Rio de Janeiro, 05 de junho de 2003.

CT.23/03-FERROVIA

Ilmo. Sr.
MARCUS MONTEIRO
Diretor Geral do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - INEPAC
Rio de Janeiro / RJ

Assunto: Tombamento das Oficinas da Locomoção
do Engenho de Dentro

Prezado Senhor,

O Brasil comemorará em 30 de abril de 2004 o sesquicentenário de inauguração de sua primeira ferrovia – a Estrada de Ferro Mauá – localizada em nosso Estado, no município de Magé.

A comemoração desta data por nós ferroviários e pelos não ferroviários, mas amantes da ferrovia, ao invés de ser motivo de alegria é de preocupação e tristeza. A nossa primeira ferrovia, tombada pelo Patrimônio Histórico Nacional, encontra-se em estado de total degradação e sua recuperação, para a grande festa em 30 de abril do próximo ano, talvez só se tornará possível, por causa da luta incessante de um grupo de abnegados.

A nossa preocupação se estende, também, ao Complexo das Oficinas da Locomoção do Engenho de Dentro. Tombada pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, através do **DECRETO "N" Nº 14.741 DE 22 DE ABRIL DE 1996,** atualmente, por iniciativa da própria Prefeitura poderá ser totalmente descaracterizado e, ainda, ter parte de suas edificações demolidas para construção de um estádio de futebol.

O Engenho de Dentro, hoje é o complexo ferroviário mais antigo do Brasil. Pertencendo a Estrada de Ferro D. Pedro II, depois denominada Estrada de Ferro Central do Brasil, teve sua obra iniciada em 26 de outubro de 1869 e inaugurada no dia 1° de dezembro de 1871. A Estação do Engenho de Dentro, localizada em frente ao Complexo, surgiu em decorrência da construção das Oficinas, fator importante na formação daquele bairro.

No decorrer da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II eram freqüentes as inspeções do Imperador D. Pedro II, que aproveitava o ensejo para visitar as instalações da Oficina do Engenho de Dentro, ocasião em que conversava com os engenheiros e artífices, inteirando-se dos trabalhos ali realizados. Por sua iniciativa, foram construídas, também no local, casas para os operários e pessoal técnico. Em 1876, já haviam 26 casas erguidas na rua Mariano Procópio e 27 na rua Dr. Padilha.

Com o objetivo de proporcionar instrução aos filhos dos ferroviários que trabalhavam nas Oficinas do Engenho de Dentro, o engenheiro Francisco Pereira Passos, então diretor da E.F. D. Pedro II, autorizou a construção de uma escola, que foi concluída em 1871 e aberta aos primeiros alunos, sob a orientação da professora Maria Amélia Jacobina. Em 1887, foi criada, também, uma escola prática de aprendizes para a formação de mão de obra especializada, onde se ministravam aulas de desenho, geometria e aritmética, entre outras matérias.

No século XX, nas décadas de 30 e 40, foi considerado o maior complexo industrial ferroviário da América Latina e mesmo depois da construção das modernas Oficinas de Horto Florestal, no final dos anos 40, na cidade de Belo Horizonte /MG, não deixou de ter a sua importância no cenário ferroviário brasileiro, pois era nele que ocorriam as grandes transformações técnicas na área de material rodante da Estrada de Ferro Central do Brasil, as quais em muitas ocasiões repassadas para as demais estradas, pois a Central era, sem dúvida alguma, a mais importante ferrovia do país.

Diante desses fatos não podemos deixar este patrimônio nacional ser trocado por um centro esportivo para desenvolvimento de talentos, como propõe o Comitê Olímpico Brasileiro – COB e/ou um campo de futebol, projeto do Prefeito César Maia.

A posição atual do Exmo. Sr. Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro é incoerente com a que tinha em seu primeiro mandato (1993 / 1996), quando foram instituídos os PEU's; vejamos a proposta do PEU naquela ocasião:

A Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, em consonância com os princípios e diretrizes do Plano Diretor Decenal da Cidade, resolveu instituir os Projetos de Estruturação Urbana – PEU's em diversas áreas do município. Na XIII[a] Região Administrativa foi constituído o PEU- Méier.

O PEU-Méier tem dentre seus objetivos a *"Viabilização do desenvolvimento das diversas áreas, garantindo a preservação de ambiências e identidades"* , bem como a *"Preservação dos espaços livres, buscando a criação de áreas de lazer para a comunidade"*.

O PEU-Méier, ainda em sua subseção 5 – *Área de Proteção ao Ambiente Cultural*, Art. 9º apresenta: *"Constitui-se como diretriz de proteção ao patrimônio cultural à criação da Área de Proteção ao Ambiente Cultural – APAC – das Oficinas Ferroviárias que corresponde aos conjuntos urbanos que englobam a Igreja Nossa Senhora da Conceição de São José, a Estação do Engenho de Dentro, as Oficinas Ferroviárias junto à Rua Arquias Cordeiro, o Museu do Trem e as Oficinas do Trajano"*.

Considerando os fatos apresentados, as Entidades signatárias desse documento, propõe à V.S[a]:

1.-1. O tombamento, em caráter emergencial, do Complexo Ferroviário do Engenho de Dentro, considerando que o início das obras pela Prefeitura da Cidade está prevista para o mês de agosto próximo.

2.-1. Nesse tombamento deverão estar incluídos todos os galpões, almoxarifado e prédios de escritório e auxiliares, bem como as linhas que compõe o pátio ferroviário.

3.-1. Que o interior dos galpões não seja alterado, sendo tombado os equipamentos como pontes rolantes e carretões (mesas transportadoras de material rodante). No caso de algum equipamento ainda estiver em uso pela CENTRAL, o mesmo poderá ser transferido para outra instalação fabril, como a devida alteração desse Instituto.

4.-1. Que o Centro Esportivo para Desenvolvimento de Talentos, como propõe o Comitê Olímpico Brasileiro – COB, só utilizem as instalações da Oficina no caso de salas de aulas e aprendizado profissionalizante.

5.-1. Os campos e quadras esportivas, bem como as pistas de atletismo e os alojamentos, sejam construídas em área atualmente vazias.

O Brasil possui um acervo histórico ferroviário riquíssimo, que vem se deteriorando e sendo subtraído a cada dia que passa. O nosso grande Museu Nacional do Trem poderá ser instalado no Complexo do Engenho de Dentro, resgatando assim, a história daquele local e colocar o país no mesmo nível de preservação histórica ferroviária como os demais países da Europa e América do Norte.

As instalações industriais da antiga oficina poderão ser utilizadas também nas atividades de um Centro Cultural, para servir a comunidade do bairro e adjacências.

Certo de podermos contar com o apoio de V.Sª. nesse pleito, colocamo-nos ao seu dispor, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

Rubem Eduardo Ladeira
Diretor Executivo da Associação Ferrovia 150 Anos

José Luiz Valle Froes
Presidente da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ABPF

Isabel Cristina Junqueira de Andréa
Presidente da Associação de Engenheiros Ferroviários
AENFER

Helio Suêvo Rodrigues
Diretor Executivo da Associação de Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro
AMUTREM/RJ

Contato:

Sr. Paulo Cunha
Gerente da AENFER
☎ (21) 2222-1404 / 2232-0512 / 2221-0350 / 2509-0558
e-mail: aenfer@aenfer.com.br
Av. Presidente Vargas, 1733 / 6° andar / Centro
20.210-030 - Rio de Janeiro / RJ

José Luiz Valle Froes
Presidente da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ABPF

Isabel Cristina Junqueira de Andréa
Presidente da Associação de Engenheiros Ferroviários
AENFER

Helio Suêvo Rodrigues
Diretor Executivo da Associação de Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro
AMUTREM/RJ

Contato:

Sr. Paulo Cunha
Gerente da AENFER
☎ (21) 2222-1404 / 2232-0512 / 2221-0350 / 2509-0558
e-mail: aenfer@aenfer.com.br
Av. Presidente Vargas, 1733 / 6° andar / Centro
20.210-030 - Rio de Janeiro / RJ