

AFPF - Associação Fluminense de Preservação Ferroviária

Fundada em 30 de abril de 1999

CNPJ - 03.527.508/01-30

Breve resumo dos

QUATRO PROJETOS CONCEITUAIS DOS CAMINHOS DO IMPERADOR

Julho/2017

AFPF- Associação Fluminense de Preservação Ferroviária

A AFPF foi fundada em 30/04/1999 com o objetivo de preservar a memória ferroviária e reativar antigas ferrovias no Estado do Rio, em especial as **E. F. Mauá e Grão-Pará**. Os quatro projetos estão baseados nos estudos de **Antonio Pastori (Economista/pós-graduado em Engenharia Ferroviária), Helio Suêvo e Luiz Octávio (Engenheiros)**.

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

(21) 99911 - 8365 - afpf.rj@gmail.com ou antonio.pastori53@gmail.com

1 – Contribuição para melhoria da mobilidade na RMRJ - Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Diariamente milhões de automóveis saem às ruas disputando poucos espaços com ônibus, motos e caminhões. Por conta disso – e dos acidentes – perdem-se preciosas horas no trânsito caótico da Metrópole no deslocamento casa/trabalho/escola, horas estas que podiam estar voltadas para 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 rodoviárias, pontes, túneis, desapropriações, etc., devido à falta de espaços na urbe para ampliação ou construção de novas pistas de rolamento.

Por que esse caos no trânsito? É porque os transportes coletivos não estão oferecendo o conforto e rapidez desejada por muitos condutores de automóveis que preferem utilizar o seu carro a ficarem horas e horas em pé numa desconfortável condução. Isso 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 não sujeitas aos engarrafamentos**: a aquaviária e os antigos caminhos ferroviários.

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

Hoje, esse deslocamento é feito exclusivamente por via rodoviária consumindo, nos horários de pico, entre 2,5 a 3h para vencer pouco mais de 65 km que separam essas duas cidades. Interessante lembrar que a 1ª locomotiva que rodou em solo brasileiro há 163 anos, percorreu os 14,5 da E. F. de Petrópolis em 24 minutos; ou seja, a velocidade média desse “obsoleto” veículo era de 36 km/h!

Hoje os que fazem esse percurso de ida e volta diariamente perdem entre quatro a cinco preciosas horas, além dos riscos de acidentes, paralisações e outros incômodos.

Na busca de soluções racionais para melhoria da mobilidade urbana da RMRJ (entorno da Baía da Guanabara), a equipe técnica da AFPP concebeu quatro projetos que se valem das antigas vias dos **Caminhos do Imperador**.

Mas, o quê - e onde - eram esses Caminhos?

2 - Os antigos *Caminhos do Imperador*.

A **E. F. de Petrópolis** (vulgo Mauá), inaugurada em 1854, foi a 1ª ferrovia do Brasil, com 14,5 km de linha, ligando o cais de Guia de Pacobaíba à localidade de Frágoso, em Magé. Em 1856 os trilhos avançaram até à Vila Inhomirim, na Raiz da Serra de Petrópolis totalizando 16,4 km, percorridos 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 em 1881 e foi passada para a **E. F. Príncipe do Grão-Pará** que, após 29 anos de inauguração da Mauá, fez o trem chegar a Petrópolis, em 1883. Posteriormente, a linha seguiu em direção à Areal e Três Rios para conectar-se com outras ferrovias que serviam muitas cidades mineiras e paulistas.

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 seguida, pegava o trem da **Mauá** e, após 25 minutos, estava em Vila Inhomirim onde era feito o transbordo para o 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-Três Rios foi extinto, dando lugar ao ônibus e ao automóvel. E assim começou o caos dos dias atuais, nos deixando **reféns** da BR-040, principal via de entrada e saída de Petrópolis. Resta aos usuários torcerem para não chegarem atrasados aos compromissos e rezarem para não fazer parte das estatísticas de acidentes rodoviários.

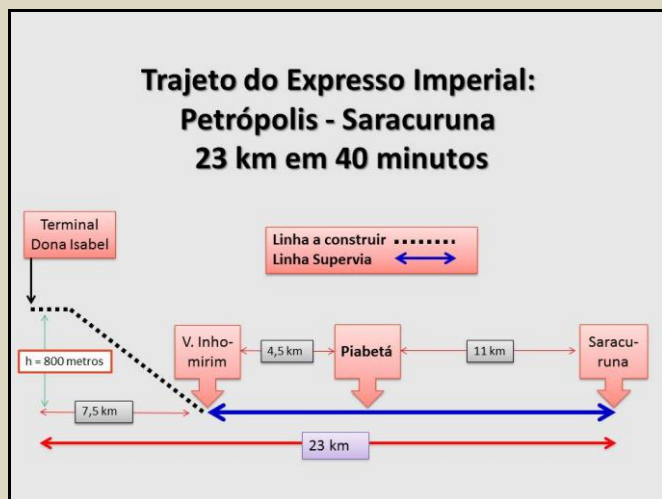
Por sorte, os trilhos que partem do centro do Rio permitem que os trens da Supervia cheguem até o km 49, em Vila Inhomirim. Desse ponto, até Petrópolis, são apenas 7,5 km de trilhos a serem instalados, uma enorme vantagem que reduz o custo/km do projeto, permitindo uma perfeita integração modal entre os Projetos Conceituais dos **Caminhos do Imperador**.

Obs.: não se trata de um Sistema de Alta Capacidade e sim de quatro opções de mobilidade que reúnem conforto, segurança e rapidez nos deslocamentos, que também tem como objetivo retirar de circulação mais de onze mil veículos/dia para melhorar a fluidez do trânsito.

A seguir, um breve resumo de cada projeto conceitual.

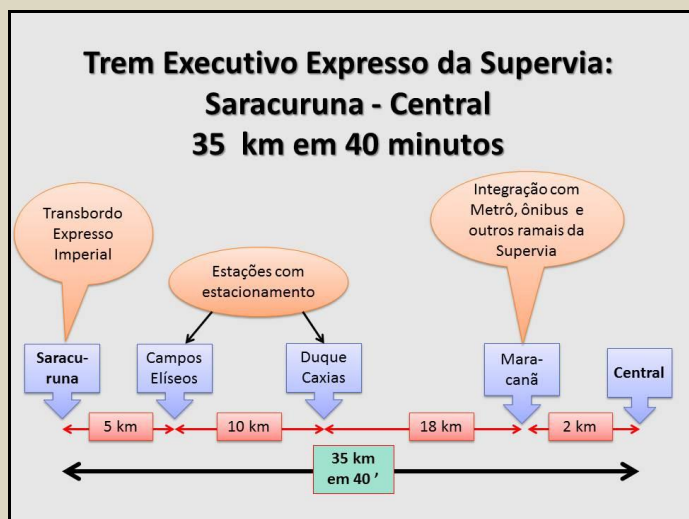
1º Projeto: TEI - Trem Expresso Imperial, de Petrópolis até Saracuruna.

O TEI 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: TEES - Trem Expresso Executivo da Supervia, de Saracuruna até a Central.

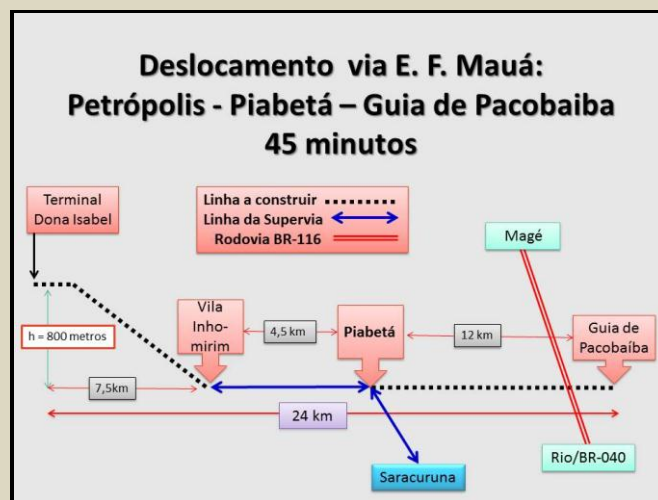
Assim que TEI chegar em Saracuruna, o passageiro fará o transbordo para o Trem Expresso Executivo da Supervia, viajando sentado em confortáveis carros climatizados, no percurso de 35 km até o Centro do Rio em 40 minutos com poucas paradas estratégicas para embarque de motoristas, para cumprir o objetivo de retirar veículos das rodovias:



3º Projeto: TEFM – Trem da E. F. Mauá, entre Piabetá e Guia de Pacobaíba.

Essa opção contempla a combinação do trem com 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 vem de Petrópolis no TEI, tem a opção de, ao invés de seguir a viagem até Saracuruna, pode desembarcar na em Piabetá onde tomará o Trem da Mauá

em direção à Guia de Pacobaíba, durando a viagem cerca de 30 minutos até o Cais; ou seja, o mesmo tempo que levava o Imperador Pedro II e alguns presidentes da Velha República quando e muitos notáveis que iam a viam à Petrópolis:



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 escalas, ora em Paquetá, ora na Ilha do Governador em ponto próximo ao Aeroporto Tom Jobim para embarque de trabalhadores e passageiros que queiram livrar-se do demorado deslocamento de entrada/saída dessa Região, e escapar dos engarrafamentos constantes das BR-040, BR-116 e Linha Vermelha. Depois das paradas na Ilha e/ou Paquetá, a barca segue viagem em direção à Praça Mauá, atracando em terminal próximo ao Aeroporto Santos Dumont, permitindo acesso rápido aos terminais de ônibus, Metrô e ao VLT carioca.

3 – Estimativa do Custo das Obras

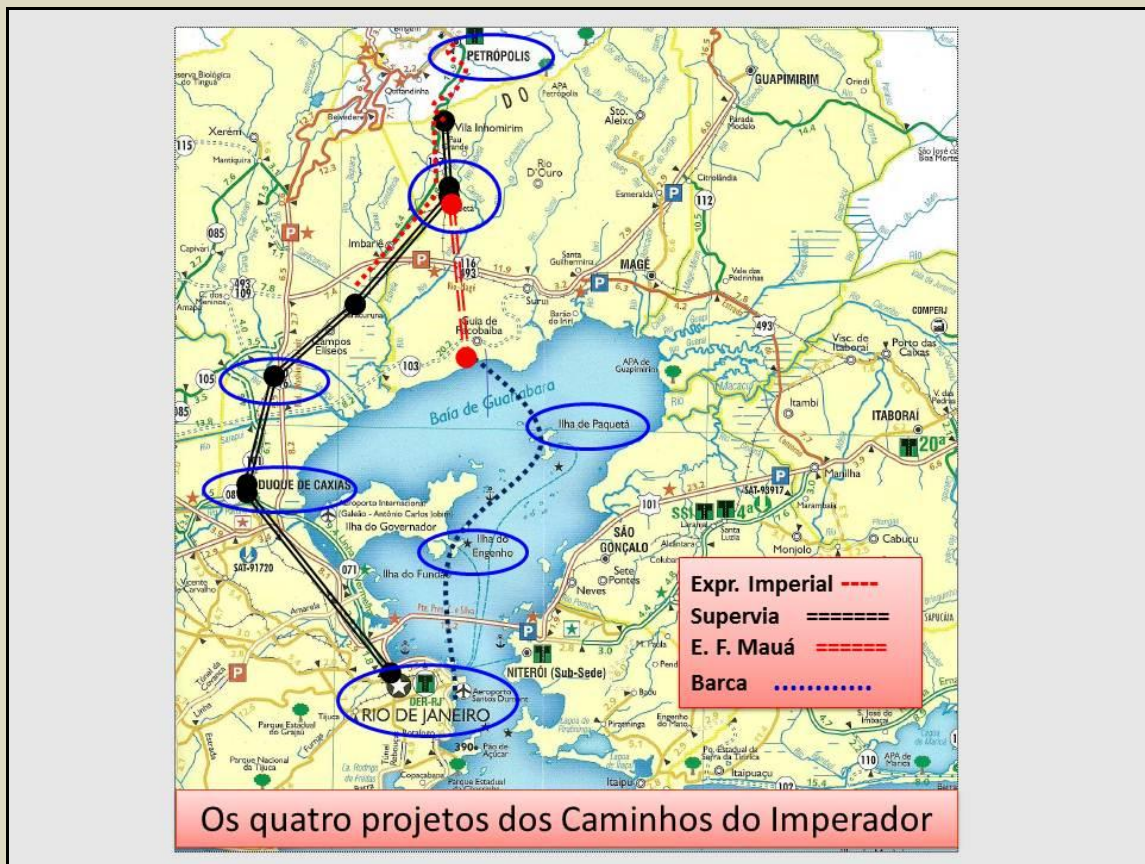
Os investimentos foram estimados em R\$ 600 milhões, aproximadamente, uma vez que se aproveitam da via aquaviária subutilizada e da infraestrutura ainda existente das antigas vias férreas Mauá e Grão-Pará, (leito, pontes, viadutos, estações, linha da Supervia, etc.).

Investimentos R\$ milhões (mar/2017)	Expresso Imperial	Trem Executivo Supervia	Trem da E F Mauá	Barcas	Total
Embarcações	-	-	-	82,0	82,0
Trens	18,0	20,0	9,0		47,0
Via férrea	124,0	6,0	140,0		270,0
Instalações	42,0	9,0	37,0	8,0	96,0
Desapropriações	33,0	-	12,0		45,0
Outros (10%)	21,7	3,5	19,8	9,0	54,0
Total	238,7	38,5	217,8	99,0	594,0

➔ Obs.: Os quatro projetos demonstram viabilidade eco-financeira no modelo PPP, se as obras de infraestrutura e instalações ficarem por conta do Governo, e os demais gastos por conta da iniciativa privada.

4 - O quadro abaixo resume os quatro projetos em duas rotas que formam um “Y” invertido:

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



5 - Vantagens/Benefícios dos Quatro Projetos:

- ✓ Obras de rápida implantação e baixo custo orçamentário pelo aproveitamento de infraestrutura pré-existente;
- ✓ Expressiva demanda de passageiros, sobretudo turistas: o Sistema deve movimentar mais de seis milhões de passageiros/ano, aliviando o tráfego nas BR-040, BR-493, Linha Vermelha e Avenida Brasil com a retirada de até vinte mil veículos/dia do fluxo rodoviário;
- ✓ Geração de milhares de postos de trabalho diretos e indiretos (atividades paralelas);
- ✓ Deslocamentos rápidos, confortáveis, seguros e ecologicamente corretos (trens elétricos não poluem);
- ✓ Oferece aos moradores de Petrópolis - altamente dependentes da BR-040 - uma nova porta de entrada/saída;
- ✓ Contribui para reduzir a emissão de gases do efeito estufa e dos acidentes de trânsito;
- ✓ Revitalizar as localidades de Guia de Pacobaíba, Campos Elíseos, Piabetá, Saracuruna, V. Inhomirim e Meio da Serra, contribuindo para proteção ambiental da Serra da Estrela, ora em franco processo de degradação;
- ✓ A implantação de **Terminal Multiuso** na enorme área da antiga fábrica de Tecidos Dona Isabel vai melhorar a mobilidade urbana em Petrópolis, concentrar serviços e facilitar o acesso dos sacoleiros ao polo de modas da Rua Tereza, além de contribuir para o desenvolvimento econômico-social da Região;
- ✓ Acesso rápido à Paquetá, Ilha do Governador e aos Aeroportos Tom Jobim e Santos Dumont;
- ✓ Facilita a conexão com o VLT Carioca, trens da Supervia, Metrô e ônibus, em direção às Zonas Sul e Norte;
- ✓ Tarifas competitivas do Sistema, uma vez que trem e barca não pagam pedágio nem IPVA;
- ✓ Existem três marcos regulatórios favoráveis na ALERJ: **Decreto 32.515/2002** autoriza transporte aquaviário Magé-Praça XV; **Lei 5.791/2010**, considera a reativação a Mauá/Grão-Pará de relevante interesse econômico e turístico para o ERJ e **PL 1.252/2012** cria Programa de Implantação de Trens Turísticos no ERJ.

Obs.: o projeto da volta do Trem a Petrópolis conta com expressiva aprovação da sociedade, conforme Abaixo Assinado contendo quase seis mil assinaturas e depoimentos, disponível em: www.manifestolivre.com.br. Revitalização Estrada de Ferro Grão-Pará/Expresso Imperial.