

Exº. Sr. **Aloizio Mercadante**
M. D. Presidente do BNDES
e/m via e-mail.

Ref.: **Qual o melhor uso estratégico da Estação Barão de Mauá?**

Prezado Senhor,

tomamos conhecimento, com bastante louvor, de que o BNDES iniciou na terça-feira passada, dia 24 de fevereiro, uma primeira visita à inativa, mas ainda magnífica, Estação Ferroviária Barão de Mauá, objetivando à realização de estudos técnicos para transformação urbana da área no entorno desta estação, com o objetivo de **estruturar alternativas de destinação e aproveitamento do ativo com foco na requalificação da área, na geração de valor e na atração de investimentos privados** (grifos nossos).

A revitalização de ativos ferroviários ociosos – antigas estações, linhas abandonadas pelas Concessionárias, oficinas, obras de arte (túneis e viadutos) - é, sem dúvida alguma, uma medida bastante louvável que há muito tempo está sendo aguardada pelos defensores do transporte sobre trilhos (estudiosos, técnicos, antigos ferroviários, preservacionistas e outros) como sendo a melhor opção para melhoria da mobilidade urbana nas conturbadas Regiões Metropolitanas, sobretudo em se tratando do Estado do Rio, onde surgiu a primeira ferrovia no Brasil (E. F. Mauá), que empresta o seu nome à Estação da Leopoldina.

Conforme o próprio BNDES reconhece, a área em questão tem as seguintes características e vantagens:

- i. ocupa **posição estratégica** no Centro do Rio;
- ii. possui elementos de elevada **conectividade com eixos estruturantes de mobilidade**;
- iii. proximidade à importantes polos econômicos, institucionais e culturais;
- iv. trata-se de um dos conjuntos ferroviários mais emblemáticos da cidade;
- v. possui **expressivo potencial de requalificação e integração ao tecido urbano, contribuindo para a dinamização econômica e a melhoria da qualidade do espaço público no seu entorno...**

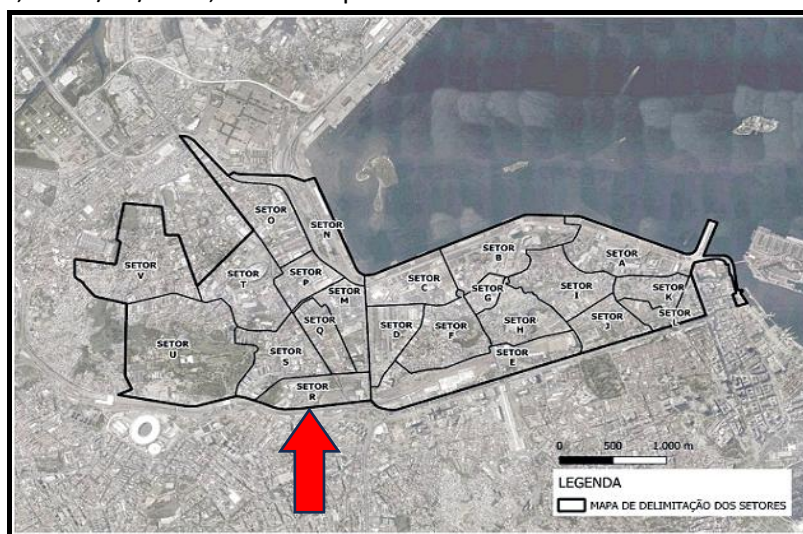
... no que acrescento: **trata-se da única área urbana ainda disponível no Centro do Rio de Janeiro capaz de abrigar um segundo complexo ferroviário para atender às futuras demandas deste modal na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), para a melhoria da mobilidade da população, sobretudo aquela que reside em localidades distantes como Vila Inhomirim, Magé e Guapimirim; e, futuramente, para conectar a RMJ às grandes cidades do estado, como Petrópolis, Campos dos Goytacazes, podendo atingir Vitória no ES.** Sendo revitalizada como terminal rodoferroviário, vai facilitar também a integração modal e reduzir o tempo dos deslocamentos ao longo do tecido urbano da RMRJ.

Ainda quanto às alternativas de usos futuros de espaços ociosos, convém lembrar que os estudos iniciais do Trem de Alta Velocidade (TAV) Rio-São Paulo – no qual houve participação do BNDES -, estabeleceu como ponto de partida essa mesma estação para abrigar o complexo ferroviário do TAV, graças ao enorme espaço para estacionamento dos Trens, instalação de oficinas de manutenção, centro de controle de operações (CCO), além de facilitar a integração multimodal (trem+vlt+ônibus+metrô).

Baseado na nossa experiência e conhecimentos, cremos ser oportuno alertar à equipe técnica do Banco que o problema maior - ao nosso ver -, reside nos demais projetos desenvolvidos pela Prefeitura do Rio para implantação neste nobre espaço, onde se pretende, dentre outros, construir 35 blocos residenciais com 560 apartamentos (como se isso fosse resolver o mega problema habitacional da Cidade...).

Para materializar isso seria necessário abrir mão de uma grande parte da área da estação, o que reputamos ser uma medida inaceitável, posto que – **insistimos!** - vai aniquilar qualquer possibilidade de uso futuro desse nobre e raro espaço, que é o único capaz de contribuir de forma expressiva para uma futura expansão racional dos transportes públicos na RMRJ. Se os projetos da prefeitura do Rio forem vitoriosos, será um preço amargo a ser pago no Futuro.

Por outro lado, cabe assinalar que nessa região existe uma gama de espaços disponíveis (vide mapa abaixo) para fins de moradia, comércio, economia criativa, cultura e diversão, conforme assim consta na Lei Complementar 267¹, de 05/12/2023, do Município do Rio de Janeiro:



O setor **R**, indicado no mapa acima pela seta vermelha, compreende a área da Estação Barão de Mauá com 124.350,36 m², que é somente uma fração menor do polígono formado pelos demais setores de **A** a **V**.

Portanto, em face ao exposto, depreende-se facilmente que o melhor uso estratégico para este imóvel não é a construção de prédios residenciais, centro de convenções, cidade do samba, ou para abrigar alguma ideia desassociada da nobre finalidade deste imóvel como terminal ferroviário ativo. Ou seja, faz-se mister manter sua área total livre para uso futuro como terminal ferroviário atendendo, desta forma, aos objetivos mencionados no preâmbulo de estruturar alternativas de destinação e aproveitamento do ativo com foco na requalificação da área, na geração de valor e na atração de investimentos privados.

Nesse sentido esperamos que a equipe do BNDES, quando da apresentação dos seus estudos, conclua que **é extremamente importante preservar esse raro espaço como terminal ferroviário** reforçando, desta forma, a sua missão estratégica e desenvolvimentista de longo prazo, que tantos benefícios já trouxe para o Brasil.

Por concluso, permita-me profetizar que as gerações futuras irão agradecer imensamente ao BNDES pela sua atitude responsável, visionária, estratégica, justa e perfeita neste momento, visando promover a melhoria da mobilidade urbana na RMRJ.

Finalizo com os meus desejos esperançosos de acolhimentos das sugestões.

Atenciosamente,

Antonio Carlos Dias Pastori
Ex- funcionário do BNDES

¹ Esta Lei Complementar institui a **Operação Urbana Consorciada – OUC**, da região do Porto do Rio de Janeiro e adjacências, na **Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU**, criada nesta Lei Complementar, que compreende um conjunto de intervenções coordenadas pelo Município e demais entidades da Administração Pública Municipal (...), com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental de parte das Regiões Administrativas em consonância com os princípios e diretrizes da Lei Federal nº. 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade - e do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro.

Síntese Curricular

Antonio C. D. Pastori, brasileiro, 73 anos,

Contador, Economista, pesquisador e ferroviarista

Endereço: Rua Maria da Conceição Costa Ferreira 112-casa, Bicas/MG - CEP:36600-273

Telefone(21) 99911 – 8365 - antonio.pastori53@gmail.com

1. Aposentado do BNDES desde 2011, onde trabalhei durante 25 anos como Analista de Projetos, Gerente e Chefe de Departamento, sendo 18 anos no Departamento de Mineração e Metalurgia, e sete no Departamento de Logística e Transportes;
2. Trabalhei na Secretaria de Estado de Transportes - SETRANS, do Estado do Rio de Janeiro (2012 a 2013);
3. Fui Conselheiro representante do BNDES nas Empresas Concessionárias de Transporte Ferroviário FERRONORTE, FERROBAN e NOVOESTE, que hoje estão sob o controle da RUMO Logística (antiga ALL).
4. Sou pós-Graduado em Engenharia Ferroviária pela Universidade Estácio de Sá/RJ, 2017;
5. Sou Mestre em Economia pela Universidade Candido Mendes, 2007;
6. Sou graduado em Administração de Empresas (1985) e Ciências Contábeis (1982), ambas graduações pela Universidade Católica de Petrópolis-UCP;
7. Sou Conselheiro e Assessor da Diretoria da Associação de Engenheiros Ferroviários-AENFER, sendo condecorado em 2015 com a Medalha Engenheiro Paulo de Frontin;
8. Atuei na preservação ferroviária através da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária-AFPF, e do Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária-GFPF;
9. Fui membro do Conselho Estadual de Turismo do Estado do Rio de Janeiro-ERJ, representando a Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais - ABOTTC;
10. Fui professor da matéria Elaboração e Análise de Projetos na Universidade Católica de Petrópolis-UCP, durante 20 anos (1986 a 2006);
11. MM-ARLS HSM # 836, Oriente Guarará/MG.

PRINCIPAIS TRABALHOS ACADÊMICOS

- PASTORI, Antonio C. D. ; ***Implantação de um Trem Expresso Executivo no Ramal de Saracuruna da SuperVia***. Trabalho de Conclusão do Curso de Especialização em Engenharia Ferroviária, Estácio, 2017;
- PASTORI, Antonio C. D.; ***Parcerias Público-Privadas como Ferramenta para Viabilizar Projetos de Infraestrutura Ferroviária***. Estudo Técnico (27 páginas) - Revista do BNDES, Volume 14, num. 28, dez 2007;
- PASTORI, Antonio C. D.; ***As PPPs – Parcerias Público-Privadas, como Ferramenta para Viabilizar Projetos de Infraestrutura Ferroviária***, Dissertação de Mestrado em Economia Empresarial (120 páginas), Universidade Candido Mendes, 2007; e,
- Eventualmente costumo publicar artigos com temas ferroviários em Jornais e Revistas Especializadas, e também participar em Seminários e Congressos apresentando projetos Trens Turísticos e sobre a Preservação do Patrimônio Histórico e da Memória Ferroviária Brasileira.