

O inquérito civil dos 150 anos da primeira ferrovia do Brasil

PEDRO ELIAS ERTHAL SANGLARD (*)

Ao passarmos pela Rodovia Rio-Teresópolis (BR-116), na altura da entrada de Piabetá, no Município de Magé, no Estado do Rio de Janeiro, vemos uma placa da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), no acostamento, com os seguintes dizeres: **“Você está cruzando a primeira ferrovia do Brasil – E. F. MAUA”**.

Ocorre que não existe mais um único trilho no asfalto que lembre esta estrada de ferro pioneira, já que o Consórcio Rio-Teresópolis (CRT), empresa que explora o pedágio da citada via, não conservou a passagem de nível ali existente, antes da sua privatização, em que pese tal trecho ser protegido por um tombamento federal, o que retrata o descaso com este importante bem cultural brasileiro.

Em 1995, ano do 141º aniversário desta ferrovia, quando éramos Promotor de Justiça e Curador do Meio Ambiente, do Patrimônio Comunitário e do Consumidor da Comarca de Magé e Guapimirim, após assistirmos uma reportagem do Jornal “RJTV”, da TV Globo, sobre o abandono da primeira ferrovia do Brasil, instauramos o Inquérito Civil n.º 07/95 para apurar o caso e nos deparamos com uma bela e, ao mesmo tempo, triste história.

Consta do Inquérito Civil do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro que a primeira linha férrea do Brasil e a 3ª da América do Sul, ligando Mauá, na Praia da Estrela, no fundo da Baía de Guanabara, ao lugarejo de Fragozo, na Vila Inhomirim (hoje distritos do Município de Magé), num trecho de 14,5 Km de extensão, foi concebida por **Irineu Evangelista de Souza** (1813-1889) e inaugurada em 30 de abril de 1854, o qual, no mesmo dia, recebeu do Imperador Dom Pedro II o título de Barão de Mauá e, mais tarde, de Visconde.

Esta ferrovia passou a ser usada por Dom Pedro II nas suas viagens a Petrópolis, onde passava o verão no Palácio Imperial (atual Museu), vindo da Praça Mauá de barca, por mar, até um cais de ferro, construído no Porto de Mauá, junto à primeira estação ferroviária. Os trens circularam por ela até o ano de 1.964, quando foi desativada pelo Governo Federal.

Um sonho antigo é a reativação desta primeira linha férrea do Brasil, através de projetos como o Projeto de Restauração da Estação de Guia de Pacobaíba da RFFSA, elaborado pelo arquiteto *Sérgio Santos Moraes* da sua Gerência de

Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário - PRESERFE, incluindo a urbanização da área do entorno do conjunto histórico do cais, da estação, da caixa d'água e da casa do agente, proposto em 1.991 e aprovado, com algumas alterações, em 1.992, pelo então Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural - IBPC, através da Informação n.º 90/92, retomado, mais tarde, pela Associação de Engenheiros Ferroviários (AENFER).

A citada ABPF, fundada em 1977, em São Paulo, também elaborou um projeto denominado "Reativação da Estrada de Ferro Mauá", aprovado, em 1994, pelo Ministério da Cultura e pela Secretaria Estadual de Cultura, para captação de recursos, com base nas leis federal e estadual de incentivo à cultura, bem como foi elaborado outro projeto, em 1986, chamado "Venha a Petrópolis como vinha o Imperador", por *Alda Neves, Joel Carlos Tavares de Almeida* e *Tania Guimarães Omena*, com a participação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e da Cia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), tendo como novidades um trecho marítimo, correspondente à travessia de barca da CONERJ (Cia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro) da Praça XV, no Centro do Rio de Janeiro, até o antigo cais junto à Estação de Guia de Pacobaíba, no fundo da Baía, e outro rodoviário, de ônibus, de Raiz da Serra até Petrópolis.

O citado Inquérito do Ministério Público Estadual conta a história do abandono e do sonho de reativação da primeira ferrovia do Brasil, que recebeu o nome de *Estrada de Ferro de Petrópolis* e depois de *Estrada de Ferro Mauá*, em homenagem ao seu idealizador.

Essa história começou com o Decreto Imperial n.º 987, de 12 de junho de 1852, pelo qual o futuro Barão de Mauá ganhou do Governo Imperial o privilégio de exploração, por 10 anos, de uma linha de navegação a vapor pela Baía de Guanabara, da Corte, no Porto da Prainha (hoje Praça Mauá), ponto de partida dos barcos fabricados no seu Estaleiro da Ponta da Areia (hoje Niterói), até Mauá, uma praia da Vila da Estrela (hoje Magé), e com a assinatura do contrato de concessão para a construção de uma estrada de ferro, do pequeno porto de Mauá, na Freguesia de Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba, da citada Vila da Estrela, até Raiz da Serra, com o Presidente da Província do Rio de Janeiro, *Luís Pedreira do Couto Ferráz*, futuro Visconde do Bom Retiro, visando melhorar o transporte para Petrópolis, Minas e Goiás.

Assim, Mauá, que planejava levar os trilhos até o Rio São Francisco, na Província de Minas Gerais, passando por Petrópolis, e outros acionistas fundaram a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, a qual iniciou as obras da estrada de ferro em 1852, nas terras da fazenda do Comendador *Albino José de Sequeira*, no distrito de Inhomirim, da então Província do Rio de Janeiro, comprou locomotivas e vagões na Inglaterra e inaugurou a primeira ferrovia do Brasil em 30 de abril de 1854, com a locomotiva "Baronesa", composta do carro imperial e mais 3 carros de passageiros, que fazia o percurso de 14,5 km até a Parada Frágoso, passando por Inhomirim, em 23 minutos, atingindo uma média de 38 km/h, o que impressionou o Imperador D. Pedro II

e os demais convidados para a festa da sua inauguração, acostumados até então a viagens a tração animal ou de barco, passando pelo Porto da Estrela, no Rio Inhomirim, para chegarem a Petrópolis.

A ferrovia iniciava-se no Porto de Mauá, na antiga Praia da Estrela, onde foi construído um cais de ferro especialmente para o transbordo entre a barca a vapor "Guarani" e os vagões do trem. Logo depois do cais ficava o prédio da primeira estação de trem construída no Brasil, batizada de Mauá e depois de Guia de Pacobaíba. Mais tarde, em 16 de dezembro de 1856, a linha foi estendida até Raiz da Serra da Estrela (hoje de Petrópolis), próximo da Fábrica de Pólvora Estrela, totalizando um percurso de 16,3 km e aumentando a duração da viagem para 40 minutos, donde prosseguia-se a cavalo ou de carruagem, pela Estrada Normal da Estrela, até Petrópolis.

Uma das três primeiras locomotivas a vapor do Brasil, usada na inauguração da ferrovia, a "Baronesa", era do tipo 2-2-2, fabricada em 1852, por *Willian Fairbairn Cia & Sons*, em Manchester, na Inglaterra, e foi batizada com este nome em homenagem à esposa do Barão de Mauá, Dona *Maria Joaquina Machado*, estando hoje exposta no Museu do Trem, da antiga RFFSA (hoje CBTU), no bairro Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro.

Após a construção da Estrada União Indústria, entre Petrópolis e Juiz de Fora- MG, em 1861, e da Cia Estrada de Ferro Dom Pedro II (hoje Central do Brasil), entre Rio e São Paulo, em 1867, a E.F. Mauá iniciou o seu declínio, perdendo cargas e passageiros para as novas concorrentes, tornando-se deficitária, até ser incorporada à Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará, inaugurada em 1883, ligando Raiz da Serra a Petrópolis, que utilizava o sistema de cremalheira central "*Riggenbach*", para subir a serra. Posteriormente, as bitolas largas de 1,68m entre Mauá e Raiz da Serra e de 1,09m até Petrópolis foram convertidas para 1,00m e em 1888, a E. F. Príncipe do Grão-Pará foi comprada pela companhia inglesa "*The Rio de Janeiro Nothorn Railway Company*".

No ano da Proclamação da República, 1889, faleceu o Barão de Mauá. Durante o governo republicano, em 1898, a Cia *Northorn Railway* é comprada por outra Cia inglesa, a "*The Leopoldina Railway Company*", sendo iniciado o sistema de transporte marítimo por "*ferry-boat*" entre o Rio de Janeiro e Guia de Pacobaíba, desativado em 1910, com a ampliação do Porto do Rio.

Em 1926, a linha original era composta por 3 seções, a saber: Guia de Pacobaíba-Bongaba (6,9 km), Bongaba-Piabetá (5 km) e Piabetá-Vila Inhomirim (4,4 km).

Em 1950, a União encampou a Cia inglesa *Leopoldina Railway*, a qual passou a chamar-se Estrada de Ferro Leopoldina e em 1952 é construída a Rodovia Rio-Teresópolis, que cruza a ferrovia no km 7.

No dia 7 de maio de 1954, em comemoração ao centenário da ferrovia, a então Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), com base no Decreto-Lei Federal n.º 25/37, efetuou o tombamento *ex officio* do trecho ferroviário Mauá-Fragoso, no Município de Magé, na época de propriedade da

União Federal, sob o número de inscrição 303, registrado às folhas 51, do livro do Tombo Histórico n.º 1, referente ao processo n.º 506-T-54.

Em 30 de dezembro do mesmo ano, por força do Decreto Federal nº 3.115/57, a ferrovia passa ao patrimônio da Rede Ferroviária Federal S/A, juntamente com outras 17 ferrovias, e a partir de 5 de junho de 1964, inicia-se sua desativação, por decisão de Juarez Távora, Ministro da Viação do Governo Castelo Branco, sendo completamente desativado o trecho original, de Guia de Pacobaíba a Bongaba, em 1966.

Em 1972, a RFFSA instalou na área junto à antiga Estação de Guia de Pacobaíba, uma estação transmissora, na qual mantinha funcionários, o que facilitava a segurança e manutenção do conjunto histórico.

Em 1974, a Estação de Guia de Pacobaíba e a Casa do Agente foram restauradas pela RFFSA, instalando-se no local um Museu Ferroviário, o qual foi fechado em 1977, por motivo de falta de segurança e seu acervo levado para um local mais seguro.

Até 1980, o conjunto ferroviário era mantido e guardado pelos funcionários da estação transmissora, mas com a sua desativação, o local foi abandonado e iniciou-se o processo de deterioração, embora a RFFSA desenvolvesse trabalhos de preservação histórica, dentro do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do antigo Ministério dos Transportes – PRESERVE, tendo criado, em 1986, o setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário – PRESERFE, depois transformado em uma gerência.

Em 1984, foi elaborado pela extinta FUNDREM - Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e pelo INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, o Inventário dos Bens Culturais de Magé, onde consta, às fls. 55/59, o estudo da Estação da *Leopoldina Railway* (antiga Estação de Guia de Pacobaíba) que situa-se à beira-mar, em frente ao cais de Mauá, em área plana. Já naquela época, sua vizinhança encontrava-se completamente loteada e ocupada, salvo a parte da construção principal da estação e da casa do agente, por estarem situadas em uma grande área murada, onde a RFFSA fez novas construções para abrigar os seus serviços.

A primeira estação ferroviária é descrita como sendo uma construção em alvenaria de tijolos aparentes (estilo inglês), seguindo os moldes característicos das pequenas estações da *Leopoldina Railway*, com planta retangular, coberta de telhas francesas, em duas águas, com marquise de proteção e plataforma de embarque em cantaria.

Já o cais de Mauá é descrito como sendo uma grande obra de engenharia, avançando cerca de 250m, pela Baía de Guanabara, servindo como atracadouro de embarcações de grande porte. Os pilares do cais são feitos em tubos de aço cheios de concreto, tendo um vigamento em forma de treliça, em péssimo estado de conservação e havia um sistema de amortecedores de chumbo para permitir o acesso de locomotivas.

A primeira estação ferroviária construída no Brasil, a Estação Mauá, que depois passou a chamar-se Guia de Pacobaíba, apesar de tombada pelo governo federal, está se deteriorando com o tempo, em que pesem as restaurações promovidas, desde 1974, pela Rede, para montar um mini museu, que não se manteve, devido a invasões e depredações, inclusive com retiradas de trilhos e dormentes.

Em 1989, a Sra. *Alda Neves* e o Sr. *Luiz Otávio de Oliveira* da ABPF apresentaram à TURISRIO – Cia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro, os seus respectivos projetos de reativação da 1ª Ferrovia do Brasil, formando o processo E-11-70196/89, o qual, apesar de ter reconhecido o seu potencial turístico, restou paralisado, após diversas reuniões.

Em Março de 1991, a Superintendência de Patrimônio da RFFSA elaborou um Projeto de Restauração da Estação de Guia de Pacobaíba, compreendendo uma sala de exposição da memória da ferrovia, uma agência, um armazém e um mini-shopping.

No mesmo ano de 91, a LIGHT Serviços de Eletricidade S/A, aprovou a concessão de crédito presumido de ICMS, no valor de Cr\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de cruzeiros), com base na Lei Estadual de Incentivo à Cultura n.º 1.708/90, para a ABPF fazer a recuperação da Estrada de Ferro Barão de Mauá, de Guia de Pacobaíba até Raiz da Serra, envolvendo a RFFSA, a CBTU, o IBPC, a CVRD (Cia Vale do Rio Doce), a CONERJ, a TURISRIO e Jornal do Brasil, o qual não foi efetivado, apesar de aprovado pela Secretaria Estadual de Cultura, porque quando do seu trâmite pela Secretaria Estadual de Fazenda, o incentivo foi retirado, por decisão do Governo do Estado da época.

Inobstante a não liberação do incentivo cultural, a LIGHT reformou uma pequena locomotiva do tipo auto-de-linha, doada pela CBTU, em 1991, para ser usada na manutenção da ferrovia a ser reativada, bem como, em 1992, foi reconstruída a passagem de nível da 1ª ferrovia, cruzando a Rodovia Rio-Teresópolis, em Bongaba, Magé.

Em 1993, o Ministério dos Transportes lançou o Programa de Revitalização de Áreas Ferroviárias – REVAF, através da Portaria Ministerial 907, de 27/10/93, pelo qual a área de Guia de Pacobaíba da RFFSA foi considerada prioritária, dado o seu grande interesse histórico, sendo feita uma Audiência Pública, em 22/02/94, na sede da Rede, no Rio de Janeiro, para apresentação da área da primeira estação ferroviária a ser revitalizada, estando presentes 14 pessoas, dentre elas, representantes da ABPF, da Prefeitura de Magé e empresários.

Em 1994, a RFFSA tentou transferir a exploração da primeira ferrovia do Brasil para a iniciativa privada, realizando uma concorrência pública para a concessão do direito real de uso, visando a instalação de um empreendimento comercial, turístico e/ou cultural na área de 78.079 m², junto à antiga Estação de Guia de Pacobaíba. Apesar de 11 empresas retirarem o edital, nenhuma delas apresentou qualquer proposta, o que inviabilizou o certame.

Ante ao fracasso da privatização da ferrovia, no mesmo ano, a RFFSA assinou o contrato n.º 71/94 com a CONERJ, concedendo-lhe o direito real de uso da ponte de atracação e de uma área remanescente de 4.357 m², junto ao cais de Mauá, para o transporte de passageiros de uma ligação hidroviária entre a Praça XV, no Rio, e Guia de Pacobaíba, em Magé, pelo prazo de 30 anos.

Essa ligação marítima seria uma alternativa de transporte de massa aos ônibus da Baixada Fluminense, numa distância de 13 milhas marítimas, sendo que 10 milhas já são cobertas pelas Barcas Rio-Ilha de Paquetá, bastando para o prolongamento até Guia de Pacobaíba, a dragagem e recuperação do cais.

Para tal prolongamento foram doadas peças de perfis metálicos pela Cia do Metropolitano do Rio de Janeiro, já que o anteprojeto arquitetônico da estação de passageiros da CONERJ foi aprovado pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em 20/09/94, e foram obtidas as licenças ambiental (Licença Prévia da FEEMA) e da Marinha para as obras de dragagem, bem como liberados recursos pelo Governador do Estado, no valor de R\$ 2.453.400,00, através do Decreto Estadual n.º 20.680, de 30/9/94.

Embora tenha sido feita a licitação para contratação da execução das obras de dragagem do canal de acesso, de reconstrução do cais e de construção do terminal de passageiros, saindo vencedoras as firmas Bandeirantes Dragagem Ltda. e Tecnosolo, com prazo de 120 dias para sua execução, os recursos autorizados não foram liberados, sendo as obras paralisadas em janeiro de 1995, perdendo-se 40% dos trabalhos de dragagem executados.

Em 1995, a ABPF, através da sua Regional do Rio de Janeiro, fundada em 1.986, concluiu o novo Projeto de Reativação da Estrada de Ferro Mauá, constituindo-se de um pacote intermodal do Rio a Petrópolis, via barca, trem e ônibus, tendo recebido 2.400 dormentes da RFFSA e trilhos da Vale do Rio Doce, parte deles instalados pela CBTU, e adquirida uma locomotiva a vapor inglesa, de 1.914, da antiga E. F. Leopoldina, pertencente à Usina Santo Amaro, em Campos-RJ, a ser restaurada, nas oficinas de Porto Novo do Cunha-MG, o qual foi aprovado e cadastrado para captação de recursos pelas leis de incentivo à cultura federal (Rouanet) e estadual (ICMS).

De acordo com esse projeto da ABPF, o cais seria reformado pela CONERJ, que faria o transporte de massa do Rio até Magé, via Ilha de Paquetá, em lancha para 500 passageiros e o canal de acesso ao cais seria dragado. Dos 16,3 km da linha original, 6,4 km (cerca de 40%) com a bitola de 1m, estariam em condições de uso, devendo o restante ser recuperado, inclusive com a colocação no lugar da primeira ponte ferroviária do Brasil, sobre o Rio Inhomirim, de uma outra ponte metálica, vinda de Governador Portela-RJ.

Em 7 de agosto de 1995, ao inspecionarmos pessoalmente a Estação de Guia de Pacobaíba, pudemos constatar o abandono do local, sem vigilância e com suas instalações depredadas, existindo apenas uns 50m de trilhos, do cais enferrujado, passando pela estação e pela caixa d'água, até a casa do agente.

Além disso, constatamos a presença uma pilha de vigas de ferro no local, para a reforma do cais.

Igualmente, a 6ª Coordenação Regional do IBPC – Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural, em dezembro de 95, atendendo a requisição do Ministério Público, também vistoriou o local, informado que a Estação estava protegida por tapumes e que havia areia depositada para obras de recuperação da edificação, mas, até então, o Instituto não havia sido comunicado do início das obras.

Em 1996, a RFFSA, já em processo de privatização, através do contrato n.º 09/96, concedeu o direito real de uso ao Município de Magé, para instalação de empreendimento comercial, turístico e/ou cultural, reurbanização e preservação de uma área de 73.722,51 m², junto à antiga Estação Ferroviária de Guia de Pacobaíba, bem como a exploração comercial da área contígua à faixa de segurança da histórica Estrada de Ferro Mauá, entre as Estações de Guia de Pacobaíba e Piabetá, pelo prazo de 30 anos, num total de 11,9 km de linha férrea e a faixa de domínio, totalizando 78.000m².

Por força desta permissão de uso, no mesmo ano, o prédio da estação foi novamente restaurado, com tijolos ingleses antigos, cedidos pela RFFSA, conforme confirmado em nova inspeção pessoal da Promotoria de Justiça, no dia 8/7/96, que constatou também a existência, além das antigas vigas de ferro para serem usadas na reconstrução do cais, pilhas de trilhos e de peças de fixação, retirados da linha antiga. Tais obras foram aprovadas pelo IBPC, consoante nova vistoria do local, requisitada pelo Ministério Público.

Infelizmente, em 1998, com a mudança do Prefeito do Município de Magé, não foi dado andamento às demais obras, perdendo-se, por exemplo, 16 vagões lotados de trilhos semi-novos para colocação na Estrada de Ferro Mauá, trazidos pela RFFSA para a Estação de Bongaba e levados de volta para o pátio de Praia Formosa – RJ, por não terem sido fornecidos os caminhões da Prefeitura para transportá-los até Guia de Pacobaíba, ficando o projeto de recuperação suspenso e as obras paralisadas, não sendo mais do interesse do novo governo municipal cumprir o contrato.

Mas a RFFSA, para rescindir o contrato com Magé, exigiu que fossem devolvidos os seus bens nas condições de preservação anteriores à cessão de uso e que fossem desocupadas as áreas invadidas, o que não foi feito até hoje.

Assim, novamente, foi abandonada e depredada a 1ª estação ferroviária do Brasil, conforme pudemos constatar durante um sobrevôo do local, em 1.999, apesar de utilizada, ironicamente, como locação para cenas do filme “Mauá, o Imperador e o Rei”, sobre a vida do Barão de Mauá, de *Joaquim Vaz de Carvalho e Sergio Rezende*, lançado no mesmo ano, sendo feitas algumas construções de cenários no local, sem a autorização do IPHAN, conforme informado na 3ª vistoria do local, requisitada pelo Ministério Público, além das retiradas de portas, janelas e telhas da estação, do batente de linha, de trilhos e da placa alusiva à

comemoração do centenário da ferrovia, bem como, a existência de ocupações do leito da estrada de ferro.

Como últimas iniciativas, o Inquérito ainda registra: a fundação, em 30 de abril de 1.999, da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária – AFPP, cujo símbolo é a 1ª locomotiva a vapor do Brasil, a Baronesa; a criação do IHBAM, Instituto Histórico Barão de Mauá, cujo objetivo maior seria a reativação da 1ª ferrovia do Brasil; a implantação, na RFFSA, do Programa Ferroviário de Ação Cultural – PROFAC para, em parcerias com Prefeituras e ONGs (Organizações Não Governamentais), apoiar projetos de preservação da memória ferroviária, permitindo o uso de estações históricas como Centros Ferroviários de Cultura – CEFEC; a implantação do Programa Trens Regionais de Turismo da Secretaria Estadual de Transportes – SECTTRAN e a organização da Associação Ferrovia 150 Anos.

Finalmente, em 2.002, foi elaborado um novo Projeto de Revitalização de Guia de Pacobaíba pela Prefeitura de Magé e assinado um convênio, com o Instituto dos Arquitetos do Brasil - IAB, para o lançamento de um edital de concurso público nacional de escolha do projeto de recuperação da ferrovia, a ser financiado pelo BNDES.

No dia 30 de abril de 2004, a E. F. Mauá completou 150 anos. Esperamos, sinceramente, depois de tantos projetos não concretizados, termos motivos para comemorar tal importante data para o Brasil, com a conclusão do Inquérito Civil n.º 07/97, já com 2 volumes e 465 folhas, hoje sob a responsabilidade da 2ª Promotoria de Tutela Coletiva do 5º Centro Regional de Apoio Administrativo e Institucional do Ministério Público, com sede no Fórum Regional de Piabetá, em Magé, e um belo passeio de barca, da Praça XV ao Pier de Mauá, e de trem, da Estação de Guia de Pacobaíba até a cidade de Petrópolis, como fazia o nosso Imperador Dom Pedro II, pois este sonho de reativação da primeira ferrovia do Brasil, acalentado por todos nós, não pode deixar de ser realizado, numa justa homenagem ao Barão de Mauá, o Patrono dos Transportes.

Fontes de Consulta:

- 1 – Autos do Inquérito Civil n.º 07/95 da 2ª Promotoria de Proteção aos Direitos Difusos e Coletivos do 5º CRAAI do MP/RJ;
- 2 – Bens Móveis e Imóveis inscritos nos Livros do Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Ministério da Cultura e IPHAN, 4ª ed., 1.994, Rio de Janeiro, p. 127;
- 3 – Inventário dos Bens Culturais de Magé da FUNDREM e do INEPAC, 1.984, fls. 56/57;

- 4 – *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas da RFFSA*;
- 5 – *Trem de Ferro*, informativo da ABPF, 1995 ;
- 6 – Projeto “Venha a Petrópolis como vinha o Imperador”, ALDA NEVES e outros, 1986;
- 7 – Estudo de Viabilidade do Projeto “Venha a Petrópolis como vinha o Imperador”, ENEFER Consultoria e Projetos Ltda.;
- 8 – Edital de Licitação n.º 01/94, contratos n.ºs 71/94 e 09/96 da RFFSA;
- 9 – Projeto de Restauração da Estação de Guia de Pacobaíba, RFFSA, 1991;
- 10 – Projeto de Reativação da Estrada de Ferro Mauá, ABPF, 1994;
- 11 – CALDEIRA, Jorge, *Mauá, Empresário do Império*, Cia das Letras, São Paulo, 21ª ed., 2002, 557 p.;
- 12 – PONDÉ, Francisco de Paula e Azevedo, “O Porto da Estrela”, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 293, Departamento de Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1.972, pp. 35/73;
- 13 – ABREU, Antônio Izaías da Costa, *Municípios e Topônimos Fluminenses*, Imprensa Oficial do Estado do Rio de Janeiro, Niterói, 1.994, pp. 232/233;
- 14 – SANGLARD, Pedro Elias Erthal, “O Sítio Arqueológico do Porto da Estrela”, in *Revista da Associação Brasileira de Pesquisadores de História e Genealogia* n.º 1, São Paulo, 1.994, pp. 25/27.

(*) PEDRO ELIAS ERTHAL SANGLARD é Procurador de Justiça, Mestre em Ciência Ambiental e Professor de Direito Ambiental.
