



A DOR DA PERDA

Apesar dos últimos acontecimentos familiares ocorridos comigo, esse título não tem nada a ver com estes fatos. A dor da perda é um sentimento natural do ser humano, e muitas vezes só nos damos conta da importância de algo, do valor que tinha, quando o perdemos. Isso acontece em todos aspectos da vida, e não poderia ser de outra maneira com as ferrovias. Parece uma “humanização” dos trilhos (apesar de não estarmos comparando trilhos com vidas, com sentimentos, com valores) mas na verdade existe uma relação, um grau bastante relevante de importância em relação à sociedade, ao desenvolvimento, ao nosso futuro e das demais gerações. Através dos anos vemos uma constante e crescente extinção de linhas ferroviárias, no estado do Rio de Janeiro e em todo o país. Por diversos motivos, a maioria deles contornáveis mas que não interessavam a quem poderia deter ou mudar isso. Linhas para o interior do estado, Norte-Fluminense, regiões litorâneas, serranas, Sul-fluminense ... ano após ano, década após década, milhares de quilômetros de linhas ferroviárias foram sendo dizimadas, com o incomum motivo de que não eram viáveis economicamente. Através de uma equação maligna, onde $(\text{Falta de manutenção}) + (\text{Falta de investimento}) \times (\text{interessados na extinção}) = \text{Erradicação}$, várias ferrovias foram largadas à própria sorte, sem manutenção, tornando-se onerosas e difíceis de operar, com elevação do número de avarias e acidentes etc ... e a partir daí era decretado o seu fim. Essa prática tornou-se comum e ainda ocorre, vide o caso do Bonde de Santa Teresa, que pode se encaixar neste contexto. Sem manutenção, ocorreu um grave acidente, o sistema ficou sem funcionar e se não fosse a pressão popular, a cidade do Rio de Janeiro hoje não teria mais nenhum bonde circulando, apenas o VLT Carioca, o bonde moderno. Hoje assistimos a algo que talvez não possa estar evidente para todos: uma outra forma de erradicar linhas, na base da “canetada”. Pois bem, falamos da Lei 4131 e da MP 752. Duas ações que podem sepultar centenas de quilômetros de ferrovias no estado, caso sejam aprovadas e literalmente assinadas. Tratam sobre linhas ferroviárias concedidas, que não aproveitadas pelas concessionárias, poderiam simplesmente ter os trilhos, mobiliários e outros bens ferroviários vendidos, tendo o valor obtido revertido à concessionária, para investir em outros trechos de sua responsabilidade. Com isso, vários trechos podem simplesmente sumir. Estações, paradas e outros prédios ferroviários podem ser vendidos e ter o patrimônio e seu valor histórico-ferroviário arruinado, dentre outros malefícios. Um absurdo, sem sentido e tendencioso, onde os interesses falam mais alto. Diversas associações ferroviárias e outras entidades estão acompanhando e tentando reverter estas aberrações. Tudo para que em breve estejamos celebrando vitórias, e não lamentando por mais perdas, que são muito mais do que “apenas” ferroviárias. Aguardem maiores detalhes sobre este assunto em breve.

ESTAÇÃO BARÃO DE MAUÁ



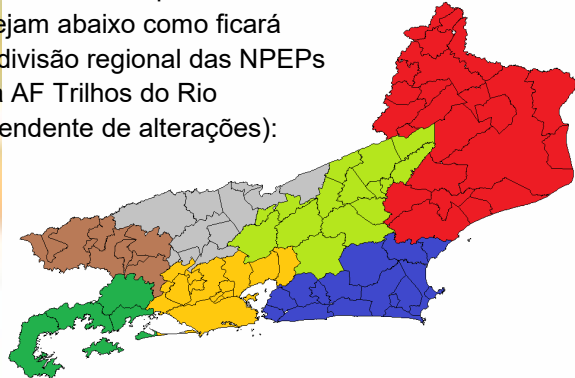
A imagem ao lado pode ser assustadora, chocante e triste, mas é a realidade. E a imagem nem é atual, foi feita por mim em 18 de abril de 2009. Trata-se do lendário, da relíquia Série 100, o primeiro trem elétrico a operar no sistema metropolitano do Rio de Janeiro. Ele está estacionado, largado, abandonado e em ruínas, em uma plataforma da estação Barão de Mauá. A estação voltou às páginas de notícia recentemente: a Supervia, concessionária responsável pela circulação dos trens na região metropolitana, foi condenada a restaurar o prédio da estação Barão de Mauá, que completou 90 anos em 2016 e chegou a ser, por poucos dias, sede da Secretaria Estadual de Transportes. O problema é que o local é administrativamente muito mal organizado: Governo do Estado, Supervia, Governo Federal, CENTRAL Logística, IPHAN ... cada um é responsável por

uma parte: plataformas, material rodante estacionado nas plataformas, o prédio, o espaço ao lado onde funcionava a estação Alfredo Maia e onde recentemente foi instalada uma fábrica de aduelas para a construção da Linha 4 do Metrô, o pátio superior em direção a São Cristóvão, enfim, as chances de que algo seja feito pela Supervia são remotas e acreditamos que nada será feito mesmo. Antes de tudo o espaço deve ter apenas um responsável, para que a partir daí os diversos projetos e ideias possam ser executadas. O prédio já recebeu diversas propostas de obras e intervenções para serem executadas, mas que nunca saíram do papel: Museu Ferroviário Nacional, Shopping Center, Centro Gastronômico, Supermercado, Estação inicial do TAV—Trem de Alta Velocidade ... enfim, enquanto não se organizar essa parte, o belo prédio e as preciosas máquinas permanecerão em completo abandono.

NPEPs TRILHOS DO RIO

A Associação Ferroviária Trilhos do Rio foi criada com vários intuitos e objetivos: um deles é o de preservar a história ferroviária do estado do Rio de Janeiro, com pesquisa e estudos relativos ao passado das ferrovias, do funcionamento, dos fatos e acontecimentos ocorridos envolvendo a sua criação, operação e erradicação, dependendo do caso. Testemunhos e narrativas sempre são coletadas durante as nossas pesquisas em campo. Além disso, no caso de ferrovias atualmente desativadas ou mesmo as erradicadas, esboçamos projetos que possam recuperar ou reativar determinado trecho ferroviário. Com esse objetivo estamos criando e organizando Núcleos de Pesquisa, Estudos e Projetos espalhados pelo estado, divididos em regiões específicas, de acordo com as ferrovias que as atendiam e proximidade de centros ou entroncamentos ferroviários. Caso você more ou frequente determinado local, ou possui parentes ou amigos nestas regiões, entre em contato conosco para contribuir com histórias, fotos, relatos ou mesmo dados técnicos ou atuais sobre a ferrovia que atende ou atendia o local. A partir daí trabalhos podem ser elaborados com base nesses dados. Não deixem a memória ferroviária morrer. E mais do que isso, vamos revivê-la!

Vejam abaixo como ficará a divisão regional das NPEPs da AF Trilhos do Rio (pendente de alterações):



NPEP Central: Capital e cidades da Região Metropolitana atualmente atendidas pelo sistema ferroviário metropolitano e Metrô.

NPEP Barra do Piraí: Cidades atendidas pelo ramal de São Paulo da EFCB, e outras ferrovias que dela partiam ou cruzavam.

NPEP Angra dos Reis: Rede Mineira de Viação e ramal de Angra da EFCB (que chegou até Mangaratiba).

NPEP Paraíba do Sul: Cidades atendidas pela Linha do Centro da EFCB (exceto Barra do Piraí), Linha Auxiliar, e outras.

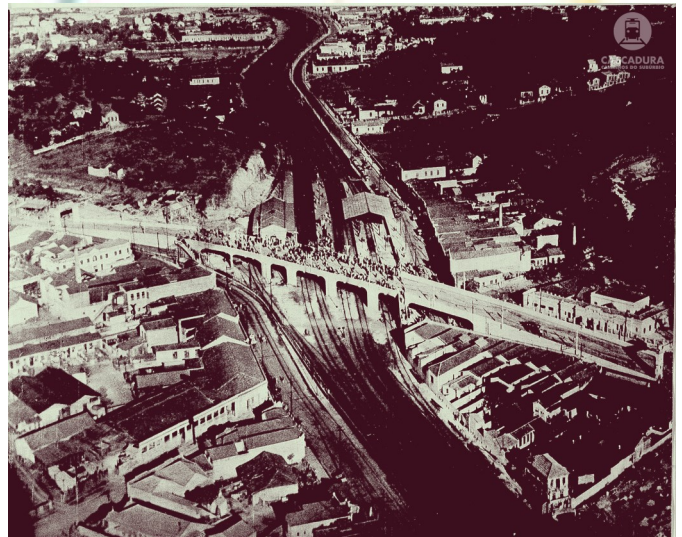
NPEP Petrópolis: EF Príncipe do Grão Pará, EF Teresópolis, EF Cantagalo e demais ramais e linhas que atendiam as cidades

NPEP Cabo Frio: Cidades atendidas pela extinta EF Maricá e seu prolongamento até Rio Dourado

NPEP Macaé: Cidades atendidas pela EF Leopoldina e linhas ou ramais que dela se originavam

FOTO MISTERIOSA

Durante nossas pesquisas, esporadicamente nos deparamos com imagens e informações que em um primeiro momento são intrigantes. Após algumas pesquisas sobre o assunto, o mistério é desvendado. Entretanto, mesmo com todas as informações constantes na imensa fonte de informação que é a internet, alguns mistérios permanecem. No fórum Trilhos do Rio, online desde 2011, constam algumas imagens assim. Portanto, decidimos abrir um espaço aqui, onde algumas fotos serão postadas para tomarmos conhecimento e quem sabe descobriremos do que se trata.



Na imagem aérea do viaduto de Cascadura (Fonte: [Flickr Cascadura Caminhos do Subúrbio](#)), reparem em um detalhe: as várias linhas ferroviárias chegando na estação do bairro, do lado de cá na rua Carolina Machado a linha de bonde, mas se aproximando do viaduto, não parece que há uma linha ferroviária saindo e seguindo em direção à antiga Avenida Suburbana?



Pra complementar, outra imagem intrigante, gentilmente obtida no Arquivo Nacional e cedida por Adenilson M. Souza. Consta como sendo no Engenho de Dentro, a linha é de bitola mista, e gera indícios de que seja o ramal das Oficinas da EF Rio d'Ouro. Por ali também existia um pequeno ramal da Olaria Doutor Reis. Afinal, que local e linha seria esse?

CONTATOS AF TRILHOS DO RIO: SIGA-NOS, NOS ACOMPANHE !



SITE: no endereço www.trilhosdorio.org você poderá conhecer mais sobre o passado, presente e futuro das ferrovias no estado do Rio de Janeiro. Inicialmente apenas uma Homepage, estamos preparando em breve um “trem de atrações” para ser disponibilizada online no site. Aguardem !

FÓRUM DE DEBATE: onde começamos as nossas pesquisas, contatos e amizades ferroviárias, o fórum é acessível a todos, mas alguns conteúdos requerem cadastro para visualização. Muito material inédito ainda está no fórum, não perca !
<http://www.trilhosdorio.com.br/forum>



BLOG: local para postagens de matérias, relatos e histórias com temática ferroviária. Se você gosta de escrever e/ou sabe de histórias, lendas e “causos” ferroviários, entre em contato !
<http://trilhosdorio.blogspot.com.br/>

FACEBOOK: possuímos uma Fanpage e um Grupo na maior rede social do mundo atualmente. Fique por dentro do que acontece nos trilhos, acesse, curta a página e inscreva-se !
FanPage: <http://www.facebook.com/trilhosdorio>
Grupo: <https://www.facebook.com/groups/trilhosdorio>



INSTAGRAM: fotos e vídeos feitos pelas ferrovias fluminenses
<http://instagram.com/trilhosdorio>

FLICKR: imagens especiais feitas em belos cenários ferroviários do Rio de Janeiro
<http://www.flickr.com/people/trilhosdorio/>



TWITTER: informações em tempo real. Marque-nos na sua mensagem através do @trilhosdorio
<http://www.twitter.com/trilhosdorio>

YOUTUBE: vídeos, documentários, cenas, campanhas, notícias e programas com temática ferroviária, em vídeo.
<http://www.youtube.com/trilhosdorio>



VIMEO: semelhante ao Youtube, com vídeos ferroviários
<https://vimeo.com/trilhosdorio>

MAPILLARY: semelhante ao Google Street View, este sistema é utilizado para um projeto piloto da AFTR: registrar as caminhadas e expedições em imagens sequenciais, podendo proporcionar a todos a possibilidade da “caminhar” virtualmente conosco, através das imagens e cenários. Além disso, possibilita a análise detalhada dos trechos percorridos, para posteriores estudos.
<https://www.mapillary.com/app/user/trilhosdorio>



E-MAIL: dúvidas, sugestões, contatos, críticas, idéias ? Entre em contato: administrador@trilhosdorio.com.br ou contato@trilhosdorio.com.br

WHATSAPP: para entrar em contato com o presidente da AFTR, ou participar do grupo da AFTR, mande uma mensagem para o número [+55 21 98323-7291](https://api.whatsapp.com/send?phone=5521983237291).



TELEGRAM: número [+55 21 98323-7291](https://t.me/aftr)
Grupo: https://t.me/joinchat/AbE2QABgyz7MGG_ZSi6zIA