

DENÚNCIA RFFSA

Estação da Leopoldina sucumbe ao abandono pelo Estado

Fonte: Blog www.ferroviavezevoz.com do jornalista Fernando Abelha | 12/04/2017

Comentários de Fernando Abelha

Edição: Luis Fernando Salles

Colaborações: ferroviários engenheiro Almir Gaspar e advogado Celso Paulo

A Estação Barão de Mauá – Leopoldina, juntamente com a estação Dom Pedro II – Central do Brasil, cartões postais que historicamente representaram importante marco econômico e operacional do modal ferroviário no Brasil, ironicamente tiveram a sua utilização desvirtuada e controvertida, fruto de inconseqüentes decisões dos nossos governantes, que jogaram no “lixo” tão importantes e históricas edificações.



Estação Central do Brasil, é ocupada hoje pela Secretaria de Segurança do estado do RJ
Foto: internet

A estação Dom Pedro II, no decorrer de quase todo o século passado, recebeu o importante tráfego ferroviário de cargas e de passageiros oriundos do triangulo econômico formado pelos estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, com seus trens rápidos, expressos e noturnos. Hoje, a importante estação é ocupada pelo Governo do Estado do Rio que para lá transferiu órgãos da polícia estadual. Apenas as plataformas e a grande e imponente gare servem como terminal do transporte ferroviário suburbano através da concessionária Supervia, que tem como principal acionista a conturbada Odebrecht. Pela estação Dom Pedro II transitam cerca de 700 mil pessoas por dia útil.



O histórico prédio da Estação Barão de Mauá é hoje um edifício fantasma

Por sua vez, a estação Barão de Mauá, marco histórico da ferrovia em nosso país, por registrar em seu leito o primeiro trecho ferroviário do país que ia da Praia de Mauá ao município de Petrópolis, construído durante o Império e amplamente utilizado à época pela família imperial, está hoje abandonada à própria sorte sem água e luz, transformando-se em um perigoso ponto de traficantes e meliantes. A memorável estação, terminal da Estrada de Ferro Leopoldina, operacionalizava milhões de toneladas/quilômetros de produtos agrícolas, e recebia milhares de passageiros oriundos da Zona da Mata de Minas Gerais, do Espírito Santo e do Norte Fluminense, também, com seus trens expressos, automotrizes, rápidos e noturnos, além de servir de terminal aos subúrbios da Leopoldina.

A propósito dos desmandos que destinaram às estações ferroviárias do Rio de Janeiro, o “O Globo” publicou, recentemente, matéria que aborda o abandono da estação Barão de Mauá. *“O imbróglcio da reforma da antiga Estação Ferroviária Barão de Mauá (Leopoldina), na Avenida Francisco Bicalho, parece longe do fim. A Supervia anunciou, nesta segunda-feira, que obteve uma liminar suspendendo uma decisão, de janeiro deste ano, da 20ª Vara Federal do Rio que obrigava a concessionária a reparar e restaurar os danos do antigo terminal ferroviário. O procurador Sergio Suiama, do Ministério Público Federal do Rio de Janeiro, no entanto, afirmou que vai tentar suspender a liminar obtida pela concessionária de trens urbanos do Rio.*

Na decisão favorável à empresa, que recorreu junto ao Tribunal Regional Federal, o desembargador Luiz Paulo da Silva Araujo Filho entendeu que, de acordo com o contrato de concessão, o prédio não foi transferido à Supervia. A concessionária afirma ser responsável apenas pelas “áreas de superfície da Leopoldina, que restringem-se às plataformas, gare (pátio central, onde ficam as bilheterias) e salas localizadas no andar térreo.

A decisão inicial, de janeiro, estabelecia um prazo de seis meses para o início das obras de recuperação do prédio. O descumprimento resultaria em uma multa diária de R\$ 30 mil, limitada ao teto de R\$ 20 milhões, e obrigava a empresa a realizar também obras emergenciais no prazo de 90 dias relativas “a todo o imóvel abrangido pela Estação Barão de Mauá de modo a evitar-se a continuidade da degradação”.

O GLOBO perguntou à concessionária como andam as reformas dos espaços de responsabilidade da empresa, previstos no contrato de concessão, mas não obteve resposta. De acordo com o procurador, porém, a empresa não realizou reformas nos espaços previstos no contrato. Sergio Suiama destaca, ainda, que a Supervia deve ser responsabilizada pelo restauro do prédio uma vez que lucrava com o aluguel da área:

— Eles enriqueceram às custas de festas que danificaram ainda mais o prédio. Receberam milhares de reais de locação daquele espaço para festa, não investiram um único centavo na remuneração do imóvel. É responsabilidade deles. Eles também não cumprem a responsabilidade deles. Não tem uma obra que foi feita deles lá.

A Supervia não comentou a declaração do procurador, mas informou que não autoriza eventos no local desde o fim de 2015.

Em dezembro de 2015, o então secretário de Transporte Carlos Roberto Osorio havia decidido transferir o escritório da pasta para a antiga Estação Leopoldina, inaugurada em 1926 e fechada em 2004. O gabinete funcionou no prédio histórico até meados de fevereiro, quando Osorio deixou a pasta.

A Estação Ferroviária Barão de Mauá foi inaugurada em 1926, inicialmente para ligar o Rio às cidades serranas de Petrópolis e Três Rios. Durante vários anos, a estação funcionou como terminal de passageiros para vários ramais do subúrbio carioca. Em 2001, o prédio foi desativado e as linhas foram transferidas para a Estação Central do Brasil.”

Fonte: O Globo