



*Baroneza, primeira locomotiva a vapor a trafegar no Brasil, em uma fotografia de 1969
Autoria não identificada – Coleção Arquivo Nacional*

{ A FERROVIA NO BRASIL

No Brasil a Ferrovia começou assim...

Em 30 de abril de 1854, Dom Pedro II inaugurou a primeira estrada de ferro do Brasil: um trecho que ligava Porto de Estrela, situado ao fundo da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, à localidade da Raiz da Serra, em direção a Petrópolis-RJ.

Construída pelo gaúcho Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, a ferrovia ficou conhecida popularmente como Estrada de Ferro Mauá, com chegada a Petrópolis somente em 1866. Antes disso, em 1883, a Estrada de Ferro Mauá foi incorporada pela Estrada de Ferro Príncipe de Grão-Pará, que estabeleceu a ligação ferroviária entre as cidades do Rio de Janeiro e Petrópolis.

Em 1855, foi organizada a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, que deu origem, em 1889, à Estrada de Ferro Central do Brasil. Essa foi a terceira ferrovia, inaugurada em 1858, denominada anteriormente Estrada de Ferro Dom Pedro II, constituindo-se numa das mais importantes obras de engenharia ferroviária do País. No entanto, antes disso, em fevereiro do mesmo ano, havia sido inaugurada em Pernambuco a segunda estrada de ferro do Brasil: a ferrovia Recife-Cabo, com extensão de 31,5km, ligando a localidade de Cinco Pontas, no Recife, ao município do Cabo.

Já a primeira locomotiva a vapor a rodar no Brasil foi a Baroneza – com “z” segundo a grafia da época –, nome dado em homenagem à esposa do Barão de Mauá, Maria Joaquina Machado de Sousa. A pequena Baroneza era conhecida também como Locomotiva N°1. Pela sua carga histórica, é a peça mais importante que compõe o acervo da História da Ferrovia Brasileira. A primeira viagem da Maria Fumaça Baroneza ocorreu numa extensão de 45km, em bitola de 1,63m, percorridos em 23 minutos, a uma velocidade média de 38km. Construída em Manchester, na Inglaterra, no ano de 1852, por Willians Fair Baims & Sons, a Baroneza conta com 7,5m de comprimento, 2,5m de largura e 3,4m de altura, pesando cerca de 17 toneladas.

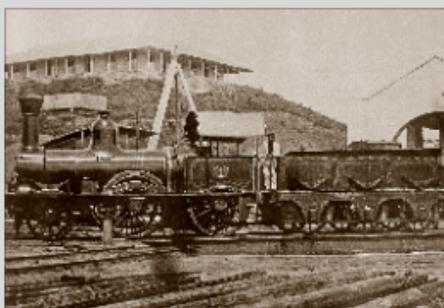
Durante a expansão, a Estrada de Ferro Mauá integrou o transporte hidroviário ao ferroviário. Essa operação transformou-se num marco histórico do transporte intermodal no Brasil. A empresa “*Imperial Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis*”, do então Visconde de Mauá, detinha a execução das operações.

Com o intuito de atrair investidores para alavancar a construção de linhas férreas no Brasil, o governo Imperial implantou um sistema de concessões, pelo qual propiciou, no final do XIX e início de século XX, a injeção de recursos, sobretudo dos britânicos. Além disso, o capital estrangeiro tinha o propósito de incentivar a exportação.

MEMORIAL
MARIA FUMAÇA
 DE CARLOS BARBOSA

1909

2022



Primeira locomotiva da Recife & Cabo Railway – Recife, província de Pernambuco – [1858] Autor: Augusto Stahl – Coleção Dona Teresa Cristina Maria da Biblioteca Nacional



Locomotiva Baronesa – o maquinista e o fogaista viajavam a céu aberto. [S/D] Coleção Museu Imperial – Autoria desconhecida



Segunda Estrada de Ferro do Brasil – Primeira de Pernambuco e primeira locomotiva da Recife & Cabo Railway – Autoria: Augusto Stahl – [1858] – Coleção Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro



Pier de Translado – Um trem ao lado da barca de passageiros – Estrada de Ferro Magé – Mauá – Província do Rio de Janeiro – [1880] – Coleção Museu Imperial. Autoria desconhecida



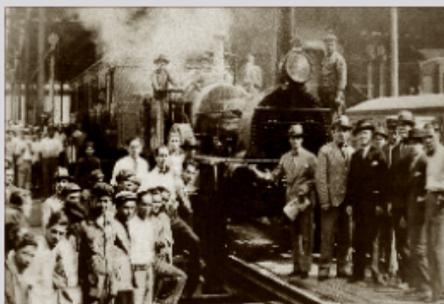
Vista Geral do Pátio das Manobras – Estação de Petrópolis/RJ – vindo-se à esquerda a Catedral de São Pedro de Alcântara. Autoria: Otto Hees – [1890] – Coleção Museu Imperial



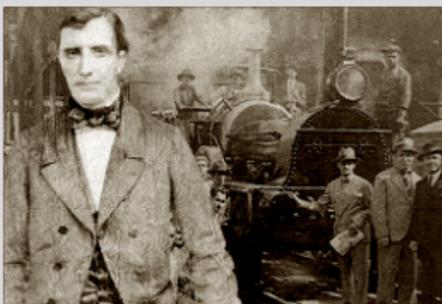
Locomotiva Baldwin – Estrada de Ferro Príncipe de Grão-Pará – Província do Rio de Janeiro [1885] – Coleção Arquivo Nacional – Autoria não identificada Fonte: Nos Trilhos do Progresso – Pedro Karp Vasquez

Atribui-se ao café, na época com considerável valor no mercado nacional e internacional, a expansão das ferrovias, quando foi promovido o abandono do lento transporte realizado por animais de carga e carroças, dando lugar ao rápido e eficiente transporte ferroviário. A implantação das estradas de ferro, além de desenvolvimento do mercado interno, marcou o início do processo de urbanização, tornando-se fator preponderante no surgimento de cidades. O progresso da cidade de São Paulo, por exemplo, ocorrido no final do século XIX, é atribuído ao fato de ter se tornado o centro de convergência das ferrovias.

Até o final do século XIX, outras concessões foram outorgadas, o que permitiu a expansão das ferrovias no Brasil. A partir da queda do Império do café, houve a diminuição dos investimentos em ferrovias. Além dos ingleses, para a construção das ferrovias brasileiras, houve também tecnologia oriunda dos Estados Unidos da América, da Bélgica e da Alemanha.



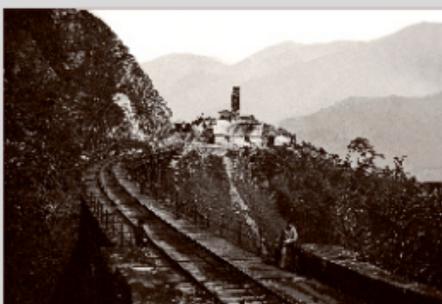
Ferrovários e a locomotiva baronesa – litografia do artista francês Sébastien Auguste Sison. [déc. 1850]



Barrão de Mauá – litografia do artista francês Sébastien Auguste Sison. [déc. 1850]



Locomotiva passando pelo corte do km 3 – Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará Província do Rio de Janeiro – [1883]. Autoria: Marc Ferrez (atribuída a). Coleção Gilberto Ferrez – Instituto Moreira Sales



Estrada de Ferro Príncipe de Grão-Pará – Província do Rio de Janeiro Autor: Marc Ferrez – [1883] – Coleção Gilberto Ferrez – Instituto Moreira Sales



Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil, que, em 1898, arrendou a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana. Vagão localizado no Parque da Estação de Bento Gonçalves – Autoria: Roque Caser [2015]



Em 1906 foi fundada no Brasil a Brazil Railway Company, com o principal objetivo de controlar o sistema ferroviário do Sul do País – Vagão localizado no Parque da Estação de Bento Gonçalves – Autoria: Roque Caser [2015]

A FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL

A primeira ferrovia gaúcha foi criada pela Lei Provincial nº 599, de 10 de janeiro de 1867, ligando Porto Alegre a Novo Hamburgo, mas o primeiro percurso de estrada de ferro e a primeira Estação foram inaugurados em 1874, em São Leopoldo. Foi nesse trecho, numa extensão de 33,75km, entre Porto Alegre e São Leopoldo, que a locomotiva a vapor rodou pela primeira vez nos trilhos do Rio Grande do Sul. O prolongamento até Novo Hamburgo foi inaugurado em 1876.

Antes disso, em 1866, a Assembleia Provincial iniciou os debates sobre questões ligadas à melhoria do meio de transporte entre a capital da Província – Porto Alegre e a Região Colonial Alemã, do Vale do Rio dos Sinos. A criação da Lei nº 599 é fruto dessa discussão.

Do ponto de vista econômico, as ferrovias no Rio Grande do Sul visavam ligar zonas produtoras de matérias-primas aos centros urbanos e industriais. Da mesma forma, os produtos industriais eram enviados para as regiões produtoras de matérias-primas. Anterior a isso, o único transporte economicamente viável era o fluvial. Nessa época a produção colonial já tinha representatividade no mercado de Porto Alegre, seu principal escoadouro. A Estação de Porto Alegre foi inaugurada em 1874, mesmo ano da de São Leopoldo.

A construção da ferrovia foi concretizada, pelo Império, por meio da Lei nº 685, de 27 de agosto de 1869, que aprovou o contrato feito com o empresário inglês John Mac Ginity. Na sequência, houve a incorporação na Inglaterra da empresa *The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited*. Após algumas modificações no contrato, Dom Pedro II autorizou a Companhia Brasileira Limitada da Estrada de Ferro a incorporar a ferrovia gaúcha, permitindo seu funcionamento no Império, por meio do Decreto nº 4.830, de 26 de novembro de 1871.

Após essas ferrovias pioneiras, foi implantada na Província do Rio Grande do Sul uma rede de estradas de ferro que compreende quatro linhas principais.

- Linha Porto Alegre-Uruguaiana
- Linha Rio Grande-Bagé
- Linha Santa Maria-Marcelino Ramos
- Linha Barra do Quaraí-Itaqui



Em 1920 foi criada a Viação Férrea do Rio Grande do Sul – Vagão localizado no Parque da Estação de Bento Gonçalves – Autoria: Roque Caser [2015]



Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) pelo governo Juscelino Kubitschek. Dois anos depois, o arrendamento da VFRGS foi revertido para União, promovendo a sua extinção. A RFFSA foi dissolvida em 1999 e oficialmente extinta em 2007 – Vagão localizado no Parque da Estação de Bento Gonçalves. Autoria: Roque Caser [2015]

MEMORIAL
MARIA FUMAÇA
 DE CARLOS BARBOSA

1909

2022



Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul – Inventário das Estações 1874-1959 Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado - IPIAAE



Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul – Inventário das Estações 1874-1959 Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado - IPIAAE

Um dos aspectos importantes da implantação das ferrovias gaúchas foi a entrada de capital estrangeiro, o que acabou, no entanto, gerando o endividamento do Estado. No início, os investimentos foram de capital inglês e, na sequência, houve o investimento belga, por meio da empresa *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, que, em 1898, arrendou a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana.

Em 1906 foi fundada no Brasil a Brazil Railway Company, com o principal objetivo de controlar o sistema ferroviário do Sul do País. A empresa holding tinha como seu principal dirigente e investidor o norte-americano Percival Farquhar. Antes disso, essa empresa controlava outras que atuavam em vários estados da Federação.

Até 1920 o transporte ferroviário do Rio Grande do Sul foi explorado pelo capital privado, uma vez que nos primeiros anos da República representava o reflexo de uma política de desestatização das estradas de ferro.

Com a eclosão da 1ª Guerra Mundial, no período de 1914 a 1918, houve a paralisação das obras das ferrovias, promovendo o endividamento da empresa belga. Transferindo, portanto, o controle acionário das ferrovias gaúchas para a empresa norte-americana Brazil Railway Company Ltda – BGS. Em 1917 a Brazil Railway Company entrou em concordata e suas atividades passaram a ser controladas pelo Estado, com exceção da Southern Brazil Lumber & Colonization Company, que sobreviveu até 1938, quando foi estatizada no governo de Getúlio Vargas.

A diversidade de problemas, como as greves dos ferroviários, as elevadas tarifas, a baixa qualidade dos serviços e o sucateamento da rede, foram os motivos que levaram o governo estadual a criar a Viação Férrea do Rio Grande do Sul – VFRGS. No ano de 1920, havia 165 entre estações e paradas, numa extensão de 2.328,205km de linha em tráfego. O governo estadual, por mais duas décadas, deu continuidade a seus investimentos na melhoria do sistema, que ampliou a extensão para 3.650km.



Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul – Inventário das Estações 1874-1959 Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado - IPIAAE



Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul – Inventário das Estações 1874-1959 Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado - IPIAAE

As ferrovias trouxeram sociabilidade ao Rio Grande do Sul, pois houve vários melhoramentos urbanos, como iluminação, escolas, meios de comunicação, por meio de acesso a jornais, revistas, telégrafos e atividades sociopolíticas e culturais.

O passado ferroviário do Estado destaca dois grandes períodos de maior expressão, considerados o apogeu de sua história: o período que corresponde à virada do século XIX para o século XX; e a criação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS).

Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) pelo governo Juscelino Kubitschek. Dois anos depois, o arrendamento da VFRGS foi revertido para União, promovendo a sua extinção.

Com a federalização das ferrovias no Brasil, as 42 ferrovias existentes foram resumidas a 18. Houve, com isso, avanço significativo no setor ferroviário nacional, pois houve a chegada das locomotivas a diesel, remodelação dos vagões e aumento da capacidade tanto para cargas quanto para passageiros, substituição dos dormentes de madeira por dormentes de metal e concreto.