro Ernesto a principal Comenda concedida pelos vereadores



Pres. Euler com a esposa Sandra e o vereador Mário Júnior

Ainda como presidente da Aenfer, o engenheiro Luiz Euler Carvalho de Mello, recebeu no dia 29 de agosto a Medalha de Mérito Pedro Ernesto.

A sessão solene realizada na Câmara de Vereadores do Rio de Janeiro contou as presenças da esposa Sandra, filhos e netos, além de amigos e ferroviários que acompanharam a trajetória profissional do presidente da Aenfer, à frente da defesa dos ferroviários enquanto liquidante da extinta Companhia Fluminense de Trens Urbanos - Flumitrens.

A iniciativa de homenageá-lo com a Medalha foi do vereador Mário Júnior.

### Medalha de Mérito Pedro Ernesto

Ao longo dos 30 anos em que a Câmara Municipal do Rio de Janeiro funciona no Palácio Pedro Ernesto, foram criadas homenagens para que os vereadores, representantes da população carioca, pudessem agradecer àqueles que se destacaram na sociedade brasileira ou internacional. A Medalha de Mérito Pedro Ernesto é a principal Comenda que o Rio de Janeiro possui.

A Medalha de Mérito Pedro Ernesto foi criada através da Resolução nº 40, em 20 de outubro de 1980. Ela é a principal homenagem que o Rio de Janeiro presta a quem mais se destaca na sociedade brasileira ou internacional. Recebeu esse nome em reconhecimento ao trabalho do prefeito Pedro Ernesto, e por isso sua figura é estampada nas duas Medalhas que fazem parte do Conjunto. Uma presa ao colar, e a outra para ser colocada na lapela do lado direito do homenageado. Ambas são presas em uma fita de cores azul, vermelha e branca que são as cores da bandeira da cidade.

# Solenidade de posse e Conde

O tom de despedida não foi de tristeza, mas sim, de dever cumprido. O presidente, engenheiro Luiz Euler Carvalho de Mello terminou seu mandato de três anos na Aenfer, ao lado de diretores que tiveram como objetivo, trazer benefícios aos associados e promover eventos importantes para o crescimento da Engenharia Ferroviária.

A solenidade de posse da nova Diretoria Executiva aconteceu na manhã do dia primeiro de setembro no auditório da Aenfer



Da esq. p/ dir. Telma Regina, Marcelo Costa, Helio Suêvo, Aldo Paschoal, Isabel Junqueira, Aramis Porto, Francisco Bottino e Maria das Flores

e reuniu grande público. Com a chapa única "Avante Aenfer", a engenheira Isabel Cristina Junqueira de Andréa, ocupará a Presidência junto com o vice-presidente, engenheiro Alexandre Júlio Lopes de Almeida e com os diretores engenheiros Aldo Paschoal Gama Signorelli, Aramis Porto Lussac Filho, Francisco José Azevedo Bottino, Helio Suêvo Rodriguez, Marcelo Freire da Costa, Maria

das Flores de Jesus Ferreira e a assistente social Telma Regina Jorge da Silva. Vale ressaltar que os engenheiros da Diretoria que se despede, Aldo Paschoal e Helio Suêvo continuarão nesta nova gestão na mesma função (Financeiro e Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária, respectivamente). Maria das Flores assume a diretoria Administrativa. A sessão solene empossou também um terço dos Conselhos Deliberativo e Fiscal.

A engenheira Mônica Baggetti conduziu o cerimonial, sendo a mesa formada pelo presidente que terminou o mandato, Luiz Euler Carvalho de Mello, a presidente eleita Isabel Cristina Junqueira de Andréa, o engenheiro Armando Meton Alencar Fialho, o vereador Mário Júnior e o inventariante da extinta RFFSA engenheiro



Da esq. p/ dir. Engenheiros Armando Alencar, Isabel Junqueira, Luiz Euler, vereador Mário Júnior e o inventariante da extinta RFFSA eng. Manoel Geraldo

Manoel Geraldo Costa.

O primeiro momento da cerimônia foi para homenagear personalidades importantes do setor ferroviário com a Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin, ano XIX.



Os condecorados, da esq. p/ dir. Edison Russo, Joppert, Leiko Hama e Luis Cesario



A solenidade de posse reuniu convidados e associados que lotaram o auditório

## Homenagens

A Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin é uma homenagem aos melhores do âmbito ferroviário que contribuíram para o progresso, a valorização e a preservação da memória ferroviária brasileira e na luta pela defesa dos interesses da classe. Ela existe desde 1998. Este ano, os condecorados foram:

**Engenheiro Carlos Alberto de Oliveira Joppert** - Formado em Engenharia. Mecânica pela Universidade Católica de Petrópolis. Em 1969 ingressou na Central Elétrica de Furnas onde trabalhou na Construção da Usina Hidrelétrica de Estreita em Pedregulho-SP. Admitido na RFFSA em dezembro de 1969, trabalhou como engenheiro auxiliar no depósito de locomotivas de Conselheiro Lafayete - MG; Foi chefe do depósito de Locomotivas de Barra do Pirai-RJ, de 1973 a 1977; Inspetor de Tráfego e Movimento em Juiz de Fora; Chefe de Departamento de Estudos Comerciais da SR2; Superintendente de Planejamento da SR3;



Pres. Euler e o eng. Luiz Antônio Fazza fazem a entrega da condecoração ao eng. Joppert. (ao centro)

Aposentado pela RFFSA em 30 de novembro de 1996; Um dos fundadores da Aenfer e conselheiro por diversos mandatos. Ex-diretor Financeiro da Federação Interestadual do Sindicato de Engenheiros (Fisenge); Ex-diretor e conselheiro do CREA-MG; Diretor do Senge-MG; Presidente da Associação dos Profissionais Universitários da SR3 (APU) de 1995 a 1996; Responsável Técnico da Organi-

zação da Sociedade Civil de Interesse Público Amigos do Trem.

**Engenheiro Edison Araújo Russo** - RFFSA - AG, Aposentado, admitido como sócio efetivo na AECB em 23/03/1977; Trabalhou na fábrica de locomotivas GE; Trabalhou no Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil, de 1975 a 1976; Admitido na RFFSA em 1976, trabalhou nos seguintes locais e funções: Oficina de Locomotivas de Conselheiro



Pres. Euler com o homenageado Edison Russo e o eng. Bosco Setti

# Comemoração Eng. Paulo de Frontin

Lafayette-MG; Oficina de Locomotivas de Cachoeira Paulista-SP; gerente de Material Rodante na Unidade de Vagões, Gerente da Unidade de Instalações Fixas e Equipamentos; Assessor do Departamento de Suprimentos da RFFSA; Ativo participante da ABNT nas seguintes comissões: estudo de truques, engates e aparelhos de choque e tração; estudos de vagão, estudos de locomotivas, estudo de freios; comissão técnica consultiva; diretor do Senge-RJ; diretor da AECB; diretor da Aenfer; diretor da Associação de Empregados das Empresas Ferroviárias. Um dos idealizadores da fusão das Associações de Engenheiros Ferroviários, que deu origem à Aenfer.

**Arquiteta Leiko Hama Motomura** - Profissional liberal, Arquiteta e empresária, diretora da empresa Amima Arquitetura. Ganhadora do concurso instituído pela RFF-



Eng. Flávio Rabello, ao lado da arquiteta Leiko Hama e do pres. Euler

SA em 17/08/1966 para escolha do logotipo (marca símbolo) da empresa.

**Engenheiro Luis Cesario Amaro da Silveira** - Nasceu no Rio de Janeiro, onde se formou pela Escola Nacional de Engenharia. Ainda estudante, em 1950, começou como



O eng. Rubem Ladeira faz a entrega da Condecoração ao homenageado Luis Cesário com o pres. Euler

auxiliar de engenheiro do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), que depois foi extinto. Logo após a formatura, em 1951, foi admitido pela Companhia Industrial de Viação e Engenharia, da qual chegou a ser diretor, que prestava serviços de engenharia para o governo. Posterior-

mente, tornou-se vice-presidente, por mais de 20 anos, da Companhia Industrial Santa Matilde, com fábricas em Conselheiro Lafayete (MG) e Três Rios (RJ), onde eram produzidos vagões de carga e trens de subúrbio. Luis Cesário continuou a atuar na indústria ferroviária ao longo das décadas de 1970 e 1980, sempre lutando pela recuperação do sistema e pela participação da indústria ferroviária brasileira no mercado internacional. Os sistemas de carga e de passageiros, para ele, são indispensáveis ao desenvolvimento do país. Luis Cesário faz parte do setor há 60 anos. Foi presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária - Abifer, até 2009, do Departamento de Máquinas Agrícolas do Sindimaq/Abimaq, diretor do Simefre - Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários. Foi, também, vice-presidente da Companhia Meridional de Equipamentos Ferroviários. Hoje é consultor da Abifer. Ao longo de sua vida profissional, sempre na iniciativa privada, lutou pela ferrovia nacional.

## Ex-presidentes da AENFER passam a ser conselheiros vitalícios

A sessão solene também foi para premiar os ex-presidentes da AECB, AECBTU e Aenfer, na qualidade de conselheiro vitalício, aprovada pelo Conselho Deliberativo. Receberam essa condição os ex-presidentes:

AECB: Roberto de Almeida Luiz e Pedro Galvão França;

AECBTU: Julio Cesar Fontes Monnerat, Oberlam Moreira Calçada e Marcio Cazelli;

AENFER: Luiz Carlos Martins Lino da Silva; Rubem Eduardo Ladeira; Clarice Maria de Aquino Soraggi; José Ferreira David; Agostinho Coelho Silva; Isabel Cristina Junqueira de Andréa e Luiz Euler Carvalho de Mello que deixa a Presidência e receberá também a premiação.

A cerimônia prosseguiu com o discurso de despedida do engenheiro Luiz Euler como presidente da Aenfer. Em seu pronunciamento agradeceu a Deus por permitir sua participação em integrar a composição da Diretoria que exerceu o mandato 2013 a 2016 e que apesar das dificuldades, todos se empenharam na busca do bom resultado.

- Enfrentamos e transpusemos muitos obstáculos. Perdemos nosso colega e amigo, De Luca, insubstituível. Demos o nosso melhor para deixar aos sucessores a nossa contribuição, disse Euler.

O engenheiro também falou que só quem conhece cada um desses diretores sabe do privilégio que é fazer parte desse grupo.

Logo após foi realizada a posse da Diretoria Executiva do triênio setembro de 2016 a setembro de 2019 e de um terço do Conselho Deliberativo composto pelos engenheiros associados efetivos Gabriel de Souza Lino, João Bosco Setti, José Roberto Martins Pataro, Lilian Borges Scuett, Luiz Antônio de Araújo Boddallo e Roberto Biondo. Também nesse momento foi empossado o conselheiro Fiscal Aldo de Souza.

Agradecido e emocionado, o engenheiro Gabriel de Souza Lino, conselheiro mais votado, fez seu pronunciamento em nome dos conselheiros efetivos.

O advogado Marcelo do Valle Pires e o administrador Odorico Francisco de



Conselheiros Odorico Francisco, Marcelo Pires, Roberto Biondo, Bosco Setti, Gabriel Lino, Lilian Scuett e Luiz A. Boddallo

Oliveira foram empossados na qualidade de conselheiros especiais e coube ao mais votado, Marcelo Pires fazer seu pronunciamento.

A cerimônia de posse terminou com o discurso da presidente Isabel Cristina Junqueira de Andréa. Ela parabenizou a Diretoria que terminou seu mandato pelos incessantes esforços e enorme dedicação à Aenfer nestes últimos três anos. (veja discurso completo na página 3).

Ao final da solenidade, a Aenfer ofereceu um coquetel ao público presente para a comemoração da nova Diretoria, Conselhos Deliberativo e Fiscal e aos homenageados do dia.



Conselheiros Vitalícios - Engenheiros Isabel Junqueira, Luiz Euler, Julio Cesar Monnerat e Rubem Ladeira

# Mobilidade urbana foi tema de palestra na Aenfer

## Mac Dowell destacou pontos importantes sobre transporte de massa

Assunto que envolve toda a população que depende de transportes públicos foi abordado em palestra do professor de engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Dr. Fernando Mac Dowell

Com o tema “Mobilidade urbana, análise sistêmica das tecnologias”, a palestra atraiu um grande público ao auditório da Aenfer na manhã do dia 14 de julho.

Mac Dowell apontou diversos equívocos no transporte público do Rio de Janeiro. Para ele, o BRT (Transporte Rápido de Ônibus) não teve um planejamento adequado e considera um erro a escolha desse modelo para atender a demanda.

“Apenas três anos depois de entrar em operação, o Transoeste já está em colapso. Atualmente, circulam no corredor uma média de 17 mil passageiros no horário de pico e o limite é de 15 mil passageiros”, disse o engenheiro.

O palestrante lembrou ainda que, desde sua implantação, cerca de 20 pessoas foram a óbito, vítimas de atropelamentos pelo BRT.

Vale ressaltar que esse modelo foi



Engenheiro Mac Dowell em palestra na Aenfer

implantado pela primeira vez na cidade de Curitiba em 1979, o que significa que chegou com quase 40 anos de atraso na capital fluminense.

Convidado pelo governo federal para a elaboração do plano B das Olimpíadas, Mac Dowell disse que a ideia era, através de Parcerias Público Privadas (PPPs), implantar na cidade o aeromóvel, transporte urbano automatizado, movido a ar, de fabricação nacional.

### Metrô

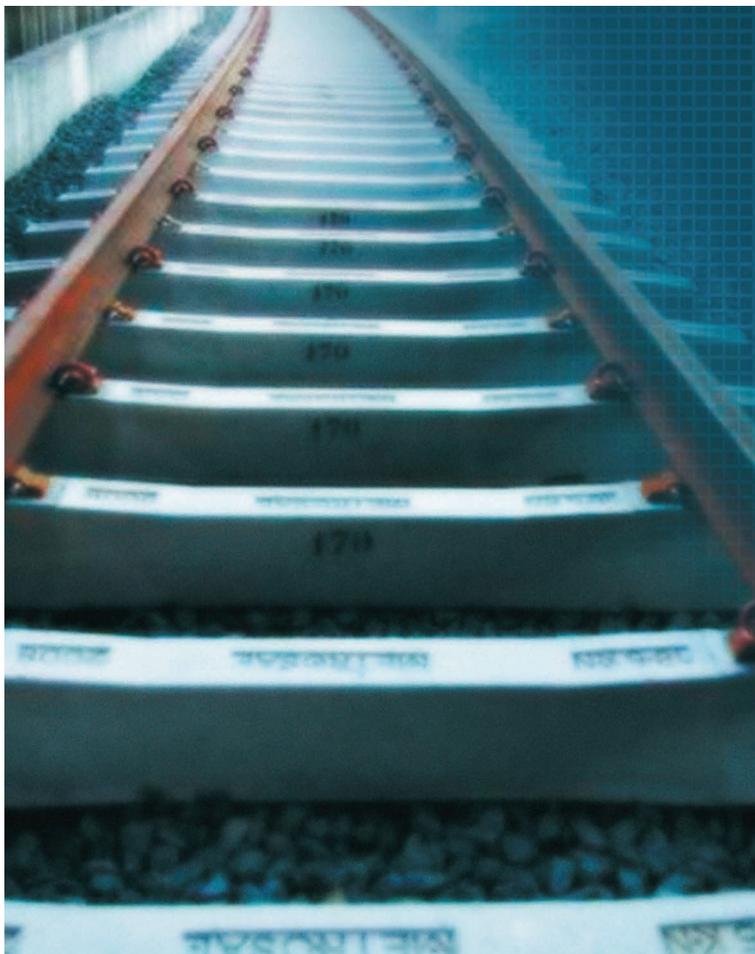
Doutor em Engenharia de Transportes, o palestrante também fez críticas à linha 2 do metrô e falou sobre a superlotação.

Segundo ele, a taxa chega a oito pessoas por metro quadrado na hora do rush. Disse ainda que foi diminuída a capacidade, atualmente opera com 88% e o governo dispensou o piloto automático sem diminuir a tarifa. Ele achou um despropósito a empresa precisar quebrar todas as plataformas para receber os trens chineses porque o gabarito não foi passado para o fornecedor que fabricou os trens.

### VLT

Para o engenheiro, o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) começou com uma série de problemas, a começar com a forma como foi realizada a concessão. Se a demanda não for satisfatória, corre o risco de parar, avalia. Ele reconhece que sob o ponto de vista da praticidade é um bom transporte, mas demonstrou preocupação no caso de alagamentos em dias de chuva, levando-se em consideração que a energia é alimentada no solo, pelos trilhos.

Mac Dowell mostrou tecnologias que podem ser utilizadas e a capacidade de cada uma para atender a população.



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

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

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

Conheça alguns dos nossos clientes:

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



# EMPAC

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



**10<sup>th</sup> ICEC2016**  
 Cost Engineering, Quantity Surveying  
 & Project Management  
 World Congress

**Outubro 09-12, 2016**  
**Rio de Janeiro - Brasil**

# 10º Congresso Mundial de Engenharia de Custos e Gerenciamento de Projetos

O MAIOR CONGRESSO DA ÁREA PELA PRIMEIRA VEZ NA AMÉRICA LATINA

**APROVEITE AS CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA INSCRIÇÃO NO EVENTO!**

**Realização:**



International Cost  
 Engineering Council



www.ibec.org.br  
 INSTITUTO BRASILEIRO DE ENGENHARIA DE CUSTOS  
 FUNDADO EM 1978

**Apoio:**



[www.icec2016.com](http://www.icec2016.com)

[contact@icec2016.com](mailto:contact@icec2016.com)

10icec2016

@icec2016

— saúde —

## Memória perdida por Alzheimer pode ser recuperada, diz estudo

Pesquisa sugere que doença não destrói memória, mas a torna inacessível

Pessoas que sofrem do mal de Alzheimer podem não ter “perdido” a memória e ter apenas dificuldade para recuperá-la. É o que sugerem pesquisadores que revelaram a possibilidade de um tratamento que pode algum dia curar os estragos da demência.

O prêmio Nobel Susumu Tonegawa afirmou que estudos realizados em ratos mostram que estimulando áreas específicas do cérebro com luz azul, os cientistas podem conseguir que os animais lembrem experiências às quais não conseguiam ter acesso antes.

Os resultados fornecem algumas das primeiras evidências de que a doença de Alzheimer não destrói memórias específicas, mas as torna inacessíveis.

“Como seres humanos e camundongos tendem a ter princípios comuns em termos de memória, nossos resultados sugerem que os pacientes com a doença de Alzheimer, pelo menos em seus estágios iniciais, podem preservar a memória em seus cérebros, o que indica que eles têm chances de cura”, afirmou Tonegawa.

### Experimento

A equipe de Tonegawa usou camundongos geneticamente modificados para mostrar sintomas semelhantes aos dos seres humanos que sofrem de Alzheimer, uma doença degenerativa do cérebro que afeta milhões de adultos em todo o mundo.

Os animais foram colocados em caixas por cuja superfície inferior passa um baixo nível de corrente elétrica, causando uma descarga desagradável, mas não perigosa em seus membros.

Um rato que não tem Alzheimer que é devolvido para o mesmo recipiente 24 horas depois tem um comportamento medroso, antecipando, assim, a sensação desagradável.

Camundongos com Alzheimer não reagem da mesma forma, indicando que não guardam nenhuma memória da experiência.

Mas quando os pesquisadores estimulam áreas específicas do cérebro dos animais - as chamadas “células de engramas” relacionadas à memória - usando uma luz azul, lembram da sensação desagradável.

### Boa notícia para pacientes de Alzheimer

“É uma boa notícia para os pacientes de Alzheimer”, disse Tonegawa que obteve em 1987 o prêmio Nobel de Fisiologia e Medicina.

Tonegawa disse que a pesquisa em ratos dá esperança para o tratamento futuro do mal de Alzheimer que afeta 70% das 4,7 milhões de pessoas no mundo que sofrem de demência, um número que deve aumentar à medida que nos países desenvolvidos, como o Japão, as pessoas vivem cada vez mais tempo. Mas adverte que muito trabalho ainda é necessário.

“Os níveis iniciais de Alzheimer poderiam ser curados, no futuro, se conseguirmos uma tecnologia com ética e segurança para o tratamento de condições humanas”, acrescentou. A pesquisa foi publicada na revista “Nature”.

Fonte: G1, Bem Estar

## A Associação Nacional de Transportes Públicos, ANTP promoveu o XI Seminário Nacional Metroviário



O evento aconteceu no Auditório do MetrôRio, nos dias 14 e 15 de junho na cidade do Rio de Janeiro e reuniu autoridades e lideranças do setor metroferroviário, engenheiros e entidades do segmento de transportes sobre trilhos.

O seminário, coordenado pelo presidente da Comissão Metroferroviária da ANTP e da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), engenheiro Joubert Fortes Flores Filho, abordou temas pautados na atual conjuntura econômica nacional, investimentos do governo federal no sistema metroferroviário, envolvendo

expansão, estadualização e novas tecnologias, a preparação do setor para as Olimpíadas no Rio de Janeiro e discutiu fontes de financiamentos e custeio.

Sobre os novos sistemas metroferroviários: monotrilho e VLTs, sessão moderada pelo presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer) Vicente Abate, foram convidados para falar o diretor de Engenharia do Metrô/SP Paulo Meca, o presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP) Joaquim Lopes da Silva Junior, o diretor-presidente da Estrada de Ferro Campos do Jordão/SP Ayrton Camargo e Silva e o diretor de Operações do VLT Carioca Augusto Schein.

Durante os dois dias do evento, estiveram presentes o diretor da Associação de Engenheiros Ferroviários Helio Suêvo, o conselheiro Alexandre Júlio Lopes de Almeida e o associado João Bosco Setti.

Tradição  
+ Confiança  
+ Evolução  
= ABIFER 40 anos!

A ABIFER celebra 4 décadas em defesa da indústria ferroviária instalada no Brasil. Porque quando falamos de evolução e desenvolvimento, falamos de ABIFER.

www.abifer.org.br  
 @abifer\_oficial  
 abifer.associacao

ABIFER Associação Brasileira da Indústria Ferroviária 40 ANOS 1977-2017  
 Trilhando o desenvolvimento

— pela imprensa —

**BRT, VLT ou metrô na Baixada**

Um estudo apontará a viabilidade para se levar o VLT, BRS, BRT ou metrô até a Baixada Fluminense. A ideia é aproveitar o ramal ferroviário entre as estações da Pavuna, na Zona Norte, e o bairro de Santa Rita, a dez quilômetros do Centro de Nova Iguaçu. A Câmara Metropolitana de Integração Governamental, ligada ao Governo do Estado do Rio, assinou acordo de cooperação com a Agence Francese de Développement (AFD), para desenvolver o levantamento. O que se analisará é a possibilidade de uso da faixa de domínio da ferrovia para a implantação de um modal de transporte e qual é o modelo mais adequado. O percurso de 18 quilômetros de extensão é utilizado atualmente pela MRS Logística, exclusivamente no transporte de carga.

**Fonte: O Globo, 26/08/2016**

**Mobilidade**

As Olimpíadas se foram, mas algumas obras de mobilidade na cidade ainda não. Confira abaixo algumas que devem ser retomadas:

- Estação Gávea: a última estação da linha 4 teve suas obras parada na metade por conta de mudança do projeto. O Governo Estadual havia prometido

retomar as obras após as Olimpíadas com a entrega para 2018 porém ainda há dúvidas se a obra vai mesmo ser retomada pois o Estado está com falta de verbas;

- VLT: a segunda fase do VLT deve ser entregue até o fim do ano. 90% das obras já estão concluídas. Até o momento, foram instalados mais de seis mil metros de trilhos. Segundo a Cdurp (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio), a terceira etapa, trecho entre a Central e a Marechal Floriano, ficará pronta em 2018. Esses trechos fazem a ligação entre a Central do Brasil e a Praça 15;

- BRT: Transbrasil: quarto BRT da cidade está com 50% das obras concluídas. Serão 32 quilômetros de pistas, com quatro terminais (Deodoro, Margarida, Missões e Centro), 28 estações e 15 passarelas. A expectativa é de que sejam atendidos 900 mil passageiros por dia.

**Fonte: Via Trolebus, 25/08/2016**

**Ferrovias avançam**

Em 2014, foram 465,21 milhões de toneladas úteis transportadas. No ano passado, o montante chegou a 491,03 milhões de toneladas. Em que pese o biênio de retração econômica, a movimentação de cargas pelas ferrovias deverá registrar crescimento pelo terceiro

ano consecutivo em 2016. Um marco que, confirmadas as projeções mais realistas, levará o modal a ultrapassar a barreira histórica das 500 milhões de toneladas transportadas.

Levantamento da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) mostra que o total de carga transportada pelas ferrovias cresceu 83,2% entre 1997, início das concessões de 11 das 12 malhas existentes à iniciativa privada, até 2014.

**Fonte: Valor Econômico, 28/07/2016**

**Trem e metrô - Recordes históricos**

A SuperVia transportou, em 17/08, 735.024 passageiros, um recorde desde 1998. Dia 16/08, o metrô carioca levou 1.077.000 pessoas, recorde desse que começou a operar, em março de 1979. Estes números mostram que, num ritmo longe do ideal, o transporte sobre trilhos reage no Rio. Nas décadas de 70 e 80 do século passado, os trens da Central do Brasil chegaram a transportar mais de um milhão de passageiros pagantes. Depois, o sistema foi sucateado, por desleixo dos governantes. O número de passageiros transportados chegou a cair para menos de 300 mil usuários por dia, e o Rio se transformou na capital mundial do ônibus.

**Fonte: O Globo, 19/08/2016**

**OPINIÃO**

**O TREM DA MINHA INFÂNCIA**

Na sua entrada aparecia garbosa, com um quê de superioridade que me embevecia ao vê-la, deslumbrante locomotiva, tracionando dois ou três carros de passageiros. Gostava mais de ver o trem misto que agregava alguns vagões de carga tornando a composição grande que nem cabia na comprida estação.

A chegada do trem, do meu trem, acelerava os batimentos do coração do menino encantado e fazia pulsar mais forte a vida da pequena Nova Friburgo, nos idos de 1950. Tempo de uma infância alegre e descompromissada. Ali, embevecido, era o início da adolescência que trazia o calor de um coração sonhador, a ansiedade de acelerar o tempo na busca do futuro com a expectativa de impossíveis vãos, como entrar naquele trem para descobrir inatingíveis mundos novos.

Mas, a garbosa Maria Fumaça não se contentava em ficar somente parada e exposta aos olhares de todos. Só se

encantava com os muitos apaixonados que iam à estação para vê-la. Ela sabia que para estes nada existia em volta, esqueciam até das diversas pessoas que chegavam e saíam; dos encontros alegres e das tristes despedidas; enfim, do pujante circular de vida que ali, na estação, diariamente acontecia.

A Maria gostava era de desfilarem por toda a extensão da cidade, vaidosa e altaneira, com o badalo compassado do sino e o estridente apito que marcava a presença do orgulhoso maquinista. Que casamento perfeito! A esfumaçada Maria e o seu dedicado condutor que dela cuidava com todo carinho, como alguém especial, um membro da família, a extensão de seu corpo, um grande amor... Um perene amor.

Hoje, é difícil de entender o comportamento das autoridades que caminham na contramão do mundo moderno, decretando a mutilação e extermínio do trem no Brasil. Eu e tanta gente por ele apaixonado, nos sentimos impotentes ao ver tamanho absurdo que só prejudica o

país e o povo. Quanta maldade! Quanta estupidez! Ah, Deus! Quanta saudade eu sinto! Assim, para você Maria Fumaça dos meus jovens sonhos, eu dedico estes tristes versos de uma eterna e apaixonada criança que a conheceu:

**Aquele Apito**

O apito que era magia, na infância só encantamento; sumiu, e por triste ironia, só nos deixou sofrimento.

**Saudade do trem**

Esse trem de nossa vida no seu apito derradeiro, deixou uma grande ferida em nós, e no país inteiro.

**Ordilei Alves**

**Membro da Academia Friburguense de Letras, da Academia Ferroviária de Letras, conselheiro da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária e autor do livro "O Apito do Trem".**

## Festa dos aniversariantes de junho e julho

**A** Aenfer celebrou no Espaço Cultural Carlos Lange de Lima, a festa dos aniversariantes de junho e julho. O evento contou com a participação dos associados que estão sempre prestigiando e abrilhantando nossa confraternização. Como bem pedia o momento festivo, não faltaram as deliciosas comidas típicas da época como canjica, milho, sopa de ervilha, caldo verde e os variados e tradicionais bolos.

Durante a festa, todos se divertiram e puderam colocar o papo em dia.

Na ocasião, o presidente e o vice-presidente da Aenfer Luiz Euler e Jorge Ribeiro, respectivamente, agradeceram a participação de todos e aproveitaram para anunciar a nova chapa (única) que ainda iria concorrer a eleição da Diretoria da Aenfer "Avante Aenfer", que teve como candidata a presidente a engenheira Isabel Cristina Junqueira de Andréa.



Aniversariantes de junho e julho festejam na Aenfer

### Almoço comemorativo dos Aniversariantes dos meses de Janeiro a Julho de 2016 em Juiz de Fora

No dia 06 de julho de 2016, reuniram-se na Churrascaria Potência do Sul, em Juiz de Fora, associados da Aenfer, AEEFL e amigos ferroviários, para almoço de confraternização dos ferroviários e de homenagem aos associados aniversariantes dos meses de janeiro a julho de 2016, residentes naquela cidade.

É nesse momento que os ferroviários aproveitam para discutir os principais assuntos que envolvem os dias atuais, acordo salarial, situação dos aposentados e recordar os momentos que durante anos desfrutaram juntos no trabalho e no convívio social.

Estiveram presentes ao almoço, além dos ferroviários de Juiz de Fora, o presidente e o vice-presidente da Aenfer, eng.ºs Luiz Euler Carvalho de Mello e Jorge Ribeiro, como também a vice-presidente da Faef, eng.ª Clarice Soraggi, que ao final do almoço fez um resumo dos assuntos em curso do interesse dos ferroviários, como: complementação, salário mínimo profissional, acordo salarial relativo aos anos de 2015/2016 e 2016/2017.

Esteve também presente a esse almoço a eng.ª Isabel Cristina Junqueira de Andréa, então candidata a presidente da Aenfer, em chapa única, para o triênio 2016/2017. Ela apresentou a plataforma da Chapa Avante Aenfer!, trazendo novas esperanças aos ferroviários. Esclareceu ainda que as ações desenvolvidas pela diretoria anterior terão continuidade, sendo ao final da apresentação muito aplaudida pelos presentes.



Stella Lec Coq, Carlos Trindade e Elpídio Menezes



As amigas Ziléa, Delfina, Marlina, Isabel e Nazinha



Flores, Matilde Amorim e Antônio Gonçalves com Agostinho Coelho e Antônio Carlos (ao fundo)



Luiz Euler com o eng. Mac Dowell e Isabel Junqueira

### Almoço em Juiz de Fora



Colegas ferroviários em Juiz de Fora



O almoço de confraternização na Churrascaria Potência do Sul