

INFORMATIVO AFPF

Nº 183 – Janeiro 2019

afpf.rj@gmail.com



AFPF - Associação Fluminense de Preservação Ferroviária

Fundada em 30/04/1999 por Luiz Octávio da S. Oliveira (14/03/1935-13/04/2017) - Presidente Perpétuo

Diretoria atual - triênio 2018/2021: Presidente ➔ Antonio Seixas; vice-presidente ➔ A. Pastori;

Dir. Técnico ➔ H. Suêvo; Tesoureiro ➔ Tonhão; Secretaria Geral ➔ Sandra Lopes.

CNPJ: 03.527.508/0001-30

Editorial – Balanço 2018

2018 foi um ano de muitas lutas e algumas conquistas, senão vejamos:

1-A greve dos caminhoneiros revelou a nossa triste dependência do modo rodoviário: o **PIB caiu 1,2%**!



Acima, passagem em nível na BR-260, uma das muitas Rodovias da Morte, em Guaratirim/SC. O trem que passa por lá só carrega carga para exportação. Carga geral e passageiros não são bem-vindos.

2-A renovação antecipada por +30 anos das concessões das EFs Carajás e Vitória-Minas (ambas da VALE), não avançou. O **Povo dos Trilhos** se fez presente em algumas Audiências Públicas e denunciou certas benesses. Até a Secretaria de Fazenda deu parecer contrário. Mesmo assim, as APs continuaram a todo vapor!



Acima, recortes de jornais denunciando as "benesses" para as EFs da VALE.

3 – O MPF/MG não deve permitir que a Ferrovia Centro Atlântica-FCA direcione para seus projetos, a multa de **R\$ 1,2 bilhão**, estipulada pela

Resolução 4.131/13 da ANTT, pelo abandono de 770 Km de linhas. O Povo dos Trilhos solicitou ao MPF que a multa fosse aplicada na recuperação de vias abandonadas pela FCA, na implantação de Treins Turísticos e Regionais, no restauro de estações e material rodante, e para custear estudos desses projetos e outros.



Acima, cemitério de locomotivas em Bom Sucesso/MG. Mais de cem locos foram devolvidas pela FCA para serem "guardadas e cuidadas" pelo DNIT. Sem vigilância, virou alegria dos sucateiros.

4 - Fizemos pressão juntos aos parlamentares para não aprovar a **MP 845** que criava o **Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário** para beneficiar certas ferrovias com recursos das multas aplicadas pela ANTT, e outras aberrações. Foi sepultado. **O FNDF não nos representava.**

5–Após seis anos a ALERJ finalmente aprovou o PL 1.251/12. O Gov. Pezão havia vetado, mas os Deputados derrubaram o veto. O PL virou Lei 8.210/18, que cria o Programa Estadual de recuperação da malha ferroviária p/ fins Turísticos. O Programa inclui a restauração da E. F. Mauá, a recuperação da Linha Auxiliar e do trecho Angra-Lídice, a religação Rio-Petrópolis, o Trem Turístico Noguita e muitos outros.

6 – O Engº Mecânico Jean Pejo foi indicado para Secretário Nacional de Mobilidade. Jean tem MBA em Logística Empresarial e Gerência de Projetos pela FGV, além de cursos de especialização e estágios em ferrovias no Japão, França, UK e USA. Foi Secretário Geral da ALAF- Associação Latino Americana de Ferrovias e Diretor de Planejamento e Gestão da FEPASA. Jean participa de um grupo WhatsApp do Povo dos Trilhos, e é defensor das **Short Lines** (vide box na página seguinte). Desejamos todo sucesso do mundo.



Nosso desejo para 2019 é que os novos decisores públicos reavaliem todos os projetos ferroviários, dedicarem maior atenção ao transporte de carga geral e passageiros e, mantenham um diálogo aberto com a Sociedade no trato desses assuntos, em especial com o Povo dos Trilhos.

Em nome da Diretoria da AFPF desejamos aos nossos amigos, associados e simpatizantes, 365 dias de bons eventos ao longo dessa viagem de 365 dias em 2019.

Ficha de cadastramento para novos (e antigos) associados da AFPF

Nome: _____

data de nascimento: ____ / ____ / ____

Endereço: _____

CEP: _____

Telefone: () _____ e-mail: _____

Ocupação atual/habilidades: _____

Atividades pró-ferrovia: _____

Pertence a outra entidade? Sim? Não? Qual(is)? _____

Mensalidade ➔ **R\$10,00**. Anuidade 2019 (com desconto) ➔ **R\$ 100,00**. Depósito na conta bancária em nome de **Antonio C. Soares Pereira (Tonhão)**, nosso Tesoureiro: Banco Itaú, agência 5.645, c/c: 15.574-7.

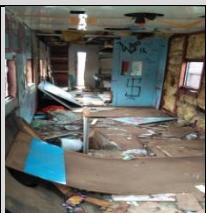
Envie as informações acima + comprovante de depósito para ➔ sandra.lopes@gmail.com

Oficinas de Barra Mansa: Patrimônio Ferroviário em ruínas!

Em 26/12 conhecemos as instalações abandonadas das oficinas de Barra Mansa, que teve seu início com a E. F. Oeste de Minas (1895-1931), depois Rede Mineira de Viação (1931-1965) e, posteriormente, Viação Férrea Centro-Oeste (1965-1975); RFFSA (1975-1997) até acabar (literalmente) nas mãos de FCA-Ferrovia Centro Atlântica. O complexo funcionou ininterruptamente por mais de um século até o arrendamento pela FCA (agora VL-Vale Logística), sendo abandonando gradativamente sem nenhuma vigilância, resultando na destruição de máquinas, equipamentos, material rodante e do patrimônio arquitetônico e documental de inestimável valor. Diretores do Núcleo Mantiqueira do CFVV-Círculo Ferroviário Vale Verde de Lavras/MG - Anderson, Ely e Andrea – nos mostraram o projeto de restauro e reuso das instalações, que só não avança por culpa da morosidade das *otoridades* de plantão que estão há anos para conceder esse espaço ao CFVV. Enquanto isso, a destruição desse Magnífico Complexo Ferroviário avança a passos largos, conforme fotos abaixo (ganhá uma mariola quem descobrir o culpado). **Em tempo:** ficamos sabendo do falecimento em 01/01/19, do Sr. José Nascimento de Oliveira (Tio Zézé, R.I.P.), projetista de mão cheia do Núcleo. Oremos.



Acima: ruínas do Complexo Ferroviário das oficinas, abandonado; ao Ao lado: placa patrimonial na entrada das oficinas.



Acima: computadores e impressoras destruídas; vagões abandonados; vagão da turma de manutenção depredado.

Fique de olho no PLS 261/2018:

Esta em análise no Senado, Projeto de Lei para construção e exploração direta de novos trechos ferroviários pela iniciativa privada. Ideia interessante que merece ser melhor analisada e debatida, pois o PLS contempla apenas novos projetos e ignora os 18 mil km de linhas abandonadas pelas atuais concessionárias, que poderiam ser subconcedidas para novos concessionários privados para operarem trens regionais de passageiros e pequenos cargueiros (*short lines*), como ocorre na Europa e nos EUA. A pequena densidade da nossa malha está no quadro comparativo abaixo:



Restauro da Estação B. M.

O Tribunal de Justiça do Rio pretende restaurar e ocupar a antiga sede da E. F. Leopoldina, a estação Barão de Mauá, no centro do Rio. O prédio será usado para a instalação de serviços administrativos do Poder Judiciário, que vai investir R\$ 40 milhões na obra. Tomara que aconteça, pois a restauração desse ícone ferroviário já foi prometida pelo Ministério dos Transportes de que lá seria o Museu Ferroviário Nacional. A Supervia também disse que iria reformá-la e até a SETRANS disse que ocuparia o prédio, que fez 80 anos de inauguração em 2016 e está há duas décadas abandonado. **Oremos, pois.**



Acima, a Estação Barão Mauá hoje.

O que são Short Lines (SLs)?

SLs são ferrovias de pequena extensão (entre 200 e 500 km) para atender a demanda reprimida de clientes que não tem acesso ao serviço ferroviário tradicional. No Brasil seria a **carga geral** que é escoada por rodovias, pois as atuais concessionárias se dedicam exclusivamente a transportar produtos *commoditizados* (agrícolas e minerais exportáveis).

Os EUA movimentam 2 bilhões de TKUs pelas ferrovias tradicionais e mais de meio bi pelas SLs. No Brasil temos 70% da malha ociosa ou abandonada, espaço ideal para as SLs.

**Para pensar: Reutilizar sim;
reciclar, não !**

