



Propostas da AFPF para melhoria da Mobilidade Urbana utilizando as vias das E. F. Mauá & Grão-Pará e a via aquaviária da Baía da Guanabara.

Diariamente milhões de automóveis saem às ruas disputando pequenos espaços com ônibus, motos e caminhões. Por conta disso – e dos acidentes – perdemos preciosas horas no trânsito caótico da Metrópole no deslocamento casa-trabalho ou escola, horas que podiam estar sendo dedicadas em atividades produtivas, estudos, consumo e lazer.

Pesquisas recentes estimam que a perda na produtividade de trabalhadores e estudantes é de **5%** para cada hora perdida no trânsito. As soluções convencionais para melhoria da mobilidade exigem vultosos investimentos em novas vias, pontes, túneis, desapropriações, etc.

Por que esse caos no trânsito? É porque os transportes coletivos não estão oferecendo o conforto e a rapidez desejada por muitos condutores de automóveis, que preferem utilizar o seu carro a ficarem horas e horas em pé numa desconfortável condução. Tem solução?

Sim, existem alternativas racionais, mais baratas e ambientalmente corretas. No caso, estamos propondo um sistema de transportes que trafegaria pelas únicas vias ainda disponíveis, a aquaviária e antigos caminhos ferroviários, os quais **não estão sujeitos aos engarrafamentos**.

Isso não é novidade e já aconteceu com sucesso há 130 anos quando, por exemplo, uma viagem bimodal entre o Rio de Janeiro e Petrópolis podia ser feita por trem + barca a vapor, **em menos duas horas**. A partir de 1926 essa viagem passou a ser exclusivamente por trem em **1h:45**. Essa modalidade perdurou até 1964, quando foram erradicados 7 km de trilhos na Serra da Estrela, entre Petrópolis e Vila Inhomirim, a exemplo de muitas outras cidades.

Hoje esse deslocamento é feito exclusivamente por via rodoviária consumindo, nos horários de pico, de 2,5 a 3 horas para vencer pouco mais de 65 km que separam essas duas cidades, apesar dos possantes veículos com sofisticada tecnologia eletrônica embarcada. Interessante lembrar que a primeira locomotiva que rodou em solo brasileiro há 161 anos percorreu 14,5 km em 24 minutos, ou seja: a velocidade média desse “obsoleto” veículo era de 36 km/h.

Os que fazem esse percurso, ida e volta diariamente, perdem entre cinco a seis preciosas horas em viagem, além do risco de acidentes, paralizações e outros incômodos.

Nesse sentido, na busca de soluções racionais para o problema da mobilidade urbana para parte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (entorno a Baía da Guanabara), a equipe técnica da AFPF concebeu um

conjunto de quatro projetos que se valem das antigas vias dos **Caminhos do Imperador**.

Antes de detalhar os projetos é importante rever um pouco da História desses *Caminhos*.

Os antigos Caminhos do Imperador

A E. F. **Mauá** foi a primeira ferrovia do Brasil, com 14,5 km de linha inaugurados em 1854, ligando um pequeno cais em Guia de Pacobaíba, à localidade de Frago, em Magé. Em 1856 os trilhos chegaram a Vila Inhomirim, na Raiz da Serra de Petrópolis, perfazendo um percurso total de 16,3 km, que podia ser percorrido em menos de 30 minutos, uma façanha e tanto para época. Mas a obra parou aí e não conseguiu chegar até Petrópolis por limitações técnicas. Ainda não havia sido inventada a locomotiva-cremalheira para vencer o plano inclinado da Serra da Estrela.

A concessão caducou e em 1881 foi constituída a E. F. **Príncipe do Grão-Pará** para promover a ligação ferroviária entre Vila Inhomirim e Areal, passando por Petrópolis. Após 29 anos da inauguração da **Mauá**, o trem finalmente chegou a Petrópolis, em 1883.

Naquele tempo, a viagem era **bimodal**: o passageiro ia de barco do Centro do Rio de Janeiro até Guia de Pacobaíba, numa tranquila viagem de uma hora. Em Guia, embarcava no trem da **Mauá** e, após 25 minutos, estava em Vila Inhomirim onde embarcava no trem-cremalheira da **Grão-Pará**, que o levaria até o Alto da Serra de Petrópolis em pouco mais de 25 minutos.

Apesar das três baldeações (barco+trem+trem), o tempo total de viagem não ultrapassava duas horas. A partir de 1926, com a inauguração da majestosa Estação da Leopoldina na Av. Francisco Bicalho, no Centro do Rio, a travessia de barca foi abandonada juntamente com o trem da **Mauá**, e a viagem passou a ser 100% trem, com uma única baldeação em Vila Inhomirim para troca de locomotiva. A viagem do Rio até o Alto da Serra consumia apenas 1h:30, na época das Marias-fumaça.

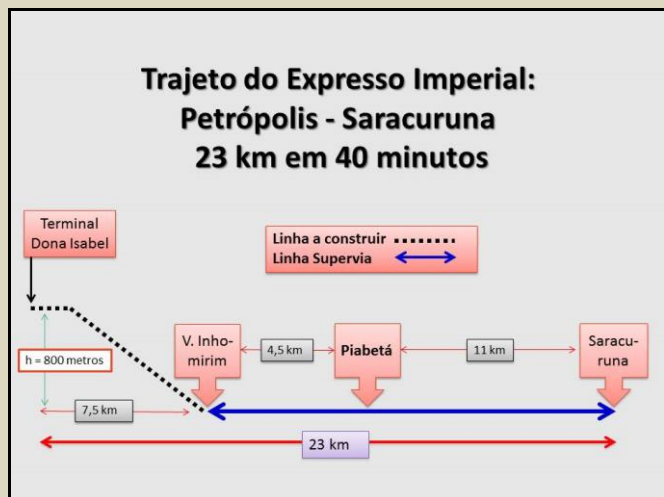
Infelizmente em 1964, a exemplo do que estava ocorrendo em todo Brasil, o trem Rio-Petrópolis foi extinto, dando lugar ao ônibus e ao automóvel que reinaram absolutos durante muitos anos. E assim começou o caos dos dias atuais.

Por sorte, os trilhos que partem do centro do Rio permitem que os trens da Supervia cheguem até o km 50, em Vila Inhomirim. Desse ponto, até Petrópolis, são apenas 7,5 km de trilhos para serem instalados, uma enorme vantagem que reduz o custo desse projeto e promove a integração com os demais projetos ligados aos **Caminhos do Imperador**, a seguir.

Importante destacar que não se tratam de um Sistema de Alta Capacidade e sim de opções de mobilidade que reúnem conforto, segurança e rapidez no deslocamento, objetivando retirar de circulação mais de onze mil veículos/dia para melhorar a fluidez de todo sistema.

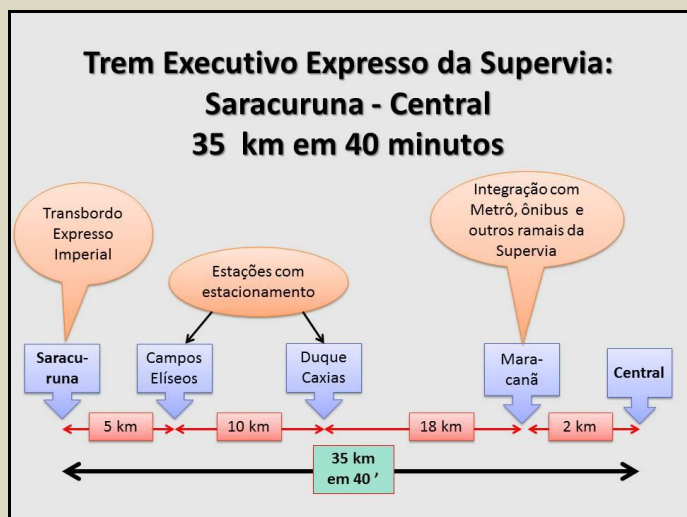
- **1º Projeto: Expresso Imperial, de Petrópolis até Saracuruna (23 km).**

Esse trem partirá de um terminal multiuso a ser instalado na antiga Fábrica Dona Isabel (TDI), no Alto da Serra de Petrópolis, percorrendo 23 km em 40 minutos até a Estação Saracuruna da Supervia. Para isto acontecer basta instalar 7,5 km de trilhos no trecho da Serra entre o TDI e Vila Inhomirim (quadro abaixo).



- **2º Projeto: Expresso Executivo da Supervia, de Saracuruna até a Central (35 km).**

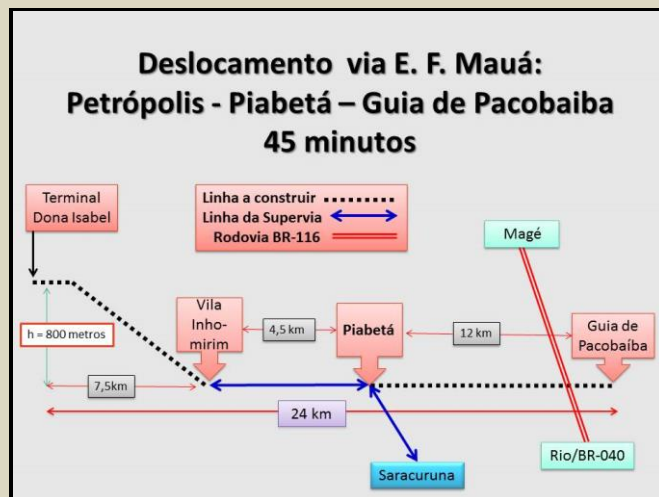
Chegando a Saracuruna, o passageiro fará o transbordo para o Trem Executivo Expresso da Supervia, viajando sentado em confortáveis carros climatizados, no percurso de 35 km até o Centro do Rio, em 40 minutos com poucas paradas estratégicas para embarque de motoristas:



- **3º Projeto: Reativar E. F. Mauá, entre Piabetá e Guia de Pacobaíba (12 km).**

Essa opção contempla a combinação do trem como o modal aquaviário, permitindo que a viagem seja feita da mesma forma que era realizada na época do Imperador Pedro II, adicionando, assim, um viés turístico-comercial ao projeto. O passageiro que parte no Expresso Imperial em Petrópolis, ao invés de seguir a viagem até Saracuruna desembarca, antes, na estação Piabetá, onde tomará o VLT da E. F. Mauá em direção à Guia de Pacobaíba. A viagem

de Piabetá até Guia de Pacobaíba dura 30 minutos, o mesmo tempo que levava o Imperador D. Pedro II e alguns presidentes da Velha República.



- **4º Projeto: Barca Guia de Pacobaíba - Ilha do Governador/Paquetá - Praça XV.**

Também com grande viés turístico-comercial, essa opção pretende restabelecer a tranquila travessia de barco pela baía da Guanabara, desta vez em modernas lanchas/catamarãs até o Centro do Rio (22 km), em uma hora. Para viabilizar economicamente o projeto, considerou-se uma rápida escala, ora em Paquetá, ora na Ilha do Governador em ponto próximo ao Aeroporto Tom Jobim (Galeão) para trabalhadores e passageiros que queiram livrar-se do demorado acesso à Aeroporto da Ilha e tem de percorrer a Linha Vermelha, BR-040 e BR-116. Após a parada perto do Galeão, a barca segue em direção à Praça Mauá para um terminal próximo ao Aeroporto Santos Dumont, podendo interligar-se com o Tom Jobim rapidamente (esquemas na folha seguinte).

Essa opção aquaviária é altamente benéfica para população de Magé, Ilha do Governador, Paquetá, e demais regiões, inclusive para os passageiros de ônibus e condutores de automóveis que sofrem diariamente nos constantes engarrafamentos nas vias expressas que se dirigem dessas localidades para o Centro do Rio, e vice-versa.

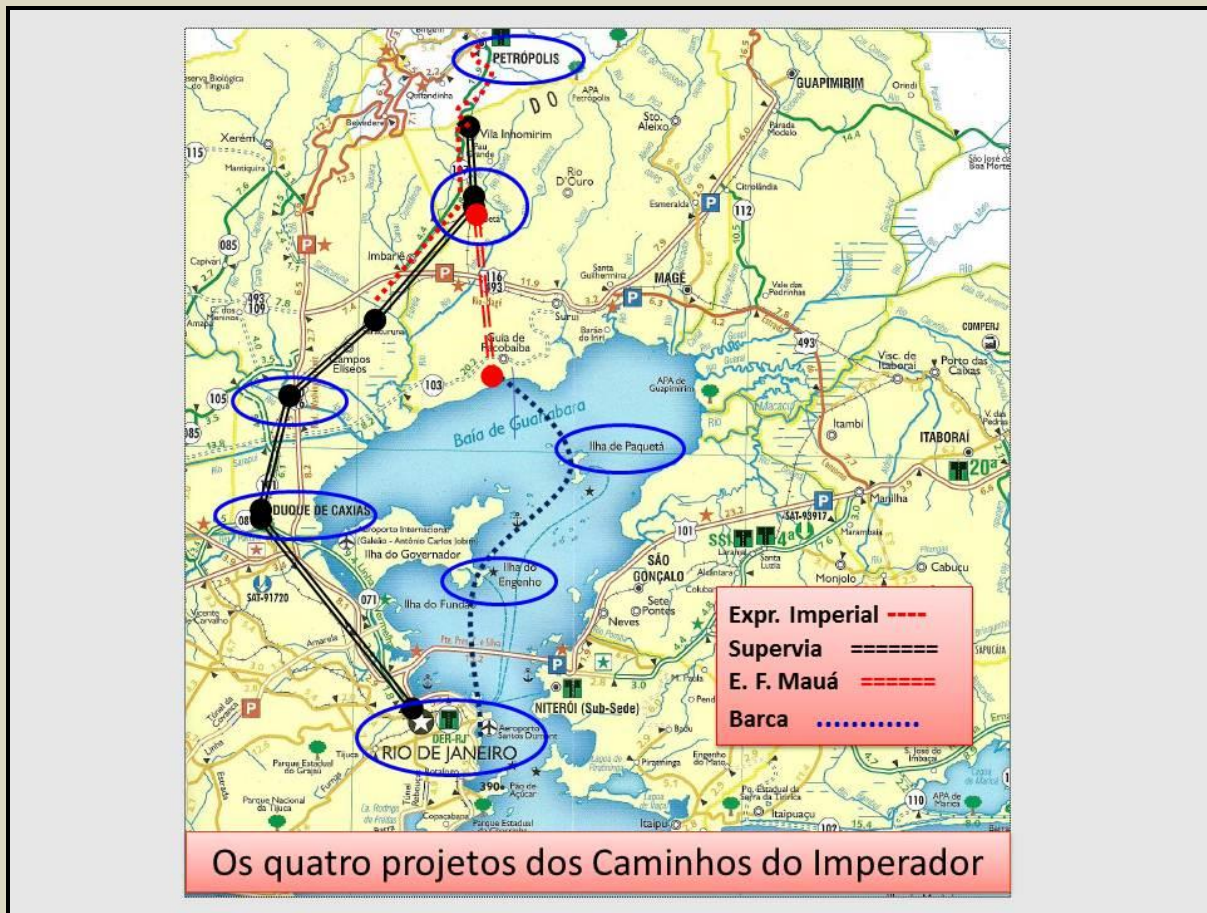
Em termos financeiros, esses projetos custam muito pouco, uma vez que aproveitam a ociosas via aquaviária e antigas vias férreas:

Investimentos (R\$ MM)	Trens	Barcas	Obras	Total
Expresso Imperial	65		108	173
Expresso Supervia	48		39	87
E. F. Mauá	36		94	130
Barcas		81	26	107
Total	149	81	267	497

Obs: os valores dessas obras são irrisórios, se comparados aos custos das obras dos BRTs, Metrô e outras infraestruturas de transportes.

O quadro abaixo resume esses quatro projetos em **duas rotas**:

- **100% trem** → Petrópolis-Saracuruna (40 min.) + Saracuruna-Central (40 min.)
- **bimodal** → Trem Petrópolis-Piabetá (30 min.) + Trem Piabetá-Guia Pacobaíba (30 min.) + Barca Guia de Pacobaíba-Ilha do Governador/Paquetá-Pça XV (1 hora)



Vantagens/Benefícios dos Quatro Projetos:

- Obras de rápida implantação e baixo custo orçamentário;
- Deslocamentos rápidos, confortáveis, seguros e ecologicamente corretos (trens elétricos não poluem);
- Contribui para proteção ambiental da Serra da Estrela, ora em franco processo de degradação;
- Contribui para reduzir a emissão de gases do efeito estufa e reduzir os acidentes de trânsito;
- Geração de emprego e renda para a Região, notadamente Petrópolis e Magé;
- Revitalização das localidades de Guia de Pacobaíba, Piabetá, Vila Inhomirim, Meio da Serra e Alto da Serra;
- Implantação de Terminal Multiuso na antiga fábrica Dona Isabel (TDI) para melhorar a mobilidade urbana em Petrópolis e facilitar o acesso dos sacoleiros ao polo de modas da Rua Tereza;
- Oferece aos moradores de Petrópolis - altamente dependentes da BR-040 - uma nova porta de entrada/saída;
- Alavanca o desenvolvimento econômico, social e turístico de Magé e Petrópolis;
- Acesso rápido Paquetá, Ilha do Governador a aos Aeroportos Tom Jobim e Santos Dumont;
- Rápida conexão com o Metrô, e os outros trens da Supervia, em direção às Zonas Sul e Norte;
- Alivia o tráfego nas BR-040, BR-116, Linha Vermelha e Avenida Brasil, retirando 11 mil veículos/dia;
- Tarifas competitivas do sistema, uma vez que trem e barca não pagam pedágio nem IPVA.

Obs.: esses projetos contam com considerável aprovação da sociedade, conforme pode ser inferido no **Abaixo Assinado com mais de 5.000 (cinco mil) assinaturas e depoimentos**, disponível em: www.manifestolivre.com.br. Procure por Expresso Imperial (o mais assinado entre todos que constam nesse site).

AFPF- Associação Fluminense de Preservação Ferroviária

A AFPF foi fundada em 30/04/1999, com o objetivo de preservar e reativar antigas ferrovias no Estado do Rio, em especial as E. F. Mauá e Grão-Pará. Os quatro projetos estão baseados nos estudos desenvolvidos por:

Antonio Pastori (Economista), Helio Suêvo Rodriguez (Engenheiro) e Luiz Octávio (Engenheiro).

Contatos: Avenida Presidente Vargas 1.733, 6ª. Centro/RJ – CEP: 20.210-030

(21) 2259-9084 (Luiz Octávio, Presidente) - afpf.rj@gmail.com