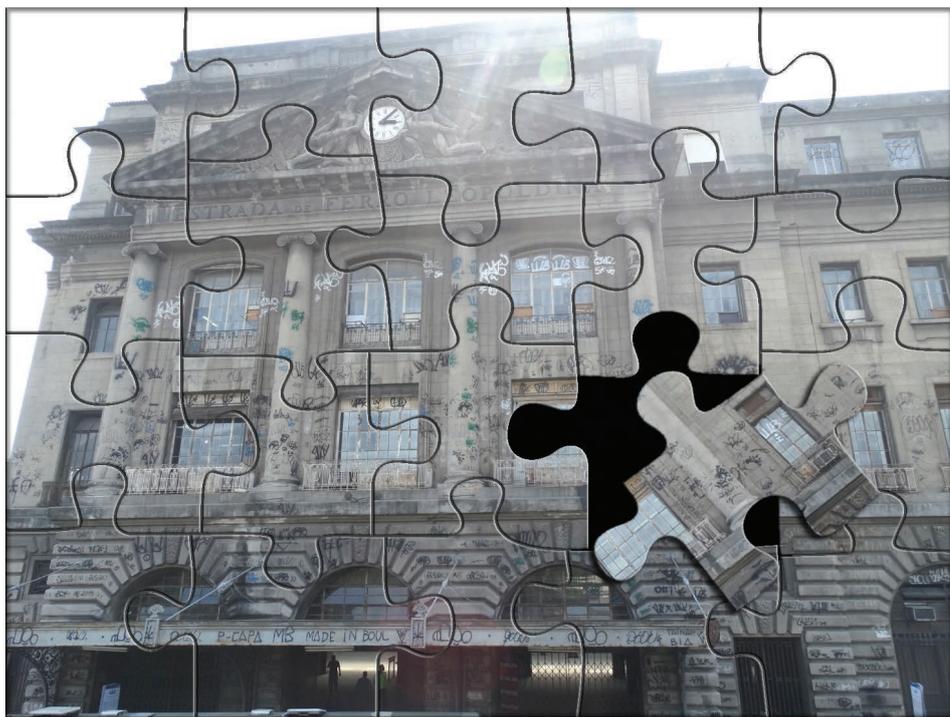


## Estado quer recuperar símbolo da ferrovia brasileira



Este ano de 2016 a Estação Barão de Mauá vai completar 90 anos em dezembro. De arquitetura inglesa, o prédio que leva o nome do construtor da primeira ferrovia no Brasil, já teve momentos marcantes. Hoje, sua real situação é de abandono. Para recuperar a imagem deste cenário, o secretário de Transportes do estado do Rio de Janeiro Carlos Roberto Osorio tomou uma medida que poderá ser o pontapé para a recuperação do

local que é patrimônio histórico e cultural. Ele transferiu o órgão da administração direta da Secretaria de Transportes para o prédio, localizado na zona portuária do Rio de Janeiro. Um outro projeto levantado pela Aenfer para revitalizar a estação seria a instalação do Museu Ferroviário Nacional. O secretário demonstrou interesse. Veja a entrevista sobre esses assuntos e a comemoração dos 90 anos da Estação. Páginas 6 e 7.

### Palavra do Diretor

O Transporte e a "imobilidade"  
– Na Palavra do Diretor, uma análise crítica sobre os transtornos e dificuldades do cidadão que depende do transporte público.

Página 3

### Coluna Filatélica

Para os colecionadores, em continuação à Coluna Filatélica, abordamos os selos emitidos pela ECT sobre a preservação do patrimônio ferroviário.

Página 5

### A volta dos trens turísticos e regionais

Em muitas cidades, a implantação de um trem regional facilitaria a mobilidade urbana, enquanto que o trem turístico poderia alavancar o turismo e gerar emprego.

Página 12

### Mérito Ferroviário

Ferrovários foram homenageados pelos relevantes serviços prestados ao sistema ferroviário.

Página 8



### Estação Barão de Mauá

Secretário de Estado de Transportes Carlos Roberto Osorio descerra placa de comemoração aos 90 anos da Estação Barão de Mauá.

Página 8



## editorial

Aqui no jornal da AENFER por diversas vezes denunciávamos o abandono da estação da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, lamentamos o fato e também fizemos nossas proposições para a sua revitalização. Na edição nº. 142 (julho/agosto 2011) tratamos do abandono ao qual ela estava condenada; apontamos a má utilização do patrimônio histórico após a concessão da malha suburbana do Rio à SuperVia e indicamos o local como o mais adequado para a instalação do Museu do Trem, que nos falta. Nestes últimos anos ainda foi aventada a possibilidade da estação servir de terminal para o Trem de Alta Velocidade, TAV. O tempo se passou e nada de novo aconteceu, até que no final de 2015 o Governo do Estado do Rio de Janeiro decidiu pela transferência

de sua Secretaria de Transportes para o antigo imóvel ferroviário. Surge, assim, a possibilidade de não só preservar o patrimônio como dar-lhe a devida manutenção e o valor que merece.

Já no início deste ano ocorreu a abertura da mostra Estação Barão de Mauá - 90 anos de histórias. Nesta edição retomamos o tema e somamos nossas forças às que pretendem tornar o imóvel e o próprio local digno do nosso passado ferroviário. E damos início às comemorações do aniversário da própria estação.

Este será um ano de grande importância para o tema da mobilidade urbana, visto a realização dos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro. Acompanhe conosco ao longo de 2016 os resultados dos investimentos que estão sendo feitos com este objetivo.

Boa leitura e até a próxima edição.

## nosso site

### Resultados da nossa última enquete do site da AENFER

A ANTT quer que os concessionários realizem inventário da malha ferroviária. "Ninguém tem certeza do que foi entregue às concessionárias", disse o diretor da ANTT, Carlos Nascimento.

Esta atitude demonstra como a privatização da RFFSA foi mal conduzida.....	<b>20%</b>
Esta atitude mostra a incapacidade da ANTT gerenciar as ferrovias brasileiras .....	<b>18%</b>
A ANTT já deveria ter estas informações e acompanhá-las rotineiramente.....	<b>8%</b>
Transferir este encargo às concessionárias é o mesmo que colocar a raposa para tomar conta do galinheiro.....	<b>5%</b>
Todas as respostas.....	<b>49%</b>

Continue participando das nossas pesquisas através do site: [www.aenfer.com.br](http://www.aenfer.com.br)



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

#### DIRETORIA:

##### Presidente

Luiz Euler Carvalho de Mello

##### Vice-Presidente

Jorge Ribeiro

##### Diretor Administrativo

Antônio Gonçalves Marques Filho

##### Diretor Financeiro

Aldo Paschoal Gama Signorelli

##### Diretora Técnica

Maria das Flores de Jesus Ferreira

##### Diretor de Comunicação

Fernando José Alvarenga de Albuquerque

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

Helio Suêvo Rodriguez

##### Diretor de Acompanhamento Judicial

Maria da Penha Arlotta

##### Diretor Social

##### Conselho Editorial

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

### JORNAL AENFER

#### Jornal de Circulação Bimestral:

Editado pela AENFER

#### Jornalista Responsável:

Silmara Reis - Reg. Prof. 604 DRT/SE

**Diagramação:** João Luiz Dias

**Fotografia:** AENFER

**Impressão:** Editora Livrobrel

**Tiragem:** 2.000 exemplares

## Vantagens de ser associado da Aenfer

Dentre os vários convênios que a Aenfer possui, com descontos bastante vantajosos para seus associados, destacamos nesta edição os da Polishop e da Universidade Estácio de Sá.

### Você Sabia?

Dos produtos mais procurados na Polishop, um, por exemplo, proporciona descontos que representa muito mais do que o valor da sua mensalidade social?

Produtos	Preço R\$	Desconto Aenfer	MENSALIDADE			
			Associado Efetivo	Associado Especial	Associado Amigo	Associado Contribuinte
Fritadeira Airfryer Philips Walita	1.199,90	179,98	49,00	44,00	28,00	33,00
Pós-graduação Latu Sensu - Estácio de Sá: Consultoria Empresarial	315,00/mês	47,25/mês	49,00	44,00	28,00	33,00

## Palavra do Diretor



### O transporte e a “mobilidade”

Muito se tem falado em deixar o carro na garagem e fazer uso do transporte coletivo, sempre com vistas à melhoria da mobilidade na cidade. Tomemos para exemplo o caso dos ônibus coletivos. Mas ao tentar fazê-lo, o cidadão se depara com transtornos e dificuldades quase insuperáveis.

Alguém que pretenda usar o ônibus como transporte, deveria ter a identificação da linha adequada à sua necessidade por cor, de modo a caracterizar de modo fácil o zoneamento da cidade onde se destinam a partir de áreas centrais.

Hoje, como estão todos na cor gelo

e com dizeres que em nada orientam o usuário, fica simplesmente impossível situar-se no sistema, principalmente tratando-se de um deslocamento não habitual.

A correspondência de cor na frota com as placas de parada nos pontos e os respectivos números da linha, desde que legíveis, são requisitos básicos para motivar o cidadão a tornar-se passageiro do sistema de coletivos. No que diz respeito à qualidade do traslado, o mínimo que deveria equipar os veículos é: transmissão automática e motor instalado na parte traseira, itens que reduzem em muito a má condução e o nível de ruído interno que são insuportáveis, à exceção do BRT que nesses dois aspectos está adequado.

Quanto ao embarque e desembarque, deve ser levado em conta que, nem todos os passageiros são ginastas e são dotados

de habilidade de escalar. Portanto, os degraus de acesso de desembarque, devem estar adequados a pessoas de relativa capacidade, o que não existe hoje. Uma vez no interior do veículo, algumas roletas necessitam de um “coice” para girarem o que evidentemente só é possível para atletas ou lutadores.

Sugiro, ainda que se observadas e implementadas tais medidas, as empresas imprimissem e distribuíssem nos pontos finais, ao longo do trajeto, folhetos de orientação, elaborados por pessoas sãs do ponto de vista mental, de fácil interpretação pelo cidadão comum, que aí sim, se sentiria motivado a usar o transporte coletivo para gente.

**Aldo Paschoal**  
Diretor Financeiro

### “Mãos à obra!!”

Foi realizada em Le Bourget, França, na segunda semana de dezembro, a COP-21 – Conferência Mundial do Clima, reunindo 195 países, que assinaram um acordo inédito, cujo objetivo é tentar que o aquecimento global até o ano de 2100 não ultrapasse 1,5 graus Celsius.

Independentemente das diretrizes e metas estabelecidas no documento, o que devemos comemorar é que, após um início tímido em 1992, no Rio de Janeiro, no evento que ficou conhecido como ECO-92, em que alguns países participantes se recusaram a assinar o documento final, desta vez, com uma quantidade bem maior de países participantes, todos assinaram



o documento, principalmente os maiores poluidores, Estados Unidos e China.

Foram necessários 23 anos para que os políticos ouvissem aquilo que os técnicos já diziam naquela ocasião. Hoje poderíamos estar em uma situação bem mais confortável em relação ao clima do planeta. Mas, como já disse o poeta: “assim caminha a humanidade, com passos de formiga

e sem vontade”. Cabe a nós, cidadãos, continuarmos fazendo a nossa parte: dando destinação correta aos variados tipos de lixo; economizando água e energia; procurando usar combustíveis não poluentes; evitando todos os tipos de desperdício; respeitando a Natureza. É sempre bom lembrar que a Natureza necessita de tempo para repor os bens vegetais e animais que o ser humano lhe subtrai diariamente.

Vamos, pois, reduzir o ritmo de utilização dos bens da Natureza, permitindo que ela tenha condições de se recuperar. Evitar o desperdício de alimento, principalmente, é uma das formas mais importantes que o cidadão comum pode contribuir. “Mãos à obra!!”

**Antônio Gonçalves**  
Diretor Administrativo

### — trem jeito —

### Praça do Trem será o principal acesso ao Engenho

O espaço em torno do Estádio Olímpico João Havelange (Engenho), na região do Grande Méier, vai virar uma grande área de lazer após os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016. Com investimento de R\$ 115,7 milhões, as melhorias urbanísticas que estão sendo implementadas pela Prefeitura do Rio no local incluem o restauro da Praça do Trem (conjunto de antigos galpões tombados que serviam como oficinas para reparo dos trens); a construção da Nave Olímpica do Conhecimento; e uma ciclovia com dois quilômetros de extensão. Além de obras de requalificação, como drenagem, implantação de

novo paisagismo, cabeamento subterrâneo e recuperação de calçadas.

A Praça do Trem vai se tornar a maior área pública do bairro e da região do Grande Méier (que hoje cabe ao Jardim do Méier, com cerca de 11 mil m<sup>2</sup>), com aproximadamente 35 mil m<sup>2</sup>. O projeto elaborado pela equipe técnica do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade tem como objetivo a restauração do conjunto de edificações das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, tombadas na esfera municipal, e prevê a conservação do aspecto original dos galpões.

O espaço interno da Praça abrigará atividades culturais, enquanto a área ao redor das construções será um espaço de convivência, amplamente iluminado, com lâmpadas de LED, permitindo seu uso à noite e valorizando os bens históricos. O local será totalmente arborizado, respeitando a visibilidade dos galpões tombados e, após os Jogos de 2016, poderá ser usado

como praça, após instalação de mobiliários urbanos.

Cerca de 250 pessoas, entre engenheiros e operários, trabalham nas obras, que estão sendo realizadas no quadrilátero formado pelas ruas Arquias Cordeiro, das Oficinas, José dos Reis e Doutor Padilha, e incluem ainda os projetos Passeio Olímpico (já entregue em janeiro deste ano) e Bairro Maravilha Engenho de Dentro.

As intervenções do Passeio Olímpico visaram adequar o bairro aos eventos esportivos, garantindo que todas as melhorias se revertam em legado para os cariocas. As quatro ruas do quadrilátero ganharam novas calçadas, mais largas e com total acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida, meio fios e sarjetas, além de implantação de infraestrutura para nova iluminação e conversão de redes aéreas de concessionárias para subterrâneas.

Fonte: Ascem - Prefeitura do Rio de Janeiro

# O TREM QUE NÃO CHEGOU

O guarda-linha Augusto, chegou à estação com pontualidade britânica, como diariamente fazia. Os anos trabalhados na ferrovia, quando ela ainda era administrada pelos ingleses, inculuiu-lhe tal disciplina. Aliás, não só para horários, mas para tantas outras coisas do dia a dia que incluía, até, tomar chá às cinco horas da tarde. Este hábito adquirira com mister Peter, o agente da estação na capital, quando por lá ficou trinta dias em rigoroso treinamento.

Como era estranho aquele “seu” Peter. Não conseguia entender porque ele lhe dera tanta atenção, já que na prática ele era um homem bastante reservado e de pouca conversa. Lembrava de que, em certo momento, ele dissera: você, jovem, lembra o meu início na Railway quando saí da minha pequena vila para trabalhar em Londres. Isso soava estranho, e de Londres só ouviu falar depois, no início dos anos 40, em razão das notícias que a Rádio Nacional dava sobre os bombardeios dos alemães sobre essa distante cidade em que “seu” Peter trabalhou.

Ao chegar à estação sua mente retornava muitos anos, para o tempo de plena atividade ali, onde passou a maior parte de sua vida, quando fazia questão de observar tudo. Sua visão alcançava os mínimos detalhes da linha, dos galpões

das oficinas, da plataforma com o sino em que o agente dava as partidas com seu relógio de bolso na mão, horário cumprido rigorosamente, disse ele era testemunha. Mas gostava mesmo era do burburinho criado pelo andar e pela conversa de tanta gente na plataforma. Naquele saudoso lugar se misturava a alegria das chegadas com a tristeza das partidas, enfim, grande parte dos sentimentos humanos que em certos momentos afloram. Eram manifestados por sorrisos, gargalhadas, despedidas em voz alta e, também, constantes lágrimas e choros compulsivos.

Essa plena confusão em dado momento deixava de existir para ele. Era quando a locomotiva chegava, de mansinho, apenas com o badalar do sino, pois os apitos ficavam lá fora, só retornando no exato momento de anunciar a sua partida. Ele conhecia todos os maquinistas, os colegas mais importantes na sua escala de valores. Era também por eles conhecidos pelo seu trabalho de guarda-linha, cabendo-lhe cuidar do trecho dentro da pequena cidade, inclusive na estação, alterando os cursos para a máquina encostar algum carro ou vagão não necessário naquela composição, ou agregar outro ali estacionado.

Consultou seu relógio de bolso,

prêmio dado pela Leopoldina pela sua dedicação ao longo de trinta anos e percebeu que o trem estava atrasado cerca de trinta minutos. Isso não acontecia em seu tempo na ativa, mas agora virara hábito. Sentiu um pouco de tristeza e muita vergonha por toda aquela gente que estava na “sua” estação. Avistou seu neto que viera buscá-lo.

- O trem ainda não chegou, meu neto!  
- É vovô! Amanhã o senhor volta. Hoje não dá mais, está na hora do almoço.

E o velho ferroviário, abraçado pelo neto mais novo, como de hábito, saiu da velha estação em ruínas. Ruínas causadas pelo descaso das autoridades que a mataram e mantêm esquecidos linhas e trens por este imenso Brasil, tão necessitado deles para reduzir despesas, poluição e os milhares de feridos e de mortos que anualmente as rodovias brasileiras acrescentam a uma triste estatística que as autoridades, que sucederam àquelas, continuam não dando a mínima importância.

**Ordilei Alves**

Membro titular das Academias  
Friburguense de Letras e Ferroviária de  
Letras, e da  
UBE – União Brasileira de Escritores.  
Autor, dentre outros, do livro  
“O Apito do Trem”

## — fique por dentro —

### Curso de Pós-graduação

Universidade Estácio de Sá está propondo mais seis novas turmas em diversas cidades para o curso de Pós-graduação de Engenharia Ferroviária 2016 – Universidade Estácio de Sá

Belo Horizonte: .....05.03.2016  
São Paulo: .....19.03.2016  
Cuiabá: .....02.04.2016  
Brasília: .....16.04.2016  
Rio de Janeiro: .....16.04.2016  
Vitória: .....21.05.2016

Público alvo: Graduados em Engenharia em qualquer especialização, Arquitetura, Administração, Logística e Tecnologia.

Curso de natureza presencial, com carga horária de 400 horas e duração de 21 meses, com aulas quinzenalmente aos sábados das 08:00 às 18:00 horas.

Os docentes são formados por profissionais renomados da ferrovia e com ampla experiência na área de atuação.

#### MATRIZ DO CURSO

##### SISTEMAS GERENCIAIS

- Política de Transportes - legislação, normas e regulação- Segurança do Trabalho- Logística e Intermodalidade dos Sistemas de Transportes- Tecnologia da Informação - Meio Ambiente Ferroviário

##### MATERIAL RODANTE

- Tração Diesel Elétrica e Tração Elétrica- Vagões, Carros de Passageiros e Trens-Unidade- Máquinas e Veículos Especiais - Engenharia de Manutenção

##### OPERAÇÃO FERROVIÁRIA

- Planejamento Operacional - Centro de Controle Operacional - Prevenção e Atendimento a Acidentes Ferroviários- Formação de Composição e Sistemas de Licenciamento- Regulamento Geral de Operação-RGO

##### INSTALAÇÕES FIXAS

- Via Permanente Ferroviária- Mecânica da Pavimentação Aplicada à Ferrovia - Obras de Arte Ferroviárias- Subestações e Seccionadoras- Rede Aérea- Sinalização E Sistemas Especiais Metodologia da Pesquisa Científica Visitas Técnicas

**Associado da AENFER tem desconto de 15 % nas mensalidades.**

Acesse o site [www.posestacio.com.br](http://www.posestacio.com.br) e saiba mais detalhes do curso e leia matérias sobre o sistema ferroviário.

**Mais informações Tel.: 0800 378 2246**

# Coluna Filatélica

PARTE VI

## Neste capítulo encontram-se os selos emitidos pela ECT referentes à Preservação do Patrimônio Ferroviário

### PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO BRASILEIRO

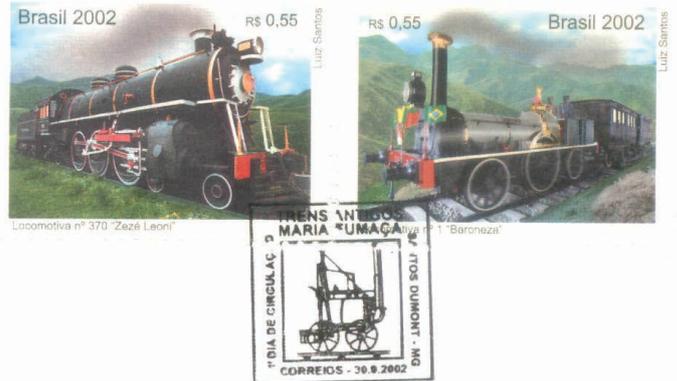
Nos anos de 1983 e 1984, a ECT fez duas emissões de selos referentes à Preservação do Patrimônio Ferroviário Brasileiro: locomotivas, em 12/06/1983 e estações, em 23/07/1984. Foram, sem dúvida, as mais completas emissões apresentando o tema ferrovia brasileira. Em cada uma delas foram lançados três selos, com respectivos carimbos, editais e envelopes do 1º dia de circulação. Na série locomotivas foram lançados também postais. Os lançamentos, de cada uma das séries, ocorreram em três cidades: Rio de Janeiro, São João Del Rei, São Paulo (série estações) e Jundiaí (série locomotivas).



Loco nº 1 da Cia. Paulista de Estradas de Ferro / 1872 - bitola 1,60m  
Encontra-se no Museu "Barão de Mauá", em Jundiaí/SP - Estática

### TRENS ANTIGOS: MARIA FUMAÇA - "BARONEZA" E "ZEZÉ LEONE"

Estes dois selos foram lançados em duas localidades: no Museu do Trem do Rio de Janeiro/RJ e em Santos Dumont/MG, ambos em 30 de setembro de 2002.



Selo e carimbo comemorativo Locos "Baroneza" e "Zezé Leone"

Fabricada pela American Locomotive Company, a locomotiva nº 370, bitola 1,60m, da E. F. Central do Brasil, recebeu o nome carinhoso de "Zezé Leone", em homenagem a primeira Miss

Brasil, eleita em 1923. Seu maquinista Carlos Pereira da Rocha, foi quem lhe deu este apelido. Ela era utilizada para tracionar o trem noturno "Cruzeiro do Sul", entre Rio e São Paulo.

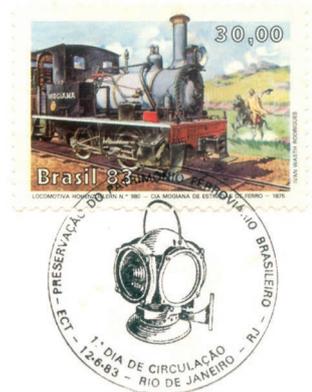


Loco nº 1 da Estrada de Ferro Oeste de Minas / 1880 - bitola 0,76m  
Encontra-se no Museu de São João Del Rei / MG - Estática

### SÉRIE ESTAÇÕES



Estação de Japeri/RJ, antiga estação de Bélem, inaugurada em 08/11/1858.



Loco nº 980 da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro / 1889 - bitola 1,00m  
Encontra-se com a ABPF/Campinas/SP em operação



Estação da Luz/SP, inaugurada em 01/03/1901.  
Estação de São João Del Rei/MG, inaugurada em 1881.

### RESGATE DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

A primeira intenção de ligar o litoral a capital Curitiba, seria saindo de Antonina e essa iniciativa partiu do engenheiro Antonio Rebouças e outros. Entretanto, devido as melhores condições técnicas, foi escolhido o Porto de Paranaguá. Assim sendo, o primeiro trecho da ferrovia, Paranaguá - Morretes, foi inaugurado em 1883 e o segundo, Morretes - Curitiba, em 1885. A ferrovia chegou a Antonina no ano de 1891, quando foi construído o ramal Morretes-Antonina. No início, sua atividade primordial, além do transporte de passageiros, era o transporte de mate, competindo com a estrada da Graciosa, por

onde, em carroções, este produto alcançava o litoral.



Selo e carimbo comemorativo Data do lançamento na cidade de Antonina / PR: 30/09/2003

Não perca no próximo número a continuação sobre os selos referentes à preservação do patrimônio ferroviário. Mostraremos a Vila Inglesa de Paranaipacaba, famosa pelo conjunto arqui-

tetônico das edificações em estilo inglês. E o lançamento simultâneo com selos e carimbos, no Rio, Estação Central do Brasil e em São Paulo, Estações da Luz e Júlio Prestes.

# ESTAÇÃO BARÃO D

Quem passa pela Avenida Francisco Bicalho, situada em ponto estratégico que liga os principais acessos às Linhas Vermelha e Amarela, Avenida Brasil ou chegar até a Rodoviária Novo Rio por exemplo, encontra pelo caminho um imponente prédio, de arquitetura inglesa, construído no século passado e que em seus áureos tempos era bastante movimentado. É o prédio da Estação Barão de Mauá onde partiam trens de subúrbio e interior, para principais cidades como Petrópolis, Nova Friburgo, Macaé, Campos, a cidade capixaba Vitória-ES e, posteriormente o badalado Trem de Prata que fazia uma luxuosa viagem entre o Rio de Janeiro e São Paulo.

Hoje, a realidade não parece nada com aquela do passado. O prédio, nem de longe lembra que um dia teve toda aquela movimentação de pessoas chegando e partindo. O silêncio é profundo. A gare vazia ainda guarda algumas relíquias como os quiosques



Um dos antigos quiosques da estação



Antiga charutaria com aspecto de abandono



O antigo relógio faz parte da decoração

de madeira, a charutaria, bilheterias e relógios. No pátio, materiais rodantes históricos, aguardam pela recuperação, apesar do estado de abandono. O prédio apresenta inúmeras rachaduras e infiltrações, vidraças quebradas e toda a área externa está pichada.

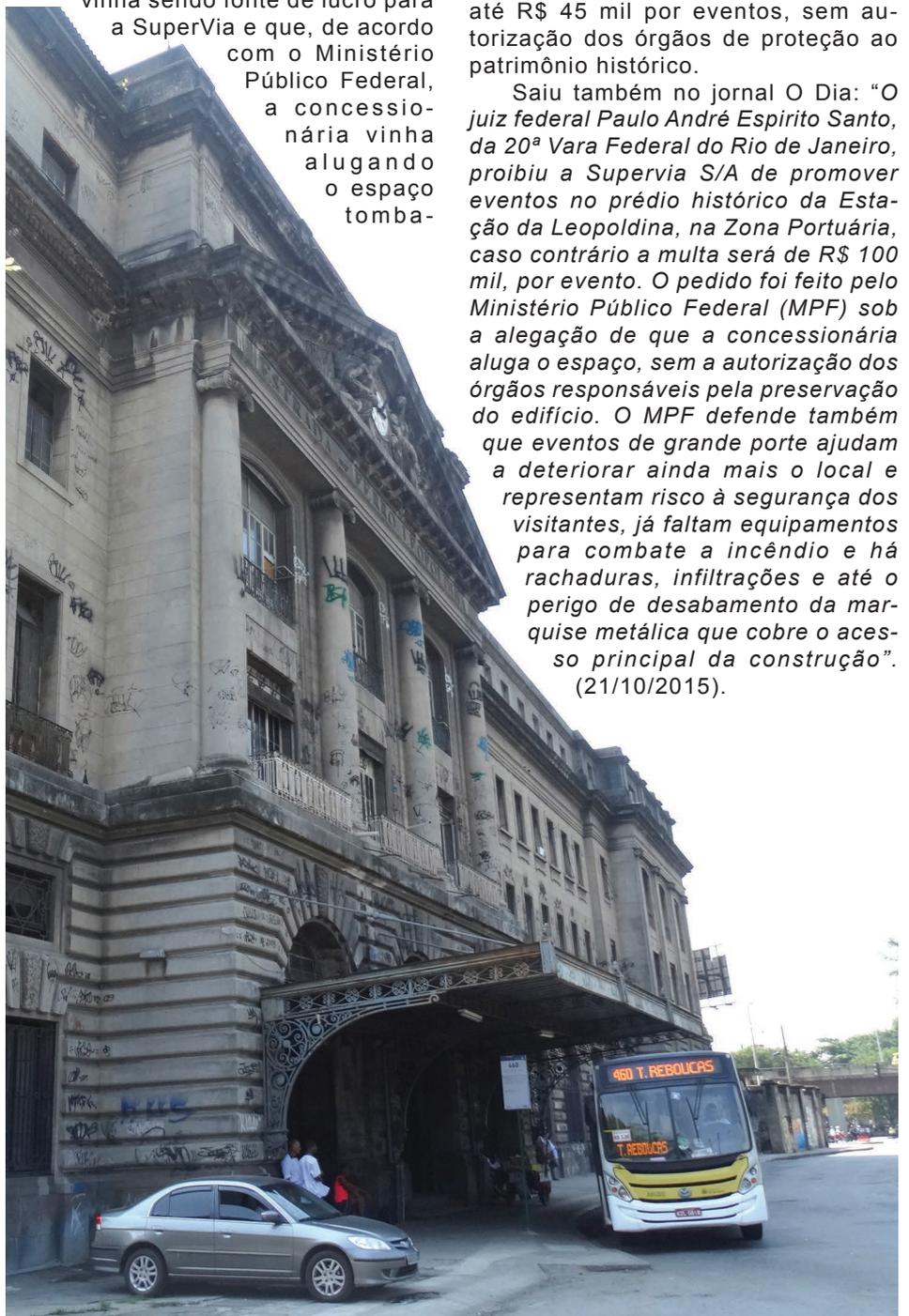
Um outro fato que deixou ferroviários estarecidos foi ver a gare servindo para outras atividades. Matéria publicada pelo jornal Extra, pelo repórter Marcos Nunes, revelou que, apesar de inoperante para o transporte ferroviário, a Estação Barão de Mauá vinha sendo fonte de lucro para a SuperVia e que, de acordo com o Ministério Público Federal, a concessionária vinha alugando o espaço alugando o espaço tomba-



Infiltrações demonstram o estado de abandono

do para realização de festas, cobrando até R\$ 45 mil por eventos, sem autorização dos órgãos de proteção ao patrimônio histórico.

Saiu também no jornal O Dia: "O juiz federal Paulo André Espírito Santo, da 20ª Vara Federal do Rio de Janeiro, proibiu a Supervia S/A de promover eventos no prédio histórico da Estação da Leopoldina, na Zona Portuária, caso contrário a multa será de R\$ 100 mil, por evento. O pedido foi feito pelo Ministério Público Federal (MPF) sob a alegação de que a concessionária aluga o espaço, sem a autorização dos órgãos responsáveis pela preservação do edifício. O MPF defende também que eventos de grande porte ajudam a deteriorar ainda mais o local e representam risco à segurança dos visitantes, já faltam equipamentos para combate a incêndio e há rachaduras, infiltrações e até o perigo de desabamento da marquise metálica que cobre o acesso principal da construção". (21/10/2015).



# E MAUÁ - 90 ANOS

## Luz no fim do túnel

Se o aspecto atual da estação é de abandono e deterioração, todo este cenário pode estar com os dias contados. O secretário de Estado de Transportes Carlos Roberto

Osorio já deu o primeiro passo transferindo a Setrans para o prédio da Barão de Mauá. Segundo ele, um dos objetivos é até março limpar todas as pichações e sujeiras do local.

A Aenfer conversou com o secretário. Ele salientou da necessidade de encontrar o melhor caminho para a revitalização da Estação. Veja a seguir:

### 1) Por que o senhor tomou a iniciativa de se transferir para o prédio da Estação Barão de Mauá?

Primeiro por reconhecer a importância histórica desse edifício, de grande valor arquitetônico e também por conta parte da histórica, não só do Rio de Janeiro, mas também da ferrovia no Brasil e que se encontrava em estado de abandono e deterioração. A Secretaria de Estado de Transporte tem como objetivo gerenciar, coordenar e regular o transporte público de alta capacidade do estado do Rio de Janeiro. E isso inclui o sistema ferroviário. A Estação Barão de Mauá tem uma localização privilegiada, o que coloca a Secretaria mais próxima dos trens, do metrô, das barcas, da rodoviária Novo Rio, da saída do estado do Rio de Janeiro para o interior do estado e para a Região Metropolitana. Em síntese, decidimos nos mudar para a Estação Barão de Mauá para proteger e ajudar a recuperar esse imóvel. Além de posicionar a Secretaria de Transportes em um local estratégico da cidade para suas funções e também reduzir custos possibilitando a alienação da sede antiga em Copacabana, área nobre da cidade.

### 2) A Secretaria de Transportes pretende remanejar todos os funcionários da Central e Riotrilhos para o prédio da Estação Barão de Mauá ou apenas o senhor permanecerá junto com sua equipe de assessoria no prédio?

A Secretaria de Transportes, órgão da administração direta, virá todo para o prédio da Estação Barão de Mauá, liberando espaço importante no antigo prédio de Copacabana, para que o Estado possa definir por seu arrendamento ou outra destinação. Já para a mudança dos funcionários da Central e Riotrilhos, estamos realizando,

junto à direção dessas empresas, um planejamento para viabilizar isso. O objetivo é concentrar todos os órgãos aqui na Estação Barão de Mauá, mas isso será visto ao longo do tempo.

### 3) Como será equacionada a situação administrativa-patrimonial do prédio? No caso da responsabilidade futura por parte do Governo do Estado, qual é o plano futuro para o complexo, já que o prédio é tombado e de grande importância para a história ferroviária do Rio de Janeiro?

Estamos discutindo junto à Secretaria de Patrimônio da União a cessão, para o Governo do Estado, de um dos andares do imóvel da Barão de Mauá que pertence ao Governo Federal, de modo que o Estado possa ter a posse plena do prédio e, óbvio, apontar uma destinação para seu futuro. Reconhecemos e entendemos a importância do prédio para história ferroviária e o objetivo de ocupar esse prédio é não deixá-lo morrer ou ser invadido, não deixar se deteriorar ainda mais. E, obviamente, vamos montar uma comissão com órgãos de patrimônio, com entidades que dizem respeito aos ferroviários e também com outros órgãos do município e do Governo do Estado para definir o planejamento de ocupação e destinação definitiva desse imóvel.

### 4) Quanto à conclusão das obras da linha 4 do Metrô, a área externa do complexo que está servindo para fabricação das aduelas pré-moldadas, vai ser liberada ou continuará a ser utilizada pelo Metrô? No caso de devolução da área, as vias entre São Cristóvão, Francisco Sá e Barão de Mauá serão reconstruídas?

Ainda não existe uma definição tomada sobre esse assunto, está em fase de estudos.

### 5) Que planos o Governo do Estado pretende implementar neste local? Poderá a gare voltar a receber trens do subúrbio?

Está em estudos.

Foto: Henrique Freire



Secretário Carlos Osorio no seu novo gabinete em Barão de Mauá

### 6) Caso seja do interesse de o Governo revitalizar o prédio e reformar, quanto tempo poderá ser levado? O Governo terá condições de manter o projeto?

A comissão que será criada é justamente para encontrar o melhor caminho para realização da revitalização deste patrimônio

### 7) A Aenfer tem para a estação da Leopoldina um projeto de revitalização que consiste em transformá-la no Museu do Trem. O senhor tem conhecimento deste projeto? Poderia o Estado do RJ também apoiá-lo em vista de que a memória ferroviária não tem sido contemplada nos planos culturais de nosso Estado?

Temos total interesse nesta parceria para recuperarmos este que é um patrimônio de todos. A instalação da Secretaria de Estado de Transportes, no prédio da Estação Barão de Mauá, na Leopoldina, marca o início da recuperação do patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro e do Brasil.

— diretoria em foco —

# Mostra comemora 90 anos da Estação Barão de Mauá

Como parte das ações de revitalização da Estação Barão de Mauá, a Secretaria de Transportes inaugurou no dia 03 de fevereiro, a mostra Estação Barão de Mauá – 90 anos de histórias.

O secretário de Estado de Transportes Carlos Roberto Osório descerrou a placa de comemoração que marca a passagem dos 90 anos da Estação, ao lado da trineta de Mauá, Francisca Marquês de Vianna, do tetraneto de Mauá Eduardo André Nedeuf e do presidente da Associação Mútua Auxiliadora dos Empregados da Estrada de Ferro Leopoldina, Raymundo Neves de Araújo.

O evento contou com presenças de diversos ferroviários e entidades que lutam pela preservação da ferrovia, como a Associação de Engenheiros Ferroviários – AENFER, Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina – AEEFL, Associação dos Aposentados da Rede Ferroviária – AARFFSA, Sindicato dos Ferroviários, dentre outras.

Na ocasião, ferroviários foram homenageados e receberam o título de Mérito Ferroviário pela dedicação e relevantes serviços prestados ao sistema ferroviário.

O maquinista Rogério da Silva Cerqueira também foi lembrado e homenageado. Ele foi o responsável por salvar um passageiro que passou mal e caiu nos trilhos no momento em que o trem ia passando. Com sua experiência de 29 anos, Rogério conseguiu frear sem atropelar o passageiro. O fato aconteceu no último dia 27 de janeiro.



O maquinista Rogério da Silva é homenageado



Secretário, representantes de entidades e a família do Barão descerraram a placa



Secretário Carlos Roberto Osório e ferroviários que receberam a homenagem pelos relevantes serviços

Com o objetivo de contar a história do sistema ferroviário do Rio de Janeiro, a exposição disponibiliza aos visitantes painéis de fotos desde a construção da estação até os dias atuais, intervenções sonoras e exposição de miniaturas e mobiliário de época.

Quem for à Leopoldina também poderá conhecer a história da família do Barão de Mauá, além de curiosidades da arquitetura do local. A exposição é permanente e poderá ser visitada de segunda a sexta-feira, das 10h às 18h.



Ferrovários que também foram homenageados

# Um ícone à espera da sua história

A Estrada de Ferro Leopoldina, com o crescimento de suas linhas e, conseqüentemente, de seu transporte de carga e de passageiros, necessitava ter uma grande estação ferroviária e um local para sede de sua administração na cidade do Rio de Janeiro. Assim, no dia 6 de novembro de 1926, na presença do Exmo. Presidente da República, Arthur Bernardes, era inaugurado um suntuoso e imponente edifício, projetado pelo arquiteto inglês Robert Prentice, que recebeu o nome de Estação Barão de Mauá, em homenagem ao construtor da primeira ferrovia brasileira, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Devido sua importância cultural para a cidade, o edifício foi tombado pela Secretaria Estadual da Cultura, através da Resolução Sec Nº 31, do dia 7 de fevereiro de 1991.

Ao longo dos anos, o prédio teve diversas ocupações. No início e por um longo período, de 1926 a 1977, pela a administração da Leopoldina. Entretanto, com a transferência da sede administrativa da então 7ª Divisão Leopoldina para a cidade de Campos, somente alguns órgãos permaneceram no local. Daí por diante, diversas administrações passaram por lá.

Em **1984**, com a criação da CBTU – Cia. Brasileira de Trens Urbanos, a STU/RJ, Superintendência que administrava os trens suburbanos no Grande Rio, passou a ocupá-lo com alguns de seus departamentos.

No ano de **1994**, com a estadualização do transporte suburbano do Rio de Janeiro, a FLUMITRENS, empresa criada pelo Estado, a ocupou com as mesmas áreas administrativas do tempo da STU/RJ.

Em **1998**, o estado promoveu a desestatização do serviço de trens suburbanos e a SuperVia, empresa que opera o serviço de trens urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro desde 1998, assumiu o serviço, passando a administrar Barão de Mauá.

Em **2001**, a SuperVia devolve a Estação Barão de Mauá ao Estado, por não mais operar trens naquele local.

Em **2003**, com Barão de Mauá praticamente desocupado, a administração da FLUMITRENS é transferida do Prédio de D. Pedro II, para o prédio da Barão de Mauá. Posteriormente, a FLUMITRENS entra em liquidação e é criada a Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística - CENTRAL, cuja administração lá permanece.

Em **2007**, a CENTRAL deixa Barão de Mauá, que aos poucos foi esvaziado, ficando somente com um pequeno grupo administrativo e seu Centro de Documentação. Entretanto, por muitos anos, o 4º andar desse prédio já era



Gare da Estação Barão de Mauá

ocupado pelo SESEF – Serviço Social das Estradas de Ferro.

Com o prédio esvaziado e abandonado, a AENFER então propôs a transferência do Museu do Trem do Engenho de Dentro, para Barão de Mauá, criando o Centro Cultural Barão de Mauá, onde estaria inserido um grande museu ferroviário – O Museu Ferroviário Nacional. O projeto descritivo foi encaminhado aos órgãos de cultura e transporte dos governos federal e estadual.

O Ministério dos Transportes, ao final do ano de 2009, instituiu, pela Portaria nº 266, de 15/12/2009, um Grupo de Trabalho para estudo da implantação do Museu Ferroviário Nacional. Para coordenar os trabalhos foi contratada a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. No decorrer do ano de 2010 o trabalho foi desenvolvido, ficando para o ano seguinte sua conclusão, que foi realizada pelo grupo da UFSC e pelo Ministério dos Transportes. O trabalho apresentado é bom, mas é necessário alterar algumas coisas. Faltaram detalhes que só o ferroviário que vivenciou a história conhece e pode opinar. Os técnicos da UFSC e do Ministério não vivenciaram essa história e, portanto, não a conhecem e, em decorrência, muitos detalhes foram omitidos.

No mesmo ano de 2010, o Senador Paulo Duque, através do Projeto de Lei nº 173/2010, propôs à União criar o Museu Ferroviário Nacional Barão de Mauá, na Estação Barão de Mauá, na cidade do Rio de Janeiro. Entretanto, com o término de seu mandato, o PL foi arquivado, mas foi solicitado ao senador Paulo Paim para desarquivá-lo e dar prosseguimentos aos tramites do mesmo.

Em 29 de novembro de 2010 foi assinado entre o Estado do Rio de Janeiro e a SuperVia – Concessionária de Transporte Ferroviário S/A, com a interveniência da AGETRANSP – Agência Reguladora de Transportes

Públicos Concedidos o “Oitavo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão para a Exploração dos Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Passageiros” e a administração do prédio volta para a SuperVia, autorizada pelo Estado com o aval daquela Agência. Para quem luta pela criação do Museu Ferroviário Nacional em Barão de Mauá, sabe que esse retorno da concessionária é irregular e um entrave na implantação do museu naquele local, pois a empresa visa somente no futuro usar o espaço comercialmente, tanto é que, logo após a assinatura desse Termo Aditivo, a Odebrecht, controladora da concessionária, ocupou seu imenso pátio para montagem de pré-moldados para a linha 4 do Metrô.

O abandono do prédio de Barão de Mauá, a entrega da administração para SuperVia, com a ocupação de seu pátio pelo consórcio construtor da linha 4 do Metrô, tem que ter um basta. O assunto tem que ser levado para discussão aos Ministérios Públicos, Federal e Estadual, para que junto com as áreas de Transportes e Cultura, de ambas as esferas governamentais e, fundamentalmente, com a participação das Associações de Engenheiros Ferroviários (AENFER e AEEFL) e das Entidades de Preservação, possa transformar o local, o **último ícone ferroviário disponível na cidade**, no grande desejo dos ferroviários e amantes da ferrovia, o grande Museu Ferroviário Nacional.

O ano de 2016, quando comemoraremos, em seis de novembro, os 90 anos da inauguração de Barão de Mauá, tem que ser o ano de seu renascimento, com a garantia de que o espaço terá sua utilização dedicada à preservação da memória histórica de nossa ferrovia.

**Por: Rubem Eduardo Ladeira – Membro do Conselho Editorial**

# Ferrovia liga o nada a lugar nenhum

O nosso querido Brasil, tido e havido como um país de dimensões continentais, em 1854 teve inaugurada a sua primeira ferrovia (há 162 anos), por obra e graça do grande empreendedor, Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá. Desde aquele século, “no tempo e no espaço”, efetivamente, os governos, em termos de modo ferroviário, em mobilidade urbana moderna e integral, não ligaram nada a lugar nenhum.

O jornal O Globo, no caderno Economia, pag.17 (8-1-16) publica matéria versando sob o título: “Obras nas ferrovias fora dos trilhos”, de autoria de Danilo Faraello que, com propriedade, disserta a respeito do cenário dos transportes por sobre trilhos.

Guardadas as devidas proporções, tendo-se em vista a força do jornal, tenho batido nesta tecla há anos, sobre ferrovia, dentro de minha insignificância de ferroviário aposentado, criticando que o modo ferroviário vem sendo abandonado pelos diversos governos, que viraram as costas para a circulação de insumos pesados, à longa distância, e que têm a preferência pelo modo rodoviário.

Mesmo antes de a Rede Ferroviária Federal S.A.-RFFSA ter sido extinta em maio de 2007, lá atrás na década de 50, a construção de ferrovias no país sempre esteve “ao Deus dará”, em relação ao rodoviário; envolta em imbrólios no processo viário nacional, os pneus sobrepunham-se aos rodeiros dos trens de cargas.

Os investimentos em ferrovias sempre foram minguando a cada ano, até que resultou em concessões de seus trechos de produção virem a ser transferidos à iniciativa privada. Algumas delas têm andado de pires na mão, pedindo socorro ao governo para equilibrarem-se no “status quo” na exploração das malhas “privatizadas”, a partir dos anos 90.

No governo do ex-presidente José Sarney (1985-1990), A Ferrovia Norte-Sul foi programada como se

fora a vedete e, logo em seguida, foram surgindo outras, que estão na berlinda (a Ferrovia de Integração Oeste-Leste- Fiol (de Ouro Verde em Goiás, a Estrela D’oeste, em S. Paulo) e a de igual denominação, que liga Caetité a Barreiras), também dando demonstração de pujantes; ledo engano, meus caros leitores!

Todas as autoridades sabem de “cor e salteado” que, por ferrovia, o grande volume de toneladas transportadas terá barateamento, face à aplicação de um frete compensador, ao contrário do que se constata por sobre pneus.

O transporte em geral de grande tonelagem de cargas está umbilicalmente ligado ao desenvolvimento dos portos, ícone ainda incipiente tendo-se em conta a baita dimensão do país e o lobby dos grandes empresários dominadores do rodoviário.

Percebe-se, constata-se no cenário atual que, infelizmente, ainda não atingimos um estágio de excelência de integração viária. Estamos alguns pontos atrasados em relação a outros países de primeiro mundo e até de alguns emergentes.

A bem da verdade registre-se que o avanço desses é em razão de suas dimensões geográficas, ao contrário do Brasil, que é um “gigante pela própria natureza”; ah, como é grande...

O técnico Cláudio Frischtak, especialista em infraestrutura, faz críticas sobre o ritmo das obras em 2015, dando opinião (pitaco), de que o “projeto liga o nada a lugar nenhum, tendo-se em vista o desperdício enorme de recursos públicos”. As obras nas ferrovias estão fora dos trilhos sem uma razão que justifique tal atraso.

Alguns trechos concedidos, em razão da desativação e da não circulação de trens, notadamente os da Ferrovia Centro Atlântico-FCA, que eu conheço bem, foram invadidos; estão sendo levantadas construções no antigo leito de linha, em franco desrespeito à distância operacional,

no caso de virem a circular os trens de turismo (Linha Auxiliar de Japeri a Paraíba do Sul).

O técnico Cláudio alerta que nos trechos das novas ferrovias poderá haver roubo, a exemplo do que já ocorre em Japeri, Paes Leme, Conrado, Arcádia, Governador Portela, Miguel Pereira, Paty do Alferes, Avelar, até Paraíba do Sul.

Em verdade, em verdade, com ou sem crise econômica, o governo precisa, urgentemente, olhar para os nossos trechos de linha novos e antigos por pertencerem à União, pois, do contrário, tudo pode desaparecer e o prejuízo será maior, incalculável, em face do abandono de nosso patrimônio ativo e inativo não estar merecendo a atenção das autoridades responsáveis pela sua conservação, preocupação que deve estender-se até os integrantes da Frente Parlamentar pela Preservação da Memória e do Patrimônio Ferroviário, criada em 2015, que precisa marcar presença ativa e efetiva, consoante a divulgação do jornal O Globo de 07 de janeiro de 2016.

Apesar de o Brasil precisar pôr-se à volta dos trilhos, com a circulação de trens de passageiros e de turismo, a fim de contrariar, frontalmente, o título deste artigo-desabafo e mudar o estágio em que se encontra o modo ferroviário.

Volto à recomendação costumeira: o Brasil precisa de trens de passageiros como o sangue de oxigênio, e a tarefa que pesa por sobre os ombros das autoridades em geral é disponibilizar trens pelos quatro cantos do Brasil.

Em termos de mobilidade urbana, sem ferrovia, não se liga o nada a lugar nenhum, neste país-continente, abençoado por Deus e habitado por 205 milhões de brasileiros, ordeiros e trabalhadores, esperançosos de melhor qualidade de vida, no tempo e no espaço. E estamos conversados.

**Genésio Pereira dos Santos**  
Advogado/Jornalista/Escritor

## ÓTICA NISSI

De um colega engenheiro, associado

**Associados da Aenfer com  
desconto de 20%**



Av. Presidente Vargas, 633 - sobreloja 108 - Tel.: 2224-2435 - esquina com a Rua Uruguiana

— dia a dia —

# Como as mudanças no planeta afetarão a nossa alimentação?

Em 2015, cientistas chamaram a atenção para o risco de uma em cada seis espécies de animais ser extinta por causa das mudanças climáticas. Mas será que o mesmo ocorreria com plantas - mais especificamente aquelas que nos servem de alimento? Um fato constatado é que produtores agrícolas em várias partes do mundo terão cada vez mais dificuldades para manter suas lavouras nas próximas décadas. Se não encontrarmos maneiras de proteger nossos alimentos, será que eles vão sobreviver às mudanças climáticas?

Apesar de notícias alarmistas afirmando que alguns alimentos serão extintos, ainda não há provas concretas de que itens mais consumidos, como leguminosas, cacau, vinho, milho ou trigo deixarão de existir.

“Um tipo de cultivo sozinho não deve desaparecer”, afirma Andrew Jarvis, líder do Programa de Pesquisas em Mudanças Climáticas, Agricultura e Segurança Alimentar do CGIAR, parceria mundial para pesquisa em agricultura. “Em algum lugar do mundo haverá algum produzindo aquele alimento.”

Mas isso não significa que as notícias sobre o futuro de nossos pratos são apenas boas. Provavelmente teremos que mudar a maneira como cultivamos certos alimentos, à medida que algumas regiões do mundo ficam quentes demais. E algumas pessoas poderão ter dificuldades para encontrar certos alimentos.

“Mesmo que a produção de alimentos em geral não seja atingida, a segu-

rança alimentar pode sofrer impacto”, diz Margaret Walsh, ecologista do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos. Ou seja, mesmo que um certo alimento ainda seja cultivado em algum lugar da Terra, nem todo o mundo terá o mesmo acesso a ele como hoje.

De maneira geral, a produtividade de muitos cultivos, desde os alimentos básicos até aqueles que dão mais sabor à vida, como o café e o chocolate, também será atingida pelas mudanças climáticas.

A forma como sentiremos essa redução vai depender do grau de aquecimento e do cultivo em questão. Mas, no geral, “qualquer temperatura acima dos 30°C é ruim para a agricultura”, afirma Wolfram Schlenker, professor de assuntos públicos e internacionais da Universidade Columbia, em Nova York.

Nas atuais condições climáticas, cerca de 4% das regiões produtoras do mundo enfrentam secas todos os anos. Mas até o fim do século, acredita-se que essa parcela chegará a 18%.

Outros estudos indicam que cultivos de hortaliças - ou seja, tudo o que não é grão ou cereal - podem sofrer um impacto mais grave, porque tendem a ficar contidos a uma área geográfica menor.

Jarvis e seus colegas descobriram que 80% das zonas produtoras de café da América Central e do Brasil poderão se tornar inadequadas para o plantio até 2050, enquanto as mudanças climáticas trarão “impactos profundos” na produção de cacau na África Ocidental. “O chocolate de alta qualidade será mais difícil de encontrar

no futuro, e vai custar muito mais caro”, alerta Jarvis.

## O perigo das commodities

Outra possível dificuldade gerada pelas mudanças climáticas é a nossa dependência dos cultivos que são vendidos como commodities - trigo, soja, milho e arroz. Atualmente, eles respondem por 75% das calorias consumidas pela humanidade, direta ou indiretamente por intermédio de animais que são alimentados com esses grãos.

## Diversificar é preciso

No entanto, há maneiras de amenizar os problemas que estão por vir. Várias empresas e organizações de pesquisa, inclusive a Monsanto e a Fundação Bill Gates, estão tentando criar sementes resistentes à seca e ao calor, pela engenharia genética e do cruzamento convencional.

Por enquanto, muitos duvidam do sucesso dessas empreitadas. “A engenharia genética é uma solução que precisamos continuar desenvolvendo, mas não será o remédio para todos os nossos problemas”, afirma Jarvis. “As provas recolhidas nos último dez anos demonstram que essa ciência ainda não revolucionou totalmente a agricultura.”

Outras estratégias também podem ajudar, em algumas regiões do mundo, como melhor irrigação, o uso de maquinário que acelerem a colheita ou melhorar o armazenamento para impedir que os alimentos estraguem.

Fonte: Rachel Nuwer Da BBC Future

— pela imprensa —

### Relógio da Central

Todos os dias, 600 mil pessoas passam pela Estação Central do Brasil. Os mais atentos vêm percebendo que algo anda mal com o relógio. Desde fins de 2015, as quatro faces da estrutura vem mostrando horários atrasados ou ponteiros parados. A Secretaria de Segurança, que administra o equipamento, admitiu que dois pares de ponteiros não se moviam (voltados para o Maracanã e Morro da Providência). Mas não deu explicações para a marcação errada das horas. Segundo o órgão, o relógio apresenta um problema mecânico, provocado por “uso ininterrupto”. “Novas peças serão adquiridas para que as faces voltem a funcionar”, disse a nota.

Fonte: O Globo, 15/02/2016

### O velho bonde

O bonde de Santa Teresa voltou a circular na Rua Francisco Murtatori, Região Central do Rio. O serviço, que ainda está no estágio pré-operatório, já vai atender turistas e moradores do bairro das 11h às 16h. A terceira etapa da restauração do transporte liga a Rua Francisco Murtatori ao Largo dos Guimarães, no alto de Santa Teresa, e ao Largo da Carioca, no Centro. Entretanto, há muito trabalho pela frente e a previsão para a conclusão das obras é no primeiro semestre de 2017. “O início da pré-operação do bondinho é simbólico e caracteriza um momento muito importante para nós. Estamos muito contentes com a recuperação deste percurso, que foi danificado durante as chuvas de 1966”, disse o secretário estadual de Transportes, Carlos Osorio. De acordo com a Secretaria de Estado de Transportes, a circulação do bondinho no trecho inaugurado foi liberada após a realização de vários testes.

Fonte: G1, 27/01/2016

### VLT - o bonde moderno

Com a promessa de ser uma versão moderna e mais rápida dos bondes tradicionais, o VLT Carioca tende a substituir ônibus e automóveis em um percurso no centro da cidade. De acordo com o secretário municipal de Transportes do Rio de Janeiro, Rafael Picciani, o sistema conectará a região portuária ao centro e será o principal meio de integração com todos os modais de transporte. O veículo será um dos primeiros do mundo a trafegar sem as chamadas catenárias - cabos suspensos para transmissão de energia -, uma vez que trabalha com base em um mecanismo que permite o veículo ser energizado a partir de pontos distribuídos ao longo da linha.

Fonte: Carta Capital, 01/02/2016

## A volta dos Trens Turísticos & Regionais

Eventualmente, prefeitos ou ferroadas, se manifestam desejosos quanto às possibilidades de implantação de um TT- Trem Turístico, ou TR-Trem Regional, na sua Região. Faz sentido, pois quase todas as cidades brasileiras que já foram servidas por trens de passageiros um dia - e que possuam atrativos turísticos ou estão próximas aos grandes centros urbanos -, sonham em tê-los de volta um dia. A implantação de um TR facilita a mobilidade urbana, é um meio de transporte seguro, rápido e pouco poluente. Em se tratando de um TT, sua implantação pode alavancar o turismo, gerar emprego e renda para economia local. O mer-

cado dos TTs vem transportando mais de três milhões de passageiros/ano e movimentando mais de R\$ 250 milhões/ano.

Contudo, implantar um TTs ou um TRs - sobretudo em um trecho sem trilhos - é uma tarefa bastante complicada e, via de regra, requer vultosos investimentos na instalação da via permanente e em material rodante. Por conta disso, a grande maioria dos desejosos fica somente no sonho e depende da boa vontade dos governos e dos políticos. Por isso, somente uma reduzidíssima parcela de cidades conseguiu realizar esse sonho de ouvir novamente o Apito do Trem

ecoando em suas cidades e campos.

Nos últimos trinta anos, dezenas de municípios conseguiram implantar os seus tão sonhados Trens Turísticos, somando-se aos então sobreviventes que ainda transportam tanto turistas como passageiros em 2.176 km de vias, o que representa menos de 10% da malha ferroviária brasileira ativa, ora dedicada exclusivamente ao transporte de cargas. A tendência é aumentar os TTs em operação, pois existem muitas cidades com trilhos ociosos e desejosas de pôr o seu trenzinho em circulação. Mas esse sonho não é impossível e, para demonstrar isso, apresentamos abaixo um quadro resumo com os 29 TTs & TRs homologados e em operação no Brasil:

### Inventário dos Trens Turísticos e Regionais

UF	Nome do Trem	Percurso	km	Obs
1- PA/MA	E. F. Carajás (passageiros)	Paraopebas/PA-São Luiz/MA	861	Operação em dias alternados
2- PE	Trem do Forró	Recife - Cabo de Sto Agostinho	42	Opera no período de festas juninas
3- ES	Montanhas Capixabas	Viana - Araguaia	49	Em operação
4- RJ	Do Corcovado	Estação Cosme Velho - Monumento do Cristo Redentor	3,8	Principal TT, com mais de um milhão de passageiros/ano
5- RJ	SESC	Na área do SESC Mineiro em Grussaí/RJ	10	Paralisado
6- RJ	E. F. Mato Alto	Na área da Fazenda Mato Alto, em Guaratiba	3,6	Visitas agendadas
7- RJ	Da Estrada Real	Paraíba do Sul-Cavarú	3,6	Paralisado
8- MG	Da Vale	Ouro Preto-Mariana	18	Em operação
9- MG	Vitória-Minas (passageiros)	Belo Horizonte-Vitória	664	Operação diária
10- MG	Das Águas	São Lourenço-Soledade de Minas	10	Em operação
11- MG	Bitolinha	S. J. del Rei-Tiradentes	13	Em operação
12- MG	Da Serra da Mantiqueira	Passa Quatro-Cel. Fulgêncio	12	Em operação
13- MG	Das Cachoeiras	Redondezas de Rio Acima	7	Em operação
14- SP	Da ABPF	Campinas-Jaguariúna	24,5	Em operação
15- SP	De Atibaia	Na área da Fazenda	1,3	Visitas agendadas
16- SP	E. F. C. J.	Pindamonhangaba-Campos do Jordão	47	Em operação
17- SP	Dos Ingleses	Complexo Ferroviário de Paranapiacaba	0,8	Em operação
18- SP	Maria Bonita	Bragança Paulista-Distrito de Sapezal	24	Em operação
19- SP	Trem Caiçara	S. J. do Rio Preto	10	Em implantação
20- SP	CPTM	Estação da Luz-Júndiaí	60	Em operação
21- SP	CPTM	Est. da Luz-Mogi das Cruzes	48	Em operação
22- SP	CPTM	Est. da Luz- Paranapiacaba	48	Em operação
23- SP	Guararema	Guararema-Est. da Luz	6,8	Em implantação
24- PR	Serra Verde Express	Curitiba-Morretes	110	Em operação
25- PR/SC	Da União	União da Vitória/PR-Porto União/SC	6	Em implantação
26- SC	Apiúma	Na Região de Apiúma	2,8	Em operação
27- SC	Da Serra do Mar	Rio Negrinho - Rio Natal	42	Em operação
28- SC/RS	Das Termas	Piratuba/SC-Marcelino Ramos/RS	25	Em operação
29- RS	Do Vinho	Bento Gonçalves - Garibaldi	23	Em operação
<b>Total</b>			<b>2.176,2</b>	

Para ampliar essa lista temos dois bons exemplos, ora em desenvolvimento. O primeiro, já em estado avançado, consiste na implantação de uma Automotriz Budd (litorina) entre Miguel Pereira e Governador Portela (4,5km) no Estado do Rio.

O outro - bem mais ousado - consiste em utilizar um trecho de 166 km da antiga malha da Leopoldina, entre Cataguazes (MG) e Três Rios (RJ) que até abril de 2015 era operado pela Ferrovia Centro-Atlântica, FCA, transportando bauxita. No caso, seriam dois TRs com jeitão de TTs: um entre Cataguazes e Além Paraíba (93,3km) e o outro, entre Além Paraíba e Três Rios (73,1km).

Além desses, temos também os seguintes projetos no Estado do Rio de Janeiro:

- Trem Turístico da Mata Atlântica, (Angra dos Reis-Lídice), desenvolvido pela SETRANS/RJ. O trecho está abandonado pela FCA desde 2010 e a linha se degradando aos poucos.

- Trem Regional Expresso Imperial (Rio-Petrópolis), baseado na Dissertação de Mestrado em Economia de Antonio Pastori (AFPF). Segundo Pastori, basta apenas reassentar 7,5 km de trilhos entre Petrópolis e Vila Inhomirim, para que o trem siga até Saracuruna e lá o passageiro embarque num trem expresso da Supervia até o Centro do Rio, numa viagem de 1,5 hora, de ponta a ponta.

- Trem Turístico da E. F. Mauá, entre Guia de Pacobaíba e Piabetá, em Magé, desenvolvido pelo Engenheiro Helio Suêvo (AENFER). Boa parte dos trilhos já foi roubado e parte da via invadida,

apesar de trecho ser tombado e hoje estar sob a guarda do IPHAN que, por sinal, recebeu uma cópia desse Estudo, mas não se manifestou até o momento...

Os técnicos responsáveis por esses três projetos garantem: são viáveis, tanto do ponto de vista técnico-operacional quanto do financeiro-comercial. Uma coisa também é certa: tanto os TRs como os TTs costumam ter a simpatia dos moradores, turistas, empresários da rede hoteleira e gastronômica local e outros. Contudo, sua implantação depende, principalmente, de boa vontade política. É aí que o sonho começa a descarrilar e o projeto a sair dos trilhos.

**Antônio Pastori**  
Economista e associado da Aenfer