

18 anos de lutas!

INFORMATIVO AFPP

Nº 169 - Novembro de 2017



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

afpp.rj@gmail.com
Presidente em exercício: A. Pastori

Editorial: Reforma da Estação Barão de Mauá é “pra inglês ver”

A expressão **pra inglês ver** tem também uma versão ferroviária, tendo como exemplo atual a Estação Barão de Mauá no centro do Rio, que deveria estar sendo restaurada por conta de uma Ação Civil Pública movida em 2012 que obriga à Supervia, o Governo do Estado e outros useiros e vezeiros, a promoverem as obras necessárias ao seu restauro. Mas, no Brasil atual, **Lei que é pra Chico, nem sempre é pra Francisco** (vide box abaixo). A Supervia anunciou que faria uma bonita reforma, ao custo de dez milhões de reais (ilustração abaixo), mas pulou fora. O Governo do RJ está falido. **Resultado:** escoraram a marquise com uns pauzinhos para evitar que caia sobre as pessoas e enveloparam a fachada principal com uma tela para proteger os passantes da eventual queda de reboco das paredes. As laterais e os fundos continuam sem proteção, bem como a parte interna, que vai se deteriorando aos poucos. Esse é o presente das **otoridades** para a velha estação, que comemora 91 anos nesse mês. Inaugurada em 6/11/1926, ela foi sede da então poderosa E. F. Leopoldina, que tinha mais de três mil km de linhas e durante 74 anos prestou bons serviços à população carioca, fluminense, mineira e capixaba. De lá partiam dezenas de trens de subúrbio do Grande Rio e também para muitas Cidades do nosso Estado (Petrópolis, Itaipava, Friburgo, Três Rios, etc.), Minas Gerais e Espírito Santo. No começo dos anos 2000 foi prematuramente “aposentada” sem planos para uso futuro desse nobre espaço (como está a Estação da Luz, em São Paulo); ou seja, tiraram os trens e deixaram o prédio ao Deus dará. **Oremos, pois!**



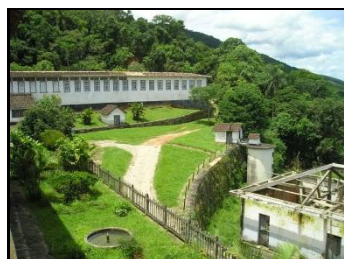
Acima, da esquerda para direita: projeto da reforma da Supervia; aspectos do prédio atualmente (fotos: A. Pastori, 29/10/2017).

() Para solucionar esse dilema, os responsáveis por esse descaso para com o Patrimônio do Povo Brasileiro seriam submetidos a um julgamento justo e, se culpados forem, receberiam uma punição exemplar. Por exemplo, os facínoras seriam amarrados nos trilhos para um teste de frenagem de um trem com 135 vagões carregados com 90 t de esterco em cada vagão. O maquinista poria o trem em movimento até a velocidade de 80km/h e quando estivesse à distância de 1 km dos acusados, os freios seriam acionados. Se a composição parar antes dos suspeitos amarrados, eles seriam libertados. Se parar depois ... azar deles.*

Obs.: para não incomodar as pessoas nas proximidades, seria passado bastante graxa nos trilhos para evitar o incômodo barulho do metal rangendo contra metal quando o trem freasse. Muito justo?

Origem da expressão “é pra inglês ver” - versão ferroviária

Reza a lenda que a imponente fazenda Santa Clara, outrora um movimentadíssimo entreposto escravagista, era muito admirada pelos que ali passavam nos trens da Cia. E. F. União Valenciana, aberta em 1871, que ligava Valença/RJ a Santa Rita do Jacutinga, Minas. A enorme fazenda (com mais de 300 janelas) ficava na margem oposta do Rio Preto, em frente à Estação Santa Clara (posteriormente rebatizada de **João Honório**). Dizem que os viajantes ingleses quando por lá passavam se encantavam com essa bela construção, mas ficaram horrorizados quando souberam que havia uma enorme senzala de 300 m² (60m X 5m) na lateral da fazenda, SEM JANELAS, mas que abrigava, temporariamente, centenas de escravos para suprir as fazendas da região. Contrários à escravidão, muitos ingleses protestaram formalmente ao Imperador Pedro II, que determinou ao dono que humanizasse o local de guarda dos escravos. Dito e feito, a senzala recebeu dezenas de janelas, para alívio dos ingleses, menos dos escravos, pois as janelas foram somente pintadas, pra inglês ver. São falsas!



Acima, da esquerda para direita: vista geral da fazenda; a senzala com as janelas pintadas e o interior (sem janelas). Ao final, a antiga estação João Honório, desativada nos anos 1970 quando da erradicação da linha (Fotos: A. Pastori, 2010).

Anote aí !

06/11, Aniversário da Estação Barão de Mauá

A AFTR-Associação Ferroviária Trilhos do Rio, estará promovendo no dia 6/11 uma manifestação nesta Estação para chamar à atenção da população e da mídia quanto ao desperdício por parte das **otoridades** em deixar um espaço logístico tão precioso entregue às moscas. Os folhetos abaixo serão distribuídos à população.

Estação Barão de Mauá
~ 91 anos ~

VOCE SABIA

Inaugurada em 1926 pela EF Leopoldina, a estação já foi ponto de partida para vários lugares:

- SUBÚRBIO DO RIO DE JANEIRO
- BAIXADA FLUMINENSE
- CIDADES DO INTERIOR DO ESTADO
- CIDADES DE MINAS GERAIS
- CIDADES DO ESPÍRITO SANTO
- SÃO PAULO (TREM DE PRATA)

Patrimônio histórico desativado desde 2001, reivindicamos a reativação da estação, funcionando como alternativa de acesso aos trens metropolitanos, integração com ônibus e futuramente, com o VLT.

POR QUE TRANSPORTE SOBRE TRILHOS ? VEJA NO VERSO

Um país só se desenvolve se entrar nos trilhos !
O Brasil tRem jeito !

POR QUE LUTAR PELOS TRANSPORTES SOBRE TRILHOS ?

Mais Seguro
Mais Eficiente
Mais Rápido
Mais Ecológico
Mais Econômico
Maior Desenvolvimento
Mais horas de lazer
Menor custo
Mais Racional
Menos Congestionamentos
Menos acidentes
Respeito ao direito de ir e vir
Mais Esperança

Dia 06 de novembro marca a União de várias entidades, para que você tenha mobilidade eficaz e plena !

AFPF MDT AWT AFTR

Não jogue esse informativo em via pública. Ajude a manter a cidade limpa. Obrigado.

Dia 29/11, Workshop Maglev-Cobra (veículo movido a Levitação magnética) na UFRJ.



Interessados enviar e-mail até 26/11 para lasup@dee.ufrj.br, com as seguintes informações:
Assunto: Workshop Maglev-Cobra, com o nome, empresa ou Instituição que trabalha/ trabalhou e telefone para contato.

Charge do Mês - Ivan Cabral



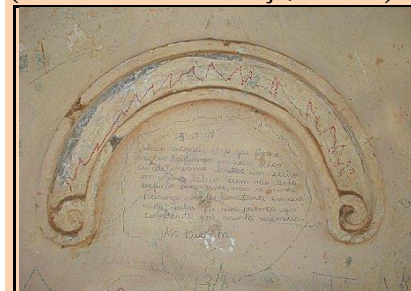
Foto do Mês



Ferrocarril – veículo ferroviário movido à bateria, desenvolvido por Carlos Assis, da AFTR. A autonomia é de 8 horas, a 60 km/h. (foto: A. Pastori)

Momento poético

A estação João Honório, citada na página anterior, tem duas raridades. A 1ª é o fato de estar milagrosamente conservada, apesar de fechada há mais de 40 anos. A 2ª é uma **poesia grafitada**, onde era o guichê da estação, provavelmente por uma jovem sonhadora apaixonada. **Diz o texto:** "Queria escrever algo que fizesse nascer lágrimas em seus olhos ou até mesmo brotar um sorriso em seus lábios. Porém, não tenho perfeição para tanto, mas se minha presença não for constante em sua vida, saiba que sua presença será constante em minha memória, ass. Lucinha". Tudo isso foi escrito sem nenhum erro de português, o que, no Brasil de hoje, é um verdadeiro milagre (foto Nelson Mendonça, 8/2007).



Texto e foto extraídos do site esta-coesferroviarias.com.br, do Ralph Giesbrecht.

Para reflexão:

O gráfico abaixo indica: 63% da carga nacional segue por modo rodoviário e apenas 20% pelo ferroviário. Um vagão de carga pode levar até 100 t carga, equivalente a 3,5 caminhões com 28 t/cada. Isso chama-se eficiência energética e o Meio Ambiente agradece.



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.