

# INFORMATIVO AFPF

2ª. Edição do Nº 179 – Setembro de 2018 afpf.rj@gmail.com

19 anos de lutas!



**AFPF - Associação Fluminense de Preservação Ferroviária** **CNPJ: 03.527.508/0001-30**  
**Fundada em 30/04/1999 por Luiz Octavio da S. Oliveira (14/03/1935-13/04/2017) - Presidente Perpétuo**  
**Diretoria atual - biênio 2018/2021: Presidente**→ Antonio Seixas; **vice-presidente**→ A. Pastori;  
**Dir. Técnico** → H. Suêvo; **Tesoureiro**→ Tonhão; **Secretária Geral** → Sandra Lopes.

## Editorial – Aberta a temporada de caça ao eleitor

Fizemos algumas modificações nessa edição em função do terrível incêndio que destruiu Museu Nacional no dia 02 de setembro. A edição foi preparada para ser distribuída aos candidatos a cargos políticos e seus assessores (reprodução livre, se indicada a fonte). Temos que aproveitar essa trágica ocasião por dois motivos:

- **primeiro**, devido ao citado incêndio do MM, tragédia esta que pode acontecer com o nosso combalido Patrimônio Histórico Ferroviário;
- **segundo**, aproveitando o momento político, pois é bem provável que muitos candidatos, se eleitos, nunca mais os vejamos em carne e osso novamente.

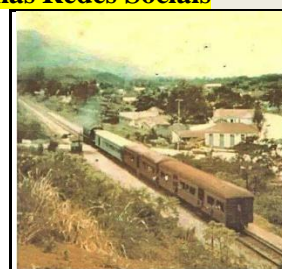
Para tanto, elaboramos uma **lista de desejos**, com reivindicações, sugestões, proposições e projetos para proteção e preservação da Memória Ferroviária e melhoria da Mobilidade Urbana através do **transporte sobre trilhos**. Existem mais projetos, mas não incluímos por falta de espaço. Se você gostar, entregue-a aos seus candidatos **Ficha Limpa**. Mas, não se esqueça, **acenda duas velas: uma para que ele/ela seja eleito e cumpra o prometido e outra para que o acervo ferroviário não seja destruído pelo fogo. Oremos, pois!**

Proposta	Finalidade	Justificativa
Evitar a destruição e do risco de <b>incêndio</b> , a Estação ferroviária Barão de Mauá, no Centro do RJ.	<u>A Estação, inaugurada em 1926, foi sede da antiga Leopoldina. Restaurar o prédio e o material rodante estacionado, abandonado ao tempo: carros do Barrinha e do Cruzeiro do Sul (Rio-SP), locomotivas, guindastes e arquivo técnico.</u>	Evitar a destruição desse valiosíssimo Patrimônio Histórico, estabelecendo um novo uso para esse equipamento público ocioso, como terminal rodoviário, sede da Secretaria de Transportes do ERJ e Museu Ferroviário Nacional.
Revitalizar o Museu do Trem no Rio de Janeiro	<u>Recuperar as instalações e material rodante que ora encontram-se em avançado estado de degradação ao tempo.</u>	Raros exemplares de locomotivas históricas não podem virar sucata ou se perderem em um <b>incêndio</b> . O IPHAN tem pouca verba para manutenção.
Inventariar o Patrimônio Ferroviário abandonado. Proteger os bens com risco de destruição, <b>incêndio</b> e vandalismo.	Existem ao longo de 29 mil km de malha ferroviária, centenas de estações históricas abandonadas, milhares de km de trilhos (parte já foram roubados), assim como milhares de vagões e locomotivas sendo sucateadas.	<u>Um país sem memória é um país sem futuro</u> . Todo esse patrimônio poderia estar servindo ao povo brasileiro de muitas formas: estações podem virar centros de cultura, postos de saúde ou delegacias. Em trechos abandonados poderiam estar trafegando trens regionais, turísticos e pequenos cargueiros.
Criar o FFN- Fundo Ferroviário Nacional (nível Federal).	O fundo seria gerido pelo BNDES e alimentado com percentual (digamos, 5% ?) sobre frete cobrado pelas atuais (e futuras) Concessionárias.	Já existiu no passado e não onera o contribuinte. Os recursos serão destinados para Estudos de Viabilidade e Implantação de projetos de trens turísticos, regionais, pequenos cargueiros, reforma de estações e outros.
Não permitir a renovação das atuais concessões ferroviárias por 30 anos <u>sem antes promover grande debate com a sociedade organizada</u> .	<u>Democratizar o uso da infraestrutura ferroviária pela sociedade</u> . Obrigar as concessionárias a recuperar as linhas abandonadas e ociosas. Permitir a <u>subconcessão</u> para passagem de trens de passageiros, turísticos e regionais, e também de pequenos cargueiros com carga geral que segue por rodovia.	Em 1996 foram concedidos 28 mil km às atuais concessionárias que <u>estão utilizando apenas 18 mil km em corredores de exportação</u> , deixando o restante abandonado. A greve dos caminhoneiros deixou claro que <u>não podemos mais ficar dependentes das rodovias, onde trafega mais de 80% da carga geral</u> .
Criação de <u>Frentes Parlamentares pró-ferrovias</u> no Congresso e Assembleias Legislativas.	Promover debates sobre novos traçados ferroviários e tipo de carga a ser transportada. Revisar os atuais projetos, seus custos e benefícios, sobretudo com a inclusão de trens de passageiros. Os novos projetos preveem somente o transporte de carga para exportação. Passageiros, <b>out!</b>	O atual modelo ferroviário não presta nenhum serviço à sociedade brasileira. Transportam muito pouca carga geral e <b>nenhum passageiro</b> , exceto nas ferrovias da VALE. <u>Tudo que chega às nossas mãos, casas, escritórios, fábricas e lojas, vem por rodovia</u> . Os atuais projetos ferroviários não podem somente atender aos interesses dos exportadores produtos agrícolas e minerais.
Instalar CPIs das Ferrovias, Metrô e VLTs.	Investigar com rigor, o montante de <u>verbas desviadas dos projetos executados pelos Governos Federal, Estaduais e Municipais</u> .	<u>Evitar que as CPIs terminem em pizza</u> , para recuperar parte dos bilhões de Reais que foram desviadas pelos <b>propinodutos</b> , sobrepreços, erros de projeto, etc..
Não permitir a erradicação de trechos ferroviários, destruição de estações e mat. rodante	<u>Proteger o Patrimônio Ferroviário do Povo Brasileiro</u> . Se o Governo Federal não quiser, deve repassá-las para os Estados, que deverão estudar o melhor uso ou licitá-las.	Destruir linhas férreas sob a alegação de serem antieconômicas ou obsoletas é um <b>crime lesa-pátria</b> . As linhas podem até ser antieconômicas hoje, mas serão amanhã? São importantes para mobilidade urbana.

**Exemplos de Projetos ferroviários específicos para o Estado do Rio de Janeiro. Mostre para os seus candidatos FICHA LIMPA, a Deputado Estadual, Federal, Senador e Governador do ERJ. Detalhe: todos são geradores de empregos e renda. Não incluímos outros por falta de espaço.**

Projeto	Descrição	Onde?	Custo R\$ mil	Vantagens/ Benefícios
<b>Trem da E. F. Mauá.</b>	Reativar 11 km da 1ª ferrovia do Brasil.	Magé	150.000	Incrementa o Turismo em Magé e revitaliza o Patrimônio Histórico abandonado. Complementa a ligação Rio-Petrópolis, junto com o Expresso Imperial e a Barca do Imperador.
<b>Barca do Imperador.</b>	Restabelecer o transporte aquaviário Rio-Magé, com escala na Ilha do Governador.	Baia da Guanabara	40.000	Nova opção Mobilidade Urbana. Complementa a ligação bimodal Rio-Petrópolis, juntamente com a E. F. Mauá e o Expresso Imperial. Alavanca o Turismo e facilita a ligação com a Ilha do Governador e Aeroporto Tom Jobim.
<b>Trem Expresso Imperial.</b>	Restabelecer a ligação Petrópolis-Rio.	Petrópolis e Magé	200.000	Nova opção de acesso à Petrópolis, com rapidez e segurança, juntamente com o trem da Mauá e a Barca do Imperador. Contribui para preservação do meio ambiente. Incrementa o Turismo e facilita o acesso à Rua Tereza.
<b>Trem Azul de Miguel Pereira.</b>	Recuperar 29 km da linha férrea abandonada entre Miguel Pereira e Conrado.	Miguel Pereira e Pati do Alferes	30.000	Reativar o trem turístico para alavancar o Turismo na Região; preservar o Patrimônio ferroviário abandonado. Esse trem operou com grande sucesso até meados dos anos 1990.
<b>Trem Turístico da Mata Atlântica.</b>	Recuperar 49 km da linha férrea abandonada, entre Angra dos Reis e Lídice.	Angra dos Reis e Rio Claro	60.000	Reativar o trem turístico para alavancar o Turismo na Região; preservar o Patrimônio ferroviário abandonado pela FCA e proteger o meio ambiente das invasões de traficantes de drogas que estão ocorrendo no entorno. Esse trem turístico operou com grande sucesso até meados dos anos 1990.
<b>Trem da Estrada Real.</b>	Recuperar 14 km da linha férrea abandonada entre Paraíba do Sul e Cavarú	Paraíba do Sul	20.000	Reativar o trem turístico para alavancar o Turismo na Região; preservar o Patrimônio ferroviário abandonado.
<b>Trem Turístico Nogueira.</b>	Implantar um trem turístico com 4 km de linhas entre Nogueira e Itaipava.	Petrópolis	40.000	Alavancar o Turismo na Região e revitalizar o Parque Municipal de Itaipava.
<b>Trem da Seresta.</b>	Implantar um trem turístico com 3 km de linhas entre no antigo leito da RMV.	Conservatória.	10.000	Alavancar o Turismo na Região.
<b>Tirar da gaveta o PL 1.252/2012</b>	Projeto de Lei de incentivo à implantação de trens turísticos.	Todo Estado do Rio de Janeiro	???	Projeto está <u>engavetado desde 2012</u> na ALERJ. Precisa incluir novos projetos, excluir os impossíveis e estabelece a fonte dos recursos.

#### Fotos que circularam nas Redes Sociais



Da esquerda para direita: tração tripla (África do Sul); carro de passageiros incendiado (Rio Claro); trem Macaquinho (Mangaratiba, anos 1960); derrapagem? (locomotiva da BNSF-Logística após descarilamento espetacular nos EUA).

Informativo mensal da AFPP # 179 – Edição & Redação → A. Pastori - Distribuição gratuita. Reprodução livre, se citada a fonte. Contato → Av. Pres. Vargas, 1.733, 6º. Andar, na AENFER – Centro/RJ - CEP 22.210-030.

[afpf.rj@gmail.com](mailto:afpf.rj@gmail.com)

Assine o nosso Manifesto pelo Expresso Imperial em → <http://www.manifestolivre.com.br>

## Assim está o patrimônio ferroviário nacional



Acima: Estação Barão de Mauá e material rodante estacionado no pátio



Acima: Est. Guia de Pacobaíba



Museu do Trem no Rio



Estação Itaboraí.



Acima: linhas abandonadas...trilhos roubados.



Acima: material rodante abandonado no Depósito do DNIT no Rio.



Acima: Automotriz Budd, vagões, locomotivas elétricas e diesel abandonadas. Alegria dos sucateiros.

