

18 anos
de lutas!

INFORMATIVO AFPF

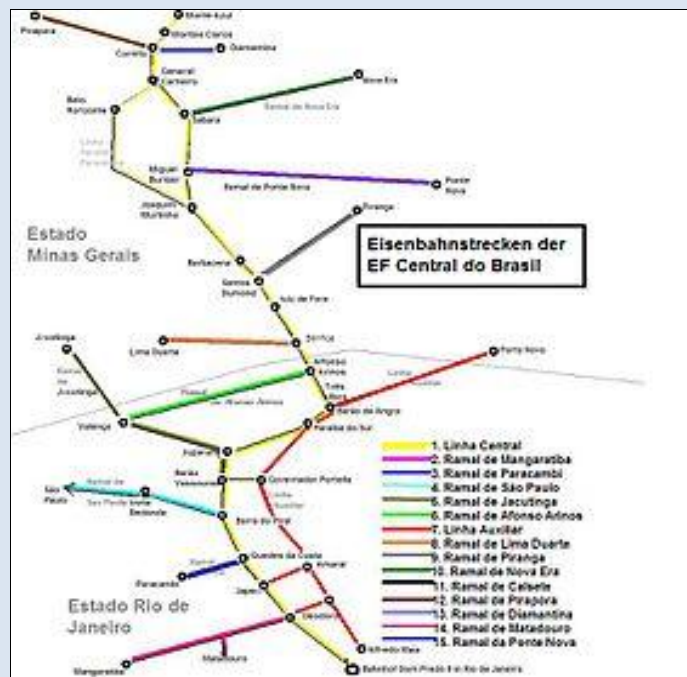
contato → afpf.rj@gmail.com

AFPF - Associação Fluminense de Preservação Ferroviária
Fundada em 30/04/1999 por Luiz Octavio da Silva Oliveira

Abril de 2017 - nº 162
Presidente quadriênio 2015/2018: Luiz Octavio

E. F. Dom Pedro II – 159 anos

Inaugurada em 29/03/1858, a **Dom Pedro** permanece *ativa* até hoje. Em 1889 o governo republicano trocou o seu nome para E. F. **Central do Brasil**. Por volta de 1957, época da sua incorporação à RFFSA, a Central possuía 3.737 km de linhas, sendo 2.243 km em bitola larga (1,60m) e 1.494 km na métrica (1,0m).



Acima, malha da Central em 1957, com 3.737 km.

Em 1996, parte da malha ainda existente foi concedida para MRS-Logística com a finalidade exclusiva de transportar cargas (80% é minério de ferro) de Minas Gerais para os portos de Sepetiba, Guaíba e RJ, e Santos/SP.



Malha atual da MRS: 1.673 km

Com a concessão da “Central”, os trens de passageiros Rio-SP e Rio-BH foram extintos. A divisão de passageiros dos subúrbios do Rio foi passada para CBTU, depois para Flumitrens e hoje está com a Supervia.

E. F. de Petrópolis (*Mauá*) – 163 anos

Inaugurada em 30/04/1854 a E. F. de Petrópolis era o elo intermediário na ligação entre o Rio e Petrópolis, ligando Guia de Pacobaíba a Vila Inhomirim (16,4km). Numa ponta havia a ligação aquaviária de 22 km numa barca a vapor que oferecia uma segura e tranquila viagem de uma hora pelas belas e límpidas águas da Baía da Guanabara entre a *Prainha*, no Rio e Guia de Pacobaíba, Magé. Na outra ponta, a subida até Petrópolis - antes da Grão-Pará -, ainda era feita em diligências, a pé ou cavalo, pela sinuosa Estrada Normal da Serra da Estrela (antiga Estrada Real, hoje RJ-107), consumindo duas horas de viagem. O percurso todo durava quatro horas!



Em 1883 a Grão-Pará levou o trem até Petrópolis conectando-se com a *Mauá* em Vila Inhomirim, de forma que a subida da serra durava 25 minutos e a viagem Rio-Petrópolis somente duas horas, ao todo. Em 1926 o tempo foi encurtado em meia hora com a inauguração da majestosa estação Barão de Mauá (Leopoldina), eliminando a travessia de barca. Em 1964, a linha entre Vila Inhomirim e Três Rios, passando por Petrópolis, foi erradicada. Hoje, a viagem Rio-Petrópolis pode levar mais de 2,5 horas. Essa perda de tempo poderia ser eliminada com o restabelecimento da ligação bi-modal barca+trem, como era no tempo do Imperador Pedro II, reativando a Barca, a *Mauá* e a Grão-Pará. Mas, as *otoridades* estão cegas para essas possibilidades. **Oremos, pois!**

AFPF – relembando os 18 anos de luta

O objetivo da AFPF era - e ainda é - reativar a *Mauá*, posto que em 1996 foi firmado o Contrato #09/96 com a RFFSA e pref. Magé para sua reativação. **Não deu em nada... mas o Povo dos Trilhos continua insistindo:**

- Com a extinção da RFFSA (Lei 11.483/07), a *Mauá* foi **entregue** ao IPHAN p/ preservar, zelar, guardar, manter e divulgar a memória ferroviária. Porém, a transferência só foi efetivada em 2012, passando os bens imóveis (linha férrea, estações e imóveis) da *Mauá* para posse e guarda do IPHAN; **Continua tudo como antes no Quartel de Abrantes.**
- Em 2008 o IPHAN/RJ contratou SVS-Consultoria e Projetos Ltda., para elaborar estudos p/ implantação de um trem turístico na *Mauá*. **Foi engavetado;**
- Em 2010 o Gov. Sergio Cabral promulgou Lei 5.791 para reativação da *Mauá/Grã-Pará* que é de relevante interesse p/ Economia e Turismo do ERJ;
- Em 23/03/2012 foi assinado um ACT, Acordo de Cooperação Técnica, visando restabelecer a ligação ferroviária Rio-Petrópolis, cabendo ao Governo do ERJ realizar estudos de viabilidade; **Melou !**
- Em 19/03/2014, o IPHAN/RJ contratou a firma Retro-Projetos de Restauro Ltda., para *subsidiar a elaboração de normas de preservação e conservação da Mauá*. **Nada foi executado no local;**
- Em 2014 o IPHAN/RJ instituiu o **Fórum Permanente de Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário** p/ discutir políticas de preservação, gestão e fiscalização do Patrimônio Cultural Ferroviário. **O Fórum foi extinto em agosto de 2016;**
- Em 14/07/2015, nosso Dir. Técnico, Helio Suêvo Rodriguez, entregou ao IPHAN “**Proposta para Reativação da E. F. Mauá**”. Após oito meses de silêncio, o IPHAN alegou não possuir no seu corpo técnico “*especialistas para realização de orientação e parecer na área de Engenharia Ferroviária*”, e o projeto foi encaminhado ao DNIT, para análise e emissão de parecer. **Desconhecemos o resultado.**

Abaixo, Convite Pannel sobre a MP 752/2016, na SEARJ, Rua do Russel #1, Glória.



PAINEL SOBRE A
MEDIDA PROVISÓRIA 752
ANTÔNIO PASTORI
PRESIDENTE DO PODER JUDICIÁRIO E DA MOBILIDADE URBANA

1) Breve panorama das ferrovias no Brasil:
- período imperial: de 1854 até 1889;
- período republicano: de 1889 até 1937;
- período RFFSA: 1937 até 1996;
- período das Concessões: 1996 até os dias atuais.

2) Antecedentes da MP 752/2016.

3) A MP 752, principais aspectos e suas implicações para o setor.

4) Qual o modelo ferroviário mais adequado ao Brasil?

**TERÇA-FEIRA
04 ABRIL
17H30**

ABERTO AO PÚBLICO
Rua do Russel 01 - Glória
22025-2700
contato@searj.org.br
searj.org.br

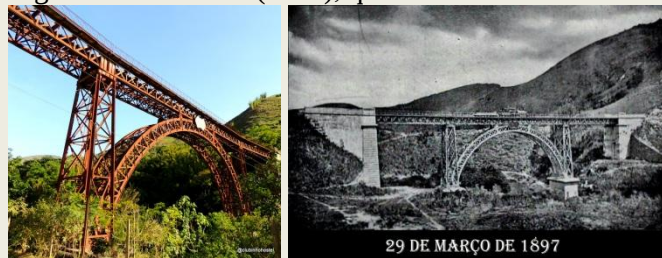


Foto à direita → Luiz Octávio, incansável defensor da reativação da *Mauá*, protestando contra o descaso das **otoridades**, para com a 1ª. Ferrovia do Brasil.

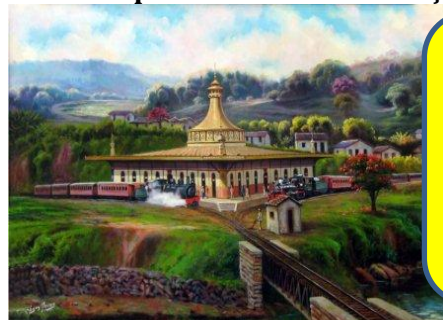


Fotos do Mês:

Qual o nome e local desse belo viaduto, obra que honra a Engenharia Nacional (1897), que fez 120 anos?



Resposta do foto teste edição anterior:



Estação General Carneiro, em Belo Horizonte/MG, da EFCB, inaugurada em 1895. Foi demolida!!



Homenagem às mulheres pelo seu Dia Internacional

Assine o nosso Manifesto para Reativação da *E. F. Mauá/Grão-Pará*, disponível em:

<http://www.manifestolivre.com.br> (ajudem-nos a atingir 10.000 assinaturas)

Informativo mensal da AFPF – Edição & Redação → A. Pastori - Distribuição gratuita. Reprodução livre, se citada a fonte. Contato → Av. Pres. Vargas, 1.733, 6º. Andar – Centro/RJ - CEP 22.210-030.