

REVISTA



A REVISTA TECNOLÓGICA  
FERROVIÁRIA



AGOSTO 2022 | VOLUME 1 | EDIÇÃO 3-2022  
WWW.REVISTAFERROVIAEMFOCO.COM

PAG. 5 O NOME DA FERROVIA BRASILEIRA:

# Mauá

CONTAMOS NESSA EDIÇÃO PARTE  
DA HISTÓRIA DESSE GRANDE  
HOMEM QUE APOIOU O INÍCIO DA  
FERROVIA BRASILEIRA.



# índice:

## COLUNAS

- 11 Tem certeza que é isso o que você quer?  
Por Anderson Portes
- 14 Proteção contra ações criminosas em estações:  
Bruno Medeiros
- 23 No vazio sim! Do acaso, nunca!  
Por Fernando Telles Teixeira

## ARTIGOS

- 5 Barão de Mauá: Ygor Martins
- 17 Considerações acerca da viabilidade na implantação de Trens Turísticos e Culturais: Por Antonio Pastori
- 21 Saúde mental no contexto das Operações Ferroviárias: Edmilson Gonzaga Cardoso

## ENTREVISTAS

- 46 Raphael Macedo: Daiane Souza - Gerente de Operações e Manutenção na VLI Logística.

# Revista Ferrovia Em Foco





“

**Industrial e político brasileiro, pioneiro da industrialização no Brasil, foi um símbolo dos capitalistas empreendedores brasileiros do século XIX.**

**Foi responsável por grandes obras como um Estaleiro, a Companhia Fluminense de Transporte e a primeira estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro à Petrópolis. Investiu como sócio nas ferrovias do Recife e de Salvador que chegavam até o Rio São Francisco**

**Esse é Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá.**

**LUCAS EVARISTO**

CEO E DIRETOR DE CONTEÚDO



## O PIONEIRISMO DO EMPREENDEDORISMO BRASILEIRO



### **BARÃO DE MAUÁ: O PIONEIRISMO DO EMPREENDEDORISMO BRASILEIRO.**

Ygor Gabriel Martins Silva

Engenheiro Civil e Diretor de Conteúdo da Revista Ferrovia em Foco (RFF),  
ygorgabrielplms@hotmail.com.

#### **Resumo:**

O presente artigo disserta sobre a vida e os feitos de Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, abordando suas iniciativas pioneiras que culminaram na construção da primeira estrada de ferro no território brasileiro e na introdução dos princípios da economia agroindustrial no Brasil. O Barão de Mauá foi um dos primeiros brasileiros determinados a colaborar com a expansão e diversificação da economia nacional, através da construção de empreendimentos de infraestrutura que possibilitaram o desenvolvimento das cidades e das condições de vida existentes no Brasil Imperial do século XIX. Apoiado nisso, discorreu-se pela biografia do empreendedor, destacando os pontos principais que, de certa forma, possibilitaram que o Barão de Mauá fosse tido, na atualidade, como o patrono do Ministério dos Transportes. Por fim, relacionou-se o legado deixado por Irineu Evangelista de Souza para a economia e organização social industrialista brasileira com as iniciativas atuais de incentivo ao empreendedorismo no transporte, sobretudo ferroviário, devido à semelhança de ideais e aspirações que apresentam, enaltecendo e destacando as potencialidades de progresso e desenvolvimento que representam.

Palavras chave: Ferrovia, Barão de Mauá, empreendedorismo.

## 1. Introdução:

Irineu Evangelista de Souza, em 76 anos de vida (1813-1889), conseguiu edificar e pavimentar as bases dos sistemas de transporte e infraestrutura do Brasil, sendo o maior empreendedor nacional do século XIX. Nascido gaúcho, filho de fazendeiros, se tornou órfão de pai aos 8 anos e foi entregue aos cuidados do tio, Manuel José de Carvalho, capitão da marinha mercante, sendo educado em colégio internato em São Paulo de 1821 a 1823.

Aos 11 anos, passou a residir no Rio de Janeiro, tornando-se balconista de uma loja de tecidos, rapidamente se tornando funcionário de confiança. Já em 1829, o empreendimento em que trabalhava foi encampado pelo maior credor, o inglês Ricardo Carruthers, obrigando o jovem Irineu Evangelista de Sousa a buscar outros rumos para sua carreira, conseguindo emprego como caixeiro da Companhia Inglesa especializada em importação e exportação.

Com apenas 23 anos de idade, em 1836, o futuro Barão de Mauá conseguiu a proeza de tornar-se sócio-gerente da empresa Carruthers, onde aprendeu inglês, técnicas comerciais e contabilidade, o que seria a fundamentação e percussão de seus êxitos em aventurar-se nos ramos do empreendedorismo. Em 1837, Irineu assumiu a frente do negócio da empresa Carruthers, uma vez que seu sócio retornou à Inglaterra e 20 anos de ofício nesse ramo, possibilitou-lhe o acúmulo de uma importante fortuna pessoal.

Irineu comprou uma chácara no Morro de Santa Teresa, onde passou a residir com sua mãe, irmã e sobrinha e tratava seus funcionários como auxiliares, dando também abrigo fortuito a escravos fugidos. No ano de 1840, viajou para Inglaterra onde pode ter contato com todos os aparatos e invenções da Revolução Industrial que despertou ainda mais o espírito desafiador que seria a marca registrada daquele que seria tido como o patrono do Ministério dos Transportes na atualidade.

## 2. Desenvolvimento:

No ano de 1841, Irineu retornou ao Brasil onde casou-se com sua sobrinha. A união rendeu 12 herdeiros dos quais somente 10 sobreviveram. Em 1845, Irineu optou pela venda de sua parte na sociedade da empresa Carruthers e, com o rendimento recebido, resolveu investir na construção de um estaleiro no local de uma antiga fundição em Niterói, o que iniciou a indústria naval brasileira. A partir desse empreendimento, o nome de Irineu Evangelista de Sousa já figurava junto a empreendimentos vultosos que começavam a fazer parte do cenário de modernização do Brasil Imperial.

Seu patrimônio evoluiu permitindo o investimento na promoção da canalização das águas do rio Maracanã na cidade do Rio de Janeiro, em 1850, fundando também a Companhia de Iluminação a Gás do Rio de Janeiro, em 1851, e as Companhias de Navegação a Vapor do Amazonas e Fluminense de Transportes em 1852.

A experiência adquirida com a construção de empreendimentos de tamanho vulto e significância possibilitou que Irineu considerasse o investimento no setor ferroviário que começava a se sobressair e figurar como uma alternativa de transporte eficiente pelo mundo. Em 30 de abril de 1854 é inaugurada a primeira ferrovia do Brasil, com tímidos 14,5 km de extensão, ligando o Porto de Mauá, na ilha de Guanabara, à encosta da Serra da Estrela, batizada então como Estrada de Ferro Rio-Petrópolis e posteriormente Estrada de Ferro Mauá, na província do Rio de Janeiro.

A inauguração da pequena ferrovia contou com a presença de ilustríssimas autoridades da época, como a Imperatriz Dona Tereza Cristina e o Imperador Dom Pedro II, ao qual concedeu a Irineu Evangelista de Sousa, o título de Barão de Mauá no mesmo dia. A construção da ferrovia foi marcada por problemas como epidemias de doenças e falta de capacitação e especialização técnica suficiente da mão de obra.

O Barão de Mauá concedeu a partida da locomotiva Baronesa que percorreu os 14,5 km da Estrada de Ferro Mauá a 20 km/h, numa viagem com duração de exatos 23 minutos, ligando o porto aos aparados da serra. Seria esse o início de um sistema de transporte que almejava conectar as províncias de maior importância econômica para a nação imperial brasileira e assim estabelecer a tão sonhada integração nacional.

A pequena estrada de Ferro foi prolongada para 15,19 km e ligava o porto de Mauá à Fragoso no município de Magé onde conectava-se, no alto da serra, com a estrada “União e Indústria”, rota importante para escoamento do café fluminense cultivado no Vale do Paraíba. Essa viagem, antes realizada pela tração animal, viu ganho de produtividade através da intermodalidade ferroviária com o transporte hidroviário, podendo acessar mais facilmente a cidade do Rio de Janeiro.

O Barão de Mauá obteve o privilégio do monopólio de escoamento da produção cafeeira por sua ferrovia por prósperos quatro anos até a inauguração, que ele mesmo contribuiu, da Estrada de Ferro Dom Pedro II, em 1858, quando esse benefício lhe foi retirado. A Estrada de Ferro Mauá tornou-se deficitária e improdutiva a partir de então, com a redução do volume da carga que lhe era mais importante e rentável.

Mesmo com a baixa eficiência da Estrada de Ferro Mauá que não conseguiu atingir seus objetivos de expandir-se para Petrópolis e assim alcançar as províncias de Minas Gerais

e São Paulo, o Barão de Mauá não desistiu de seu pioneirismo visionário e progressista.

Seus empreendimentos associados ao capital britânico continuaram a se propagar pelo Império Brasileiro, como na monumental obra de engenharia da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, que se tornaria a principal rota de exportação de café paulista, através do Porto de Santos.

O pioneirismo do Barão de Mauá incentivou o investimento sistêmico inglês na construção massiva de ferrovias pelo território nacional o que impulsionou a estruturação e solidificação da economia agrária brasileira. Após apenas dez anos da inauguração da Mauá Co, o Brasil já despontava de 250 quilômetros de estradas de ferro, transportando por suas rotas, açúcar, algodão e, principalmente, o café, ouro verde brasileiro.

A relação estreita que o Barão de Mauá tinha com o desenvolvimento da infraestrutura de transporte brasileiro o incentivou progressivamente a se aventurar cada vez mais na construção de empreendimentos desafiadores. Infelizmente o espírito vivaz de progredir, desenvolver, integrar e consolidar a economia brasileira que foi o motivador da ascensão do empreendedor foi também o motivador de seu declínio.

O fracasso financeiro da Mauá Co, culminado na solicitação de falência em 1875, pode ser atribuído não apenas às iniciativas e negócios não tão rentáveis aos quais se envolveu, mas a uma asfixia sistemática efetuada pelo conservadorismo da estrutura econômica e social baseada no escravagismo. Irineu Evangelista de Sousa, passou os próximos últimos anos de vida saldando seu patrimônio e se desfazendo de todos os seus bens para apaziguamento dos credores.

Com saúde debilitada e diabético, quitou todas as suas dívidas com dignidade e extinguiu suas atividades com nobreza, embora sem patrimônio. Trabalhou com o comércio de café até o fim de seus dias, vindo a falecer no dia 21 de outubro de 1889 em Petrópolis, Rio de Janeiro.

### **3. Conclusão:**

De posicionamento liberal e abolicionista, o visionário e ideólogo do progresso técnico, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, dentre outras atribuições excepcionais, deixou um legado nacionalista de extrema importância, tão grande quanto as dimensões territoriais da nação brasileira, que pavimentou e estruturou o desenvolvimento e a independência da economia industrial do país. O espírito do empreendedorismo que ditava suas iniciativas progressistas e revolucionárias permanece ligado à estrutura do

transporte ferroviário nacional e clama pra que este tenha a devida representatividade na matriz nacional de transportes e no desenvolvimento da pátria.

Assim, iniciativas como a aprovação do Marco Legal das Ferrovias e até mesmo a renovação antecipada das concessões ferroviárias, criam oportunidades de surgimento de novos Barões de Mauá no Brasil.

Essas iniciativas abrem espaço para que projetos visionários, revolucionários e relevantes sejam efetivados e implementados e, dessa forma, estabeleçam a concretização da integração efetiva, abrangente e democrática do transporte e, conseqüentemente, da produção e economia nacional, conforme almejava Irineu Evangelista de Sousa.

#### 4. Referências:

FRAZÃO, Dilva. Barão de Mauá: Industrial e político brasileiro. Ebiografia, 2019. Disponível em: < [https://www.ebiografia.com/barao\\_maua/](https://www.ebiografia.com/barao_maua/)>. Acesso em: 15 ago. 2022.

OLIVEIRA, Catarina. Barão de Mauá. Infoescola, 2010. Disponível em: < <https://www.infoescola.com/historia/barao-de-maua/>>. Acesso em: 15 ago. 2022.

SCHILLING, Voltaire. O Barão de Mauá e sua estrada-de-ferro. Terra, 2013. Disponível em: < <https://www.terra.com.br/noticias/educacao/historia/o-barao-de-maua-e-sua-estrada-de-ferro,4a1fa96138533410VgnVCM4000009bcceb0aRCRD.html>>. Acesso em: 15 ago. 2022.

#### 5. Imagens:

Imagem de capa disponível no blog Biografias, no link:

<https://biografiaresumida.com.br/biografia-de-barao-de-maua/>

Imagem de do artigo disponível no blog Gestão Educacional:

<https://www.gestaoeducacional.com.br/barao-de-maua-quem-foi-biografia-e-feitos/>

# EDITAL DE CONVOCAÇÃO PARA A CONSTITUIÇÃO, FUNDAÇÃO, ELEIÇÃO E POSSE DA ASSOCIAÇÃO CULTURAL BRASIL FERROVIÁRIO

Convoca-se todos os interessados, notadamente, os estudantes, pesquisadores, trabalhadores e amantes de Ferrovias e Trens, em criar e fundar de Direito e Juridicamente a Associação Cultural Brasil Ferroviário, cuja Assembleia de sua Constituição (fundação), realizar-se-á daqui 30 dias, notadamente em:

DATA: 13/09/2022, ÀS 19H30MIN;

LOCAL: SEDE PROVISÓRIA DA ASSOCIAÇÃO CULTURAL BRASIL FERROVIÁRIO;

ENDEREÇO: AVENIDA PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS, "SHOPPING CAMPOS HENRIQUES", N°. 377, CENTRO, CEP N°. 36.240-075, SEGUNDO ANDAR, SALA N°. 212 (SUBIDA ESCADA ROLANTE, NO FINAL DO CORREDOR SALA À DIREITA).

**Publicação Patrocinada:**

**ACBF**  
**A C U L T U R A**  
**F E R R O V I Á R I A**

# TEM CERTEZA QUE É ISSO O QUE VOCÊ QUER?



Por Anderson Portes (Carreiras)

Maioria esmagadora das pessoas tem interesse de avançar na carreira, quando são perguntadas se elas gostariam de uma promoção, a resposta é um sonoro sim! Afinal de contas, as pessoas dedicam tempo estudando, trabalham e se esforçam significativamente no dia a dia. Mas como é que se faz para conquistar essa tal de promoção, será que existe uma forma ou caminho a seguir?

Durante anos de testes e mentorias com pessoas que avançaram a um patamar muito interessante na carreira, eu consolidei quatro passos

que lhe proporcionarão um direcionamento de esforço e tempo fundamental pra você que não quer ficar desperdiçando sua energia.

De maneira bem simples, para seguir a um próximo nível você precisa saber onde realmente quer chegar, é por isso que ter um objetivo estratégico e claro é tão importante. Então eu quero que você se aproxime dessas quatro palavras: visualizar, conhecer, referência e jornada.

Primeiro passo para você construir seu objetivo e determinar seu próximo nível na carreira é se visualizar! Imagine diferentes possibilidades para sua carreira, traga à sua mente uma cena de como você se sentiria trabalhando em diferentes funções, não se limite, permita que sua mente trabalhe e avalie se você se sentiria, realizado em diferentes funções. Você pode separar ao menos quatro das que você mais se identifique.

Segundo passo é conhecer um pouco melhor cada uma das quatro (ou mais) opções que sua imaginação escolheu. Para isso, busque verificar se em sua empresa há descrições de cargo para cada uma dessas funções, assim você pode-



rá ver no papel o que a empresa espera de você. Caso não exista esse documento, procure conversar com lideranças de áreas que tenham as funções. O importante é você saber com detalhes o que é exigido dessa função, afinal de contas você terá que responder a seguinte pergunta: Estou disposto a realizar o que se espera de mim nessa função? Para aquelas que a resposta for não, risque de sua lista e fique apenas com as que você tenha convicção de que realizaria bem e feliz.

Terceiro passo é você conhecer e interagir com uma pessoa referência, aquela que é excelente nas funções que você conheceu um pouco melhor e gostou do que ouviu ou leu. O pulo do gato aqui é entender que o que está no papel é “preto no branco” mas o dia a dia é cinzento. Por isso é importante ter a perspectiva de quem vive na prática aquilo que inicialmente você gostou. Então responda à pergunta: quero ter uma rotina semelhante à dessa pessoa e estou disposto a ter entregas semelhantes? Se sim, mantenha a opção na sua lista, se a resposta for não, então elimine essa alternativa.

Até aqui você já teve uma lista inicial de quatro ou mais possíveis funções para seguir com sua carreira, pôde ampliar seu olhar e deixar que sua mente o levasse a alternativas ainda não consideradas. Então foi o momento de se aprofundar no que é exigido da função e então como essa rotina acontece na prática de uma pessoa excelente naquela função. É possível que agora você tenha duas ou três alternativas ainda, então vamos para o quarto passo.

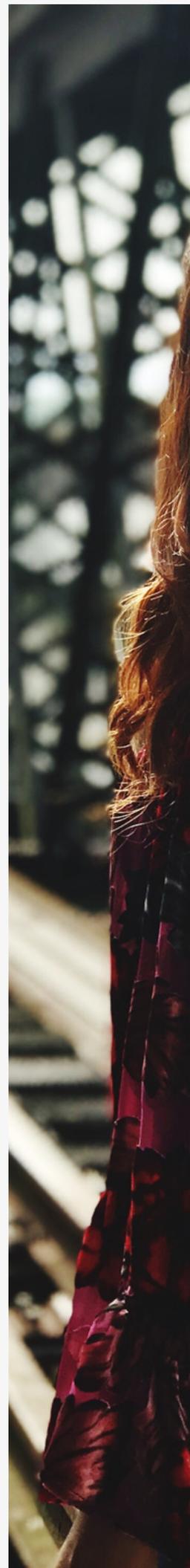
O último e determinante é você interagir com uma pessoa jornada, alguém que já teve a função que você tem hoje ou o seu atual perfil profissional e conseguiu chegar em uma posição que você almeja. Você terá então a oportunidade de conhecer a jornada dessa pessoa, como ela fez para chegar onde chegou. O que estudou, quais competências priorizou desenvolver, como se comportou frente às outras pessoas e mais detalhes dessa jornada, que será muito próxima de uma que você também viven-



ciará. A missão final aqui é responder: estou eu disposto a seguir uma jornada semelhante para chegar a esse objetivo?

Para a função que as perguntas anteriores forem sim, essa é uma fortíssima opção a ser considerada para que você continue construindo sua carreira notável. Com esse objetivo claro você dedicará energia somente no que lhe conecta com esse seu próximo passo, construir um Plano de Desenvolvimento Individual será crucial para esse acompanhamento, esse pode ser um tema para próximas colunas. Por hora, me deixe saber se o que lhe contei hoje fez sentido, ficarei imensamente feliz em ouvir sua opinião lá no LinkedIn.

Forte abraço, Anderson Portes.



**Artigo: Proteção contra ações criminosas em estações (Parte I):**

Em estações que realizam serviços de passageiros, as bilheterias, ATMs (maquinas de autoatendimento) que vendem passagens ou prestam serviços bancários, são alvos constantes de criminosos que tentam de diversas formas e meios, alcançar seus objetivos. Primeiramente quero destacar alguns aspectos importantes nos quais o Vigilante deve se basear:

a) A atenção ao ambiente de estação, as pessoas que por ali circulam, é fator imprescindível para reduzir as vulnerabilidades, criminosos são ágeis por disporem de pouco tempo para a atuação, por isso o vigilante não pode se distrair com o ambiente ou fluxo de pessoas circulando, celulares ou qualquer outro fator que venha causar distração;

b) O vigilante tem como principal fator a atenção, e deve estar atento a comportamentos suspeitos, pessoas que circulam durante muito tempo pelos acessos, mezanino ou plataforma, podem estar planejando alguma ação, ou contra a estação ou contra algum passageiro desatento;

c) A atividade de segurança informativa, é impossível de não ser praticado em um transporte público de massa, porém isso não pode ser um fator de distração para a segurança, ao mesmo tempo em que se dá uma informação, deve estar atento ao redor. Como diz o ditado, um olho no padre o outro na missa.

Visto essas importantes recomendações, vamos definir mais algumas recomendações operacionais que deverão ser observadas no ambiente de estação:

- Qualquer atitude suspeita deve-se informar ao CCO para monitoramento da estação e posterior reforço caso haja necessidade;
- Ao identificar um indivíduo parado por muito tempo dentro de qualquer ambiente da estação, faça uma abordagem amigável, perguntado se precisa de alguma ajuda, diga que o CCO mandou você até o local, pois viu ele muito tempo ali pelas câmeras, provavelmente a pessoa pode se irritar e perguntar se ela não pode ficar ali, aí o vigilante pode se afastar dizendo que se precisar de algo está a disposição. Pronto o suspeito já sabe que está sendo monitorado e que qualquer ação não será bem sucedida, provável que desista.
- Vigilantes bem fardados e com boa postura, seja em pé ou sentado, transmitem uma impressão de que são preparados e que são organizados. Dessa forma, haverá uma sensação de segurança com efeito dissuasivo para os meliantes.
- Sempre que possível, ao se aproximar de desconhecidos, observar movimentos suspeitos;
- Colocar-se sempre em posição de defesa.
- Em caso de encontrar uma ação já em andamento, tentar acalmar os demais colaboradores, seguir as orientações dos assaltantes de forma a proteger vidas.
- Nos casos de rendição, não tente dar um de herói, se as medidas preventivas falharem não será durante a ação criminosa que deverá ser tomada uma atitude que podem terminar em óbitos. A missão nesses casos será tentar minimizar os impactos da ação criminosa, dando suporte aos demais envolvidos e posteriormente colaborando com informações as autoridades policiais.





# 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\$ 299,80

Em até 12 meses

# CONSIDERAÇÕES ACERCA DA VIABILIDADE NA IMPLANTAÇÃO DE TRENS TURÍSTIOS E CULTURAIS-TTCS

Por Antonio Pastori

Nos últimos 30 anos, muitos prefeitos e empreendedores privados, tem manifestado seus desejos de terem antigos trens de volta ao seu município ou região. Não necessariamente como trem regular de passageiros, mas como um novo atrativo turístico. Alguns conseguiram, mas a maioria ficou somente no desejo.

Mesmo assim, no site da Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT, pode-se encontrar uma relação (infelizmente desatualizada), que compreende o período de 12 anos que vai de 2004 a 2015, com cerca de 24 (vinte e quatro) autorizações para Trens Turísticos e Culturais, muitos dos quais já paralisaram sua operação; ou sequer foram implantados.

Abaixo, a relação completa dos TTCs extraída da pagina da ANTT:

[http://anuario.antt.gov.br/index.php/content/view/43723/Trens\\_Turisticos\\_e\\_Comemorativos.html](http://anuario.antt.gov.br/index.php/content/view/43723/Trens_Turisticos_e_Comemorativos.html).

TRECHO	UF	EXTENSÃO	OPERADORA	RESOLUÇÃO	PUBLICAÇÃO
1. São João Del Rei/Tiradentes	MG	12 km	Ferrovias Centro Atlântica - FCA	468	22/03/2004
2. São Lourenço a Soledade de Minas	MG	10 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	2.675	28/04/2008
3. Passa Quatro a Coronel Fulgêncio	MG	10 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	2.688	08/05/2008
4. Ouro Preto a Mariana	MG	18 km	Ferrovias Centro Atlântica - FCA	4.433	01/10/2014
5. Bento Gonçalves a Carlos Barbosa	RS	48 km	Empresa Giordani Ltda.	484	05/04/2004
6. Tubarão /Imbituba / Urussanga	SC	159 km	Sociedade Amigos da Locomotiva a Vapor – Museu Ferroviário de Tubarão	965	25/05/2005
7. Rio Negrinho a Rio Natal	SC	42 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1.545	04/08/2006
8. Piratuba a Marcelino Ramos	SC/RS	26 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1.583	21/08/2006
9. Ponta Grossa / Guarapuava / Cascavel	PR	505 km	Serra Verde Express Ltda.	2.685	08/05/2008
10. Campo Grande / Indubaşil (km 859) a Corumbá (km 1.300)	MS	441 km	Serra Verde Express Ltda.	3.045	27/02/2009
11. Brás a Mooca	SP	3 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1.293	01/02/2006
12. Campinas a Jaguariúna	SP	23,5 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1.549	04/08/2006

13. Prolongamento Campinas a Jaguariúna	SP	1,5 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1.649	10/10/2006
14. Assis / Paraguaçu Paulista / Quatá	SP	60 km	Prefeitura de Paraguaçu	2.636	07/04/2008
15. <u>Paranapiacaba</u>	SP	304 m	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	2.892	22/09/2008
16. Rio Grande da Serra / <u>Paranapiacaba</u>	SP	12 km	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM	3.556	09/08/2010
17. Estação de Viana (km 613,7) / Estação de Araguaia (km 567,7)	ES	46 km	Serra Verde Express Ltda.	3.374	12/01/2010
18. <u>Morretes</u> a Antonina	PR	17 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	1.494	03/07/2006
19. São José do Rio Preto / Eng. Schmitt	SP	10,5 km	Pref. de São José do Rio Preto	2.459	07/12/2007
20. Paraíba do Sul / <u>Cavatu</u>	RJ	14 km	Prefeitura de Paraíba do Sul	508	30/04/2004
21. Rio Pardo / Cachoeira do Sul	RS	56 km	Movimento Civil de Preservação Ferroviária - MCPF	716	31/08/2004
22. Campo Grande / Corumbá	MS	459,58 km	Agência de Gestão e Integração de Transportes – AGITRAMS	509	06/05/2004
23. Montenegro / Guaporé / Estrela	RS	106 km	<u>Ferrotur</u> Passeios Turísticos Ltda.	2.922	17/10/2008
24. Guararema / Luiz Carlos	SP	5,5 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	4.688	30/04/2015

Na realidade, além dos TTCs que não constam da relação acima, estão em efetiva operação pouco mais de duas dezenas de trens.

Por que isso acontece, perguntaria o leitor atento?

**A resposta simplista seria:** por que não foi feito um bom projeto.

**Entretanto, a resposta mais completa relaciona algumas questões nem sempre consideradas com a devida profundidade nos estudos, como por exemplo:**

1. Previsão incompleta dos investimentos necessários;
2. Estimativas subavaliadas dos custos de operação e demais despesas;
3. Estimativas ultra otimistas quanto ao fluxo de passageiros e a geração de receitas;
4. Tarifa cara demais ou insuficiente;
5. Equipamento (material rodante) inadequado;
6. Manutenção inadequada da via permanente e do material rodante;
7. Ausência de atrativos turísticos, culturais e paisagísticos complementares ao passeio;
8. Pessoal mal qualificado e mal treinado;
9. Troca de prefeito: o novo deixa de apoiar o projeto do anterior;
10. Ausência total de simulação de cenários, plano B e outros;
11. Baixo grau de envolvimento dos stakeholders (apoiadores);
12. Falhas na segurança, causando acidentes por descarrilamentos ou colisão com outros veículos.

Poderíamos enumerar mais algumas causas, mas cremos que estas tem sido as principais e mais comuns.

**Ok, mas como seria o proceder correto para evitar esses tipos de fracassos, desperdício de tempo e recursos?**

No nosso entendimento, o proceder correto para aqueles que desejam implantar um TTC, quer sejam ligados à Administração Municipal (prefeituras), ou membros de Entidades Culturais e de Preservação Ferroviária ou, então, simplesmente pessoas desejosas de implantar um trem turístico na sua Região, deve seguir os seguintes passos para elaborar um Breve Estudo (ou sondagem) de Viabilidade:

**1º PASSO - Aspectos Técnicos:**

Caso exista algum velho ramal inativo ou abandonado na sua Região, a primeira medida é percorrer o trecho escolhido, que não deve ser superior a 15 km (percurso médio da maioria dos TTs), para saber as condições da Via Permanente-VP, quanto à existência e estado dos trilhos, dormentes, sistemas de drenagem, pontes/pontilhões, túneis, desvios, ocupações irregulares sobre a linha, desbarrancamento sobre a linha, obstáculos, mato, lixo, entulho, etc.

A mesma coisa deve ser feita em relação as instalações fixas: estações, oficinas de manutenção, caixa D'água, depósitos de lenha e combustíveis líquidos, etc.

**Esta vistoria fornecerá informações fundamentais para:**

- a) Estabelecer a extensão do trecho;
- b) Identificar os pontos notáveis do traçado, a geometria da Via Permanente-VP, e avaliar a segurança da mesma;
- c) Fornecer bases para se estimar os gastos necessários para se recuperar a VP e as condições de trafegabilidade segura;
- d) Identificar imóveis e interferências serem removidas;
- e) Sinalizar as Passagens de nível;
- f) Ter bases para formação do trem tipo (material rodante) mais adequado às condições da VP;
- g) Estimar gastos com construção de oficinas, reforma das estações e outros.

**2º PASSO – Conhecer o Potencial do Mercado:**

É de fundamental importância se conhecer o potencial e o fluxo turístico da Região, sobretudo quanto à:

- a) Qual a principal atratividade turística da Região?
- b) Obtenha os calendários turísticos das principais cidades da Região;
- c) Qual a oferta de meios de hospedagem da Região: Quantos são hotéis, pousadas, hostel, albergues de jovens, e quantos quartos/leitos existem?
- d) Principais restaurantes, lanchonetes, e postos de serviço (bancos, farmácias, hospitais, etc.);
- e) Quais são principais atrativos naturais (rios, cachoeiras, trilhas, cavernas, mirantes, ruínas, sítios arqueológicos, etc.)
- f) Quais os principais fatos e personagens históricos ou folclóricos e culturais típicos da Região?
- g) Qual a estimativa de turista e visitantes que frequentam a Região mensalmente? Quais os meses de pico?
- h) Qual o padrão de consumo (classe)? Quanto gastam em média? Quanto dias permanecem na Região?

**3º PASSO – Geração de Receita de viagens:**

Para se fazer essa previsão, faz-se necessário considerar as seguintes estimativas:

- a) Qual o fluxo de turistas que frequentam a Região?
- b) Qual a oferta máxima de lugares do trem tipo por viagem?
- c) Qual seria a taxa de ocupação a ser adotada, com base na sazonalidade turística? Nota: não existe média de 100% de ocupação em nenhum modo de transporte.
- d) Quantas viagens poderão ser realizadas por final de semana e por mês?
- e) Qual seria a tarifa média a ser cobrada, levando-se em conta o poder aquisitivo dos turistas, a extensão do percurso, a duração da viagem e os atrativos que serão oferecidos?

**Considere também as seguintes possibilidades:**

- Tarifas diferenciadas para moradores, crianças, estudantes e adultos;
- Tarifas promocionais na baixa temporada;
- Aluguel do trem para eventos especiais particulares como casamentos, aniversários, formaturas, comerciais de TV, Novelas de época, etc.;
- Venda de refrigerantes, lanches, souvenirs, livros, chaveiros, posters, fotos com roupas de época, etc.

**4º PASSO – Custo e despesas:**

Esse é o lado amargo dos projetos dos TTs, quase sempre negligenciados pelos empreendedores, e consiste em estimar, de forma mais realista possível, os gastos das seguintes naturezas:

- i. Consumo de combustíveis e lubrificantes e outros insumos da locomotiva;
- ii. Custos de manutenção da VP, material rodante e instalações fixas;
- iii. Despesas com pessoal contratado (mão de obra especializada) : maquinista, auxiliares, chefe do trem, mecânicos, manobristas, e outros;
- iv. Mão de obra avulsa (não especializada): ferromoças, pessoal da limpeza, batedores, auxiliares diversos, animadores, e outros;
- v. Serviços de terceiros: Contabilidade, propaganda, jurídico, manutenção, limpeza, segurança e outros;
- vi. Despesa Gerais e Administrativas, Seguro de Viagem do Passageiros, Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC), e outros;

vii. Impostos e Taxas Diversas: Encargos trabalhistas (INSS, FGTS, Férias, 13o. etc. ), ISS, Imposto de Renda e Contribuição Social Sobre o Lucro, etc.

viii. Pagamento de direito de passagem à Concessionária detentora do Trecho (se for o caso);

#### **5º PASSO – AVALIAÇÃO ECONÔMICA E FINANCEIRA:**

Com base nos valores obtidos nos passos 3 e 4, procede-se o confronto das receitas com as despesas para apuração do lucro em determinado período, que pode ser por viagem, semana, mês e ano.

Contudo, o fato de haver lucro não significa, necessariamente, que o projeto do TT sinaliza ser um bom negócio. Suponhamos que o lucro anual tenha sido de R\$ 250.000,00 e que os empreendedores tenham gasto R\$ 25 milhões para por o projeto em pé. Ora, o lucro anual que retorna representa somente 1% (um por cento) do que foi aplicado. Nessa batida, os empreendedores vão levar cem anos para recuperar o valor aplicado, mesmo num cenário hipotético de inflação zero.

#### **6º PASSO – Formulação de Perguntas:**

Com base nesses dados, os empreendedores poderão encontrar algumas respostas para inúmeras perguntas que podem ser formuladas com base nas informações colhidas e estimadas, por exemplo:

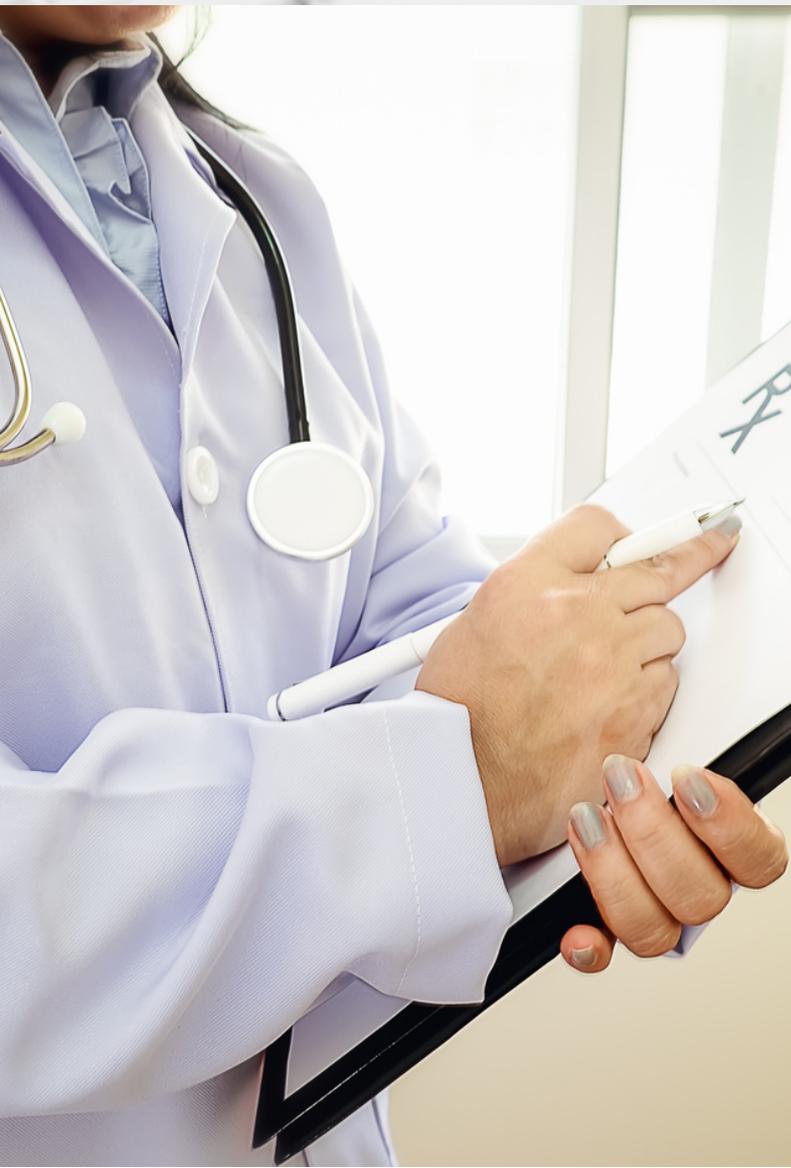
- Até que ponto os investimentos podem ser reduzidos sem comprometer a segurança? A resposta pode ser tentar obter a cessão/doação de materiais juntos às Concessionárias, ANTT/DNIT, Prefeituras e outros;
- O preço da tarifa pode ser aumentado? A resposta vai depender de algumas pesquisas como: “qual a tarifa cobrada por um TT semelhante?”
- Pode ser aumentado o número de passageiros? Há várias formas de responder essa pergunta: aumentar o tamanho do trem tipo; aumentar o número de viagens; aumentar a propaganda; reduzir ao valor da tarifa, etc.
- Que despesa podem ser reduzidas sem comprometer a qualidade do serviço e a segurança?

A resposta dessa última pergunta fica por conta da imaginação do leitor, posto que podem surgir inúmeras outras perguntas.

O que se pretende demonstrar aqui é que o Estudo de Viabilidade não é uma panaceia e nem é uma previsão com certo grau de probabilidade de acontecer.

O real propósito desse estudo é o de ajudar aos empreendedores a melhor conhecer seu projeto sob diferentes ângulos, ter uma dimensão dos valores envolvidos e os riscos associados e também ajudar a formular perguntas fundamentais para por o projeto nos trilhos.

Por concluso, essas respostas também podem fornecer valiosos subsídios ao projeto, indicando quais são os méritos, riscos, vantagens e desvantagens do projeto.



# SAÚDE MENTAL NO CONTEXTO DA SEGURANÇA EM OPERAÇÕES FERROVIÁRIAS



COM EDMILSON GONZAGA CARDOSO

Um dos temas que mais ouvimos falar, discutir e mesmo vivermos na prática nos últimos tempos ou mesmo na atualidade é SAÚDE MENTAL.

A Organização Mundial de Saúde - OMS define saúde como “um estado de completo bem-estar físico, mental e social e não somente ausência de afecções e enfermidades”. Com este conceito podemos entender que cuidar da saúde engloba, então, buscar manter física, mental e socialmente um equilíbrio do bem estar, bem como refletir acerca do crescente desafio para a humanidade que é buscar e manter esse cuidado. Quando falamos de saúde mental, não estamos somente fragmentando o conceito de saúde e sim dando ênfase para uma, digamos, esfera que possui uma responsabilidade e tem um papel fundamental no direcionamento e manutenção dos resultado das outras.

Estar bem mentalmente é largo passo para se manter bem fisicamente e viver de forma social o mais leve possível.

Não diferente de muitas outras áreas de atuação profissional as atividades desenvolvidas pelos empregados, trabalhadores, colaboradores ou qual seja o termo que você, caro leitor e estimada leitora, queira ou mesmo tem maior familiaridade para usar, que atuam nas operações ferroviárias expõem os executantes a inúmeros riscos de acidentes e doenças ocupacionais. Ainda é crescente e assustador o índice de doenças e enfermidades acometidas aos trabalhadores no Brasil ligadas ao ambiente de trabalho e cada vez mais ouvimos ou mesmo vemos trabalhadores se afastando por Cid F (terminologia atribuída a classificação de doença mental).

Cuidar para neutralizar e mesmo reduzir esse índice assustador precisa ser uma busca incansável das empresas mas muito mais dos empregados (aqui mais uma vez peço que fique muito a vontade para utilizar do termo que lhe for mais agradável). São as pessoas as mais e diretamente afetadas pelos distúrbios e disfunções neurais oriundas do desequilíbrio emocional, ora causados e influenciados pelo desgaste físico e mental devido exposições diversas nos ambientes de trabalho.

As atividades no mundo ferroviário são, por vezes, desgastantes física e mentalmente para os executantes, portanto, caro leitor e estimada leitora, caso você trabalhe em ambiente ferroviário ou conhece alguém que trabalhe nesse mundo fantástico, aqui vai uma dica: Cuide-se, cuide de seus e suas colegas de trabalho, além de se dar a oportunidade de ser cuidado(a). Procure ajuda sempre que necessário, não deixe pensamentos ruins prevalecerem em sua mente, desempenhe suas atividades com habilidades físicas e sabedoria emocional em grande escala e por fim, busque entregar o seu melhor, para o processo e mais ainda para você. Saudoso abraço e até breve!!!



Edmilson Gonzaga Cardoso  
@filosofia\_e\_vida\_egc

## NO VAZIO SIM! DO ACASO, NUNCA!

**Por: Fernando Telles Teixeira, Engenheiro Civil, Especialização em Engenharia Avaliações e Perícia e cursando MBA em Gestão de Projetos**

Segundo o Professor e Filósofo Mário Sérgio Cortella: "Não nascemos prontos". Essa métrica se aplica não apenas na engenharia, mas se aplica, fundamentalmente na vida. E eu, Engenheiro Civil, especializado em Engenharia de Avaliações e Perícias, caminhando em busca de me especializar em Gestão de Projetos comecei a me construir profissionalmente pelos idos de 2015, quando ainda jovem, recém formado em Técnico em Eletrônica, egresso da área de Telefonia, vi as portas se abrirem para o campo Metroviário. Em busca de minha construção pessoal e profissional, enfrentei inúmeros desafios, dentre os quais, construir novos desafios e expandir conhecimentos já adquiridos, como: Manutenção do Sistema de Catenária, Operação de Veículos e Maquinários Metroviários.

Após anos de labuta construindo minha própria história e contribuindo na construção de outras histórias, me realizo em cada projeto conquistado, como exemplo significativo, cito o trabalho em equipe, o valor multiplicador de conhecimentos, além do possibilitar, de novos técnicos para as áreas de Rede Aérea e Via Permanente. Como nada nasce pronto e como "não nascemos prontos", juntamente com Andreans Coimbra, colega

de trabalho, elaboramos previamente um material, no sentido de formar e capacitar novos operadores de Veículos de Manutenção Metroviários. Contudo, na percepção de Análise e Riscos, algo precisava ser feito, no intuito de evitar acidentes. Em meio a esta inquietude, me veio a percepção: O que é possível fazer para mitigar novos acidentes? Com isto em mente, nos surgiu a ideia de por quê não fazer uso destes relatórios, já que estes são previamente analisados por uma comissão competente, os quais poderão servir de âncora no sentido de capacitar e formar novos colaboradores? Tendo isto em vista, fiz a apresentação de alguns documentos de acidentes anteriores, sequencialmente fizemos uma análise, e posteriormente, solicitei aos formandos, que eles próprios elaborassem os relatórios, como se fossem eles, os técnicos responsáveis. Isso não apenas contribuiu para desenvolver suas habilidades, como também, os fizeram sentir o peso das responsabilidades. No final do processo, não apenas puderam assimilar os riscos, característicos do ambiente em que trabalham como também, compreenderam o funcionamento dos processos de análises e estudos, sobre acidentes no âmbito da empresa.



A moral da história é que, quanto mais conhecemos os riscos aos quais estamos expostos, maior propensão de menos acidentes ocorrerão. Essa postura prudente manifestará um efeito cascata, a qual se manifestará, na qualidade dos serviços prestados, não apenas no ambiente laboral, mas sobretudo na satisfação do cliente final, ou seja, os usuários dos serviços prestados. A redução e/ou, até mesmo a abolição de possíveis acidentes de trabalho e no trabalho não se constrói apenas teoricamente, mas se solidifica na busca consciente de cada colaborador, uma vez, que cada dia sem acidentes no ambiente de trabalho é a certificação, de que estamos no trilho certo, cujo destino é a preservação da vida. Afinal, não nascemos prontos, mas devemos estar prontos a construir e contribuir para um ambiente de trabalho cada vez melhor, porque assim, a vida se torna melhor.

Publicação Patrocinada



**intersign**  
certificados digitais



(32) 9 8806-4570  
(32) 9 9952-9164



# 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



Publicação Patrocinada



# 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](http://www.BrasilFerroviario.com.br)

**FERROVIACURSOS**

**R\$ 297,90 - Em Até  
12 vezes**

## CURSO DE OPERAÇÃO FERROVIÁRIA (EAD)

Com **Certificado Digital**



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

**FERROVIACURSOS**

**R\$ 156,90 - Em  
Até 12 vezes**

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

Com **Certificado Digital**



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

**FERROVIACURSOS**

**R\$ 86,90 - Em Até 12  
vezes**

## Controlador de Tráfego Ferroviário (EAD)

Com **Certificado Digital**



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

**FERROVIACURSOS**

**R\$ 345,00 - Em Até 12  
vezes**



# CHINA APRESENTA LINHA MAGLEV PARA ACESSO A CIDADE HISTÓRICA



Por Lucas Evaristo

Uma linha maglev foi aberta para fornecer uma conexão com a Cidade Histórica de Fenghuang, Patrimônio Mundial da UNESCO, que atrai 30 mil visitantes por dia.

O maglev percorre 9,1 km entre a Cidade Velha e a estação de Fenghuang, na linha de alta velocidade Zhangjiajie - Jishou - Huaihua, inaugurada em dezembro de 2021.

A linha foi construída pela China Railway Engineering Corp para Hunan Maglev Group Corp em dois anos, isso a um custo de 2,37 bilhões de yuans.

Estações de Fênix:

O maglev abriu oficialmente em 30 de julho de 2022, com quatro estações, e



com mais duas estações para ser inaugurada mais tarde.

Os projetos da estação são inspirados na cultura e nas tradições locais, incluindo o fenghuang , um pássaro mítico semelhante à fênix que dá nome à área.

A estação Lansheng é inspirada nos olhos dos pássaros e inclui uma plataforma de observação de três andares com vista para a Cidade Velha e um elevador panorâmico para passarelas ao longo do rio Tuojiang.

Os pilares de sustentação da linha são em forma de pétalas e os túneis contam com entretenimento audiovisual.

Os bilhetes custam 58 yuan quatro dias de viagens ilimitadas, e com uma viagem de ponta a ponta levando 30 minutos.

### **Trens:**

A CRRC Zhuzhou Electric Locomotive Co forneceu os trens de três vagões com velocidade de até 100 km/h, que possuem grandes janelas para proporcionar vistas panorâmicas e iluminação natural.

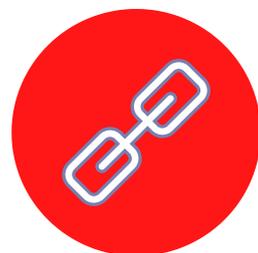
O estilo e a decoração de ouro champanhe visam combinar a tecnologia moderna com a cultura popular chinesa.

O sistema de freio hidráulico DY-1 foi desenvolvido pela CRRC Brake Technology Co para atender aos requisitos de partida e parada rápidas, operação em inclinações longas e íngremes.

### **Sistema de Controle:**

A linha é controlada por um sistema de circulação autônoma de trens que permitem o compartilhamento de suas posições, velocidade e status de rota por transmissão direta ao invés de um centro de controle central. A tecnologia foi desenvolvida pelo Instituto Nacional de Pesquisa e Design Ferroviário de Pequim e fornecido pela China Railway Signal & Communication Co, com a Ricardo atuando como avaliador de segurança independente.

**Parte do texto é oriunda da Railway Gazette Internacional.  
As imagens foram divulgadas pela China Railway Engineering Corp.**

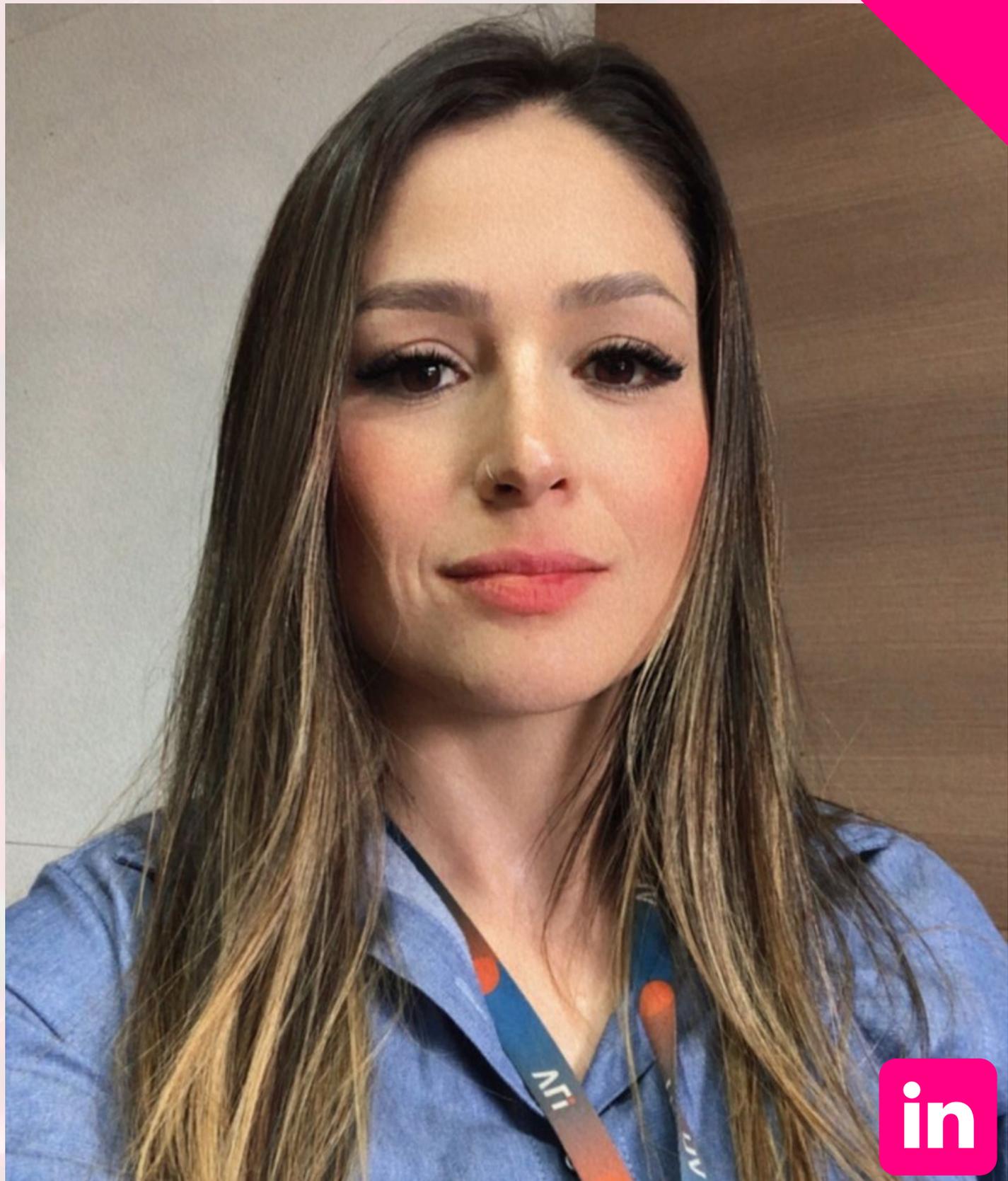




# PÁGINA ROSA



Com Daiane Souza: Gerente de Operações e Manutenção na VLI



Entrevista de Raphael Macedo

ELAS NA FERROVIA



# A INTEGRAÇÃO DE SERVIÇOS EM PORTOS, FERROVIAS E TERMINAIS PROMOVE A TRANSFORMAÇÃO DA LOGÍSTICA NO PAÍS.

O Terminal Integrador de Araguari (TIA) da VLI – companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos –, localizado no Triângulo Mineiro, acaba de completar uma década de inauguração com a marca de mais de 50 milhões de toneladas de grãos e fertilizantes movimentados durante este período. Construído em uma área superior a 464 mil metros quadrados, o TIA foi inaugurado oficialmente em 10 de agosto de 2012.

Ele foi criado com a finalidade de somar eficiência e agilidade ao transporte de cargas no Brasil. “A inauguração do Terminal Integrador de Araguari é um símbolo da contribuição da VLI para transformar a logística brasileira, por meio da integração de portos, ferrovias e terminais, proporcionando uma solução ágil e sustentável para o escoamento de cargas dos nossos clientes”, afirma o diretor de Planejamento e Integração da VLI, Fabrício Rezende de Oliveira. O terminal foi o primeiro da companhia a ter um modelo de expedição construído em periferia ferroviária para a saída dos trens. Ao proporcionar a redução de manobras, a estrutura permitiu que o tempo médio para a formação de composições com 80 vagões passasse de 64 horas para 5 horas.

Possui uma capacidade de expedição de grãos de 1.500 toneladas por hora e descarga de fertilizantes de 500 toneladas por hora. O TIA ainda possibilita a concentração de volume da produção regional. A grande capacidade de armazenamento do terminal abriu possibilidades até então inexistentes para os produtores locais, carentes de espaços para acondicionar seus produtos.

## **Operação:**

A carga é recebida por meio do transporte rodoviário. Após o tombamento, o produto vai para os armazéns e silos e, na sequência, os trens são carregados com destino ao Porto de Tubarão, situado em Vitória (ES), e ao Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), localizado em Santos (SP). O TIA também recebe fertilizantes que chegam de outros países ao complexo portuário de Tubarão e ao Tiplam.

No caso dos fertilizantes, a operação pode ser considerada inversa à do grão. Afinal, em vez de chegarem de caminhão e serem transportadas pela ferrovia até o porto, os carregamentos são feitos no Porto de Tubarão e no Tiplam para, posteriormente, serem descarregadas no Terminal de Araguari. Após esta etapa, são carregados os

caminhões, que distribuem a carga na região.

“O TIA representa uma solução sustentável, uma vez que o nível de emissões do modal ferroviário é inferior ao do rodoviário. Um trem com cerca de 80 vagões transporta o equivalente a 170 carretas. Em períodos de pico, o TIA carrega, em média, três trens por dia, volume que, mensalmente, demandaria 15.300 caminhões para ser transportado”, pondera a gerente de Operações do terminal, Daiane Lopes Souza.

Seu centro de controle das operações é totalmente automatizado. O sistema controla todo o percurso do produto no terminal, desde o agendamento da carreta, recepção no terminal, armazenagem e/ou transbordo direto para expedição.

### **Sobre a VLI:**

A VLI tem o compromisso de apoiar a transformação da logística no país, por meio da integração de serviços em portos, ferrovias e terminais. A empresa engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais intermodais, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, e terminais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira, tais como em Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES). Eleita em 2020 e 2021 a empresa mais

inovadora do país na categoria “Logística e Transportes” pelo Prêmio Valor Inovação, a VLI transporta as riquezas do Brasil por rotas que passam pelas regiões Norte, Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste.

### **Mulheres na Liderança:**

O TIA é liderado por uma mulher que trabalha na VLI há sete anos e há 10 atua no setor ferroviário. Daiane Souza é um exemplo de que a companhia, signatária do compromisso “Equidade é Prioridade” da Organização das Nações Unidas (ONU), desenvolve ações para atingir a meta mínima de 30% de mulheres em posições de alta liderança – a partir de gerentes ou cargos equivalentes – até 2025. Atualmente o Terminal Integrador de Araguari gera 150 empregos, entre diretos e indiretos.

**Nesta edição da Revista Ferrovia em Foco, na coluna Rosa, trazemos uma entrevista com Daiana Souza. Ela já ingressou na empresa com um cargo de liderança.**

“Entrei como supervisora na área de Gestão Integrada do Terminal de Porto Nacional, no Tocantins e há cinco anos estou na operação. Incentivo muito a entrada de mulheres. O mercado de hoje está cada vez mais competitivo e, quando temos uma diversidade de pensamentos, ideias e perfis, somamos mais e melhoramos as atividades de todos”.

A REVISTA FERROVIA EM FOCO APRESENTA:

# Daiane Souza

**Raphael: Olá Daiane Souza, é um enorme prazer tê-la como entrevistada na segunda edição da Revista Ferrovia em Foco, na coluna Rosa. Conte-nos um pouco sobre você (formação profissional).**

Sou gaúcha, graduada em Administração pela Universidade Federal de Santa Maria, UFSM, no Rio Grande do Sul. Tenho pós em Gestão Estratégica de Pessoas e MBA em Gerenciamento de Projetos pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Entrei em uma empresa de logística ferroviária, em Santa Maria, como técnica administrativa, fui promovida a analista de Gente e Gestão e transferida para Porto Alegre com a mesma função, onde fiquei por pouco tempo até ser promovida a coordenadora de Gente e Gestão e transferida para São Paulo. Morei em Mairinque por 1 ano e era responsável por apoiar a operação ferroviária na área de Gente e Gestão da Unidade que compreendia de Sorocaba a Araçatuba e Presidente Prudente. Foi quando surgiu a oportunidade e o convite para trabalhar em um Terminal Integrador da VLI, que estava sendo construído em Palmas, no Tocantins, e participar de toda prontidão operacional e construção do time do zero. Foram 2 anos e meio em Palmas, quando parti para uma oportunidade em um terminal maior, o de Uberaba. Fiquei mais 1 ano como supervisora de Gestão Integrada e resolvi fazer a transição para uma carreira operacional, assumindo a posição de supervisora de Operações do Rodoviário. Depois disso, assumi a área de expedição ferroviária e, após mais um ano, fui transferida para o Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), em Santos, com supervisora de Operações Portuá

-rias, responsável pelas operações de exportação e importação.

Essa última experiência e os resultados entregues me consolidaram como uma profissional pronta para assumir a Gerência de Operação e Manutenção. Com a oportunidade aberta, fui transferida para Uberlândia e assumi os Terminais de Araguari e Pirapora. Ao todo, possuo 11 anos de experiência como profissional em ferrovia.

### **Como e quando surgiu o interesse pela ferrovia?**

Em 2011, em Santa Maria. A Ferrovia Norte-Sul sempre teve uma grande representatividade na economia da cidade e região com o grande fluxo de trens para garantir a eficiência do agronegócio.

### **E como é sua vida diária, entre profissão e família?**

Meus pais, irmão e cunhada moram no Rio Grande do Sul e meu noivo, em Santos. Vou para o RS duas vezes por ano e para Santos a cada 15 dias, no final de semana. Vou uma vez por mês para Pirapora, onde fico uma semana para acompanhar a operação presencialmente no terminal de lá.

### **Houve algum fato durante o período em que trabalha como supervisora que mudou sua rotina?**

Quando fiz transição de carreira da área administrativa de Gestão Integrada para Operação. Trabalhava de segunda a sexta, das 8h às 17h, e passei a trabalhar em escala de revezamento 6x2 (2 dias 8h-16, 2 dias 16h-00h e 2 dias 00h-8h). Isso fez com que eu reprogramasse minha rotina para conciliar vida pessoal e profissional.

### **Daiane, quando você não está trabalhando você gosta de?**

Ir à academia, ler, dançar, viajar e atividades ao ar livre, como trilhas.

**Vou te fazer umas perguntas, para você responder com respostas rápidas sobre curiosidades e opiniões. Ok?**

**Local de trabalho?** Terminal Integrador Araguari (TIA) e Terminal Integrador Pirapora (TIPI).

**Possui Hobby?** Musculação

**Estilo roupa que gosto?** Short e tênis

**Aos fins de semana eu ... gosto ...?** De sair com amigos

**Quais são suas expectativas para o setor ferroviário nos próximos anos?**

Possuo expectativa alta considerando todos os investimentos em infraestrutura e o crescimento do setor de transporte de cargas em ferrovias.

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

Assim como em qualquer setor, é preciso se atualizar e buscar constantemente estratégias de aprendizado, a fim de acompanhar novas teorias e ferramentas de gestão para análises e resolução de problemas, mantendo-se informado com tecnologias e atualizações do mercado, bem como aprimorar um olhar crítico e inovador para o que se dispuser a fazer.

Tudo isso alinhado a uma ótima interação pessoal, pois as pessoas são a principal engrenagem que faz tudo funcionar.

## Uma consideração final Daiane:

Tudo o que faço é acreditando que o hoje será o melhor dia da minha vida e busco fazer sempre com muita alegria e energia, para contagiar. Eu entendo que essa é a função de um líder: conduzir para o propósito de cada um e o objetivo em comum. Ter foco e disciplina é mais fácil quando se sabe onde quer chegar e esse deve ser sempre o primeiro passo.

**Agradecemos a sua participação e nos despedimos dessa forma!**

**A Coluna Rosa (de Raphael Macedo) continua a buscar sempre histórias inspiradoras de mulheres na ferrovia e na área industrial. Até a próxima!**

*Francisco Cláudio Ferreira*



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

*Advogado*

**OAB - MG 84.809**

*Pós-graduado em:*

*Direito do Trabalho (empregado/patrão)*

*Direito Previdenciário (INSS)*

*Direito Público*

**(32) 9 9953-5707**



**ENGENHARIA**

NOSSA MISSÃO É PESSOAL.





Publicação Patrocinada

**intersign**  
certificados digitais

(32) 9 8806-4570  
(32) 9 9952-9164



ITI  
Instituto Nacional de  
Tecnologia da Informação



Brasão Federal



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

CLICK **AQUI**

O **EMERGENTE**  
MERCADO  
FERROVIÁRIO  
BRASILEIRO PRECISA  
DE VOCÊ.

COMO CONTRATAR

**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](mailto:evaristo@revistaferroviaemfoco.com)

## TELEFONE / WPP

(32) 9 9907-9090

**MANTENHA  
CONTATO**