JORNAL DO BRASIL

Fundado em 9 de abril de 1891

O Museu Ferroviário Nacional Barão de Mauá

FRANCIS BOGOSSIAN* E HELIO SUÊVO**

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, constituída em 1871, na cidade de Londres, com capital inglês, tinha como objetivo inicial a construção de uma estrada de ferro entre as localidades de Porto Novo do Cunha e Leopoldina, situada na província de Minas Gerais. Muitos pensam que seu nome provém de uma homenagem à imperatriz Leopoldina, mas é sim, uma homenagem à cidade.

Em 1894, passa por uma profunda crise financeira que leva à sua liquidação em 1897. Face aos acontecimentos, foi organizada em Londres a “The Leopoldina Railway Company LTD/LR”. Entre os principais planos da nova companhia estava o prolongamento da linha de São Francisco Xavier até o Cais do Porto e conseqüentemente ao Centro do Rio, um imenso avanço no transporte de passageiros e de carga, sendo obrigada a construir uma estação que atendesse à essa nova demanda.

A Estação Central da Leopoldina foi inaugurada sob o nome Barão de Mauá, numa justa homenagem a quem foi o pioneiro do transporte ferroviário nacional e patrono das ferrovias brasileiras. Com o agravamento da segunda guerra mundial, as estradas de ferro sofreram sérias conseqüências, como a importação de carros e até peças de reposição para o material rodante, causando uma grande degradação nas linhas da Leopoldina Railway. O destino da presença cafeeira impediu também o progresso da estrada, causando uma redução também drástica na sua capacidade de tráfego.

Como solução, o governo do Brasil e os representantes dos acionistas ingleses firmaram acordo com Londres em que ficou

estabelecido que a União passasse a ser responsável por todos os encargos financeiros da Leopoldina e, em 20 de dezembro de 1950, a lei nº 1288 autorizou a implantação definitiva da ferrovia com a sua nova denominação –Estrada de Ferro Leopoldina. O prédio teve diversas ocupações a partir de sua inauguração em 1926. Até 1977 foi ocupado pela administração da Estrada de Ferro Leopoldina sendo posteriormente absorvido pela Rede Ferroviária Federal, tornando-se hoje de propriedade da União Federal e da Central. Devido à sua importância cultural para a cidade foi tombado pela Secretaria da Cultura do Rio.

Ao ser criada a CBTU, em 1984, como subsidiária da RFFSA, a controladora transferiu à controlada 50% do imóvel da Estação Barão de Mauá; edifício, plataformas e pátios, para fins operacionais ferroviários. Mais adiante, em 1994, com a estadualização da então Superintendência de Trens Urbanos do Rio de Janeiro, unidade operacional da CBTU, esta transferiu aquela parcela do Complexo Barão de Mauá para a Flumitrens. Passo seguinte, com a privatização dos serviços de trens de subúrbio do Rio, a Flumitrens concedeu, em 1998, os 50% do imóvel para a Supervia, empresa privada que se tornou concessionária dos referidos serviços.

Algum tempo após, a Supervia, por sua própria decisão e conveniência empresarial, deixou de operar na Estação Barão de Mauá, mas continuou explorando comercialmente o imóvel em atividade diversa do objeto da concessão. Todavia, a Agetransp determinou a devolução da parcela do imóvel ao governo do Estado do Rio.

O Complexo da Estação ficou, desde então, ocupado por órgãos do governo do estado. Através do Artigo 9º da Lei 11.483/2007 coube ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) receber e administrar os bens móveis e

imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção, determinação essa ainda não cumprida pelo referido instituto.

Desde então as entidades de classe promovem ações e denúncias visando providências dos órgãos competentes para sua preservação. Registre-se que ao longo das vias das plataformas da estação, desde 2004, encontra-se relevante acervo histórico ferroviário, constituído de locomotivas, carros de passageiros, vagões e guindaste oriundos do Museu do Trem do Rio, que se encontram desprotegidos, sujeitos a degradação, com risco de destruição e perda de componentes.

Hoje o que vemos é o contínuo processo de degradação das edificações e ocupação incompatível com a finalidade do Complexo Barão de Mauá, demonstrando a incoerência com a preservação da memória e do patrimônio artístico e cultural das estradas de ferro brasileiras, se fazendo urgente medidas que recuperem e preservem o complexo de forma a devolver o lugar de destaque do Complexo Barão de Mauá.

Foi sugerido, em reunião plenária do Crea-RJ, que se promova inspeção no local para avaliação das condições estruturais, instalações elétricas e hidráulicas do prédio e seus anexos.

Nosso objetivo, pela presente, é clamar para por em prática, a reestruturação e a criação do Museu Ferroviário Nacional Barão de Mauá, projeto básico já formatado em 2009 e constante do acervo no arquivo do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

* Presidente da Academia Nacional de Engenharia

** Diretor da Associação de Engenheiros Ferroviários