

REVISTA FERROVIÁRIA

RF

Beto Abreu:
Rumo busca protagonismo



Novembro / Dezembro 2020 - R\$ 31,50



Ferrovias e História

No acervo das ferrovias

O Brasil convive com os trilhos desde 1854, quando foi criada a sua primeira estrada de ferro, a Barão de Mauá. São, portanto, 166 anos de História das ferrovias no país, sendo quase metade dela - 80 anos - contada nas páginas da Revista Ferroviária. E essa é a História que queremos compartilhar com os leitores nesse especial 80 anos da RF.

Pelas mais de 900 edições veiculadas até hoje, fizemos uma seleção, por década, de assuntos, fatos, curiosidades, anúncios e entrevistas históricas que estão documentados em nosso acervo. Uma fonte de valor histórico inestimável para gerações e gerações de especialistas, estudiosos e autoridades do país, quiçá do mundo.

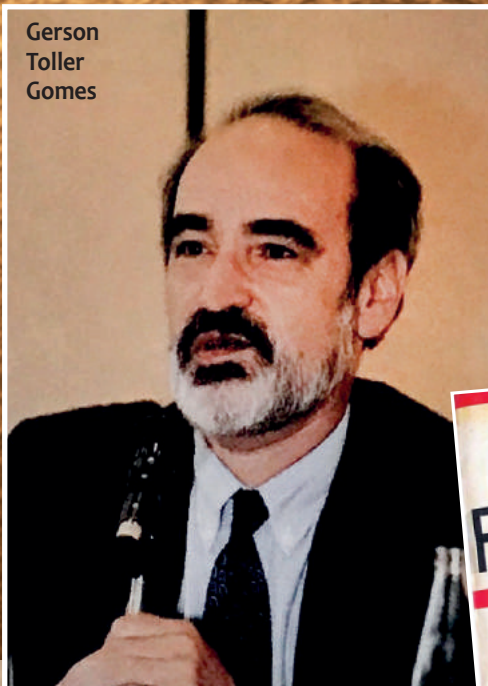
Reviver a participação e o esforço quase heroico da Revista Ferroviária na promoção e defesa do setor ferroviário no Brasil não deixa dúvida quanto ao papel importante da publicação ao longo desses anos. Dentro de seu caráter jornalístico, a RF formou opiniões, desfez preconceitos e resistências, acompanhou a recuperação gradativa dos sistemas, o crescimento da produção e a entrada de novas tecnologias no país.

Nessa viagem ao passado, o otimismo predominou e as expectativas sobre o futuro dos trilhos se mantêm mais vivas do que nunca. Estamos prontos, assim como o setor, para os próximos 80 anos.

Tradição e pioneirismo



Jorge Moraes Gomes



Gerson Toller Gomes

Capa da 1ª edição da RF, em janeiro de 1940



O número 1 da RF circulou em janeiro de 1940, como órgão oficial da então recém-criada Associação de Engenheiros da Central do Brasil. A ideia foi do engenheiro Rubem Vaz Toller, integrante da Comissão de Eletrificação da EFCB. As dificuldades em manter a RF autossustentada, no entanto, levaram a Associação, logo no número 2 (fevereiro de 1940), a vender o seu título.

Quem acabou comprando foi o cunhado de Rubem, o advogado Jorge Moraes Gomes, que já era parte integrante da publicação. Ele manteve a Revista Ferroviária circulando durante os 43 anos seguintes, transferindo em 1983 a direção da RF para seu filho, o jornalista Gerson Toller Gomes, que permaneceu no cargo até o seu falecimento, em 2014.

Durante os 31 anos em que esteve à frente da RF, Gerson foi um grande entusiasta da ferrovia e incentivador de seu avanço no Brasil. Jornalista talentoso, tinha apuração cirúrgica e faro pela notícia. Seus textos eram precisos e sempre munidos de profundo conhecimento sobre o setor ferroviário brasileiro. Visionário e atento ao mercado, foi responsável pela criação dos dois maiores eventos metroferroviários do país, o Prêmio RF e a feira Negócios nos Trilhos.

Seu legado vive e norteia as ações da Revista Ferroviária, a mais antiga publicação do setor no país. Um feito e tanto para uma revista que não só presenciou todas as transformações no mercado editorial nesse período, como viu (e noticiou) a quase extinção das ferrovias. A RF tem uma história de resistência que se confunde com a das ferrovias brasileiras. Passamos pelas crises, não morremos e vivemos os louros do seu ressurgimento.

"A Revista Ferroviária é uma referência para o setor pela sua qualidade, tradição e capacidade de traduzir um segmento especializado de forma clara e informativa. Que sua longevidade torne-se exemplo. Se o futuro logístico brasileiro passa pelo equilíbrio de sua matriz de transportes, acreditar no modo ferroviário como a RF acredita há 80 anos é imperativo para que o país cumpra com o seu destino, que é ser grande".

Tarcísio de Freitas
ministro da Infraestrutura

O sonho de chegar ao Pacífico

As obras da E.F. Brasil-Bolívia, entre Corumbá e Santa Cruz de la Sierra, foram temas de diversas reportagens da RF naquela década. O projeto era apresentado como o primeiro passo para a ligação ferroviária entre os oceanos Atlântico e Pacífico, o que nunca aconteceu. O impacto da 2ª Guerra sobre a ferrovia também foi um assunto recorrente.



E.F. Brasil-Bolívia

As obras do trecho entre Corumbá e Santa Cruz de la Sierra (um dos maiores centros petrolíferos da Bolívia na época, mas hoje voltado à produção de gás) foi destaque na primeira edição da RF, em janeiro de 1940. A ferrovia começou a ser construída por meio de um tratado entre os governos brasileiro e boliviano. A finalização das obras só aconteceu na década seguinte, em 1955.



Indústria nacional

Para suprir a falta de peças importadas durante a 2ª Guerra, foram criadas as duas primeiras empresas nacionais de material ferroviário: a Fábrica Nacional de Vagões (FNV), em 1943, e a Companhia Brasileira de Material Ferroviário (Cobrasma), em 1944. Em um dos trechos da reportagem de janeiro de 1944, ressaltava-se em tom nacionalista, típico da era Vargas: "O momento para a "Fábrica de Vagões" é o melhor possível e as estradas de ferro nacionais deverão dar apoio a tal iniciativa, que é mais um grande passo para a nossa independência econômica e defesa do território nacional".

2ª Guerra Mundial

Em fevereiro e julho de 1944 duas reportagens da RF alertavam para a destruição das ferrovias europeias durante a 2ª Guerra Mundial. Muitas ferrovias tornaram-se alvo do fogo inimigo justamente por serem o meio de transporte utilizado para abastecer tropas e transportar munição. Os textos deram ênfase à importância dos sistemas naquele momento e à quantidade de material rodante perdido durante o combate. "Ainda são as ferrovias os elementos de garantia e maior expansão nas grandes emergências da defesa nacional", dizia um trecho da matéria de julho de 1944.

"É com muita consideração e respeito que o setor ferroviário reconhece esta notável trajetória de 80 anos da RF, uma história pautada na produção de conteúdo confiável e de credibilidade".

Benony Schmitz
presidente do conselho
diretor da ANTF

Anúncios que marcaram a década



"Ao longo de 80 anos, a Revista Ferroviária é testemunha de importantes transformações e evoluções no transporte sobre trilhos no Brasil. Para a VLI, é gratificante estar ao lado da RF nessa trajetória".

Ernesto Pousada
presidente da VLI

"Através das entrevistas, a Revista Ferroviária suscita debates sobre temas importantes para o setor e que não estão presentes nos demais veículos de imprensa".

Guilherme Mello
presidente da MRS

A expansão das diesel-elétricas

"Dieselização" foi um termo bastante utilizado em reportagens da época para mostrar a expansão das locomotivas diesel-elétricas no sistema ferroviário brasileiro, em substituição às máquinas a vapor. A década foi marcada também pela criação da Rede Ferroviária Federal.



Anúncios que marcaram a década

O MOTOR DIESEL...

...É O CORAÇÃO DA LOCOMOTIVA

A General Motors já fabricou mais de 18.000 locomotivas com o motor diesel de dois tempos, série 501.

Dentro de motores diesel do tipo de locomotiva, o mais vendido NO BRASIL É O MOTOR DIESEL de 2 tempos, série GM-501, usado pela GENERAL MOTORS em suas locomotivas Diesel-elétricas.

GENERAL MOTORS
Motores, Locomotivas

COMPANHIA NACIONAL DE EQUIPAMENTO FERROVIÁRIO
Rua Buenos Aires, 106 - Tel.: 58.4000
RIO DE JANEIRO

As locomotivas G-E Diesel Elétrica transferiram as riquezas do Brasil

GENERAL ELECTRIC S.A.
Motores Diesel-elétricos para locomotivas e navios.

Passado, presente e futuro

As vantagens das locomotivas diesel-elétricas foram listadas na reportagem de P.H. Hatck de janeiro de 1956. "A despesa de combustível era apenas um terço ou metade daquela de uma locomotiva a vapor fazendo o mesmo serviço", relatou o repórter.

Em novembro de 1956, o engenheiro Jorge Schilling dizia: "A obsolência das antigas locomotivas a vapor cujo parque pouco foi substituído, sem aquisições dignas de monta durante algum tempo, chegou ao auge, justamente quando se implantava no meio ferroviário universal a adoção da tração Diesel".

Criação da RFFSA

Depois de estatizar várias ferrovias, o governo federal decidiu pela unificação administrativa delas. Na edição de dezembro de 1956, pouco menos de um ano antes da criação da RFFSA, a RF publicou uma nota do Ministério da Viação. "[A RFFSA] cumpre atender a grave situação financeira das ferrovias federais, sujeitas a vultosos déficits anuais.

As onze ferrovias subordinadas ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro, por exemplo, acumularam no período 1946/55 um déficit de 4 bilhões e 400 milhões de cruzeiros". Em outubro de 1957, a RF informou quem eram os membros da primeira diretoria da RFFSA.

Fatos e curiosidades

TV nos trens

"Seiscentos excursionistas tiveram a oportunidade de apreciar um programa de televisão enquanto viajavam recentemente em dois trens de excursão de Glasgow para Oban, na Escócia. Acredita-se que essa seja a primeira vez que um aparelho de televisão tenha sido instalado num trem", relatou o texto de novembro de 1955.

Televisão nos trens

Seiscentos excursionistas tiveram a oportunidade de apreciar um programa de televisão enquanto viajavam recentemente em dois trens de excursão de Glasgow para Oban, na Escócia. Acredita-se que essa seja a primeira vez que um aparelho de televisão tenha sido instalado num trem.

Locomotiva atômica

Em meio à Guerra Fria, a criação de um trem atômico era a aposta para o futuro. O projeto, que se baseava em energia nuclear, estava na agenda de americanos e soviéticos. Uma reportagem de novembro de 1957 dizia: "O viajante apressado tomará um trem atômico, em lugar de um acionado com energia elétrica; subirá num navio que, em vez de óleo, queimará prótons".



"Muito me orgulha ter visto a Rumo nas páginas da RF nos últimos anos como protagonista em várias pautas relacionadas a temas como crescimento, transformação da infraestrutura nacional, agenda de ESG e inovação".

Beto Abreu
presidente da Rumo Logística

Ferrovia sai dos trilhos

Com a chegada em massa da indústria automobilística e a expansão das rodovias, as ferrovias entraram em crise. A RF acompanhou de perto o déficit do sistema, o corte de recursos e o fechamento de ramais considerados antieconômicos.

O drama das ferrovias

Na matéria de abril 1960, foram listados os motivos para o déficit das ferrovias brasileiras: zonas geoeconômicas de fraco rendimento atravessadas pelas malhas, constante aumento de pessoal, preço elevado de material ferroviário e do combustível, além de tarifas baixíssimas.

Deficit ferroviário

A situação precária das ferrovias levou o Club de Engenharia a se reunir semanalmente para discutir as causas e consequências do deficit ferroviário. Na edição de julho de 1960, a RF relatou a temática dos encontros.

REVISTA FERROVIÁRIA

O DRAMA DAS FERROVIAS

REVISTA FERROVIÁRIA

... e a situação precária das ferrovias levou o Club de Engenharia a se reunir semanalmente para discutir as causas e consequências do deficit ferroviário. Na edição de julho de 1960, a RF relatou a temática dos encontros.

REVISTA FERROVIÁRIA

A SITUAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO PREOCUPA OS CÍRCULOS ESTUDIOSOS DO PAÍS

... e a situação precária das ferrovias levou o Club de Engenharia a se reunir semanalmente para discutir as causas e consequências do deficit ferroviário. Na edição de julho de 1960, a RF relatou a temática dos encontros.

Editorial

ARRANCANDO DE TRILHOS

Vamos analisar... a situação precária das ferrovias levou o Club de Engenharia a se reunir semanalmente para discutir as causas e consequências do deficit ferroviário. Na edição de julho de 1960, a RF relatou a temática dos encontros.

REVISTA FERROVIÁRIA

APARELHOS AS TERMINAIS

... e a situação precária das ferrovias levou o Club de Engenharia a se reunir semanalmente para discutir as causas e consequências do deficit ferroviário. Na edição de julho de 1960, a RF relatou a temática dos encontros.

REVISTA FERROVIÁRIA

Extensão anunciada

Conforme reportagem da edição de agosto de 1960, o Brasil tinha naquele ano, mais de 38 mil km de ferrovias. A matéria também fala sobre a produção de vagões, que vinha se mantendo entre altos e baixos.

REVISTA FERROVIÁRIA

Eradicação de linhas

O editorial de outubro de 1960 falou sobre o desmantelamento de linhas consideradas antieconômicas, tendência que se repetiria com frequência ao longo da década.

REVISTA FERROVIÁRIA

A MORTE DO BONDE

A propósito da extinção dos bondes em São Paulo, a revista publicou uma matéria sobre a situação das linhas de metrô e a expansão das rodovias.

"Para o VLT Carioca, é um orgulho trilhar junto com a Revista Ferroviária o caminho que busca diariamente o desenvolvimento do setor".

Marcio Hannas presidente do VLT Carioca

Morte dos bondes Na edição de maio de 1963, a RF publicou a carta de um leitor sobre a extinção dos bondes. O texto dizia que não era só no Brasil, França e Inglaterra, os bondes também estavam sendo substituídos por ônibus e trólebus.

"Com apuração minuciosa e reportagens de excelência, vejo como uma leitura obrigatória para todos que vivem o mundo metroferroviário. Agradecemos a Revista pelos grandes serviços prestados à ferrovia no decorrer destes 80 anos."

José Marques de Lima presidente da CBTU

Fatos e curiosidades

E.F. Central do Brasil

O que representava a Central do Brasil para a RFFSA? Na edição de setembro de 1960, a RF mostrou que somente essa ferrovia transportava 54,4% de toda a carga movimentada pelos trilhos da Rede na época.

Uma estrada de ferro, sózinha, realiza mais da metade do trabalho que realizam dezesseis outras estradas. O que representava a Central do Brasil no conjunto das unidades de operação da Rede Ferroviária Federal...

NOTÍCIAS Ferroviárias. O destino da Paulista. O QUE SE PODE RECEIAR. Decidido que a Estação seria a partir da estação de destino da Companhia Paulista...

TRANSPORTES DE VEÍCULOS EM VAJÕES FERROVIÁRIOS. Dentre grandes já realizados pela Estação de Araruama do Estado de Pernambuco, foi o primeiro transporte de veículos em vagões ferroviários...

Transporte de veículos. Em maio de 1964, a RF falou sobre uma novidade na época: o transporte de automóveis por trilhos. Os vagões eram gôndolas adaptados pela Soma-Cia. Sorocabana de Material Ferroviário...

Estatização da Paulista. Em julho de 1961, a RF detalhava a estatização da Companhia Paulista das Estradas de Ferro, até então a última grande ferrovia privada do país.

Dieselização. "No período de 1957 a 1963, a RFFSA retirou de tráfego 1.334 locomotivas a vapor, passando de 2.476 para 1.142 unidades. No mesmo período incorporou 626 locomotivas diesel-elétricas...

Anúncios que marcaram a década. SKF. As ferrovias em todo o mundo especificam SKF. NAC VIBRAÇÃO... MÁQUINA AUTOMÁTICA MARCA 61. MÁQUINA AUTOMÁTICA MARCA 62.

UM QUADRO HISTÓRICO. A DIESELIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA. No período de 1957 a 1963, a Rede Ferroviária Federal retirou de tráfego 1.334 locomotivas a vapor...

"São 80 anos compartilhando conhecimento, casos de sucesso, tecnologia e inovações da indústria ferroviária e operadoras de carga e passageiros". André Rodrigues gerente do Segmento Ferroviário da SKF do Brasil

Crise do petróleo e Ferrovias do Aço

As edições da década de 1970 deram ênfase à crise do petróleo e às discussões em torno da eletrificação das ferrovias brasileiras – tema que norteou o projeto da Ferrovia do Aço, que ligaria MG, SP e RJ. As obras, iniciadas em 1975, seguiram em ritmo lento até serem suspensas em 1978.

“Devemos louvar o espírito pioneiro desta Revista, que tem tudo para continuar trilhando seu caminho de sucesso, para o bem do setor ferroviário brasileiro e de sua gente. Que venham mais 80 anos!”

Vicente Abate
presidente da Abifer



Eletrificação em pauta

A crise do petróleo e o plano do governo de eletrificar as ferrovias, para reduzir a dependência de combustível no transporte, foram temas intensamente abordados nas edições de 1974.



EFVM e EFC

A RF falou sobre a duplicação do trecho da EFVM entre Itabira (MG) e o Porto de Tubarão (ES) em outubro de 1977. No box, a informação foi sobre o Projeto Carajás, dito como prioritário para a Cia. Vale do Rio Doce. A EFC seria inaugurada oito anos depois, em 1985.

Construção lenta

No dia 30 de abril de 1975 foram iniciadas as obras da Ferrovia do Aço. Intitulado pelo governo militar como a Ferrovia dos Mil Dias, numa referência ao seu prazo de execução, o projeto levou muito mais que isso: 14 anos, ou melhor, 5.110 dias para ser inaugurado uma parte do traçado original, somente no final da década de 1980.



“O meu pai foi ferroviário a vida toda e recebia a RF. Eu lembro que folheava a revista quando chegava e, depois, ela passou a fazer parte da minha vida profissional”.

Joubert Flores
presidente da ANPTrihos

Ferrovia até Cuiabá

Em fevereiro de 1995, a RF falava sobre o projeto do deputado Edyl Ferraz, do partido Arena de Mato Grosso, que pleiteava a construção de uma ferrovia de Rubinéia (SP) até Cuiabá (MT). Trata-se de um dos primórdios do que seria mais tarde o projeto da Ferronorte.



"Falar da Revista Ferroviária é fazer uma retrospectiva da minha vida pessoal e profissional. Eu vi e acompanhei a projeção da revista e, para mim, ela é um ícone no nosso segmento."

João Gouveia Ferrão Neto vice-presidente executivo da ANPTrilhos

Anúncios que marcaram a década

Estabelecer recordes não é nossa meta. É apenas o resultado natural do nosso trabalho.

Compre uma lembrancinha para seu filho: um quindaste Gallon de 15 toneladas.

COMPANHIA NACIONAL DE QUINDASTES

Compre uma lembrancinha para seu filho: um quindaste Gallon de 15 toneladas.

COMPANHIA NACIONAL DE QUINDASTES

Fatos e curiosidades

Metrô paulistano desperta admiração em todo o mundo

ENTREGUE AO TRÁFEGO O METRÔ DO RIO DE JANEIRO

A ferrovia está expandida no transporte de...

VIAGEM PARA O PARAGUAI VIA NORDESTE

Em novembro de 1974 era possível chegar ao Paraguai através da antiga SR-10 da RFFSA (hoje Malha Oeste). Chegando a Campo Grande, os passageiros embarcavam em "modernas automotrices, dotadas de ar-condicionado e serviço de lanche a bordo" até Ponta Porã, divisa com a cidade de Pedro Juan Cabellero, no Paraguai, como relatou a RF em novembro de 1974.

Viagem de trem ao Paraguai
 Em novembro de 1974 era possível chegar ao Paraguai através da antiga SR-10 da RFFSA (hoje Malha Oeste). Chegando a Campo Grande, os passageiros embarcavam em "modernas automotrices, dotadas de ar-condicionado e serviço de lanche a bordo" até Ponta Porã, divisa com a cidade de Pedro Juan Cabellero, no Paraguai, como relatou a RF em novembro de 1974.

Metrôs do Rio e de SP

A construção dos metrôs do Rio e de São Paulo foram assuntos de diversas reportagens da RF. O Metrô SP despertou admiração de especialistas na 37ª Reunião do Comitê Internacional de Metrôs, segundo matéria de novembro de 1976. Em abril de 1979, a revista publicou uma reportagem especial sobre a inauguração do sistema carioca.

Uma Indústria em busca de um Cliente

Sem saber o amanhã

No editorial de 1976, a RF falou sobre a indústria ferroviária, "uma das mais antigas do país, pois nasceu junto com as ferrovias do Império. Apesar disso, dotada de uma extraordinária capacidade de adaptação em face dos fluxos descontínuos de encomendas. Vive sempre sem saber qual será o amanhã (...)"

Intercâmbio com a Bolívia

Ferrovia Transcontinental

Ferrovia Transcontinental

Na edição de agosto de 1975, a RF falou sobre o convênio entre Brasil e Bolívia para os estudos técnicos de uma ligação ferroviária de 300 km entre as cidades bolivianas de Santa Cruz de la Sierra e Cochabamba. A ideia era que o trecho fizesse parte da Ferrovia Transcontinental, um projeto até hoje discutido, mas nunca realizado.

Curiosidades Ferroviárias

Linha sobre laje

Tecnologia

Em maio de 1975, o mundo tinha 1,4 milhão de km de trilhos. A viagem ferroviária mais longa do planeta era a que percorria 9.334 km em uma semana entre Moscou e Nakhodka, na antiga União Soviética. Em 1972, o Japão apresentou ao público o trem magnético, com velocidade de até 500 km/h.

"Chegar aos seus 80 anos de existência nos mostra a qualidade da RF, o profissionalismo da sua equipe e a grande relevância que o veículo tem para o transporte sobre trilhos".

Antonio Carlos Sanches
 presidente da SuperVia

Novas ferrovias

A década de 1980, historicamente conhecida como a década perdida, não foi de todo mal para o setor ferroviário. De um lado a crise na RFFSA se intensificava por conta da falta de investimentos. Mas de outro, novas ferrovias eram inauguradas (Estrada de Ferro Carajás e a Ferrovia do Aço). A Norte-Sul teve início em 1988 e o projeto da Ferronorte ganhou a liderança de Olacyr de Moraes.

“Ao direcionar o olhar para ferrovia, a RF contribuiu para o fortalecimento do setor. A publicação testemunhou marcos como a implantação da EFC, a modernização da EFVM e o surgimento de novas tecnologias. Parabéns à RF pelos 80 anos”.

Marcello Spinelli
diretor-executivo de Ferros das Vale



EFC em operação

Na matéria de capa de janeiro de 1985, a RF contou em detalhes a primeira viagem de trem na EFC. A composição saiu carregada de minério na madrugada do dia 1º de março daquele ano, de Serra dos Carajás (PA) a São Luís (MA). O percurso foi feito por 160 vagões e cinco locomotivas diesel-elétricas da GE.

EFC e desenvolvimento

O transporte de passageiros na EFC foi capa da edição de janeiro de 1987, que destacava também o impacto da construção da ferrovia na região. Uma prova disso foi a instalação de usinas de ferro-gusa no Maranhão, a exemplo da Cia Siderúrgica Vale do Pindaré, tema da edição de janeiro de 1988.

União de privados

Um grupo de usuários da Rede se uniu para finalizar a Ferrovia do Aço entre Jaceaba (MG) e Barra Mansa (RJ), único trecho concluído até hoje. A MBR teve participação decisiva ao desembolsar US\$ 70 milhões, como afirma reportagem de capa da edição de fevereiro de 1987.

A RF traz uma radiografia acurada do setor ferroviário no país e acompanha com precisão as informações, jogando luz sobre as políticas, investimentos e decisões relacionadas ao transporte sobre trilhos”.

Francisco Pierrini
presidente da ViaQuatro e da ViaMobilidade



Sem solução

Uma nota intitulada “Abacaxi”, em junho de 1986, falou sobre a chegada de subestações para a Ferrovia do Aço, que naquela altura já teria tração a diesel. O presidente da Rede na época, Osiris Stenguel, admitiu não ter ideia do que faria com os equipamentos.

“As reportagens da RF são consultas necessárias para todos aqueles que discutem alternativas e tendências, com vistas a tornar o transporte de pessoas nas cidades mais eficiente e sustentável”.

Luís Valença
presidente da CCR Mobilidade



Denúncias de corrupção
Em janeiro de 1987, a RF anunciava a data do início das obras da Ferrovia Norte-Sul, mas que acabou não se concretizando devido a denúncias de corrupção durante a licitação.



Nessa mesma edição (junho 1987), outra matéria dizia que a Ferrovia Norte-Sul, embora dividisse opiniões, era uma ideia antiga, dos tempos do Império.

Enfim, o começo
As obras da Norte-Sul

tiveram início em agosto de 1988. Na edição de janeiro de 1989, a matéria de capa foi sobre o avanço do projeto.



Final feliz
A matéria de capa de abril de 1989 falou sobre a inauguração da Ferrovia do Aço após 14 anos de obras, “ainda que precariamente, com tração a diesel, via singela e extensão reduzida”, dizia o texto.



Esforço pela Norte-Sul
Em junho de 1987, a RF trazia uma reportagem sobre um ato público em Goiás a favor da Norte-Sul. “Para os goianos, não se trata de saber se é um projeto do presidente Sarney, se beneficia as grandes empreiteiras ou se vai ser construído com capital estrangeiro. Importa que é a primeira vez desde Belém-Brasília que o estado recebe um grande investimento em infraestrutura”, afirmava a reportagem.



“A história da RF está intrinsecamente ligada à história da ferrovia brasileira. Ela esteve sempre presente, acompanhando passo a passo essa história que passou por bons e maus momentos”.

Alex Ellwanger
sócio-diretor da consultoria Centromat

Anúncios que marcaram a década



"Parabenizamos à RF pelos seus 80 anos de trabalho incansável na defesa da ferrovia, e esperamos que este trabalho continue por muitos anos".

Andreas Naf
diretor de Marketing e vendas da Progress Rail

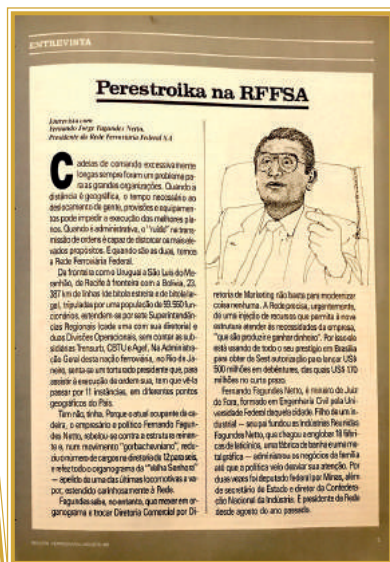
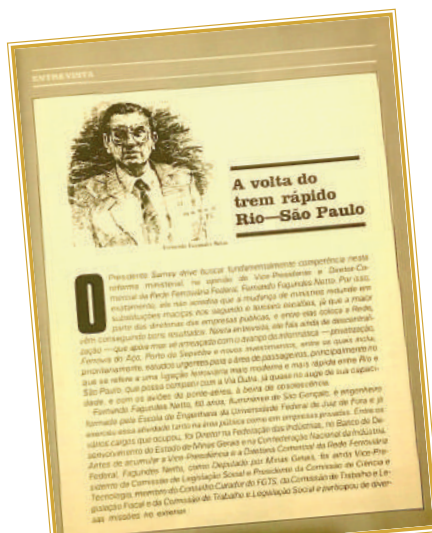
Perestroika na rede

No ano em que o mundo assistiu à queda do Muro de Berlim, o título da entrevista com o presidente da RFFSA, Fernando Netto, em agosto de 1989, fez referência à política de reformas de Mikhail Gorbachev na URSS. O texto dizia que "Netto rebelou-se contra a estrutura reinante e, num movimento 'gorbacheviano', reduziu o número de cargos na diretoria da Rede de 12 para seis".

Entrevistas históricas

Trem rápido

O projeto de uma ligação ferroviária mais moderna e rápida entre Rio e São Paulo era pauta de reuniões na RFFSA. Em entrevista publicada em janeiro de 1986, o vice-presidente e diretor comercial da Rede, Fernando Netto, falou de um trem que pudesse competir com a Via Dutra e a ponte aérea, dois sistemas saturados e obsoletos na época.



Pai da Ferronorte

Em julho de 1988, a RF publicou uma entrevista com Olacyr de Moraes, idealizador e investidor da Ferronorte. "Os participantes e observadores do lento, por vezes monótono espetáculo ferroviário brasileiro devem se preparar para emoções mais fortes. Existe um novo ator em cena disposto a derrubar o cenário e a rasgar o script que marcou a xaropada - latu sensu - dos últimos anos", dizia a abertura do texto.



"Ter um veículo especializado como a RF, que investe e valoriza as pautas do setor, é fundamental. A informação qualificada é, sem dúvida, um dos nossos maiores aliados".

Guilherme Ramalho
presidente do MetrôRio

"A Revista Ferroviária é o melhor veículo da imprensa ferroviária da América Latina".

Claudio Sawczen Jr
gerente da Vossloh do Brasil

"Mais do que parabenizar, gostaríamos de agradecer o empenho e dedicação com que a RF trata o setor, expondo com muita clareza e responsabilidade os principais acontecimentos do mundo dos trilhos".

Victor Linhares
diretor da Urbaniza Engenharia

"Parabéns, RF, pelos seus 80 anos! Obrigado por escrever importantes capítulos da história do setor no qual amamos atuar e também de nossa própria história."

Corgesio Silveira
fundador e consultor de engenharia da Via Permanente

Fatos e curiosidades

Entusiasmo

"Temos um setor ferroviário quase deixado de lado, uma vez que se criou no País a consciência de que a ferrovia era um transporte do passado, destinado ao fracasso no presente e à desativação no futuro. Justamente o contrário do que ocorre no mundo moderno", disse o então presidente Sarney em discurso no BNDES, reproduzido na reportagem de setembro de 1987.



Eleição 1989
Na primeira eleição democrática depois de 21 anos de ditadura militar no Brasil, a RF fez um levantamento exclusivo sobre os planos dos candidatos para as ferrovias, além de uma pesquisa entre ferroviários para saber suas intenções de voto. Seria a primeira vez que muitos experimentariam o voto direto.



Ferrofrango

Na edição de maio de 1988, uma notinha sobre os primórdios da Ferrofrango, que surgiu como uma ideia dos avicultores de Santa Catarina. O projeto era ligar Chapecó a Herval d'Oeste (SC). O plano não foi para frente, mas entrou em estudos na Valec, sendo hoje chamado de Ferrovia do Milho. O traçado atual prevê uma ligação entre Chapecó e Maracaju (MS).



Mulheres nos trilhos

A presença de mulheres nas ferrovias já era tema de reportagem na década de 1980 pela Revista Ferroviária.

Inauguração da Trensurb

O primeiro metrô de superfície do Brasil foi inaugurado em janeiro de 1985 em Porto Alegre, ligando a capital gaúcha a Sapucaia do Sul. "Talvez a maior inovação apresentada pela Trensurb tenha sido a de efetuar concorrência específica para cada obra ou equipamento, fato até então inédito nas grandes obras do país", dizia a matéria.



tecnologia de levitação magnética em sistemas ferroviários.

Maglev

Em fevereiro de 1986, a RF trazia um artigo de João Maciel de Moura, professor da UFRJ, que abordava a então nova



"Durante os quase 50 anos em que a Plasser & Theurer está presente no mercado brasileiro, a RF é uma instituição que representa o interesse da ferrovia, mantendo os ferroviários informados sobre as novidades e desafios".

Göran Sjöström
diretor executivo da Plasser do Brasil

"A tradição da publicação, aliada à excelência dos artigos técnicos, é fundamental para o sucesso do setor e construção profissional de seus leitores".

Guilherme Nurchis
diretor da Empretec

A hora da retomada

A década de 1990 foi marcada pela privatização da RFFSA, intensamente abordada na RF. Dois grandes eventos tiveram início nesse período: o Prêmio RF, cuja primeira edição foi em janeiro de 1990, e a feira Negócios nos Trilhos, em 1995.



Privatização RFFSA

Em abril de 1995, a capa da RF trazia uma entrevista com Isaac Popouchi, que acabara de assumir a presidência da RFFSA com a missão de deslanchar o processo de privatização da estatal, o que aconteceu menos de um ano depois. Na época, as dívidas da Rede chegavam a R\$ 1,68 bilhão e cerca de 44% das locomotivas estavam paradas.

Novos tempos

O processo de concessão das ferrovias de carga no Brasil, que aconteceu entre 1996 e 1998, foi tema de várias capas da RF.



"A Revista Ferroviária, dentro do seu segmento, é a mais completa que existe no Brasil, a mais bem estruturada, a mais bem impressa, com fotografias excelentes e artigos técnicos de alta relevância".

José Antonio Martins
presidente do Simefre

Anúncios que marcaram a década

**2,5 MILHÕES DE PASSAGEIROS POR DIA
78 BILHÕES DE TONELADAS, Km DE MINÉRIO
DE FERRO POR ANO**

Esses dados representam o desempenho do Centro de Controle, com o SMC de São Paulo e o CCR de Belo Horizonte, em operação desde a inauguração do sistema de controle por meio do Sistema de Controle de Tráfego e Sinalização Integrado (SCTSI) desenvolvido pela CMW.

A CMW possui expertise em Engenharia Civil, Engenharia de Software, Engenharia de Sistemas de Informação, Engenharia de Telecomunicações, Engenharia de Segurança da Informação, Engenharia de Qualidade, Engenharia de Meio Ambiente, Engenharia de Recursos Humanos, Engenharia de Gestão de Projetos, Engenharia de Gestão de Riscos, Engenharia de Gestão de Operações, Engenharia de Gestão de Processos, Engenharia de Gestão de Relacionamento com o Cliente, Engenharia de Gestão de Serviços, Engenharia de Gestão de Tecnologia da Informação, Engenharia de Gestão de TQM, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade, Engenharia de Gestão de Valor, Engenharia de Gestão de Vida Útil, Engenharia de Gestão de Qualidade Total, Engenharia de Gestão de Segurança, Engenharia de Gestão de Saúde, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade Social, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade Econômica, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade Ambiental, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade Cultural, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade Política, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade Social, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade Econômica, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade Ambiental, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade Cultural, Engenharia de Gestão de Sustentabilidade Política.

CMW Engenharia de Sistemas de Informação
Rua: Av. Paulista, 1508 - Bela Vista - São Paulo - SP - Brasil
Tel: (11) 3061-1000 - Fax: (11) 3061-1001

TTRANS solução integrada para o transporte urbano

Formamos de maneira segura e eficiente com o conceito de transporte urbano. Este conceito envolve a integração de todos os elementos e realidades para a TTRANS. Trazemos equipamentos, serviços, Manutenção, Operação e Engenharia para a TTRANS. Realizamos de Vão a de Bordo, Manutenção, Operação e Engenharia para a TTRANS.

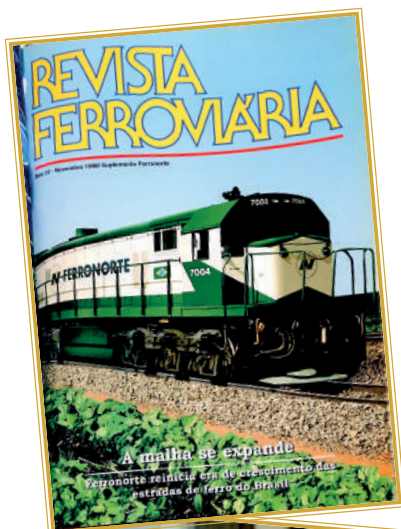
Trans Sistemas de Transportes S.A.
Av. das Nações Unidas, 18.805 - 9º andar - CEP 04706-002 - SP
Tel: (11) 525-4830 - Fax: (11) 525-4801

"Tenho a maior satisfação em participar deste momento tão emblemático para a RF. São 80 anos de uma existência profícua, profissional e independente em termos técnicos e jornalísticos, do qual todos temos que nos orgulhar".

Luís Henrique Baldez
presidente da Anut

"Parabenizo a RF por se manter firmemente há 80 anos como a maior e principal fonte de informações do setor, e garantir que o público não só conheça de ferrovia, mas se orgulhe do que estamos construindo".

Eduardo Scolari
presidente da Greenbrier Maxion



Indústria agonizando

No momento em que a privatização da RFFSA entrou em pauta, a indústria ferroviária agonizava, como mostrou a capa de maio de 1991, que trouxe o então presidente da Abifer, Reinaldo Fischer.



Início da operação

Algumas capas da década de 1990 foram dedicadas à Ferronorte, cuja operação comercial teve início em junho de 1998, no trecho de 110 km entre Aparecida do Taboado (SP) e Inocência (MS).

Eventos

Prêmio RF 1990

A primeira edição do Prêmio Revista Ferroviária foi realizada em 10 de janeiro de 1990, quando foram comemorados também os 50 anos da RF.



Entrevistas históricas

Americanos na linha

Na edição de fevereiro de 1996, a entrevista foi com o norte-americano Samuel Pryor, diretor executivo do Noel Group. O grupo arrematou a Malha Oeste, primeira a ser concedida.



VLT já era assunto

Em fevereiro de 1990, especialistas e técnicos em transportes apoiavam a reintrodução de bondes nas cidades, já chamados de VLTs, o que só ocorreria de fato

a partir da década de 2010, no Rio e em Santos.



Negócios nos Trilhos

Organizada pela RF entre os dias 09 e 10 de novembro de 1995, a primeira edição do encontro Negócios nos Trilhos foi marcada pelo frenesi em torno da privatização da RFFSA.



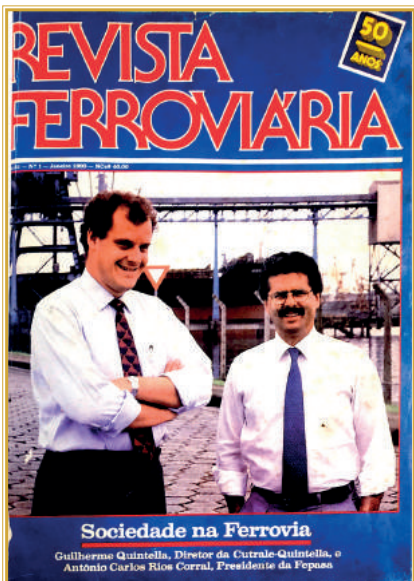
"Parabéns à Revista Ferroviária pelos seus 80 anos de compromisso com seus leitores e com a informação!"

José Santos
diretor geral da AmstedMaxion

"Há 80 anos nos trilhos, a Revista Ferroviária traz contribuições relevantes para o setor metroferroviário, além das novidades do nosso merca".

Ana Caiasso
diretora de Comunicação da Alstom para América Latina

Fatos e curiosidades



Guairá e seu sonho

Noroeste do Paraná quer colocar nos trilhos uma antiga vocação de progresso, levando a ferrovia até a fronteira.

A aproximação econômica do noroeste paranaense com o Brasil tem sido uma realidade há alguns anos. Desde a criação da Companhia Ferroviária do Paraná (CFP) em 1987, os investimentos em infraestrutura têm sido constantes. Hoje, a região conta com uma linha férrea que liga Curitiba a Guairá, com 419 km de extensão.

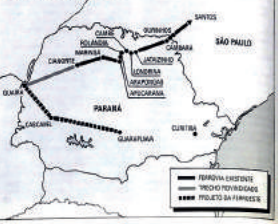
Guairá, situada a apenas 100 km de fronteira com o Brasil, é um ponto estratégico para o comércio exterior. A região possui grandes reservas de madeira e grãos, além de ser uma importante rota de escoamento para o Paraguai e o Uruguai.

Apesar dos avanços, a região ainda enfrenta desafios para a expansão da ferrovia. A falta de recursos financeiros e a burocracia são os principais obstáculos. No entanto, os empresários locais continuam acreditando no potencial da ferrovia para impulsionar o desenvolvimento regional.

Em 1990, o governo do Paraná autorizou a licitação das obras da ferrovia, cujo projeto original ia de Guarapuava a Guairá, com 419 km. O único trecho concluído até hoje, no entanto, é o de Guarapuava a Cascavel, de 248,5 km.

Em 1990, o governo do Paraná autorizou a licitação das obras da ferrovia, cujo projeto original ia de Guarapuava a Guairá, com 419 km. O único trecho concluído até hoje, no entanto, é o de Guarapuava a Cascavel, de 248,5 km. Em janeiro de 1990, a RF falou sobre a ideia de produtores do Noroeste do Paraná de estender a linha de Cianorte até Guairá, o que confrontava com o projeto da Ferroeste.

A disputa pelo trem



Operação inédita

A aquisição de locomotivas pelo cliente Cutrale-Quintella para operarem na malha da Fepasa foi uma operação inédita na época. Foram sete máquinas Dash-7, da GE, bitola larga, 3.000 HP, usadas no transporte de grãos.



Início da Ferroeste

A Ferroeste começou se tornar realidade em 1990, quando o governo do Paraná autorizou a licitação das obras da ferrovia, cujo projeto original ia de Guarapuava a Guairá, com 419 km. O único trecho concluído até hoje, no entanto, é o de Guarapuava a Cascavel, de 248,5 km. Em janeiro de 1990, a RF falou sobre a ideia de produtores do Noroeste do Paraná de estender a linha de Cianorte até Guairá, o que confrontava com o projeto da Ferroeste.

Ferroeste se prepara para abrir licitações

Empreiteiros do Paraná para 1991. O governo do Paraná está se preparando para abrir licitação para a Ferroeste. O projeto prevê a construção de uma linha férrea de 419 km, ligando Curitiba a Guairá.

"A RF é o principal meio de comunicação do setor e vem, ao longo dos anos, nos munindo de excelentes dados estatísticos, o que a torna instrumento de leitura obrigatória para gestores e técnicos do segmento".

Jean Pejo
conselheiro do Grupo Itapemirim

Novas máquinas de via

Em agosto de 1994, a RF noticiou a compra pela EFVM de duas socadoras-niveladoras-alinhadoras de AMVs da austríaca Plasser, até então inéditas no país, o que levou à economia de mão de obra pela operadora.

Surfista no trem

Hoje uma prática inimaginável, na década de 1990 os surfistas de trem arriscavam a própria vida viajando em cima dos carros no Rio. A RF cobriu um dia de caça aos surfistas e pingentes pela polícia ferroviária da CBTU, em maio de 1990.



"A Revista Ferroviária não é somente uma fonte de informação para o setor metroferroviário, é uma instituição. Os seus 80 anos de atividade são a maior prova disso".

Thomaz Aquino
diretor de Sistemas de Transportes da Thales Brasil

"Ter um veículo idôneo, focado nos temas relevantes e formador de opinião é importante para que possamos tornar o transporte ferroviário uma realidade no país."

Adelson Martins
vice-presidente de Vendas e Mobilidade da Voith Turbo para América do Sul

Arrumando a casa

Após a privatização, o sistema ferroviário brasileiro experimentou um período de crescimento, em função dos investimentos feitos pelas concessionárias. Houve melhoria das condições da malha, aumento do volume de cargas transportadas, maior produtividade e redução de acidentes nas ferrovias de carga.



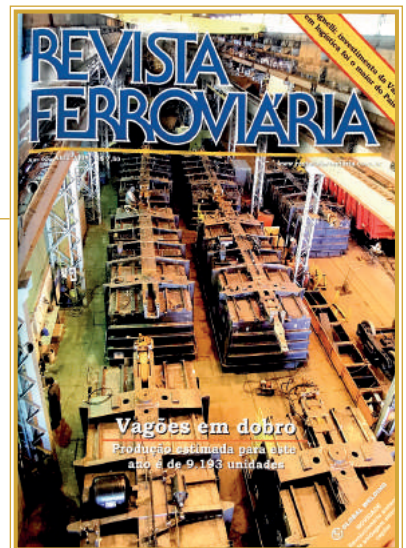
PARA CADA VAGÃO DE DINHEIRO

Comparativo dos investimentos por ferrovia - 1999/2000/2005 (R\$ milhões)

Ferrovia	1999	2000	2005
MRR Logística	Via permanente: R\$ 30,9 Material rodante: R\$ 47,1 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 88,0	A aquisição de 100 vagões e 100 locomotivas Total: R\$ 120,0	Via permanente: R\$ 100,0 Material rodante: R\$ 20,0 Outros: R\$ 20,0 Total: R\$ 140,0
FIDAMIL	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 20,0 Material rodante: R\$ 20,0 Outros: R\$ 20,0 Total: R\$ 60,0	Via permanente: R\$ 20,0 Material rodante: R\$ 20,0 Outros: R\$ 20,0 Total: R\$ 60,0
FCA	Via permanente: R\$ 30,0 Material rodante: R\$ 30,0 Outros: R\$ 30,0 Total: R\$ 90,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0
Ferrovias	Novos projetos e obras em andamento Total: R\$ 100,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0
Noronha	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0
CMR	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0
FTC	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0
SPVR	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0
R.F. Cargas	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0
Ferrovias Nove-Sul	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0
Pernambuco	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0	Via permanente: R\$ 10,0 Material rodante: R\$ 10,0 Outros: R\$ 10,0 Total: R\$ 30,0
Total	R\$ 300,0	R\$ 400,0	R\$ 700,0

Boas notícias

A edição de fevereiro de 2000 falava sobre os investimentos das concessionárias previstos para aquele ano: R\$ 720,7 milhões (sem contar a Ferronorte), aumento de 79,4% em relação ao que tinha sido investido no ano anterior (1999), "evidenciando o dinamismo do setor ferroviário no quinto ano de sua privatização", dizia a reportagem, que foi traduzida para o inglês.



Recorde

O investimento em material rodante alcançou seu recorde em 2005, o que foi devidamente noticiado pela RF. Desde o início da privatização, aquele ano continua sendo o melhor em termos de produção de vagões, quando a indústria atingiu 7.597 unidades, segundo a Abifer.



Risco de saturar

A reportagem da edição de janeiro de 2006 questionava os dirigentes das operadoras se era possível manter o ritmo de crescimento na compra de vagões e locomotivas sem que fossem feitos investimentos para a solução de problemas na via. Segundo o texto, a ferrovia corria o risco de se "aproximar da situação do transporte rodoviário, com filas de caminhões em marcha lenta por estradas esburacadas".



Não foi

O projeto do trem de alta velocidade Rio-São Paulo foi intensamente abordado na RF, mas morreu na praia por falta de propostas de investidores. A capa ao lado é de maio de 2007.

"A RF expressa e trilha as rampas da história ferroviária no Brasil e consegue nos juntar no sonho de um país mais ferroviário!"

Fernando Ribeiro
diretor da Pelicano Construções

"Nossa relação com a RF completou 41 anos. Ao longo destes anos, a RF tem sido uma preciosa fonte de informações para todos os metroferroviários".

Wilson Rodrigues
diretor da Conprem

Fatos e curiosidades

Maior capacidade

O mundo vivia o boom de commodities e o Brasil surfava nessa onda. Ou melhor, as ferrovias, que para fazer frente às demandas internacionais de minério, apostavam no aumento da capacidade de carga por eixo. Havia três concessionárias nesse movimento, EFC, EFVM e MRS, conforme matéria de capa de maio de 2005.



Norte-Sul leiloadá

Em março de 2006, a RF falou sobre o primeiro trecho da Norte-Sul a ser concessionado, de Açailândia (MA) a Palmas (TO). A reportagem já dizia que a Vale era a principal interessada. De fato foi a única participante do leilão em 4 de outubro de 2007, com lance mínimo de R\$ 1,478 bilhão.



Nas 6 trilhas manter trechos abandonados em ferrovias. Isso faz com que o conteúdo não seja bem-visto.

Revisão dos contratos

Em março de 2009, o então diretor geral da ANTT, Bernardo Figueiredo, falou sobre a necessidade de discutir com as operadoras tudo que havia ficado engessado naqueles últimos 11 anos de concessão. "No primeiro terço da vida dos contratos, toda a ênfase estava no crescimento do volume usando a infraestrutura existente. Era inevitável que surgissem desajustes. Agora é tempo de chamar as concessionárias e 'qualificar' as metas (...)". Anos mais tarde, algumas dessas discussões permearam os processos de renovação dos contratos das ferrovias.

Anúncios que marcaram a década

SPENO advertisement featuring locomotives RR 48M, RR 16MS, and Mini 8M. Text describes Speno International S.A. and its products.

Amsted MAXION advertisement featuring a hopper train. Text highlights Versatilidade, Velocidade e Rentabilidade and lists product features.

"Sabemos que a história ferroviária tende a crescer nos próximos anos, e precisamos que esta seja contada com responsabilidade e comprometimento, como vem ocorrendo há oito décadas".

Gilberto Santos
diretor-presidente da Locofer

Em busca da renovação

A década começou com debates em torno da implementação do modelo horizontal de operação nas ferrovias, o chamado Open Access, que acabou não avançando. Em meio à crise econômica e política no Brasil, a indústria ferroviária sentiu o baque da redução de investimentos, ao passo que as concessionárias de carga iniciaram seus processos de renovação antecipada dos contratos junto ao governo federal.

Open Access

Em abril/maio de 2014, a RF noticiava a elaboração do marco regulatório do Operador Ferroviário Independente pela ANTT. Embora a agência tenha aprovado uma resolução sobre o tema, a presença do OFI ainda não se tornou efetiva no país.



Indústria entra em crise

A crise que começou a atingir a indústria ferroviária nessa década foi exposta em matéria da edição outubro/novembro de 2016. "As encomendas de material rodante que já vinham dando sinais de desaquecimento no fim de 2015, ficaram escassas este ano, fazendo com que muitas empresas revissem suas estratégias e buscassem alternativas no mercado da América Latina", dizia o texto.



"O aniversário de 80 anos da RF demonstra não apenas a qualidade e a relevância da publicação, mas mostra também a importância das ferrovias e empresas de transporte sobre trilhos no Brasil".

Pedro Tego Moro presidente da CPTM

"Como um apaixonado que sou por ferrovia, fico muito feliz em ver uma publicação tão importante quanto a RF chegar aos 80 anos com tamanha força e vitalidade."

Marcello Barreto diretor comercial e de Operações da FTL



reportagem Gerson Toller Gomes (1943 - 2014)

"Gerson, você merece o prêmio de Ferroviário das Últimas Décadas, aceite-o! E obrigado por termos sido agraciados com a sua presença."

Assim ocorreu o dia de Bruno José de Lima, Diretor de Operações da Vale, e a entrega do prêmio de Ferroviário das Últimas Décadas para o jornalista Gerson Toller Gomes. O prêmio foi entregue em um momento de grande importância para o setor ferroviário brasileiro, marcando o fim de uma trajetória de 31 anos de atuação na revista e a grande homenagem de uma publicação que se tornou um dos principais veículos de comunicação do setor. O prêmio foi entregue em um momento de grande importância para o setor ferroviário brasileiro, marcando o fim de uma trajetória de 31 anos de atuação na revista e a grande homenagem de uma publicação que se tornou um dos principais veículos de comunicação do setor.

O Ferroviário das últimas décadas

Na edição de abril/maio de 2014, a RF vivia o luto da perda do jornalista Gerson Toller Gomes, um dos expoentes do setor metroferroviário brasileiro ao longo de 31 anos à frente da Revista Ferroviária. "O título de Ferroviário das Últimas Décadas ajusta-se à relevância do papel desempenhado por Gerson Toller, um visionário em defesa do desenvolvimento do transporte sobre trilhos no país".

"A RF faz parte da minha carreira profissional. Vindo de outro mercado na década de 1990, suas edições me foram valiosas para conhecer o setor".

Bruno Saraiva diretor da Brastan Produtos para Ferrovia e Infraestrutura

"Parabéns pelos 80 anos de comprometimento, com informação relevante e de qualidade para o segmento ferroviário".

Sergio L. Carvalho CEO da Fras-le



Nardes explica seu voto

Em novembro de 2019, o ministro do TCU, Augusto Nardes, aprovou a renovação antecipada do contrato de concessão da Malha Paulista, sob uma lista longa e complexa de recomendações e determinações à ANTT.



Malha Paulista Depois de cinco anos de negociações entre Rumo, ANTT e governo federal, a primeira renovação antecipada de contrato de concessão de ferrovia foi assinada pela Malha Paulista em maio de 2020. Esse foi o tema da capa de maio/junho de 2020.



PLS 261 em pauta

O Projeto de Lei do Senado 261/2018 propõe ao investidor particular construir e operar a sua própria linha ferroviária, onde lhe for oportuno e conveniente, mediante autorização do poder público e sem a necessidade de licitação.



Metrô de Salvador

Final feliz para uma história que levou mais de uma década para acontecer. Essa é a trajetória do Metrô de Salvador, um projeto do poder público que remonta do final dos anos de 1990 e que reuniu todos os clichês de grandes obras no país.

"A RF é uma grande protagonista do avanço das ferrovias no país, sempre promovendo eventos como a criação do NT e o Prêmio RF".

Bruno Bonella diretor da filial da Matisa no Brasil

"Ao estabelecermos nosso plano estratégico para o Brasil, não tivemos dúvidas de que a RF seria o canal mais eficaz de comunicação com nosso mercado".

Murilo Martins diretor comercial da Loram

Crise em passageiros
A pandemia do coronavírus atingiu em cheio o setor de transporte urbano no Brasil, em especial os sistemas sobre trilhos. Na matéria de capa da edição de Julho/Agosto 2020, a RF expôs a situação dramática dos sistemas do Rio, que ameaçaram paralisar a operação.



“Agradecemos o trabalho comprometido e sério da RF ao longo de seus 80 e lhe desejamos o melhor no caminho para seu centenário”.

Rezier Possidente
sales & Business Development da
Siemens Mobility Brasil

Fatos e curiosidades

Diário de bordo

A RF lançou nessa década uma nova seção: Diário de Bordo, em que repórteres anotam em detalhes como é o dia a dia da operação em sistemas de carga e de passageiros. Na capa da edição de agosto e setembro de 2014, a viagem foi pela Norte-Sul.



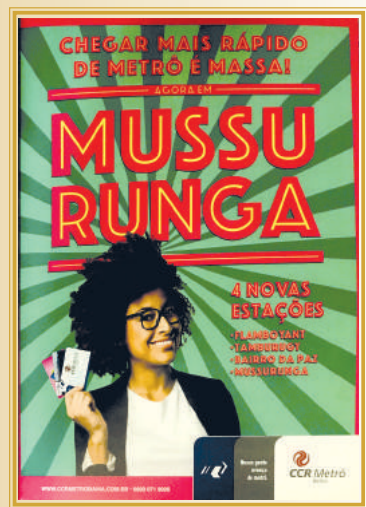
Da novidade à crise

Inaugurado em junho de 2016, o VLT mudou a cara do Centro e Zona Portuária do Rio. O modal foi cercado de ineditismo: da cobrança sem catracas ao sistema de alimentação de energia pelo solo da Alstom. O projeto é fruto de uma PPP com a prefeitura do Rio, que nos últimos anos, em crise, deixou de pagar as contraprestações, motivando um processo judicial por parte do

VLT Carioca. Em meio à pandemia, o sistema hoje sofre com a redução drástica de passageiros.



Anúncios que marcaram a década



“Apresentando sempre matérias de qualidade e seriedade, nota-se a preocupação da RF em buscar colocar em pauta assuntos do interesse de seus leitores, temas realmente relevantes sobre o setor e tendências de mercado”.

Victor Lo
diretor geral da Harsco Rail na América do Sul

Nem em 2014, nem em 2018
Projetos metroferroviários em Manaus, São Paulo, Fortaleza, Cuiabá e Brasília, anunciados como parte do legado da Copa do Mundo de 2014, tiveram suas obras paradas, atrasadas, canceladas ou nunca fora do papel. Crise econômica, falta de recursos e desvios de verbas explicam a frustração com os investimentos que prometiam solucionar a mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras.

Acesse aqui para ler todos os depoimentos na íntegra

