

## **DIA DO FERROVIÁRIO (30 de Abril)**

No Brasil, a chegada de D. João VI, a abertura dos portos, o incremento do comércio e a necessidade de aproveitar os recursos existentes condicionaram o surgimento das estradas de ferro. A primeira tentativa foi no Governo Regente Feijó, em 1835, sem resultados concretos, entretanto.

A crescente demanda de transporte para os mais variados tipos de cargas e a necessidade de atender, também, à movimentação de passageiros, fez com que a ferrovia se tornasse o principal meio de transporte em todos os países.

A viação férrea começou a existir em 1852, quando Irineu Evangelista de Souza, (1813 - 1889), mais tarde Barão de Mauá, recebeu o privilégio do Governo Imperial para construção e exploração de uma ferrovia entre a Praia da Estrela, na Baía da Guanabara, e a raiz da Serra de Petrópolis. A primeira seção, de 14,5 km, foi inaugurada por D. Pedro II, no dia 30 de abril de 1854. O primeiro trem da E. F. Mauá foi tracionado pela locomotiva "Baroneza" (figura 13), construída na Inglaterra por William Fair Barin & Sons, em 1852.

A segunda ferrovia inaugurada no Brasil foi a Recife - São Francisco, no dia 9 de fevereiro de 1858. No mesmo ano, no dia 29 de março, era inaugurada a Estrada de Ferro D. Pedro com a extensão de 48 km, entre Campo da Aclamação e a localidade de Queimados, na Província do Rio de Janeiro.

Seu material rodante consistia, na época, em 10 locomotivas, 40 carros para passageiros de primeira classe, e 100 vagões de diversos tipos.

Cristiano Benedito Ottoni (1811-1896) foi seu construtor e primeiro diretor. Em seu relatório, em 1867, ele assinalava a conclusão de 221 km de linhas distribuídas por três seções e um ramal.

A Estrada de Ferro D. Pedro II, através do trabalho dinâmico de seus operários e técnicos, transformou-se, mais tarde (1889) na Estrada de Ferro Central do Brasil, um dos principais eixos de desenvolvimento de nosso País. Desde a ação pioneira do Barão de Mauá e de Cristiano Benedito Ottoni, muitos vultos célebres passaram pela ferrovia. Entre outros, a figura de André Gustavo Paulo de Frontin ( 1860-1933) que realizou grandes obras, entre as quais a duplicação das linhas na Serra do Mar. Foi por duas vezes diretor da Estrada nos períodos 1896-97 e 1910-14.

Assinale-se, ainda, a figura do Engenheiro Adel Pinto, criador do sistema de licenciamento eletro-mecânico, conhecido como bloco Adel.

Outra figura marcante foi a de Francisco Pereira Passos (1836-1913), construtor de vários trechos da ferrovia e da E.F. Santos a Jundiaí

Quinze anos após a inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II, havia no Brasil as seguintes ferrovias: E. F. D. Pedro II, com 363,4 km; E. F. Recife ao São Francisco, com 124,9 km; E. F. da Bahia ao São Francisco, com 123,5 km; E. F. Santos a Jundiá, com 139,6 km; E. F. de Cantagalo, com 83,9 km; E. F. Paulista, com 44 km, E. F. Itaúna com 70 km; E. F. Valenciana, com 25 km; E. F. Campos-São Sebastião, com 19,9 km e a mais antiga e menor, E. F. Mauá, com 17,5 km. Após o fim da guerra do Paraguai, a partir de 1873, ocorreu um apreciável desenvolvimento ferroviário no País. Em 1889, ao ser proclamada a República, o total de linhas construídas atingia 9.538 km.

Um dos fatos mais importantes na história do desenvolvimento da ferrovia no Brasil foi a ligação Rio-São Paulo, unindo as duas mais importantes cidades do País. Ela se realizou no dia 8 de julho de 1877, na cidade de Cachoeira Paulista, quando os trilhos da Estrada de Ferro São Paulo, inaugurada em 1867, se unificaram com os da E. F. D. Pedro II.

Em 1941, foi planejada a remodelação e modernização do ramal Rio-São Paulo. As obras foram levadas a efeito pela REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. a partir de 1967, com a construção de treze variantes.

A partir de 1910, houve um grande desenvolvimento das ferrovias brasileiras, com a integração de vários Estados. Entre 1911 e 1916, foram construídos 5.180 quilômetros de linhas. Outro marco importante na história de nossas ferrovias foi a criação da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. em 1957, congregando e inicialmente, 18 estradas de ferro. A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A., que já operou com 24.132 km de extensão, (80% do total das linhas ferroviárias do Brasil), dos quais 1.053 eletrificados, serviu quatro das cinco regiões fisiográficas do Brasil, estendendo-se do Maranhão ao Rio Grande do Sul e do Rio de Janeiro a Mato Grosso. A R. F. F. S. A. interligou, também, com a Bolívia através de Corumbá, Mato Grosso, em direção a Santa Cruz de la Sierra, com a Argentina, através de Uruguiana, Rio Grande do Sul, e com o Uruguai através de Omaraí, Livramento e Jaguarão, no Rio Grande do Sul.

Talvez George Stephenson não imaginasse, em 1814, que seu invento um dia mergulhasse pelo solo, passa-se em elevados, sobre nossas cabeças, e se transformaria num importante veículo para o transporte coletivo em quase todas as grandes cidades do mundo – os metrô.

O primeiro serviço de metrô foi inaugurado em Londres, em 1863, com locomotivas a vapor, sendo que após ter-se findado a Segunda Guerra Mundial estas locomotivas começaram a ser substituídas pelas locomotiva diesel. No mesmo século, surgiram os metrô de Nova Iorque, Paris, Berlim, e outras capitais européias. Elas continuam progredindo no tempo, incorporando os mais avançados meios tecnológicos no transporte de passageiros e de cargas. Hoje trens rápidos movidos a eletricidade ou a diesel alcançam grandes velocidades.