

REVISTA



A REVISTA TECNOLÓGICA

NOVEMBRO 2020 | VOLUME 0 | EDIÇÃO 1
WWW.REVISTAFERROVIAEMFOCO.COM



**ESTAMOS AQUI,
ESTAMOS NO AR!**
VOCÊ ACABA DE MERGULHAR EM
UMA NOVA EXPERIÊNCIA
DE INFORMAÇÃO PARA A FERROVIA



índice:

TECNOLOGIA

- 08** Locomotiva Elétrica da VALE e da Progress Rail e o modelo seguido
- 22** Governo retoma obras da Linha 6 do Metrô de São Paulo
- 37** A Nexxiot e a VTG instalarão sensores de temperatura em 3.000 vagões

COLUNAS

- 04** Coluna de Ygor Martins debate o cenário atual da ferrovia brasileira
- 11** Bruno Medeiros avança na definição sobre Safety e Security na área de Segurança
- 13** Lucas Evaristo comenta sobre conceitos e planos de manutenção

ENTREVISTAS

- 19** Lucas Evaristo entrevista Fernando Caneshi sobre a construção da maquete no IF Sudeste SD
- 40** Na Coluna Rosa, Raphael Macedo entrevista Ana Lúcia Laureano

“

**Nosso desejo é que esta seja a
pior edição da Revista Ferrovia
Em Foco.**

**Justamente por ser a edição
inaugural, e por cultivarmos
uma tendência de evolução
contínua, nosso objetivo é que
todas sejam melhores que a
primeira.**

LUCAS EVARISTO

CEO E DIRETOR DE CONTEÚDO



COLUNA YGOR MARTINS

Artigo: A Ferrovia inserida na cadeia da liderança estratégica:

A liderança institucional é um processo que vem progressivamente se transformando e se adaptando à realidade das características comportamentais das pessoas e às exigências de consumo de produtos e/ou serviços que as instituições fornecem. Ou seja, as pessoas que representam o insumo humano das instituições são também as que consomem os “bens” produzidos e, por terem a noção do valor agregado a toda a produção, são também cada vez mais exigentes em relação ao que consomem. Essa relação acaba por transfigurar-se em desafios e exigências aos setores produtivos e, logo, as instituições necessitam investir em técnicas que garantam a eficiência e eficácia na produção que promova o atendimento dessa demanda crescente. Sendo exatamente esse o ponto de extrema importância da liderança adequada como forma de satisfação das demandas, estabilidade e/ou crescimento produtivo e redução de custo de produção.

A ideia de liderança tal como se estabelecia no século passado, no estilo autocrático, ao qual todas as escolhas e direcionamentos competiam apenas ao líder/gestor, não mais se adequam à natureza dinâmica das relações interpessoais contemporâneas, muito disso em razão das consequências negativas vinculadas a esse estilo, tais como ausência de espontaneidade e iniciativa, sentimento de frustração, propagação de ambiente não amistoso, baixo desenvolvimento do trabalho em grupo, entre outros. Tudo isso colabora com a não evolução das instituições, justamente por não conseguirem motivar o melhor de seus insumos, as pessoas.

"A DEFINIÇÃO DA LIDERANÇA, CONSISTE JUSTAMENTE NA CAPACIDADE DE INFLUENCIAR, MOTIVAR, MOLDAR, RESGATAR, COMPENSAR E CONQUISTAR APOIO DE UM GRUPO DE PESSOAS RUMO A OBJETIVOS ESPECÍFICOS E ASSIM ESTABELECE A TRILHA DO PROGRESSO."

Logo, tal deficiência promove primariamente, estagnação da produtividade e consequentemente, a médio ou curto prazo, regressão e retrocesso, culminando na temida falência conforme é notável em inúmeros casos de grandes corporações.

A definição da liderança, consiste justamente na capacidade de influenciar, motivar, moldar, resgatar, compensar e conquistar apoio de um grupo de pessoas rumo a objetivos específicos e assim estabelecer a trilha do progresso. Dessa maneira a liderança traduz-se especificamente como a habilidade de lidar com pessoas. Dentre os estilos de liderança democrático e liberal, o democrático apresenta melhores resultados, onde o líder assume o papel de assistir, estimular e não impor, o que resulta na satisfação elevada pela realização do que se faz, desenvolvimento produtivo, seguro, estável e eficiente e o desenvolvimento de amizade e de comunicação espontânea e cordial que permite manutenção incisiva de todo o sistema de maneira rápida e eficaz, o chamado poder do feedback.

Pessoas são diferentes por natureza, e o líder adequado trabalha justamente nessas diferenças a fim de canalizar, através da energia motivacional, o empenho de cada uma delas com suas diferenças, na direção a qual se deseja alcançar prosperidade e estabilidade. Dentro de quaisquer cadeias produtivas, seja de bens, produtos ou serviços, a logística assume papel fundamental por tratar-se de processo inerente e intrínseco na relação do que se produz com quem o consome, e pelo elevado custo e valor que representa. Sendo que cerca de 60% do custo logístico seja atribuído ao transporte, a visão estratégica necessária às “lideranças” das cadeias produtivas, deve contemplar em suas táticas motivacionais, aspectos que possibilitam produção adequada com redução de custos extravagantes que consigam refletir também a redução do custo logístico e, dessa forma, manterem-se vivas, competitivas e expansivas no mercado.

As corporações logísticas só existem e operam devido às necessidades contínuas e crescentes de movimentação e entrega de bens, produtos e serviços para diversas localidades que necessitam de tais insumos. Uma vez que os objetivos institucionais focam na eficiência produtiva e redução de custos, sendo esses os desafios da liderança como único processo edificante dessas condições, acaba que tais metas desfraldam-se também, sobre a corporações logísticas. Logo a liderança estratégica assume importância significativa também dentro dessas corporações para que consigam atender às exigências de seus clientes e manterem-se firmemente posicionadas e inseridas no cenário produtivo.

Como as operadoras logísticas operam fornecendo serviço às “cadeias produtivas” no caso do transporte de cargas e às pessoas no caso de transporte de passageiros, é incoerente não afirmar que a “cultura organizacional” ou no segundo caso, as exigências de seus clientes, influem diretamente nos seus modelos de gestão.

Assim, essas corporações refletem os objetivos de seus clientes e, portanto, demandam também de metas e posicionamentos a serem alcançados e de ações estratégicas bem elaboradas que vislumbrem o alcance desses objetivos. Essas ações podem ser estabelecidas por processos de lideranças institucionais uma vez que os maiores insumos da cadeia logística são também as pessoas, que se desenvolvem com motivação e da mesma maneira, alavancam também o desenvolvimento das instituições as quais fazem parte.

A ferrovia é ou deveria ser um dos principais modais dentro da cadeia logística a representar a eficiência da aplicação da liderança estratégica como meio de edificação de posicionamento sólido e expansivo no mercado. Visto que é um modal que opera a distâncias elevadas e por sua natureza, as operadoras tendem a ser grandes corporações que necessitam de alinhamento estratégico muito bem estabelecido para que consigam operar da maneira mais eficiente possível. Além disso, os insumos relacionados aos veículos, à manutenção inclusive das vias e do patrimônio e à operação propriamente dita, são de ordens elevadas, seja na aquisição, seja na manutenibilidade. O que justifica um trato de gestão sumariamente equilibrado que consiga promover lucratividade e que pode ser alcançado através da tática de liderança eficiente e adequada.

O modal de transporte ferroviário é amplo e versátil e, dessa maneira, tende a ser também, amplamente complexo no que tange à esfera operacional. Sendo que para toda operação eficiente, dinâmica e pautada em resultados promissores é necessária também uma manutenção de eficácia e de soluções abrangentes e coerentes.

Na ferrovia, tais condições assumem posição de destaque, dada a complexidade das interações existentes e ao tamanho das companhias operadoras do modal. Logo, o aspecto de liderança exprime a condição fundamental e estratégica para manutenção e suporte da sinergia relacional da cadeia setorial interna que por fim proporciona a entrega do transporte adequado e de qualidade como objetivo final.

Analisando-se o passado histórico ferroviário do Brasil, é possível destacar que a época que grande parte das ferrovias nacionais estavam sob a administração do poder público, a visão de gestão estratégica da empresa responsável era um tanto deficitária no que é tangível ao crescimento e à expansão do modal.

Muito pouco era realizado como forma de viabilizar a consolidação e participação do modal na matriz logística nacional, ou seja, as ferrovias arrastavam-se por décadas e décadas a fio sem liderança que “as colocassem nos trilhos” e estabelecesse metas para garantia de progresso efetivo.

Além disso, eram vistas somente como meio de transporte para as commodities que sempre transportaram historicamente, nunca havendo a devida atenção para a necessidade e importância do modal.

Tudo disso, somada as atitudes estratégicas governamentais de negligenciarem os projetos ferroviários em detrimento a outros modais, colaborou com o sucateamento de diversos trechos, material rodante e patrimônio, tornando insustentável a operação lucrativa do sistema ferroviário, promovendo e disseminando a ideia de que ferrovia não representava progresso e desenvolvimento o que por fim, culminou com a desestatização ao final da década de 1990 com a concessão de toda a malha à iniciativa privada.

Das vantagens da operação privada das ferrovias, destaca-se a seriedade com a qual as “novas” concessionárias encararam o desafio de gerir centenas de quilômetros de trilhos através do território nacional e prosperarem-se por si mesmas.

Os grandes desafios pautam-se sistematicamente, no restauro da credibilidade e confiabilidade no modal de transporte ferroviário, na ampliação da participação do modal na matriz logística nacional e na capacidade de oferta de serviço de qualidade a todos os clientes.

Como os clientes das concessionárias ferroviárias, representantes das cadeias produtivas, são cada vez mais exigentes em relação aos custos e valores do que produzem devido às exigências de seus consumidores finais.

Essas corporações logísticas necessitam estruturar-se de forma que as lideranças consigam trabalhar estabelecendo metas e propósitos focados na consolidação de suas posições no mercado, onde os clientes possam enxergá-las como alternativas viáveis e plausíveis quando da escolha do modal de transportes para suas mercadorias, bens ou serviços; na motivação e compensação adequada de seus colaboradores para que entendam as diretrizes das metas estabelecidas e o papel que representam logo, interligando a satisfação dos objetivos pessoais aos objetivos da corporação promovendo crescimento integral e atrelado ao desenvolvimento; e por último, não menos importante, na garantia de que tais metas e propósitos reflitam em lucratividade e prosperidade futura, ou seja, um processo de investimento e colheita.

Ao que se observa, nas duas primeiras décadas da concessão à iniciativa privada, muitas das concessionárias trabalharam com o sistema de testagem de táticas, infelizmente apostando, algumas vezes, nos modelos de liderança autocrática o que atenua e evidencia as condições de crises, perda de confiabilidade e até mesmo falência ou “incorporação” de algumas das concessionárias.

Porém, devido a diversos momentos enfrentados pela nação desde 2002, os últimos a partir de 2014, colaboraram para o que parece uma nova visão em relação à gestão das ferrovias e todo o potencial que o modal representa ao país de dimensões continentais.

Aliado a essa perspectiva, dar-se-á a entender, que pessoas novas, com ideias mais amplas e conhecimento dinâmico vêm tornando-se parte dos insumos humanos dessas corporações e isso vem colaborando com o estabelecimento da gestão estratégica veiculadas ao papel da liderança democrática como forma de estabelecer a melhoria no desempenho dos serviços de transporte fornecidos e consolidar o posicionamento integrado e multimodal dessas corporações perante a matriz de transporte nacional.

Portanto, todas as características positivas que as concessionárias ferroviárias vêm apresentando, estão colaborando com disseminação da importância do modal pra prover progresso e desenvolvimento às diversas regiões do país e além disso, suas visões estratégicas atribuídas e consolidadas por líderes competentes têm-se tornado, progressivamente, suficientes e adequadas às necessidades dos clientes produtores de produtos, bens ou serviços e estes, por sua vez, conseguem também atender com eficácia seus consumidores finais, uma vez que o transporte ágil e eficiente agrega valor aos produtos e assim promove o almejado lucro satisfatório para todos os agentes dentro dessa cadeia.

As concessionárias ferroviárias caminham na diretriz que podem torná-las referência no que diz respeito à aplicação certa nas técnicas de gestão da liderança estratégica no Brasil. Obviamente, muito ainda há de ser feito, seria imaturo afirmar que representam o melhor do serviço de transporte nacional, porém, caminham nessa diretriz e no melhor momento, quando a própria nação sente a necessidade da maior participação do modal ferroviário na matriz logística nacional e cobra ações estratégicas no que tange às esferas administrativas nacionais.



**NA
FERROVIA
VOCÊ
PODE!**

**APLIQUE SEU
POTENCIAL**



ALÉM DOS TRILHOS!

PROJETOS MÊCANICOS

**ENSAIOS MÊCANICOS
DESTRUTIVOS**

**CONSULTORIA EM
OTIMIZAÇÃO DE PROCESSOS**

OTIMIZAÇÃO DE LAYOUT

**TREINAMENTO
CONSCIENTIZAÇÃO SOBRE
SEGURANÇA FERROVIÁRIA**



EVIDÊNCIA▲ JR.

**TREINAMENTO
INTRODUÇÃO À CARREIRA
FERROVIÁRIA**

☎ (32) 98704-3917
 📷 @evidenciajr
 📺 Evidência jr
 ✉ jr.evidencia@gmail.com

📍 Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
 Campus Santos Dumont
 Rua Técnico Panamá, Bairro Quarto Depósito, N°45
 Santos Dumont/MG, CEP: 36240-000



VALE E PROGRESS RAIL DESENVOLVEM PRIMEIRA LOCOMOTIVA 100% ELÉTRICA DA MINERAÇÃO BRASILEIRA (VIA VALE)



Locomotiva VALE (Imagem: Divulgação VALE)

Via VALE SA: A Vale, em parceria com a Progress Rail, uma empresa do grupo norte-americano Caterpillar, está desenvolvendo uma nova locomotiva de pátio de manobra 100% elétrica, movida a bateria. Além de reduzir significativamente as emissões de gases de efeito estufa pela substituição de diesel por eletricidade proveniente de fontes renováveis, o equipamento também irá reduzir a emissão de ruídos, minimizando os impactos nas comunidades que moram no entorno das operações da Vale.

A previsão é que a locomotiva EMD® Joule entre em fase-piloto neste semestre na Unidade Tubarão, em Vitória (ES). O equipamento está em fase de construção na planta industrial da Progress Rail, em Sete Lagoas (MG). As baterias da EMD® Joule terão capacidade de armazenamento de 1,9 MWh, expansível até 2,4 MWh, podendo operar até 24 horas sem necessidade de parar para recarregar.

A locomotiva de pátio 100% elétrica faz parte do Programa PowerShift de substituição da matriz energética da Vale por fontes limpas.

Esta iniciativa contribui com a estratégia da Vale de redução de suas emissões diretas e indiretas (escopos 1 e 2) em 33% até 2030, a partir de 2017. Essa meta está alinhada ao Acordo de Paris.

Atualmente, as emissões das ferrovias representam cerca de 10% do total de emissões de escopo 1 e 2 da Vale. Se a tecnologia se mostrar viável, os equipamentos elétricos poderão contribuir para reduzir as emissões das ferrovias. Segundo Gustavo Bastos, gerente-executivo do Centro de Excelência, Tecnologia e Inovação de Ferrosos, os testes com a locomotiva-piloto de manobra, em Tubarão, serão fundamentais para o plano de redução de gases de efeito estufa da Vale. "Esse equipamento representa um marco na estratégia de descarbonização dos ativos da Vale e está alinhado com o novo pacto estabelecido com a sociedade", afirma Bastos. "As emissões de escopo 1 são provenientes de fontes próprias ou de controle operacional da Vale, enquanto as de escopo 2 são indiretas, relativas a geração de energia elétrica comprada pela empresa.



Imagem corporativa VALE (Imagem: Divulgação VALE)

NA SEQUÊNCIA: LOGO APÓS A VALE AVANÇAR COM O PROJETO JUNTO COM A PROGRESS, A PACIFIC HARBOUR LINE TAMBÉM TESTARÁ A LOCOMOTIVA A BATERIA

A Pacific Harbor Line testará o progresso da locomotiva de manobra com bateria de íon-lítio EMD Joule de 3.200 HP da Rail nos portos de Los Angeles e Long Beach a partir do segundo semestre de 2021. A subsidiária da Anacostia Rail Holdings, PHL, fornece serviços de manobra e despacha todos os trens BNSF Railway e Union Pacific dentro dos portos. 'A PHL sempre esteve na vanguarda da demonstração e aquisição de novas tecnologias de baixa emissão bem-sucedidas', disse o presidente da PHL Otis Cliatt II em 13 de novembro.

'A Joule é a primeira locomotiva comutadora elétrica a bateria projetada por um importante fornecedor de locomotivas da América do Norte que parece robusto o suficiente para o exigente ambiente de PHL. Como tal, a PHL tem o prazer de ter a oportunidade de demonstrar esta tecnologia. 'O que a Progress Rail e a PHL irão aprender com esta demonstração irá, esperançosamente, avançar as perspectivas de soluções de locomotivas com emissão zero nos portos da Baía de San Pedro.'

O EMD Joule terá bateria com capacidade de 2,4 MWh, proporcionando autonomia de até 24 horas, dependendo da carga e da utilização.

O Diretor Executivo do Porto de Los Angeles, Gene Seroka, disse que a PHL 'tem uma longa história de uso da tecnologia ferroviária mais limpa disponível para atender a este complexo portuário', e com cada um de seus terminais usando PHL para serviços ferroviários, elogiamos sua liderança por desempenhar um papel proeminente no que diz respeito à demonstração de tecnologia ferroviária com emissão zero.

'O EMD Joule foi anunciado no início deste ano, quando a Progress Rail disse que estava trabalhando com o grupo de mineração VALE SA para desenvolver um shunter de 3.000 hp com uma capacidade de bateria de 1,9 MWh para uso no Complexo de Tubarão em Vitória, Brasil.





S-Germak

312

5008

COLUNA DE BRUNO MEDEIROS

Artigo: Sobre Segurança Ferroviária (Primeira parte):

A atuação da Segurança Privada por natureza é uma atividade complexa, exige do profissional que a exerce muita perícia, conhecimento técnico e proatividade por se tratar da proteção de vidas e do patrimônio nas quais lhes foram confiados. Executar a atividade de segurança em ambiente ferroviário torna o trabalho ainda mais complexo, exige conhecimento operacional de toda funcionalidade do sistema e medidas de segurança para rápida atuação em caso de necessidade, garantindo assim a proteção de vidas e plenitude das operações.

O objetivo da segurança em qualquer ambiente é manter a normalidade através de medidas preventivas e protetivas em acordo com a legislação vigente pra sua área de atuação, na operação ferroviária seguimos esses mesmos princípios, medidas preventivas para garantir a operação (circulação de trens) e protetivas para proteger vidas e patrimônios.

A extensão em vigilância ferroviária se faz tão necessária quanto as demais extensões disponíveis no âmbito da segurança privada, é uma operação diferenciada com características próprias e muito peculiares.

A segurança ferroviária garante a normalidade da operação para que as demais equipes possam desenvolver com tranquilidade as suas funções, garantido assim a circulação de trens de forma segura e proteção das instalações que compõe toda malha ferroviária. Vamos seguir em frente nos trilhos do conhecimento.





Bruno da Silva Medeiros é um profissional com 12 anos de experiência em operação Metroferroviária, tendo já atuado como Sargento de Artilharia (atualmente na reserva), em Transporte de Valores, e na segurança metroferroviária em diversos cargos, sendo esta sua área de gestão atualmente.

Graduado em Gestão de Segurança Privada pela universidade Estácio de Sá, MBA em Gestão do Conhecimento e pós graduado em Segurança da Aviação e Gestão de Infraestrutura Predial e industrial.

O gestor de 37 anos, Bruno Medeiros, lançou recentemente um curso de segurança ferroviária, em conjunto com Lucas Evaristo. A tendência, segundo Bruno, é criar um novo núcleo de formação de profissionais de segurança habilitados para trabalhar na ferrovia brasileira.

O processo de formação e de consultoria se apresenta como um projeto ímpar no Brasil e tem por objetivo revolucionar o mercado brasileiro de segurança ferroviária e metroferroviária.

Conceituando Safety e Security:

O conceito de Safety (Segurança das operações) e Security (Proteção contra atos de interferência ilícita), caminham juntas dentro desse ambiente, elas se completam para garantir a operação ferroviária. Quando se trata de segurança das operações, atuar por exemplo, mediante a um comportamento inseguro, seja de um colaborador ou de terceiros, exige conhecimento técnico e específico da operação ferroviária.

Medidas de prevenção devem ser emegadas a todo momento, principalmente de forma educativa para proteção de todos que trabalham e utilizam do transporte ferroviário.

Nesse artigo veremos quais os cuidados que devemos ter para acessar áreas operacionais, quais cuidados e atenção devemos ter para uma atuação em que mais que preservar vidas de terceiros e a operação, preservar a nossa própria integridade física.

Acesso: Atuação em Vias Operacionais:

Para podermos atuar com segurança, vamos aprender um pouco sobre o acesso as vias operacionais ferroviária, locais esse de circulação de trens e veículos de manutenção, vamos esclarecer quais são os procedimentos adotados visando preservar a nossa segurança, de terceiros, equipamentos e da operação. Seguir os procedimentos de acesso à via operacionais é de extrema importância para a normalidade da operação, visto que pode haver acidentes das mais diversas ordens.

O próprio ROF/RO de diversas empresas, bem descreve que o empregado envolvido diretamente na operação ferroviária, não deve assumir qualquer função ou tarefa até que tenha total conhecimento das atividades a serem realizadas e das informações pertinentes à operação. Devemos seguir essas diretrizes para nossa própria segurança e da operação (Continua na próxima edição).



CURSO DE SEGURANÇA FERROVIÁRIA

CAPACITE-SE E REALIZE UM UPGRADE
EM SUA EQUIPE DE VIGILANTES

PROCESSO DE FORMAÇÃO TOTALMENTE ON-
LINE, COM A OPÇÃO DE TREINAMENTO IN
COMPANY

Whatsapp para (32) 9 9907-9090 para informações:

R\$ 399,90

Em até 12 meses

Para conhecer mais [Click Aqui](#)

PAPO TÉCNICO

COM LUCAS EVARISTO

Definições Técnicas:

De acordo com resolução da NBR 5462 – Confiabilidade e Manutenibilidade: manutenção é a combinação de todas as ações técnicas, coordenativas e avaliativas, incluindo as de supervisão de processos, que são destinadas a manter ou recolocar um item em um estado no qual possa desempenhar uma função requerida (essencial).

A manutenção dos equipamentos e componentes da infraestrutura e superestrutura ferroviária (VP), bem como das áreas de material rodante e de sinalização (elétrica/eletrônica), têm como objetivo manter a disponibilidade das ferrovias (manter operacional), diminuindo as interdições e reduções de velocidade.

As tarefas de manutenção podem ser segmentadas por suas naturezas e por finalidades específicas, nas macroatividades a seguir discriminadas (NBR 5462):

Manutenção de Corretiva (MC): É a manutenção efetuada após a ocorrência de uma interrupção, destinada a recolocar um item em condições mínimas de executar uma função necessária;

Manutenção Preventiva (MP): Manutenção efetuada em intervalos predeterminados (programados), ou de acordo com critérios prescritos, destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item;

Manutenção Preventiva Condicional (PC): Manutenção preventiva, também conhecida como "manutenção condicional", baseada no conhecimento por comparação do estado de um item através de medição periódica ou contínua de um ou mais parâmetros significativos;

Manutenção Preditiva (PM): Manutenção que permite garantir uma qualidade de serviço desejada, utilizando-se de meios de supervisão centralizados ou de amostragem de parâmetros padrões, para reduzir ao mínimo a manutenção preventiva e diminuir a manutenção corretiva.



ELAS NA FERROVIA: GTR DOBRA O NÚMERO DE MULHERES CANDIDATAS A MAQUINISTAS

ESMALTE

A força da mulher para conquistar e se dedicar em buscar algo maior na ferrovia.

BATOM

A elegância necessária para atingir objetivo, mesmo estando em desvantagem com base na questão cultural.

SALTO ALTO

A força de vontade para enfrentar os esforços físicos próprios da ferrovia, e do cansaço da dupla jornada.



A maior operadora ferroviária do Reino Unido, Govia Thameslink Railway, que opera os serviços Southern, Thameslink, Great Northern e Gatwick Express, conseguiu, após várias campanhas, dobrar o número de candidatas a maquinistas. Em 2019, o GTR recebeu 413 candidatas do sexo feminino, contra 826 em 2020.

Esta é uma grande estatística para ver os anos seguintes da indústria ferroviária lutando para atrair talentos femininos. A GTR se comprometeu a dobrar esse número novamente até 2021.

Outras promessas incluem melhorar a diversidade nas equipes em todo o seu pool de talentos, com a empresa definindo a meta de ter uma divisão de gênero 50/50 em todos os programas de treinamento até o final de 2021.

Para salvaguardar esse ethos (ethos) em toda a operadora, a GTR introduziu o treinamento 'Unconscious Bias', dedicado a tornar a organização um local de trabalho mais diversificado e inclusivo. Ian McLaren, CFO da GTR disse: "Como patrocinador executivo de nosso programa de treinamento Unconscious Bias, é minha responsabilidade garantir que a GTR seja o negócio diverso e acolhedor que nos esforçamos para que seja.

Todos nós temos preconceitos; é como nossos cérebros processam e categorizam o mundo. "Mas, ao nos conscientizarmos de nossas tendências de favorecer as pessoas mais semelhantes a nós em aparência, experiência ou visão de mundo, podemos começar a superar esses preconceitos para criar uma mistura mais ágil e inovadora de ideias e experiências no GTR."

Paige Lunn, Lise Gibbs e Beau Hawkins são todos maquinistas recém-qualificados, trabalhando em toda a rede GTR. Eles se inscreveram para o papel em diferentes idades e todos vêm de origens completamente diferentes. Paige disse: "Eu tinha vinte e poucos anos quando me candidatei para ser motorista. É algo que você pode fazer em qualquer momento da sua vida e eu recomendo a qualquer pessoa, é uma indústria fantástica de se fazer parte."

A Chefe de Talento, Diversidade e Inclusão da GTR, Zoey Hudson, disse: "Estamos muito cientes na GTR de que, para obter o melhor de nossa equipe e ser mais capaz de atender nossos passageiros, uma força de trabalho diversificada e altamente qualificada é absolutamente vital. Por esse motivo, investimos pesadamente em uma campanha de recrutamento repleta de programas e iniciativas, como trabalhar com a Mumsnet.

"Nossas campanhas têm como objetivo desmascarar os estereótipos associados às carreiras na indústria ferroviária e humanizar nossas marcas, ao mesmo tempo em que demonstra a enorme versatilidade de funções disponíveis.

Tudo com o intuito de atrair uma força de trabalho mais diversificada para o setor.

"Estamos muito satisfeitos por termos conseguido dobrar o número de candidatas a maquinistas em um único ano e esperamos continuar a ser a força motriz por trás da missão da indústria ferroviária de recrutar mais mulheres e ter um grupo mais diversificado de talento."





DA ACADEMIA: IF SUDESTE SANTOS DUMONT DESENVOLVE PROJETO PARA CONSTRUÇÃO DE MAQUETE FERROVIÁRIA

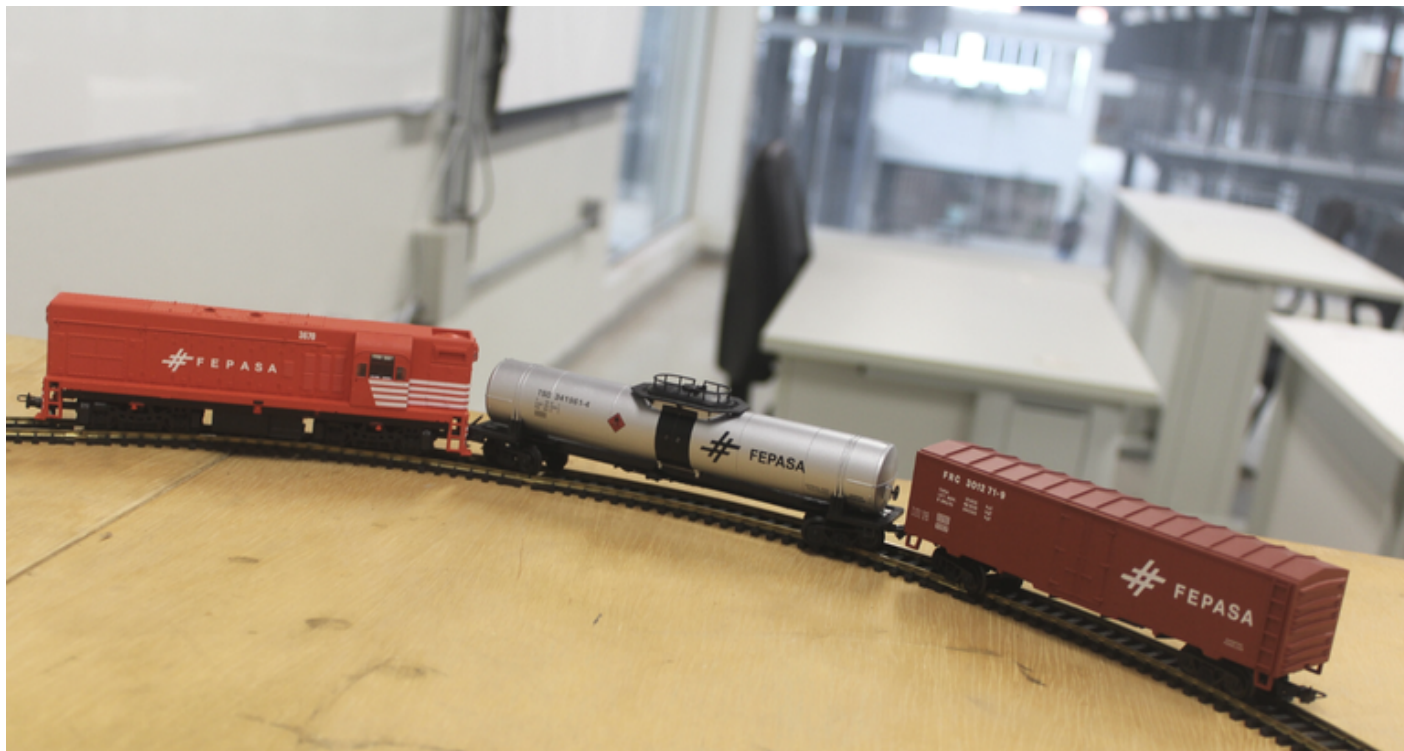


IMAGEM: DIVULGAÇÃO

O IF Sudeste MG, no Campus Santos Dumont, está desenvolvendo um projeto de extensão para a construção de uma maquete ferroviária. A maquete será utilizada como recurso didático no Laboratório de Operação Ferroviária da unidade do IF Sudeste MG, além de estar disponível para acessos da comunidade acadêmica. A construção será realizada, após a seleção de dois alunos bolsistas.

Podem se candidatar às vagas para a construção da maquete, estudantes regularmente matriculados no Curso Técnico em Manutenção de Sistemas Metroferroviários e no Curso Superior de Graduação em Engenharia Ferroviária e Metroviária do Campus Santos Dumont (IF Sudeste).

O cadastro ficou disponível entre os dias 23 e 28 de outubro (2020), pelo sistema SIGAA (Sistema Interno do IF). A seleção se baseará em entrevista, análise de currículo e tempo de instituição.

A jornada de atuação dos alunos bolsistas no projeto é de dez horas semanais, que serão cumpridas no turno da tarde. Eles terão direito a uma bolsa de R\$ 200,00 (duzentos reais) mensais, com validade de quatro meses.

O professor responsável pelo projeto em questão é Fernando Caneshi, que já atuou como coordenador do curso de Manutenção Metroferroviária e atualmente é professor dos cursos de Manutenção Metroferroviária (técnico) e da Grad. em Engenharia Ferroviária (Superior).

Para realizar uma busca mais aprofundada de informações sobre o projeto, entrevistamos, através do colunista Lucas Evaristo, o professor responsável, Fernando Caneshi:

Evaristo: Olá Fernando, é um prazer tê-lo como entrevistado em nossa primeira edição.

Fernando: É um prazer contribuir.

Evaristo: Qual o objetivo principal da construção desta "maquete" e em quais contextos ela irá ser utilizada?

Fernando: A Maquete Ferroviária é um sonho como professor e do campus Santos Dumont, sem contar é claro sonho pessoal. Seu maior objetivo é para ser utilizada como material didático para os estudantes dos cursos do setor ferroviário que o campus Santos Dumont oferta.

Evaristo: Pessoas da comunidade, externos a instituição, poderão ter acesso a maquete ferroviária para conhecê-la?

Fernando: Um outro ponto importante é resgatar um pouco da essência de nosso Campus, que já nasceu ferroviário lá da escola Fernando Guimarães. Com ela pretende-se que ocorram visitas da comunidade externa ao Campus se tornando um cartão postal dessa unidade.

Além disso, vislumbra-se que a comunidade externa ao Campus será motivada a cursar um de nossos cursos ou até mesmo indicá-los a outras pessoas. Enfim, a intenção é despertar o ferroviário dentro de cada brasileiro.

Evaristo: Há pretensão em se melhorar a didática durante a construção e após a construção?

Fernando: A maquete visa um incremento no processo ensino aprendizagem de nossos estudantes. Mas não para por aí, vai muito além.

A maquete será objeto de produção de pesquisas, principalmente voltadas para a parte operacional e via permanente.

Ainda a maquete está sendo construída com o objetivo de ser uma ferramenta para projetos de extensão como capacitação da comunidade externa, simulação de situações de campo entre outros fins que surgirão com o tempo.

Evaristo: Quais áreas da tecnologia, engenharia e técnicas em geral poderão ser abordadas com a plataforma?

Fernando: A maquete é uma ferramenta educacional onde pode-se observar várias áreas do conhecimento como engenharia, logística, preservação ambiental etc.

Quanto ao área ferroviária específica, temos muito claramente a via permanente, sinalização, operação ferroviária e material rodante. Sem contar com as regiões de pátios multimodais e ferroviários especificamente.

Evaristo: Para quais cursos a "maquete ferroviária" será útil?

Fernando: Atualmente o campus Santos Dumont oferta presencialmente o curso técnico, de nível médio, em Manutenção de Sistemas Metroferroviários (desde 2010) e o curso de graduação, de nível superior, bacharel em Engenharia Ferroviária e Metroviária.

Além disso, conseguimos aprovar recentemente o curso de pós-graduação na área de ferrovia na modalidade EAD. Este último está em nosso catálogo de cursos do setor ferroviário e deve ter sua primeira turma em 2021.

Evaristo: Finalizamos por aqui, agradeço pela entrevistas e pelas respostas.

Fernando: Agradeço, fico disponível para demais dúvidas.



Oportunidade de Capacitação

Se capacite para evoluir ainda mais
em sua carreira na ferrovia!

CURSO DE MANUTENÇÃO DE VIA PERMANENTE (EAD)

Com **Certificado Digital**



www.BrasilFerroviario.com.br

FERROVIACURSOS

**R\$ 297,90 - Em Até
12 Vezes**

CURSO DE OPERAÇÃO FERROVIÁRIA (EAD)

Com **Certificado Digital**



www.BrasilFerroviario.com.br

FERROVIACURSOS

**R\$ 147,90 - Em
Até 12 Meses**

Curso sobre Regulamento de Operações Ferroviárias (ROF) (EAD)

Com **Certificado Digital**



www.BrasilFerroviario.com.br

FERROVIACURSOS

**R\$ 86,90 - Em Até 12
Meses**

Controlador de Tráfego Ferroviário (EAD)

Com **Certificado Digital**



www.BrasilFerroviario.com.br

FERROVIACURSOS

**R\$ 345,00 - Em Até 12
Meses**

GOVERNO RETOMA OBRAS DA LINHA 6 DO METRÔ DE SÃO PAULO

Anúncio foi feito hoje pelo governador João Doria:

As obras de construção da Linha 6 - Laranja do Metrô de São Paulo, paralisadas em 2016, serão retomadas a partir de amanhã (6) por um novo consórcio. A informação foi dada hoje (5) pelo governador de São Paulo, João Doria. A linha, que deve fazer ligação entre algumas das principais faculdades de São Paulo, como a Fundação Armando Álvares Penteado (FAAP), a Pontifícia Universidade Católica (PUC), a Faculdade Metropolitanas Unidas (FMU), a Unip (Universidade Paulista) e o Mackenzie, está sendo chamada de Linha Universidade.

Com 15,3 km de extensão, a Linha 6-Laranja do Metrô vai ligar a região da Brasilândia à Estação São Joaquim e terá 15 estações. Ela terá integração com outras quatro linhas do Metrô e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). O trajeto, que atualmente tem tempo médio de 1h30 e só pode ser feito por meio de ônibus no transporte público, passará a ser percorrido em 23 minutos quando todo o trecho estiver em operação, informou o governo.

O projeto completo da Linha 6-Laranja inclui as seguintes estações Brasilândia, Vila Cardoso, Itaberaba, João Paulo I, Freguesia do Ó, Santa Marina, Água Branca, Pompeia, Perdizes, Cardoso de Almeida, Angélica, Pacaembu, Higienópolis-Mackenzie, 14 Bis, Bela Vista e São Joaquim.



"INVESTIMENTO DE 15 BILHÕES"

O trecho ainda facilitará a integração com a Linha 1-Azul do Metrô, 4-Amarela da concessionária ViaQuatro e 7-Rubi e 8-Diamante, ambas da CPTM.



As obras estão sendo feitas por meio de uma parceria público-privada e, segundo o governo paulista, é a maior obra nesse formato em desenvolvimento na América Latina. De acordo com o secretário estadual de Transportes Metropolitanos, Alexandre Baldy, não devem ocorrer problemas judiciais, porque todo o processo de desapropriação para a obra já está pronto.

O investimento total da obra é de R\$ 15 bilhões e, segundo previsões, deve gerar 9 mil empregos diretos. Quando for concluída, a Linha 6-Laranja vai atender diariamente a mais de 630 mil passageiros.

A construção e a operação da Linha 6-Laranja serão feitas pelo grupo espanhol Acciona, que adquiriu o direito do consórcio Move São Paulo.

A previsão é que a obra seja totalmente concluída em cinco anos. A concessão inclui ainda a aquisição de toda a frota, que deverá ter 22 trens, e prevê 19 anos para manutenção e operação.

Histórico:

A construção da Linha 6-Laranja teve início em janeiro de 2015 pelo Consórcio Move e tinha previsão inicial de entrega até 2021. No dia 2 de setembro de 2016, por decisão unilateral, a Move São Paulo informou a paralisação integral das obras civis.

No início deste ano, o grupo Acciona assumiu a construção, operação e manutenção da Linha 6-Laranja.

“O OBJETIVO É CHEGAR A 31,32% DE PARTICIPAÇÃO FERROVIÁRIA NA LOGÍSTICA BRASILEIRA.”

—MARCELLO COSTA

O secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Marcello Costa, afirmou que as metas de transformação da logística do Brasil são amplas e contemplam medidas estratégicas de longo prazo.

Os objetivos do governo Jair Bolsonaro de revolução na logística do país constam no Planejamento Nacional de Logística (PNL).

Este é um documento que visa aperfeiçoar e otimizar a forma como produtos entram e saem dos estados e chegam às rotas de exportação nos portos.

Os planos atuais estimam mais do que dobrar a participação do modal ferroviário do país no período de 2018 a 2025:

O Brasil conta com apenas 15% de participação do transporte ferroviário no tráfego de grandes volumes de mercadoria e insumos.

As rodovias, por outro lado, têm cerca de 65% de participação. Costa prometeu que o governo entregará, antes do fim do atual mandato, as metas de evolução do setor até 2050:

“As metas são coerentes com o planejamento de uma ferrovia.

Uma ferrovia demora cerca de uma década para ficar pronta, e é operada durante 20, 30 anos. Esse horizonte de planejamento é razoável.”

Via Agência Brasil.



TOP 10: FERROVIAS QUE APRESENTARAM MAIOR RECEITA EM 2020



CHASE GUNNOE

COM 110 VAGÕES DE CARVÃO PARA EXPORTAÇÃO DA TIDEWATER, A LOCOMOTIVA MODELO AC AC44C6M, NÚMERO 4039, ATRAVESSA A PONTE CONSTRUÍDA NA VIRGINIAN RAILWAY EM SWEENEYSBURG. 110 VAGÕES DE CARGA, UM QUARTETO DE SD60S, DE PROPRIEDADE DA WATCO, ESTÃO SE COMUNICANDO COM A CABEÇA DA LOCOMOTIVA, ENQUANTO ESTE ARRASTO PESADO PERCORRE AS MONTANHAS DA ZONA RURAL DE WEST VIRGINIA EM UMA TARDE ÚMIDA DE OUTONO. AS CORES SÃO EXCEPCIONALMENTE VIBRANTES ESTE ANO E PROVAVELMENTE O MELHOR CENÁRIO QUE WEST VIRGINIA JÁ EXPERIMENTOU DESDE 2011.

TOP 10

1. Deutsche Bahn (DB) - € 44,43 bilhões (US \$ 48,12 bilhões)

As receitas da Deutsche Bahn (DB) permaneceram quase estáveis em 2019, aumentando menos de 1% ano a ano para € 44,43 bilhões (\$ 48,12 bilhões) de € 44,06 bilhões (\$ 47,72 bilhões) em 2018.

Ganhou um lucro líquido de € 680 milhões (\$ 736,52 milhões) em 2019, um aumento de 25,46% em relação ao ano anterior.

Os volumes de passageiros para seus trens locais, regionais e de longa distância na Alemanha no primeiro semestre de 2020 caíram 37% para menos de 663 milhões de passageiros em comparação com o período correspondente em 2019.

No entanto, o negócio principal da empresa na Alemanha está se recuperando desde maio devido ao relaxamento das restrições impostas pelo governo em decorrência da pandemia.

A Deutsche Bahn opera por meio de várias empresas do grupo. Algumas das principais unidades de negócios incluem DB Netze Track, DB Arriva, DB Bahn Long Distance, DB Services, DB Cargo, DB Bahn Regional, DB Schenker Logistics e DB Netze Stations.

O grupo possui aproximadamente 338.000 funcionários em todo o mundo.



02

SNCF - € 35,1 BILHÕES (\$ 38,43 BILHÕES)

Em abril de 2020, a SNCF revelou mudanças em suas operações em resposta à fraca demanda de passageiros e carga causada pela pandemia.

Cortou o serviço TGV e Intercités para aproximadamente 10% dos níveis normais, enquanto o serviço para Transilien e TER, bem como as redes de transporte operadas por Keolis, foi reduzido para uma média entre 15% e 20% da capacidade normal.

03

FERROVIAS RUSSAS - RUR 2,5 TRILHÕES (\$ 31,97 BILHÕES)

A receita total da Russian Railways no primeiro semestre de 2020 caiu 12,19% com relação ao ano anterior, para RUR 1,08 trilhão (US \$ 15,42 bilhões).

Os volumes de transporte de passageiros de longa distância e suburbano da empresa foram impactados negativamente pela Covid-19, com queda de mais de 40% na rotatividade de passageiros no primeiro semestre de 2020 em comparação com o período correspondente em 2019.

A estatal opera serviços de trens de carga e passageiros e administra a infraestrutura ferroviária. É responsável por 26,4% do volume de negócios de passageiros do sistema de transporte russo.

04

FERROVIAS INDIANAS - RS1,83 TRILHÕES (US \$ 26,2 BILHÕES)

A Indian Railways suspendeu os trens regulares de passageiros desde março de 2020 em resposta ao bloqueio em todo o país e tem retomado os serviços em fases com base na demanda.

Está implementando medidas para aumentar as receitas dos segmentos de carga e passageiros.

A empresa ferroviária estatal operou apenas 230 trens especiais, incluindo 30 trens especiais Rajdhani e 200 trens Special Mail Express, em todo o país até setembro de 2020.





05

BNSF RAILWAY COMPANY - \$ 22,74 BILHÕES

O lucro da empresa no primeiro semestre de 2020 caiu 13,85% para US \$ 9,7 bilhões, de US \$ 11,26 bilhões no mesmo período em 2019, enquanto o lucro líquido caiu 12,12% para US \$ 2,9 bilhões de US \$ 3,3 bilhões.

O volume de carvão caiu 21% no primeiro semestre de 2020 em comparação com o período correspondente em 2019, devido à queda na demanda de eletricidade, entre outros fatores. A BNSF Railway é uma empresa norte-americana de transporte de carga que opera uma rede ferroviária de 32.500 km nos Estados Unidos e Canadá. Com sede em Fort Worth, Texas, a empresa opera uma média de 1.200 trens por dia e tem aproximadamente 36.000 funcionários.

06

UNION PACIFIC CORPORATION - \$ 21,7 BILHÕES

A empresa registrou uma redução de 24% na receita de frete no segundo trimestre de 2020 em comparação com o período correspondente do ano anterior. As receitas de frete do grupo de negócios de produtos Premium caíram 33%, enquanto as receitas dos negócios Industriais e Granéis diminuíram 23% e 17%, respectivamente.

A operadora ferroviária espera um declínio de 10% ano a ano nos volumes de carga de 2020 devido à pandemia. A Union Pacific é uma franquia ferroviária com 32.200 milhas de rota em 23 estados dos EUA. A empresa operou 7.700 locomotivas e atendeu aproximadamente 10.000 clientes em 2019.

07

EAST JAPAN RAILWAY COMPANY - JPY1.99TN (\$ 18.55BN)

Sediada em Tóquio, a East Japan Railway Company tem interesses em diferentes negócios, incluindo ferrovias de passageiros, transporte de carga, transporte de ônibus, serviços de agência de viagens, teleférico aéreo, serviços financeiros, telecomunicações, gestão de hotéis e restaurantes e imóveis.

Possui uma rede de 1.657 estações, 12.846 material rodante e uma rede de linhas de passageiros de 7.401,7 km. A empresa opera 12.296 trens por dia, atendendo 17 milhões de passageiros diariamente.



08

CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY – JPY1.41TN (\$13.12BN)

Fundada em 1987, a Central Japan Railway Company opera a Tokaido Shinkansen, a artéria de transporte de 552,6 km que conecta as principais áreas metropolitanas de Tóquio, Nagoya e Osaka.

Shinkansen é uma rede de linhas ferroviárias de alta velocidade criada há mais de 50 anos. Além disso, a empresa opera 12 linhas convencionais cobrindo 1.418,2 km nas áreas de Nagoya e Shizuoka.

09

CSX CORPORATION – \$11.93BN

A queda nas receitas do segundo trimestre de 2020 foi impulsionada principalmente por um declínio de 48% nas receitas do negócio de carvão para \$ 287 milhões de \$ 557 milhões no mesmo período em 2019. As receitas de mercadorias e negócios intermodais caíram 22% e 18% ano a ano para \$ 1,5 bilhão e \$ 359 milhões, respectivamente.

Os volumes de negócios de carvão da empresa testemunharam um declínio de 44% em comparação com o segundo trimestre de 2019. Os fatores que impactaram as receitas incluem volumes reduzidos, queda na recuperação de combustível, mistura desfavorável e diminuição no preço do carvão.

10

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY – C\$14.91BN (\$11.26BN)

Os volumes reduzidos foram compensados por um aumento de 10% nos embarques de grãos canadenses, o aumento das exportações de carvão canadense por meio dos portos da costa oeste e taxas de frete mais altas. A Companhia Ferroviária Nacional do Canadá cortou suas despesas de capital em 2020 para C \$ 2,9 bilhões (\$ 2,13 bilhões) de C \$ 3 bilhões (\$ 2,21 bilhões) em vista da redução projetada nos volumes. A CN tem 24.000 ferroviários que transportam mercadorias por 20.000 milhas de rota abrangendo o Canadá e o meio da América. Oferece serviços que vão desde ferrovias, intermodais e caminhões até serviços de cadeia de suprimentos.





São Paulo retoma as obras do monotrilho

A cidade brasileira de São Paulo vai retomar as obras do monotrilho da Linha 17-Gold, após a retirada de liminar de contrato de material rodante e sinalização e adjudicação de novo contrato de construção. O Tribunal de Justiça de São Paulo anulou liminar contra contrato concedido em fevereiro à fabricante de material rodante BYD em 25 de setembro. O contrato é para a fabricação e fornecimento de 14 trens e sinalização para a Linha 17, bem como para o fornecimento e instalação de sistemas de controle e sinalização, portas de plataforma e fornecimento de peças de reposição para manutenção.

BYD agora terá permissão para iniciar a execução da obra de acordo com o contrato. O contrato foi suspenso em 3 de junho por liminar do concorrente, o Consórcio de Sinalização, que contestou a decisão do Metrô de São Paulo de adjudicar o contrato à BYD, por considerar as exigências técnicas e financeiras da licitação insuficientemente divulgadas. O Consórcio de Sinalização foi previamente desqualificado pelo Metrô de São Paulo para licitar o contrato em fevereiro por não atender adequadamente aos requisitos especificados.

Contrato de Construção: Além disso, o Metrô de São Paulo declarou a Coesa Engenharia vencedora do contrato para a construção da linha e de sete estações para a Linha 17, em edital publicado no Diário Oficial da União de 26 de setembro. O contrato será assinado até novembro, após o qual serão iniciados os preparativos para a retomada das obras da linha. O anúncio encerra um concurso lançado no final de agosto pelo Metro de São Paulo, que se seguiu à rescisão de um contrato anterior com a construtora Constran.

O contrato com a Constran foi suspenso pelo Tribunal de Justiça da cidade após recurso da Coesa Engenharia,

em julho, que questionou a seleção por vícios na documentação. Constran apelou, mas a decisão foi mantida.

A linha 17, que está prevista para ser concluída em 2021, terá 7,7 km de extensão e oito estações. A linha ligará o aeroporto de Congonhas, via Campo Belo, onde fará o trevo com a Linha 5-Lilás, ao Morumbi na Linha 9-Esmeralda.

Os planos para a Linha 17 foram aprovados em 2012, com a inauguração da linha originalmente programada para coincidir com a Copa do Mundo de Futebol de 2014. Desde então, o custo estimado da linha aumentou de R \$ 3,2 bilhões (US \$ 566,5 milhões) para R \$ 4,4 bilhões, mesmo com a escala do projeto reduzida de 19 para oito estações.



10123 LDH WDM3A

62A

Coluna da Tecnologia



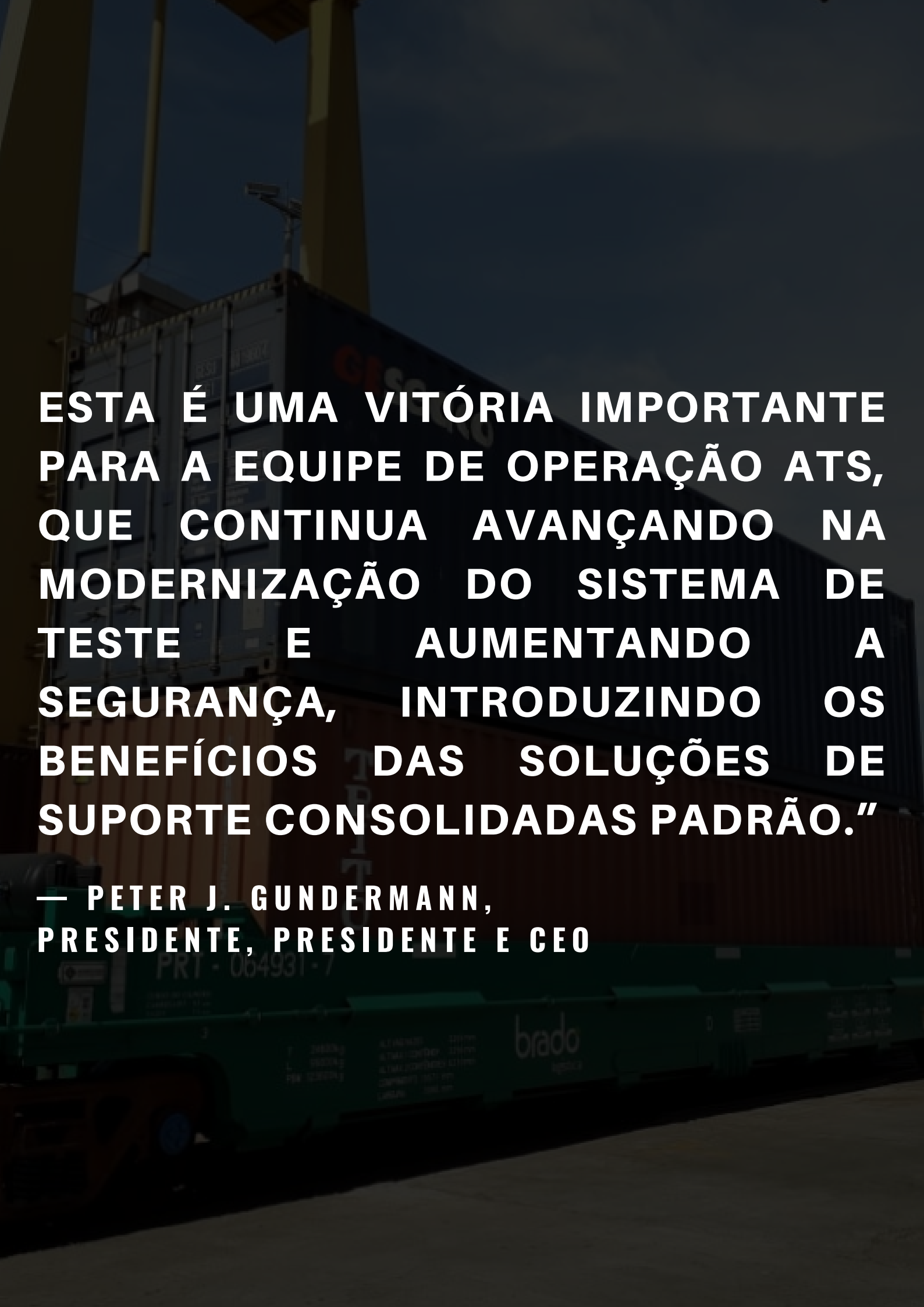
ASTRONICS
TEST SYSTEMS

Astronics Test Systems assinou um contrato com a Stadler Rail US para apoiar novos vagões de metrô para a Metro Atlanta Rapid Transit Authority:

Astronics Corporation, fornecedora líder de tecnologias avançadas para a indústria aeroespacial global, defesa e outras indústrias de missão crítica, anunciou hoje que sua subsidiária Astronics Test Systems (ATS) recebeu um contrato de aproximadamente \$ 30 milhões para desenvolver e fornecer sistemas de teste consolidados para ferrovias fabricante de material rodante Stadler US Inc. Stadler US é uma subsidiária integral da Stadler Rail AG (SWX: SRAIL), uma designer e fabricante internacional de uma ampla variedade de trens.

A Astronics trabalhará em colaboração com a Stadler e seus principais fornecedores de sistemas para projetar e implantar testadores automáticos e diagnósticos que garantam a segurança dos passageiros, verificando se os sistemas críticos de vagões permanecem em bom estado de conservação.

A ATS fornecerá equipamentos de suporte de manutenção pós-entrega para carros de metrô de nova geração entregues pela Stadler à Metro Atlanta Rapid Transit Authority (MARTA). Os carros estão programados para serem entregues ao serviço de receita MARTA a partir de 2024. Espera-se que esse programa gere receita para a Astronics por quatro anos, começando no último trimestre de 2020.



**ESTA É UMA VITÓRIA IMPORTANTE
PARA A EQUIPE DE OPERAÇÃO ATS,
QUE CONTINUA AVANÇANDO NA
MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE
TESTE E AUMENTANDO A
SEGURANÇA, INTRODUZINDO OS
BENEFÍCIOS DAS SOLUÇÕES DE
SUPORTE CONSOLIDADAS PADRÃO.”**

**— PETER J. GUNDERMANN,
PRESIDENTE, PRESIDENTE E CEO**

Além de Atlanta, a ATS havia anunciado anteriormente que suas soluções de teste foram selecionadas para o programa de atualização do sistema de metrô da cidade de Nova York.

ELE ADICIONOU: “O PROGRAMA DE ATLANTA É UMA APLICAÇÃO LÓGICA DE NOSSAS HABILIDADES E CAPACIDADES, APROVEITANDO NOSSA EXPERIÊNCIA DE TESTE CONSOLIDADA PARA O BENEFÍCIO DE OEMS DE VAGÕES E AUTORIDADES DE TRÂNSITO.

Estamos ansiosos para tornar o programa um sucesso para Stadler e MARTA.” Sobre Astronics Corporation: A Astronics Corporation atende às indústrias aeroespacial, de defesa e outras indústrias de missão crítica com soluções de tecnologia comprovadas e inovadoras.

A Astronics trabalha lado a lado com os clientes, integrando sua gama de energia, conectividade, iluminação, estruturas, interiores e tecnologias de teste para resolver desafios complexos. Por mais de 50 anos, a Astronics entregou soluções criativas e focadas no cliente com excepcional capacidade de resposta.

Hoje, fabricantes globais de fuselagem, companhias aéreas, militares, centros de completção e empresas Fortune 500 contam com o espírito colaborativo e inovação da Astrônica.

Para obter mais informações sobre a Astronics e suas soluções, visite Astronics.com.



DIVULGAÇÃO: ATS



A NEXXIOT E A VTG INSTALARÃO SENSORES DE TEMPERATURA EM 3.000 VAGÕES PARA MONITORAR A CONDIÇÃO DE MERCADORIAS SENSÍVEIS À TEMPERATURA E TRANSMITIR DADOS DIGITALMENTE EM TEMPO REAL.

Os sensores irão registrar a temperatura da caldeira, sistema de aquecimento e saída, com esses dados coletados e processados no Nexxiot Connect Cloud. Avaliações detalhadas e análises adicionais estarão disponíveis na plataforma Traigo da VTG.

Se a temperatura no vagão mudar, o operador e o cliente receberão uma notificação.

“Alguns produtos ficam inutilizados, mesmo após pequenas alterações de temperatura”, diz Hanno Schell, chefe de inovação da VTG. “É por isso que queremos garantir um padrão perfeito para nossos clientes ao transportar produtos químicos de alta qualidade ou outras mercadorias sensíveis à temperatura.

Ao notificá-lo sobre irregularidades, medidas podem ser iniciadas em tempo real para neutralizar as alterações de temperatura.”

O CEO da Nexxiot, Sr. Stefan Kalmund, diz que há oportunidades para fornecer garantia de qualidade e transparência ao longo das cadeias de abastecimento internacionais.

“Em muitos setores, como as indústrias farmacêutica, química e alimentícia, existem requisitos elevados para o monitoramento da temperatura de produtos sensíveis”. “O uso de informações em tempo real e sua integração no trabalho diário dos clientes desempenham um papel importante.” disse ele.



A BOMBARDIER LANÇOU UM NOVO SERVIÇO DIGITAL QUE OFERECE MANUTENÇÃO PREDITIVA PARA SINALIZAÇÃO FERROVIÁRIA



IMAGEM: DIVULGAÇÃO

O serviço usa IoT, nuvem e aprendizado de máquina para transformar dados de desempenho de ativos em dados que podem ser aplicados em sua manutenção.

A Bombardier está operando este novo serviço como um serviço de assinatura, o que significa que os clientes pagariam uma taxa normal, em vez de pelos custos à medida que forem incorridos.

Isso oferece aos clientes – gerentes de infraestrutura – custos previsíveis, enquanto a Bombardier garante negócios de retorno.

Os sensores sem fio instalados em ativos ferroviários reúnem dados para monitorar suas condições e, ao longo do tempo, o algoritmo de experiência de máquina aprimora suas previsões

BOMBARDIER

para aumentar a precisão. Isso deve aumentar a confiabilidade e a disponibilidade da rede ferroviária.

A Bombardier diz que o EBI Sense é “idealmente adequado” para sistemas ferroviários amplamente distribuídos que têm uma grande quantidade de ativos na via, como máquinas de ponto e circuitos de via.

O sistema foi desenvolvido pela equipe de serviços da Bombardier Rail Control Solutions na Suécia. É mais um desenvolvimento da solução de serviço de controle ferroviário OPTIFLO da Bombardier.

PÁGINA ROSA

Com Ana Lídia Laureano



Entrevista de Raphael Macedo

ELAS NA FERROVIA

Editorial: O setor ferroviário sempre foi fundamental para o desenvolvimento e integração de diversas regiões do país e do mundo, pois contribui para o crescimento econômico e estrutural, seja no transporte de cargas ou de passageiros e a ferrovia destaca como forma segura e de melhor custo X benefício em relação aos outros modais.

Ana Lídia Laureano será nossa primeira entrevistada da coluna.

Raphael Macedo: Sobre a mulher na Ferrovia...

Ana Lídia: Assim como em vários outros setores, observando conhecidas que já atuam nesse seguimento, vejo que a ferrovia também está aberta para a inclusão de mais mulheres em suas atividades, diversificando dessa forma, o ambiente. Realmente acredito que atualmente são poucos os seguimentos que ainda podem ter algum tipo de resistência com a presença feminina no setor. Percebemos inúmeras atividades antes exercidas apenas por homens, sendo hoje ocupadas por mulheres e obtendo ótimos resultados. Essas entregas com alto nível de qualidade, podem ser comparadas as entregas feitas por homens ou dependendo da função, até melhor, devido à características na maioria das vezes, inerentes ao gênero, como delicadeza, atenção, detalhista e outras.

Raphael Macedo: Influenciada desde criança pelos avós, nossa entrevistada desta edição, conta-nos hoje sobre sua trajetória na ferrovia e de onde vem a paixão pelo segmento Ferroviário.

Ana Lídia Laureano, conte-nos um pouco sobre você:

Ana Lídia: Sou Ana Lídia Laureano, tenho 32 anos e minha graduação foi em Engenharia Ambiental e Sanitária. Fiz uma pós graduação em Engenharia de Saúde e Segurança do Trabalho e atualmente sou pós graduanda em Engenharia Ferroviária (FATEC-PR).

Apresenta-se a entrevistada. Neta de ferroviários, revive suas memórias e descreve com detalhes sobre sua infância na cidade de Araxá em Minas Gerais. Tendo seu avô materno já falecido, quando criança, ouvia as histórias de seu avô paterno, sendo esse ferroviário aposentado.

Este, sendo do estado da Bahia, veio para Minas Gerais exclusivamente para trabalhar na extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

Alegre, também lembra que em certo período de sua adolescência, quando tinha aproximadamente 17 anos, foi contratada como babá. Em uma viagem para a cidade de Ribeirão Vermelho, foi orientada para levar todos os dias a criança até o andar superior da residência para que a mesma observasse a passagem das composições ferroviárias. Uma curiosidade que nos contou, foi que por vezes, quando a criança estava adormecida ou simplesmente sem vontade de ver o trem, quem ia observar a composição sozinha era ela, disse-nos sorrindo.

Raphael Macedo: Quando surgiu interesse pela ferrovia e como isso aconteceu?

Ana Lídia: Na verdade não tem uma data específica, acredito que por ter avôs ferroviários, sempre estive envolvida e conseqüentemente, já admirava o setor. As histórias nunca acabam, ainda hoje, meus pais contam histórias de suas infâncias, e na maioria das vezes, a história tem relação com a ferrovia.

Raphael Macedo: Conquista de espaço.

Ana Lídia: Assim como já conversamos, entendo que a mulher já conseguiu sim, o seu devido espaço. Vejo que agora é mais uma questão de conseguir o nosso espaço individual. Digo isso no sentido de que agora é cada uma buscar a sua qualificação, seu crescimento, e se tornar conhecida das empresas do setor ferroviário.

Raphael Macedo: Ana Lídia, você nos contou que é fascinada pelo setor. Como você enxerga ele neste momento?

Ana Lídia: Vejo o setor passando por um momento talvez nunca imaginado no país. A importância da participação do modal ferroviário no transporte de cargas tem ganhado destaque entre os modais. Ampliar esse setor é um dos objetivos do atual governo, que tem demonstrado ousadia em suas metas para tal.

Acredito que as várias vantagens que esse meio de transporte oferece, irá fazer com que o mesmo realmente seja ampliado.

Dentre essas vantagens, podemos citar as principais, como maior capacidade de transporte, menos acidentes envolvendo mortes, maior segurança no transporte das cargas e menor poluição devido a utilização de combustíveis fósseis. Com a ampliação do setor, relacionamos esse fato com uma maior demanda de mão de obra qualificada.

**“A FERROVIA É UMA PAIXÃO.
FICO ADMIRADA COM A IMAGEM
DA COMPOSIÇÃO E A NATUREZA
EM SEU ENTORNO.”**

**HOJE, ME SINTO PRIVILEGIADA
EM SABER QUE POSSO SIM,
FAZER DESSA PAIXÃO, TAMBÉM
UMA PROFISSÃO.”**

Raphael Macedo: Qual a mensagem que você passaria para quem está buscando a colocação profissional no setor ferroviário?

Ana Lídia: Utilizo a mensagem que também utilizo para mim mesma, (risos)

“Sabemos que a experiência profissional sempre foi e continua sendo muito valorizada no mercado de trabalho.

No entanto, talvez pela pouca valorização dada ao modal ferroviário até pouco tempo atrás, tenha feito com que haja pouca mão de obra experiente na área.

Dessa forma, entendo que com a expansão do setor, primeiras oportunidades deverão surgir, ficando sob nossa responsabilidade adquirir o conhecimento técnico para conseguir adentrar nesse mercado.

Raphael Macedo: Como você vê em que a Revista Ferrovia em Foco vai auxiliar as pessoas que buscam conhecimento no setor ferroviário?

Ana Lídia: Por vezes, aquilo que pouco é cobrado, pouco é oferecido. Embora tenha encontrado para estudos sites como o Brasil Ferroviário, seus respectivos cursos e me foi oferecido apostilas referentes ao assunto, observamos que ainda temos pouco material de qualidade, produzidos no país e disponibilizado para consulta quando o assunto é Ferrovia.

Entendo que a revista Ferrovia em Foco vem para participar da transformação positiva que o setor está passando, oferecendo conteúdo de qualidade e atualizado sobre a Ferrovia.

Raphael Macedo: Agradecemos a participação e a disponibilidade.

Editorial: Lembramos que a coluna "Página Rosa" tem por objetivo demonstrar as dificuldades e exemplos de superação entre as mulheres no nicho ferroviário brasileiro (e mundial).

ASSINE A
REVISTA
FERROVIA EM
FOCO

CONHEÇA NOSSOS PLANOS DE
ASSINATURA

REVISTA:



[CLICK AQUI](#)

COMO CONTRATAR

DESEJA QUE SUA
MARCA, PRODUTO OU
SERVIÇO SE TORNE
REFERÊNCIA?

CLICK [AQUI](#)

O EMERGENTE
MERCADO
FERROVIÁRIO
BRASILEIRO PRECISA
DE VOCÊ.

AMPLIE AS VENDAS
OTIMIZE A IMAGEM

*Dúvidas ou pontos pouco objetivos
devem ser estabelecidos ou esclarecidos
entre as partes no ato da contratação.

Conecte-se conosco:



FACEBOOK

[FB.com/revferroviaemfoco/](https://www.facebook.com/revferroviaemfoco/)



TWITTER

[@RevFerroviaEmFoco](https://twitter.com/RevFerroviaEmFoco)



INSTAGRAM

[@RevFerroviaEmFoco](https://www.instagram.com/RevFerroviaEmFoco)

ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA

Juiz de Fora, MG, 1157-B
CEP 36016-510 / 36016-450

E-MAIL

evaristo@revistaferroviaemfoco.com

TELEFONE

(32) 9 9907-9090

**MANTENHA
CONTATO**