



Associação de Engenheiros Ferroviários  
A Casa do Ferroviário

---

C050/2023

Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 2023

Excelentíssimo Senhor  
Eduardo Paes  
M. D. Prefeito da Cidade do RJ

**Assunto: Destinação do Complexo Ferroviário Barão de Mauá.**

Excelentíssimo Senhor,

Ao cumprimentá-lo cordialmente, a Associação de Engenheiros Ferroviários - AENFER, entidade originalmente com 86 anos de existência, tendo como um dos seus objetivos a defesa da Memória Ferroviária, promovendo o intercâmbio de informações técnicas com órgãos governamentais, operadoras ferroviárias, universidades e entidades de engenheiros e de preservação, pugnando pelo planejamento institucional do Sistema Ferroviário Nacional, vem apresentar o que se segue:

A propósito da matéria veiculada pela imprensa “Paes quer a velha e linda Leopoldina...” que versa sobre a elaboração de Projeto Imobiliário (Conjuntos Habitacionais) na área do Complexo, apresentamos abaixo considerações e defesa para manutenção de sua identidade como Complexo Ferroviário:

- Como aspecto histórico, foi constituída em 10/10/1871 a Estrada de Ferro Leopoldina, incorporada em 06/12/1897 a The Leopoldina Railway Company Ltd (LR);
- Em 06/11/1926 foi inaugurada a Estação Central da LR, denominada Barão de Mauá. A LR voltou a ser designada Estrada de Ferro Leopoldina em 20/12/1950 e incorporada à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA em 16/03/1957;
- Pela Resolução SEC nº 31 de 07/02/1991, a Secretaria de Estado de Cultura homologou o tombamento definitivo do prédio da Estação Ferroviária Barão de Mauá, incluindo todo o conjunto que a compõe, formado pelo edifício principal, pela Gare, pelo corpo posterior e pelas plataformas de embarque e desembarque;

### **Argumentos para que a Estação da Leopoldina (Barão de Mauá) seja utilizada como terminal multimodal (rodoviário e ferroviário)**

- Existem inúmeros estudos e depoimentos de especialistas na área de transportes, que abordam um dos maiores erros de planejamento cometidos contra a mobilidade urbana no Brasil e, em particular, na Região Metropolitana Rio de Janeiro (RMRJ), por conta do excessivo foco no modo rodoviário, que culminou com a erradicação de milhares de quilômetros de linhas ferroviárias, extinção de linhas de bondes e ônibus elétricos;
- Para se melhor compreender a importância desse raro espaço na região central do Rio, devemos ter um olhar estratégico focado na mobilidade futura, pois a RMRJ não dispõe de espaços para abertura ou alargamento de novas vias. Os custos de desapropriação para implantação de novas vias serão proibitivos para os cofres públicos;
- O recente anúncio da revitalização da degradada Estação da Leopoldina por parte da Prefeitura do Rio é, sem dúvida, uma medida louvável em certos aspectos, e que há muito tempo está sendo aguardada pelos preservacionistas e defensores do modal sobre trilhos como melhor opção para melhoria da mobilidade urbana. Essa ênfase nos transportes sobre trilhos tem acontecido de forma intensiva na Europa e em boa parte do mundo desenvolvido, sobretudo como parte dos esforços para redução da emissão dos gases do efeito estufa (GEE), principal responsável pelas mudanças climáticas;
- O problema maior reside nos demais projetos desenvolvidos pela Prefeitura para utilização deste espaço, onde se pretende construir 35 blocos residenciais com 560 apartamentos, como se isso fosse resolver o grande problema habitacional da RMRJ. Para fazer isto será necessário abrir mão de uma grande parte da área da Estação da Leopoldina, o que reputamos ser uma medida inaceitável, posto que vai aniquilar qualquer possibilidade de uso futuro desse nobre e raro espaço, que é o único capaz de contribuir de forma expressiva para futura expansão racional dos transportes públicos na RMRJ;
- Para que se tenha uma tênue ideia da importância deste espaço, considere-se que um trem elétrico de passageiros, semelhante aos trens intercidades que circulam na Europa, com capacidade de transportar de 600 a 800 passageiros sentados, ocupa uma área de, aproximadamente, 1.200 m<sup>2</sup>. A área para

---

implantar esse conjunto residencial tem 124 mil m<sup>2</sup>, que é bastante suficiente para se estacionar mais de uma centena de trens, que podem contribuir para aliviar a poluição atmosférica dos GEE, as vias congestionadas e atender às crescentes demandas diárias de passageiros na RMRJ e, quiçá, para outros Estados, através de trens intercidades e do TAV;

- Entre os anos 1930/1940 dezenas de trens ficavam estacionados no local onde hoje se pretende construir os conjuntos habitacionais. Nesse local encontra-se a inoperante fábrica de aduelas (revestimentos de túneis) para o Metrô/Rio;

- Merece destaque o fato de que naquela época a população da Cidade estava na faixa de 1,5 milhão de habitantes e hoje mais do que quadruplicou, encontrando-se em faixa superior a 6,2 milhões de habitantes;

- É de notório conhecimento geral que a Estação Dom Pedro II (popularmente conhecida por Central do Brasil), não dispõe de espaço para comportar a expansão do sistema ferroviário e nem para suportar a movimentação diária de mais de um milhão de passageiros/dia, como assim pretendem as autoridades municipais e estaduais como forma de melhorar a mobilidade. Nesse sentido, a Estação da Leopoldina se mostra como única opção disponível para suportar essa expansão futura. Importante enfatizar que não podemos mais ficar reféns do modelo rodoviaristas, sobretudo quanto aos BRTs;

- Por derradeiro, o Espaço da Leopoldina, além de ser o único local disponível na região central do Rio capaz de abrigar trens urbanos, trens regionais, turísticos e o futuro TAV Brasil, os espaços em suas atuais plataformas e as inúmeras salas do prédio, podem muito bem serem utilizados para usos mais nobres, como terminal de integração multimodal (Trem Urbano/VLT/Ônibus/Metrô), local para instalação de cursos técnicos e profissionalizantes; Centro de Documentação Ferroviária; auditório; posto de saúde; agência bancária e dos Correios, espaço gastronômico, dentre outras, e, principalmente, instalação do Museu Ferroviário Nacional (projeto elaborado em 2010 do MT), como forma de revitalizar essa região bastante degradada.

Por concluso, senhor Prefeito, em nome da transparência que tem norteado o seu governo e levando-se em conta a grande experiência ferroviária que a AENFER reúne, através do seu qualificado quadro de associados, apresentamos como sugestão, a seguinte proposta para que essa questão do uso futuro da Estação da Leopoldina seja conduzida a bom termo evitando, assim, equívocos irreparáveis para o futuro da Cidade, qual seja: reavaliar a execução dos projetos



Associação de Engenheiros Ferroviários  
A Casa do Ferroviário

---

anunciados por V. Exa., e promover uma Audiência Pública com representantes das seguintes partes/atores:

- a) Frente Parlamentar Pró-Ferrovias Fluminense, da ALERJ;
- b) Secretarias de Transporte, Cultura e Planejamento do Governo Municipal;
- c) Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade Urbana do Governo Estadual;
- d) Supervia, Metrô, VLT Carioca e Central Logística;
- e) Clube de Engenharia e CREA-RJ;
- f) FIRJAN, Associação Comercial do RJ e FECOMERCIO;
- g) Entidades de Preservação Ferroviária e de movimentos que lutam pela volta dos trens.

Certos do acolhimento de nossa proposta, ficamos na expectativa de um pronunciamento de V.Exa.

Atenciosamente,

Marcelo Freire da Costa  
Presidente