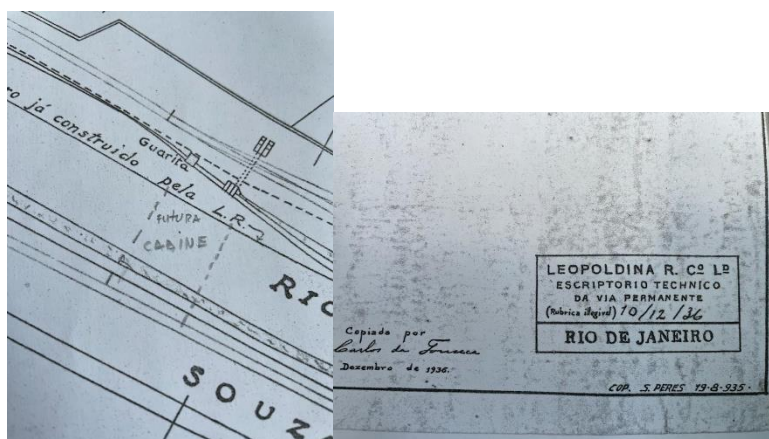


## JUSTIFICATIVA –

A linha férrea que unia o Centro do Rio de Janeiro à Petrópolis foi construída por empresas diferentes em tempos diferentes. Uma pequena parte dela é a mais antiga do Brasil, construída pelo Barão de Mauá em 1854 e que unia o porto de Mauá (Guia de Pacobaíba) à estação de Raiz da Serra (Vila Inhomirim), no atual Município de Magé. O trecho entre esta última e a estação de Piabetá foi incorporada pela Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, que construiu o prolongamento até Petrópolis e Areal entre os anos de 1883 e 1886.

A Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará foi comprada posteriormente pela R. J. Northern Railway, e em 1890, a linha toda passou para o controle da Estrada de Ferro Leopoldina, à época Leopoldina Railway. Pela planta observa-se que a Cabine de Sinalização é posterior a 1936, pois nesta época ainda não existia a construção.



Todo o trecho entre Vila Inhomirim e Três Rios – que cortava o Município de Petrópolis desde os limites ao sul (com o Município de Magé), até os limites ao norte (com o Município de Areal) foi suprimido em 5 de novembro de 1964.

A estação de Petrópolis foi inaugurada em 19 de fevereiro de 1883, quando o primeiro trem trouxe Sua Majestade o Imperador Pedro II e a Família Imperial. No dia seguinte, 20 de fevereiro de 1883, foi aberto o tráfego ao público em geral.

Reformada no século XX, a estação de Petrópolis foi desativada junto com a ferrovia, em 5 de novembro de 1964, e mantida para outro uso, como estação rodoviária, nos anos seguintes. Com a construção da nova estação rodoviária da Cidade, no Bingen, no início dos anos 2000, foi transformada no Terminal rodoviário Imperatriz Leopoldina, voltada aos ônibus municipais.

A Associação Fluminense de Preservação Ferroviária – AFPF, que auxiliou este mandato na elaboração da presente proposta, não tem em seus registros a idade correta da construção da Cabine de Sinalização, mas

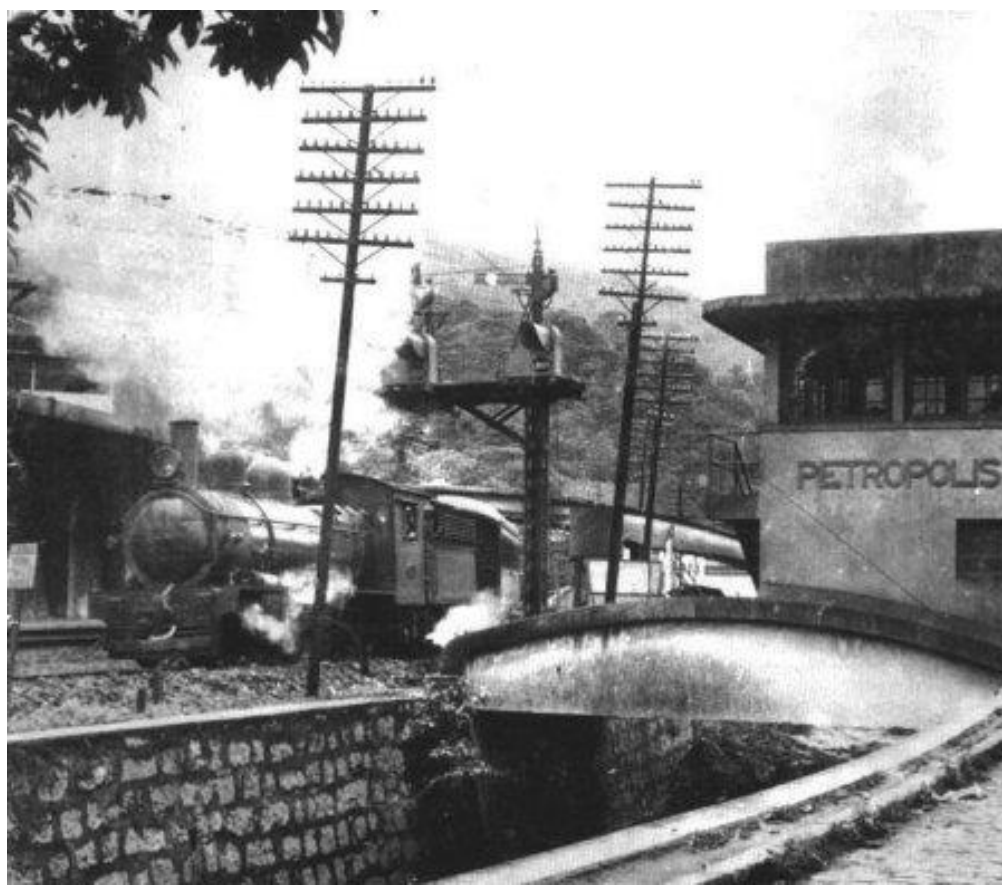
destacou a importância da mesma, visto que à época, os trens vinham do Alto da Serra em direção a estação de Petrópolis, e depois da parada para embarque e desembarque, necessitavam fazer uma manobra em ré, para novamente seguirem em direção à Areal e Três Rios, seguindo pela linha férrea que passava pelo Túnel do Quissamã, e posteriormente descia o vale do rio Piabanha em direção aos atuais Distritos de Cascatinha e Itaipava.

Por fim, o tombamento proposto por este Projeto de Lei visa preservar este importante equipamento histórico e cultural de nossa Cidade, vedando futuramente sua demolição, bem como qualquer alteração construtiva que descaracterize sua forma, fachada e volumetria original, mesmo que em caso de necessidade decorrente de eventuais obras.

É desejo ainda deste mandato, que posteriormente ao tombamento, a Cabine de Sinalização possa ter sua administração transferida a Associação Fluminense de Preservação Ferroviária – AFPF, que ali instalaria sua sede, e ajudaria na preservação deste importante equipamento de nosso Município.

Pelos motivos expostos é que solicito o apoio de meus Pares para que a presente proposta logre êxito.

### **CABINE DE SINALIZAÇÃO**





O livro *Up over the Hill – Subindo as Colinas*, da coleção *Brazilian Steam Album*, com 4 volumes, no seu segundo volume tem como capa a foto desta Cabine de Sinalização com o trem passando ao seu lado. Este volume é dedicado as ferrovias que subiam a serra em forma de cremalheiras, sendo a Serra da Estrela em Petrópolis uma delas. A Cabine de Sinalização pode ser vista ao lado do trem, permanecendo neste local. O olhar estrangeiro vê e valoriza o patrimonio ferroviário, tratado com certa displicência.

