

## Obras destinadas à mobilidade das Olimpíadas custaram bilhões

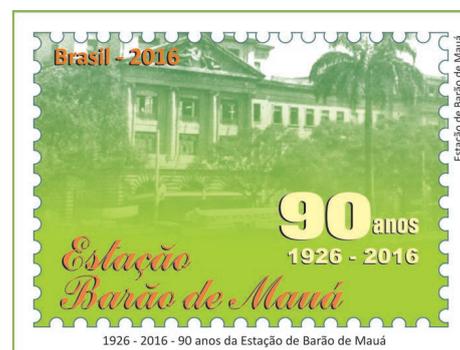


O segmento de transporte sobre trilhos recebeu investimentos de quase R\$ 10 bilhões. Trata-se de valor altamente significativo.

Contudo, há de se questionar se tais recursos foram aproveitados da melhor forma. Pág. 4 e 5

## Estação Barão de Mauá, 90 Anos de História

AAEFL e AENFER, produziram, em parceria, cartão postal e selo comemorativos para celebrar a data. Pág. 2



## AENFER reúne ferroviários

Dívidas da extinta RFFSA (União), CBTU e da CENTRAL perante a REFER foram pautas da classe ferroviária em reunião pública na AENFER. Pág. 3

## Confraternização da AENFER



Almoço de confraternização e Abraço de Natal da AENFER marcaram em grande estilo as comemorações de final de ano. Pág. 8



## editorial

Chegamos à última estação. Mais um ano vivido e um tempo de parar e preparar a partida para o novo ano. Olhando pela janela do nosso trem podemos constatar que no tocante à expansão do modo ferroviário a cidade do Rio de Janeiro teve seu sistema ampliado com trechos novos (metrô e VLT) e melhorias nos sistemas existentes. A malha rodoviária também foi bastante contemplada. Em relação ao transporte ferroviário pelo Brasil não tivemos, infelizmente, grandes avanços.

O foco das atenções se concentrou ao longo do ano na triste transparência de superfaturamentos de obras públicas e desvios de nossa tão sofrida verba, muitas delas no setor de transporte, incluindo empreiteiras de grande porte. Cabe-nos voltar a acreditar em melhores notícias e fatos para o ano que se aproxima.

Durante 2016 a AENFER procurou reunir seus associados em sua sede, criar oportunidades de debates sobre projetos e tecnologias ferroviárias e de-

fender os direitos dos seus associados, bem com na categoria ferroviária. Para o próximo ano continuaremos nossas lutas a favor do modo ferroviário, traremos o noticiário atualizado do setor transportes, lutaremos pelo reconhecimento dos valores dos ferroviários, ativos e os já aposentados e pela sobrevivência de nossas instituições. Se com a idade perdemos energia física o mesmo não ocorre com a que provém dos sonhos, da criatividade, da projeção de novos horizontes e projetos para a mobilização de pessoas e mercadorias.

Convidamos você, associado ou amante da ferrovia, a reunir novas forças para lutar por melhores cenários para o transporte e a mobilidade. Participe conosco, pessoalmente ou à distância. Considere a AENFER a locomotiva que vai conduzir nossas atividades ao longo dos próximos meses. Venha junto, somar nossas energias nesse tráfegar! Atenção: a partida desta viagem começa ao primeiro minuto de 2017!

**Boas festas e boa leitura**

## Estação Barão de Mauá 90 Anos de História

Na primeira edição do jornal AENFER de 2016 trouxemos como capa, a Estação Barão de Mauá e a notícia de que aquele prédio iria ser revitalizado. O então secretário de Estado de Transportes Carlos Osório disse na época que iria limpar o prédio, tirar as pichações e transformar o local, dando a importância que tem com seu valor histórico e para a ferrovia no Brasil.

Carlos Osório ensaiou um remanejamento dos funcionários do setor de Transportes do estado com o objetivo de proteger e ajudar a recuperar o imóvel. Mas a ideia não foi adiante, o secretário entregou a pasta dois meses depois de anunciar essas mudanças.



Os meses se passaram e a Estação Barão de Mauá completou 90 anos no dia 9 de novembro sem direito a comemoração. As promessas de revitalização não saíram do papel.

Aos ferroviários, fica a lembrança do seu apogeu num passado glorioso e que deixou saudades.

Em homenagem aos 90 anos de Estação, a Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina (AEEFL) e a AENFER, produziram, em parceria, cartão postal e selo alusivos à data. O diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária

Helio Suêvo elaborou um texto que conta a história da Estação Barão de Mauá.

O material está disponibilizado no site da AENFER: [www.aenfer.com.br](http://www.aenfer.com.br)

## AENFER X MÚTUA

Diretores da Associação de Engenheiros Ferroviários (AENFER) e da Caixa de Assistência dos Profissionais do Crea Mútua-RJ estiveram reunidos no dia 26 de outubro.

A reunião aconteceu na sede da MÚTUA, para estabelecer convênio de cooperação entre as entidades. Estavam presentes a presidente da AENFER Isabel Cristina Junqueira de Andréa, o vice-presidente Alexandre Júlio Lopes de Almeida, os diretores Helio Suêvo Rodríguez e Maria das

Flores de Jesus Ferreira. Pela Mútua participaram os diretores Paulo Cesar Granja, Fernando Moreira Tavares da Silva e Antonio Carlos Soares Pereira.



Diretores da AENFER e Mútua

# AENFER

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

### DIRETORIA:

#### Presidente

Isabel Cristina Junqueira de Andréa

#### Vice-Presidente

Alexandre Julio Lopes de Almeida

#### Diretor Administrativo

Maria das Flores de Jesus Ferreira

#### Diretor Financeiro

Aldo Paschoal Gama Signorelli

#### Diretor Técnico

Aramis Porto Lussac Filho

#### Diretor de Comunicação

Francisco José Azevedo Bottino

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

Helio Suêvo Rodríguez

#### Diretor de Acompanhamento Judicial

Marcelo Freire da Costa

#### Diretor Social

Telma Regina Jorge da Silva

#### Conselho Editorial

Francisco José Azevedo Bottino (presidente),  
Fernando José Alvarenga de Albuquerque,  
Luiz Fernando Aguiar, Maria da Penha Arlotta,  
Rubem Eduardo Ladeira

#### Colaborador

Carlo Luciano De Luca Júnior

## 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 Livrobrel

**Tiragem:** 1.500 exemplares

## ASSOCIADO

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

## Palavra do Diretor



# O descaso com a Memória Ferroviária

Uma grande parte da história referente à Preservação do Patrimônio Cultural e da Memória Ferroviária, nada mais é que o conjunto de todos os bens e materiais que pelo seu valor deverá ser considerado de interesse relevante para a permanência da cultura de um povo.

Podemos dizer que o patrimônio é a nossa herança do passado com que vivemos hoje, e que passamos às gerações vindouras.

A identidade de uma população se faz, também, através da Preservação do Patrimônio Cultural. Este patrimônio deverá ser visto como um grande acervo, que é o registro de acontecimentos e a história de uma cidade.

O indivíduo para viver em uma cidade, tem que respeitar o passado.

Com esse conceito inicial, estamos encontrando enormes dificuldades para conduzir os assuntos pertinentes à nossa Diretoria, onde citamos, por exemplo, a luta para reativação da Estrada de Ferro Mauá, a primeira ferrovia do Brasil que completou em 30 de abril de 2016, 162 anos de sua construção (as tratativas com o IPHAN continuam em andamento), a ampliação do Museu do Trem do Rio de Janeiro, localizado no Engenho de Dentro, com a incorporação do material rodante de época que encontra-se em desuso nas pla-

taformas de Barão de Mauá (locomotivas e carros de passageiros) e a recuperação do complexo da Estação Barão de Mauá, há algum tempo ignorado pelas autoridades federais e estaduais (a estação completou no último dia 06 de novembro de 2016, 90 anos de história).

Outra questão que a AENFER já denunciou às autoridades foi em relação à mudança de nome de algumas estações ferroviárias como, por exemplo, a Estação D. Pedro II, que passou a ser denominada Estação Central do Brasil e a Estação Lauro Muller, que teve o nome trocado para Estação Praça da Bandeira, estações estas nomeadas por decretos dos ex-presidentes da República Artur da Silva Bernardes e Affonso Augusto Moreira Penna.

Este é o reflexo da situação, onde as autoridades descomprometidas com as nossas raízes históricas ocupam cargos relevantes e não tem o mínimo interesse, ou por desconhecimento, ou por incompetência ou por ignorância de tomar alguma decisão para reverter o processo, ferindo frontalmente a Memória Ferrovia Nacional.

**Diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária**  
**Eng. Helio Suêvo Rodriguez**

## AENFER reúne ferroviários para discutir assuntos de interesse da classe

A Diretoria da Associação de Engenheiros Ferroviários - AENFER realizou uma reunião pública em 30 de novembro para tratar de assuntos de interesse da classe ferroviária, tais como: Dívida da extinta RFFSA (União), Dívida da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística - CENTRAL perante a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER.

A reunião aconteceu no auditório da AENFER e a presidente Isabel Cristina Junqueira de Andrea pontuou e fez um levantamento a respeito das questões importantes para os ferroviários, como: o pagamento dos reajustes e atrasados referentes aos Acordos Coletivos de Trabalho - ACT, s 2015 e 2016, Complementação/Parecer, Representações junto ao Ministério Público do Trabalho, a transferência de pessoal da extinta RFFSA/VALEC ao DNIT, Reintegração do pessoal da CENTRAL para a CBTU e Adequação Salarial.

A presidente Isabel também ressaltou a importância da aglutinação e união dos ferroviários, principalmente no tocante ao cronograma de encerramento das atividades da Inventariança da extinta RFFSA, tendo como referência o Relatório Conclusivo do Grupo de Trabalho criado através da Portaria GM nº 12, de 07/01/2016, do Ministério dos Transportes.

**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

# Mobilidade urbana do Rio de

As Olimpíadas do Rio promoveram uma série de intervenções no sistema de transporte e de mobilidade urbana da cidade. No transporte sobre trilhos a principal novidade foi a concretização de antigo plano de implantação de um Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) no centro da cidade, retirando-se parte dos veículos rodoviários que ali circulavam, um replanejamento das linhas de ônibus e revitalizando áreas antigas. O serviço ainda não está implantado na íntegra e seus resultados só poderão ser inteiramente avaliados nos próximos meses.

## Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)

**Total: R\$ 1,18 bilhão**

O VLT tem 28 quilômetros e 32 paradas. Conecta a Região Portuária ao Centro e ao Aeroporto Santos Dumont. A previsão é beneficiar 300 mil passageiros/dia com a integração com metrô, trens, barcas e o BRT. Iniciada em fevereiro de 2014,

Foto: Divulgação / Secretaria Municipal de Transportes do Rio



a obra foi executada pela prefeitura com recursos do governo federal e da iniciativa privada. Com a sua implantação a cidade retoma sua opção pelo transporte sobre trilhos, originalmente chamado de bonde, e que divide seu espaço com os veículos rodoviários. Além de se utilizar de modernas tecnologias, como a energização dos veículos sem a rede aérea, introduz como novidade a mudança de hábito de seus usuários no que tange à validação dos bilhetes comprados nas áreas externas do percurso.

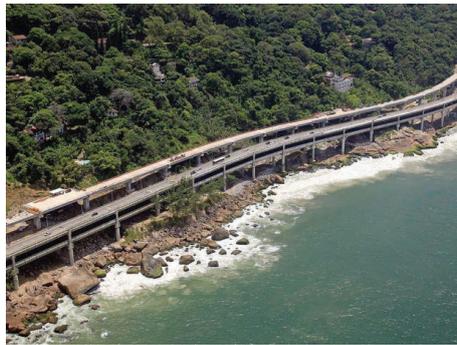
## Ampliação do Elevado do Joá

**Total: R\$ 457,9 milhões**

A ampliação do Elevado do Joá atende à melhoria do acesso entre a Zona Sul e a Barra da Tijuca. Duas novas faixas de rolamento paralelas às existentes foram

finalizadas e tem 5 km de extensão. A obra, iniciada em junho de 2014 com dinheiro da prefeitura e recursos do BNDES, visa aumentar em aproximadamente 35% a capacidade viária do elevado.

Foto: João dos Anjos / Divulgação



## BRT Transolímpica e Transoeste

**Total: R\$ 2,2 bilhões**

O BRT Transolímpica contempla o horizonte de 70 mil passageiros por dia e quer reduzir o tempo de viagem entre a Barra da Tijuca e Deodoro em 60%. São 25 km de extensão (13 km de Via Expressa) e 18 estações. O Transoeste, inaugurado em 2012 (no trecho Barra/Campo Grande/Santa Cruz), foi ampliado para se integrar à Linha 4 do metrô no Jardim Oceânico. A previsão é beneficiar 230 mil passageiros. A extensão do BRT alcança, deste modo, 58 km com 62 estações e 4 terminais. Está integrado à Transcarioca, em Curicica (Jacarepaguá), com a Transoeste

(Recreio dos Bandeirantes) e com trens da Supervia, em Deodoro.

## Linha 4 do Metrô Rio

**Total: R\$ 8,79 bilhões**

A Linha 4 (Barra da Tijuca - Ipanema) é a obra mais cara deste conjunto. Visa transportar mais de 300 mil pessoas por dia e retirar das ruas cerca de 2 mil veículos por hora. Tem seis estações (Jardim Oceânico, São Conrado, Gávea, Antero de Quental, Jardim de Alah e Nossa Senhora da Paz) e aproximadamente 16 km de extensão. As obras foram iniciadas em junho de 2010 com recursos do governo estadual e privados. Utilizou de nova técnica de escavação das rochas através do uso do TBM ou tatzução, conforme divulgamos em nossa edição número 161, de julho/agosto de 2014.

Foto: Divulgação / 4 FVD Studio



Foto: Divulgação / Prefeitura do Rio



# Janeiro após as Olimpíadas

## Transporte quer ser legado das Olimpíadas

No total, a escolha do Rio como sede dos Jogos significou um investimento de R\$ 17,5 bilhões no sistema de transporte coletivo da cidade. Representa a maior parte do legado de infraestrutura, prometido pelas autoridades. O município do Rio investiu R\$ 5 bilhões, correspondentes à criação de três corredores viários que somam 117 quilômetros em faixas exclusivas para os ônibus articulados da rede BRT (Transporte Rápido por Ônibus, na sigla em inglês). São as vias Transcarioca (Barra-Aeroporto Internacional do Rio),

Tronsoeste (Barra-Campo Grande) e Transolímpica (Recreio-Deodoro). O governo federal, por meio do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) da Mobilidade, destinou R\$ 532 milhões ao projeto do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), uma nova geração de bondes, que atravessa o centro da cidade e, por enquanto, faz a conexão entre o aeroporto Santos Dumont e a rodoviária Novo Rio. Outros R\$ 625 milhões da obra do VLT foram pagos por empresas privadas.

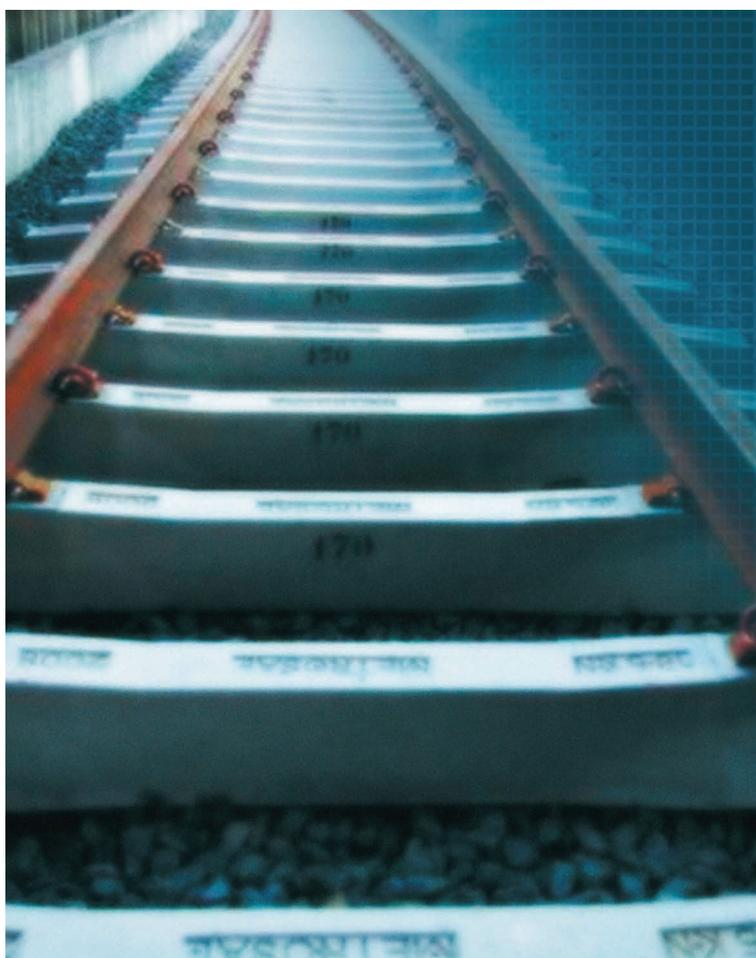
Já o governo do Estado do Rio se encarregou de estender o metrô de Ipanema, na zona sul, até a Barra, na zona oeste, perfazendo 14,7 quilômetros de extensão, a nova Linha 4 representou um gasto de R\$ 8,5 bilhões para os cofres públicos. A concessionária Rio Barra, responsável pela gestão desta rede, pagou mais R\$ 1,2 bilhão. Houve até necessidade de decretar calamidade pública pelo governo do Rio em busca de recursos federais de modo a permitir sua conclusão a tempo das Olimpíadas.

### Nossa opinião

Aqui na AENFER vemos como muito positivos o crescimento do metrô e a implantação do VLT no centro. Em relação ao metrô lamentamos que a nova ligação seja apenas um prolongamento da linha 1, não fazendo uso da ligação em rede, conforme expusemos aqui mesmo no jornal (edição 171). Já o VLT acrescenta uma nova opção de mobilidade na área central da cidade,

podendo retirar automóveis e ônibus de uma região já bastante saturada, além da revitalização de áreas antes esquecidas. Em que pese o nosso aplauso pela concretização destes investimentos na cidade não podemos deixar de insistir em que para uma metrópole como o Rio de Janeiro a melhor opção de mobilidade urbana será sempre a ampliação das redes de metrô e do trem de superfície

da Supervia, que são transportes de alta capacidade, ligam distâncias maiores e, ao final dos investimentos, trazem melhores benefícios. A opção de ligação de áreas distantes pelos BRTs, se por um lado consomem menores recursos na sua implantação, não deverão resolver as demandas de deslocamento de hoje e do futuro das regiões por eles já alcançadas.



## 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

# Consultores da área de engenharia ferroviária fazem palestra na AENFER

A Associação de Engenheiros Ferroviários - AENFER promoveu na manhã do dia 27 de outubro em seu auditório, palestra técnica com os engenheiros Rui José da Silva Nabais e João Cardeano. Tubular Track - superestrutura ferroviária em viga longitudinal sem dormentes e lastro foi o tema abordado pelos especialistas que falaram das vantagens desse novo modelo, implantado, principalmente, na África e Ásia.

MSc - COPPE - RJ, consultor e organizador do Manual Básico de Engenharia Ferroviária, Rui Nabais exemplificou a qualidade do tubular modular track e explicou que este modelo é ideal para manter o traçado original, permitir trilhos contínuos soldados, mesmo para curvas de raios pequenos, requer uma plataforma mais estreita, facilita o reforço de estrutura e pontilhões, de estruturas de bueiros, possibilita o reuso de trilhos existentes (requer trilhos mais leves para a mesma carga por eixo) e reduz a logística de material para reabilitação em até 90%.

## Localização para maximizar o retorno ao País

Representante da Tubular Track na África do Sul, João Cardeano disse que num projeto sustentável existem oportunidades de atingir elevados níveis de eco-



Associados e estudantes de engenharia presentes na palestra

nomia e valorização ambiental. Na parte material são usados areia, cimento, aço estrutural, aço doce e galvanização. Na mão de obra são envolvidos fabricantes, artesãos, consultores, operários de linha e trabalhadores em geral.

A palestra foi acompanhada por associados, profissionais da área e diversos estudantes de engenharia, que lotaram o auditório da AENFER.

O diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária, engenheiro Helio Suêvo ressaltou a importância de abordar esse tema e lamentou que no Brasil, segundo ele, há mais de 30 anos não se fabrica dormentes.



Os palestrantes João Cardeano e Rui Nabais

## Plano Metropolitano Diagnóstico e visão de futuro

Melhor qualidade de vida nas periferias, incluindo serviços de saúde, melhores opções de lazer e oportunidades de emprego foram alguns itens abordados na palestra apresentada no dia 10 de novembro pelo diretor-executivo da Câmara Metropolitana de Integração Governamental, Vicente de Paula Loureiro.

A palestra aconteceu no Auditório da AENFER e foi aberta pela presidente Isabel Cristina e pelo diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária Helio Suêvo.

Arquiteto e urbanista, atuou em diversas prefeituras do estado do Rio de Janeiro e governo. Com o tema *Plano Metropolitano - diagnóstico e visão de futuro*, além de destacar os pontos de conflitos urbanísticos, Loureiro ressaltou a importância de um ordenamento urbano com coerência e harmonia e da necessidade de maior diálogo entre as

organizações públicas.

O palestrante citou alguns exemplos onde os órgãos responsáveis por melhor fluidez em termos urbanos não operam de forma equilibrada. Em sua análise, a Linha 2 do metrô passa por diversas áreas periféricas mas, segundo ele, não cumpre o papel que poderia, não por culpa da concessionária. Para o arquiteto, falta planejamento em torno das estações para que haja geração de emprego e empreendimento imobiliário.

Disse ainda que seria importante um ordenamento urbano e salientou que o projeto de casas populares como o Minha casa, Minha vida, deveria ter articulação com a política de transportes, com estratégias mais inteligentes e eficientes para uma melhor integração.

A mobilidade, observa o arquiteto, é fundamental para um melhor desen-

volvimento urbano.

Após a apresentação, o público teve a oportunidade de fazer perguntas. O vice-presidente da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária - AFPF, Antônio Pastori entregou ao palestrante, proposta de um modelo de transporte sobre trilhos como o já utilizado na Europa, o intercity, trens de alta velocidade que ligam grandes cidades.

Estiveram presentes, além de diretores e associados da AENFER, representantes de associações e funcionários da CBTU.



Diretores entregam certificado ao palestrante Vicente Loureiro



# Com os melhores dormentes de aço do mundo não existem distâncias para o progresso.

Tecnologia e sustentabilidade rumo a um futuro ainda mais promissor.

*With best steel sleepers of the world there are no distances to progress.  
Technology and sustainability towards a more promising future.*

**Menor custo no assentamento**  
*Lower cost in the settlement*

**Economia de 20% de brita por km**  
*Saving 20% of gravel per km*

A utilização dos dormentes de aço nas ferrovias apresenta vantagens econômicas, operacionais e ecológicas em relação aos de madeira e de concreto.

**1 km de dormentes de madeira**  
*1 km from wooden sleepers*

**337 árvores**  
*trees*

**Combate o desmatamento**  
*Combating deforestation*

**Rapidez na manutenção**  
*Speed of maintenance*

**Maior produtividade**  
*Higher productivity*

*The use of steel sleepers on the railways has economic, operational and environmental advantages over wooden sleepers and concrete sleepers.*

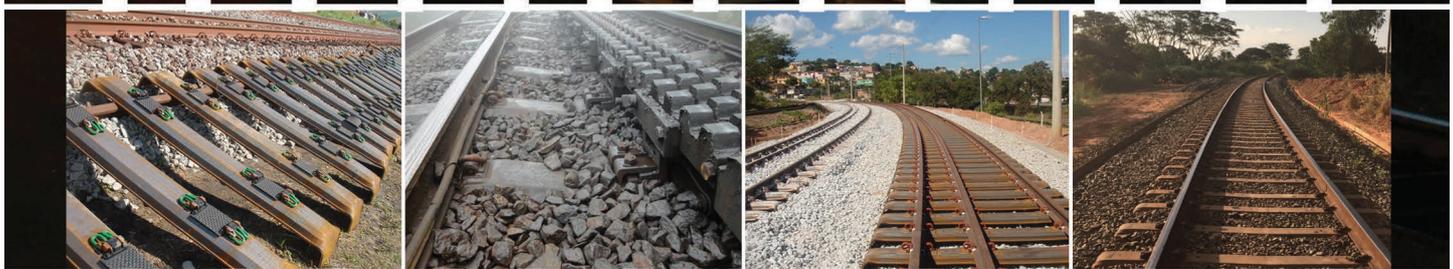


VALE - EFVM - Estrada de Ferro Vitória Minas

MRS - Cremalheira de Santos

VLI - Contorno Ferroviário de Belo Horizonte

RUMO - Malha Paulista



## Almoço de confraternização de Natal foi um sucesso

Aproximadamente 100 associados prestigiaram o evento promovido pela AENFER. O almoço aconteceu no dia 08 de dezembro no Restaurante Windsor Flórida Hotel, Catete.

A presidente da AENFER Isabel Cristina, com o vice-presidente Alexandre Júlio e os diretores Maria das Flores, Aldo Paschoal, Helio Suêvo, Francisco Bottino e Telma Regina receberam os participantes no encontro festivo. Foram momentos de muita alegria e satisfação, que mostram que a classe ferroviária está unida.



Bina, Maria, Isabel, Roosevelt e Glorinha



Antônio, Pataro, Penha, Telma, Isabel, Clarice e Heloisa



Paulo Vieira, Marlina, Isabel e Gilberto Marçano



Membros do Conselho Editorial da AENFER



Fátima, Isabel, Genésio, Márcio, Marcelo, Idalina e Delfina



Ladeira, Isabel Cristina, Maria Helena e Bottino com Roseana, Agostinho, De Luca Jr. e Filomena



Os engenheiros Manoel Geraldo e Walter Gêd



Flores, Márcia Pitangueira, Isabel e Maria Oliveira

## Abraço Natalino e homenagem aos aniversariantes

No dia 14 de dezembro, a AENFER recebeu os associados na própria sede, no Espaço Eng. Carlos Lange de Lima. O evento, *Abraço de Natal*, e a homenagem aos aniversariantes de agosto a dezembro reforçaram o laço de amizade e companheirismo daqueles que sempre estão presentes em cada encontro promovido pela Associação.

A presidente Isabel Cristina agradeceu a todos que prestigiaram o momento festivo e desejou um santo Natal e um Ano Novo de esperança em dias melhores. Na ocasião a diretora Telma antecipou o lançamento de uma nova excursão.



Maurício de Souza, Agostinho, Aldo Paschoal, José Antonio, Telma, Helio Suêvo, Flores, Isabel Cristina e Jorge Ribeiro



Pastori, Isabel, Helio, Flores e Pável Grass



Fernando, Wanderley, De Luca Jr. e Ana De Luca



Glorinha, Marlina, Ziléa, Telma, Zezé, Lídia Malheiros e Isabel



Isabel, Flores, Julio, Aldo, Van e Lillian