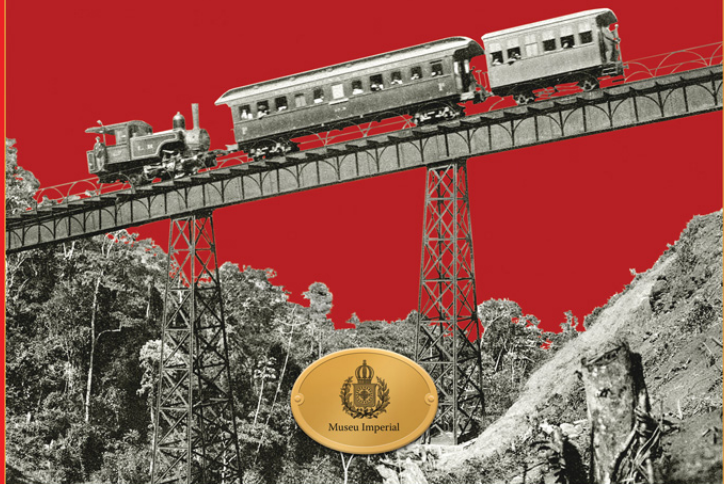
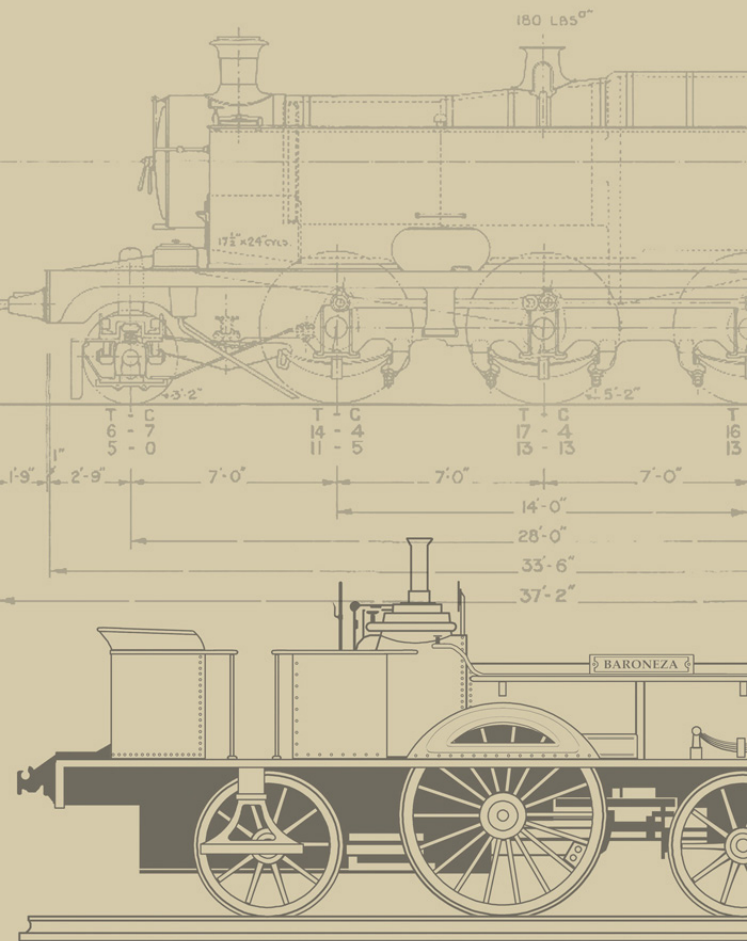


Almanaque de Petrópolis





Almanaque de Petrópolis



A ESTRADA DE FERRO

E AS VIAGENS DE TREM

**Regina Helena de Castro Resende
Carolina Moreira da Silva Knibel**

"Na vinda examinei aqui [Califórnia-EUA] as oficinas centrais desta estrada de ferro. São muito importantes; porém não tão bonitas como as da estrada de ferro do Rio."

Diário do imperador d. Pedro II. Volume 12, segunda viagem ao exterior, 1ª parte (América do Norte), 29.04 a 24.06 de 1876.

O *Almanaque de Petrópolis* do Setor de Educação do Museu Imperial chega ao seu terceiro volume consolidando-se como um veículo de estudo, difusão e apropriação do acervo histórico, arquitetônico e paisagístico preservado no Palácio Imperial de Petrópolis, hoje Museu Imperial.

Idealizada como ferramenta pedagógica do "Projeto Petrópolis", a publicação seriada distribuída, gratuitamente, a todos os alunos e professores do ensino fundamental participantes do projeto, oferece a estes um verdadeiro instrumento para o desenvolvimento social com base no conhecimento em consonância com as diretrizes estabelecidas no Plano Nacional Setorial de Museus – PNSM, elaborado por representantes da sociedade civil sob a liderança do Instituto Brasileiro de Museus do Ministério da Cultura.

A temática escolhida por Carolina Moreira da Silva Knibel e Regina Helena de Castro Resende, educadoras do Setor de Educação, para este terceiro volume do *Almanaque de Petrópolis* não poderia ter sido mais oportuna. Primeiro, porque a história das vias férreas no Brasil, prestes a completar 160 anos, permite o estabelecimento da relação entre o local (Petrópolis e áreas adjacentes) e o geral (o país). Segundo, porque acompanhamos a tramitação do Projeto de Revitalização da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará que visa restabelecer os benefícios econômicos e ambientais desse meio de transporte admirado por cidadãos brasileiros e estrangeiros, como o rei da Bélgica, Alberto I, que chegou a condecorar o maquinista da locomotiva que o conduziu a Petrópolis, em 1920.

O ufanismo de d. Pedro II ao comparar as linhas férreas do Brasil com as dos Estados Unidos, em 1876, nos convida a um engajamento nessa ação de transformação da realidade. E o Museu Imperial – IBRAM – MinC tem orgulho em apoiar esse projeto de desenvolvimento sustentável para a cidade de Petrópolis, para o estado do Rio de Janeiro e para o Brasil.

Maurício Vicente Ferreira Júnior
Diretor do Museu Imperial

Presidente da República
Ministra de Estado da Cultura
Presidente do IBRAM
Diretor do Museu Imperial
Coordenador Técnico
Coordenador Administrativo

Dilma Vana Rousseff
Anna Maria Buarque de Hollanda
José do Nascimento Júnior
Maurício Vicente Ferreira Júnior
Fernando Ferreira Barbosa
Sérgio da Silva Abrahão

© 2012, Museu Imperial | IBRAM | MinC

Almanaque de Petrópolis: a estrada de ferro e as viagens de trem. – N. 3 (mar.2012). – Petrópolis: Museu Imperial, 2012.

ISSN 1984-3984

1. Ferrovias – Petrópolis (RJ). 2. Educação I. Título

CDD – 981.532

A estrada de ferro ligou o Rio de Janeiro a Petrópolis durante 81 anos, proporcionando um salto expressivo para o desenvolvimento desta cidade e causando um encantamento ímpar nos viajantes que, pelos trilhos, desfrutaram da bela paisagem da Serra da Estrela.

A estrada e as viagens de trem deixaram muitas lembranças e histórias para contar, testemunhadas por registros documentais, fotográficos e orais e também por vestígios do que restou da via férrea e das estações ferroviárias, compondo parte importante da história de Petrópolis.

Este terceiro volume do *Almanaque de Petrópolis*, desenvolvido pelo Setor de Educação do Museu Imperial, apresenta aos alunos e professores do ensino fundamental participantes do "Projeto Petrópolis" do ano de 2012 a história dessa estrada de ferro e de suas viagens, propondo um olhar crítico e reflexivo sobre as circunstâncias econômicas, políticas e sociais que levaram a sua desativação. A publicação apresenta, ainda, o interessante contexto das estradas ferroviárias e o projeto de reativação da via férrea que ligaria novamente o Rio a Petrópolis, levando seus leitores a fazerem várias descobertas.

A exemplo dos volumes anteriores, este almanaque aborda uma temática significativa da história de Petrópolis, trazendo, ao longo de suas páginas, curiosidades, dicas, passatempos e reflexões sobre os assuntos abordados, além de um calendário com datas e fotografias de acontecimentos marcantes acerca da presença da estrada de ferro em Petrópolis.

Assim, o "Projeto Petrópolis", atividade anual do Setor de Educação, pretende, através do uso pedagógico deste almanaque, promover junto a seu público o reconhecimento da importância histórica da estrada de ferro para o município, contribuindo desta forma para a sua valorização e para o incentivo ao projeto de sua reativação, visto como crucial para o desenvolvimento turístico em moldes sustentáveis da cidade de Petrópolis.

Tenham todos uma boa viagem pelos trilhos da história!

Regina Helena de Castro Resende
Chefe do Setor de Educação do Museu Imperial

Setor de Educação

Pesquisa e apoio operacional

Criação, pesquisa e coordenação

Programação Visual

Revisão

Colaboração

Carolina Moreira da Silva Knibel

Regina Helena de Castro Resende

Davi Azara Macedo

Rosana Carvalho de O. Miranda

Alessandra Bettencourt F. Fraguas

Aline Maller Ribeiro

Ana Luísa Alonso de Camargo

Athos Barbosa da Silva

Carina Tavares de Freitas

Cláudia Maria de Souza Costa

Fernando Ferreira Barbosa

George Milek

Isabela Maria Verleun

Luís Fernando Oliveira Azevedo

Márcio Cardoso Miquelino Filho

Maria de Fátima Moraes Argon

Maria Inez Turazzi

Maurício Vicente Ferreira Júnior

Neibe Cristina Machado da Costa

Thais Cardoso Martins

Agradecimentos

Antonio Carlos Dias Pastori

D. Pedro Carlos de Orleans e Bragança

Kenneth Henry Lionel Light

Você já viajou de trem???

Já experimentou sentir o vento entrar pela janela de um de seus carros e bater suavemente em seu rosto enquanto você admirava uma linda paisagem de cores vibrantes?

Pois, há anos, as pessoas que quisessem descer para o Rio de Janeiro ou subir para Petrópolis podiam experimentar esta sensação ao utilizar um trem com locomotiva a vapor como meio de transporte. Eram viagens interessantes e, até hoje, encontramos passageiros que contam, com saudades, curiosidades sobre elas.

Sugestão

Procure conversar com as pessoas mais velhas de sua família para saber se elas têm alguma história para contar sobre as viagens de trem entre Petrópolis e Rio de Janeiro.



E que histórias podemos contar sobre essas viagens? Como elas aconteciam? Por que não acontecem mais?

Mas, antes de falarmos sobre as viagens de trem do passado, vamos voltar a um tempo ainda anterior a este para saber como as pessoas se deslocavam do Rio de Janeiro até as terras onde hoje se encontra a cidade de Petrópolis. Você vai ver que esta não era uma viagem nada fácil...

Todo o percurso era feito em longas 12 horas!

Em 1725, foi concluído o Caminho Novo, na Serra da Estrela, com o objetivo de encurtar a viagem até Minas Gerais, onde era praticada a extração de ouro e pedras preciosas. Para alcançar esse caminho, os viajantes pegavam uma embarcação marítima na Praça XV, no Rio de Janeiro, atravessavam a Baía de Guanabara e subiam o rio Inhomirim até o Porto da Estrela. Depois, partiam a pé ou em lombo de burro para a Fazenda da Mandioca, local em que era comum fazer uma parada para descansar, alimentar-se



Rio Inhomirim. Litografia de Rugendas, 1835. Acervo Museu Imperial.

Rio de Janeiro

Mosteiro de São Bento

Cais dos Mineiros (atual Praça XV) -
Embarque para o Porto da Estrela



e cuidar dos animais. Dali subiam a serra, também em lombo de burro, com destino ao Alto da Serra, continuando a viagem até chegar à sede da Fazenda do Córrego Seco, onde hoje está localizado o centro de Petrópolis.



Porto da Estrela. Litografia de Rugendas, 1835. Acervo Museu Imperial.

Viu só quanta disposição os viajantes precisavam ter naquela época? Mas os anos se passaram e, em 1854, já era possível fazer a mesma viagem em, aproximadamente, quatro horas. Será que você consegue adivinhar qual foi a grande novidade que ocorreu nesse ano? Por que a viagem encurtou tanto?

Se você pensou na chegada do trem, acertou!

Entenda

A primeira vez em que se utilizaram trilhos para transporte foi nas minas subterrâneas de carvão e minério de ferro de alguns países europeus. Era necessário retirar das minas os produtos extraídos e, como alternativa, carroças com rodas eram empurradas, por homens ou animais, sobre trilhos de madeira.



Duração da viagem Rio-Petrópolis em 1725: 12 horas.

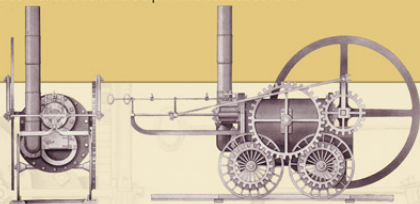
Baía de Guanabara



Já no início do século XVIII, os trilhos de madeira começaram a ser cobertos com metais para aumentar sua durabilidade. Com essa mudança, observou-se que as carroças se deslocavam com mais facilidade sobre os metais. Assim, um cavalo era capaz de puxar uma série de vagões e não apenas uma carroça, facilitando ainda mais o trabalho dos mineiros.

Ainda no século XVIII, o deslocamento sobre trilhos teve um importante avanço: a criação da locomotiva a vapor, em 1804. O responsável pela invenção foi o engenheiro inglês Richard Trevithick.

No entanto, quem obteve resultados mais concretos com a construção de locomotivas foi o também inglês George Stephenson, que apresentou sua primeira locomotiva em 1814, dando início à era das ferrovias. Juntamente com seu filho Robert, Stephenson fundou a primeira fábrica de locomotivas do mundo e construiu a primeira estrada de ferro.



Primeira locomotiva a vapor criada em 1804 pelo inglês Richard Trevithick.

Pense e Resolva

A primeira locomotiva a vapor construída por Richard Trevithick na Inglaterra se movimentou a uma velocidade de 8km/h.

Atualmente, os trens-bala circulam a uma velocidade média de 300km/h.

A partir dessas informações, resolva esta questão com seus colegas: Qual é a diferença de velocidade entre as duas máquinas?



O trem chegou ao Brasil pela iniciativa de Irineu Evangelista de Souza (futuro barão e visconde de Mauá) que ganhou, em 1852, a concessão para a construção da primeira ferrovia do país, chamada Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis (ou Estrada de Ferro Mauá). A ideia, a princípio, era construir uma estrada de ferro para ligar o Rio de Janeiro à província de Minas Gerais, passando por Petrópolis, Juiz de Fora e São João del-Rei, chegando ao rio São Francisco. E o primeiro trecho deste grande projeto começaria no Porto de Mauá, no fundo da Baía de Guanabara, passaria por Caiubá, Calafate, Inhomirim (mais tarde Cassebú) e Entroncamento (mais tarde Piabetá) e terminaria em Fragoso, perto da raiz da serra. O engenheiro inglês William Bragge foi, então, contratado para realizar o projeto de construção da estrada e dirigir as obras.



E logo, logo o primeiro trecho da estrada começou a ser construído...

Em 29 de agosto de 1852, Irineu Evangelista realizou uma cerimônia na fazenda do comendador Albino Siqueira, no distrito de Inhomirim, com a presença do imperador d. Pedro II e de ministros e autoridades para dar início aos trabalhos de construção da ferrovia. Na ocasião, foi realizado um ato simbólico para marcar tão importante obra: Irineu entregou a d. Pedro uma pá de prata com a qual o imperador cavou a terra três vezes, despejando o produto num carrinho de jacarandá decorado com prata. A seguir, o imperador passou a pá para alguns ministros que repetiram o gesto.

Começava, assim, uma nova era de desenvolvimento para o país...



Lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro Mauá em 1852. Óleo sobre tela de autor anônimo [detalhe]. Coleção Geyer – Museu Imperial.

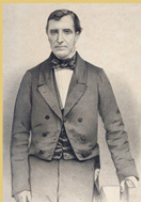


Cautela de ação da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis. Assinada pelo então barão de Mauá, 1861. Acervo Museu Imperial.

Fique por dentro

Irineu Evangelista de Souza foi um importante industrial, banqueiro e político brasileiro do século XIX. Nasceu em 28 de dezembro de 1813 na cidade de Arroio Grande (RS) e faleceu em Petrópolis (RJ) no dia 21 de outubro de 1889, aos 75 anos de idade.

Além de ter sido responsável pela implantação da primeira ferrovia do Brasil, participou da construção de mais cinco ferrovias do país. Em 1854, durante a cerimônia de inauguração da primeira estrada de ferro, recebeu o título de barão e, em 1874, o de visconde. Foi ainda deputado provincial do Rio Grande do Sul, entre 1856 e 1873.



Barão de Mauá. Litografia de Sisson, final da década de 1850. Acervo Museu Imperial.



Duração da viagem Rio-Petrópolis, em 1883, por barca e trem: 1 hora e 55 minutos.

O comprimento da Estrada de Ferro Mauá era de 14,5km e foi utilizada bitola (largura da distância entre as faces interiores dos dois trilhos) de 1,676m, a mais larga até hoje empregada no Brasil. Além do material para rodar na estrada, todos os materiais empregados na construção da via férrea vieram da Inglaterra. Construíram-se algumas pontes de madeira que, posteriormente, foram substituídas por pontes de ferro, uma das quais sobre o rio Inhomirim, e também estações de passageiros com estrutura de ferro.

A construção desse primeiro trecho da estrada, porém, não foi tarefa fácil. Alguns problemas tiveram que ser enfrentados e vencidos... Ocorreram desmoronamentos de terra provocados por chuvas fortes e surtos de febre que atingiram os operários. Também faltavam funcionários especializados para realizar algumas tarefas e materiais de construção em quantidade suficiente.

Mas, mesmo com os problemas surgidos, não demorou muito tempo para acontecer a primeira viagem de trem da história do Brasil! Em 6 de setembro de 1853, foi realizada uma viagem experimental que percorreu os primeiros dois quilômetros de trilhos já assentados e que contou com a presença de jornalistas e embaixadores além do próprio Irineu E. de Souza. O fato foi bastante comentado e divulgado pela imprensa, como podemos observar no relato de um jornalista do "Jornal do Commercio" que estava presente ao evento:

[...] fomos eu mais alguns curiosos, entre os quais os ministros da Inglaterra e da Austria, arriscarmo-nos a uma experiência no primeiro carro de vapor que trilhava o primeiro caminho de ferro do Brasil.

[...] Mais veloz do que uma flecha, do que o vôo de uma andorinha, o carro enfiou-se pelas trilhas, embalçou-se, correu, voou, devorou o espaço...

[...] Que futuro para o Brasil estávamos vendo nas rodas daquela locomotiva!

Agora, sim! Os brasileiros podiam festejar um grande feito...

Passatempo

Coloque as letras em ordem e descubra o nome da primeira locomotiva a circular no Brasil.

Z B O N A A E R



Em 30 de abril de 1854, Irineu Evangelista de Souza autorizou a partida da locomotiva a vapor *Baroneza*, inaugurando, finalmente, o primeiro trecho da Estrada de Ferro Mauá. O acontecimento foi muito festejado e contou, inclusive, com a presença de d. Pedro II e de sua esposa, a imperatriz d. Teresa Cristina, além de nobres, ministros e técnicos.



Locomotiva *Baroneza*. Fabricada na Grã-Bretanha, foi a primeira a trafegar no Brasil e recebeu este nome em homenagem à esposa do então barão de Mauá, Maria Joaquina Machado de Souza. Hoje, se encontra no Museu do Trem, no Rio de Janeiro. Segunda metade do século XIX. Acervo Museu Imperial.

Na solenidade de inauguração da estrada, Irineu Evangelista saudou o imperador e a imperatriz com um discurso cheio de entusiasmo:

[...] Hoje dignam-se V.M.M. de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo ecoará nas matas do Brasil prosperidade e civilização e marcará sem dúvida uma nova era no país.

[...] A Estrada de Ferro transportará para o mercado da Corte, enorme massa de produção e de riquezas, e é então Senhor, que o Rio de Janeiro, será um centro de comércio, indústria, riqueza, civilização e força, que nada tenha a invejar a ponto algum do mundo.

E d. Pedro II respondeu:

A direção da Estrada de Ferro Mauá pode estar certa que não é menor meu júbilo ao tomar parte no começo da empresa que tanto há de animar o comércio, as artes e a indústria do Império.



D. Pedro II. Óleo sobre tela de E. Vienot, 1868. Acervo Museu Imperial.



Saiba mais...

A cerimônia de inauguração da Estrada de Ferro de Petrópolis (ou Mauá) iniciou-se no Porto de Mauá, onde as três locomotivas da Companhia foram abençoadas pelo cônego Chaves que representou o bispo do Rio de Janeiro. Após a cerimônia, a comitiva imperial e demais autoridades presentes embarcaram no trem composto de uma locomotiva, do carro imperial (utilizado para o transporte da família imperial) e de mais três carros de passageiros. A viagem até Fragoso foi feita em pouco mais de vinte minutos, atingindo a velocidade de 36km/h.



Ao retornar, Irineu Evangelista de Souza, responsável pelo sucesso da estrada recém-inaugurada, teve uma surpresa: levado à presença do imperador recebeu o título de "barão de Mauá".



Cadeiras utilizadas pela família imperial no carro imperial. Feitas de couro e mogno. Acervo Museu Imperial.



Família imperial: d. Pedro II, d. Teresa Cristina, à direita, e as princesas Isabel, à esquerda, e Leopoldina, ao centro. Litografia de Pedro Barabino. Acervo Museu Imperial.

No dia seguinte, 1º de maio, a estrada foi aberta para passageiros e seis meses depois, no dia 1º de novembro, foi dado início ao transporte de cargas.

Você sabia?

Que o dia 30 de abril foi escolhido para ser o "Dia do Ferroviário"? É fácil saber o motivo... Essa é a data da inauguração da Estrada de Ferro Mauá, a primeira ferrovia a ser construída no Brasil!



Bem, você já deve ter concluído que de fato a viagem do Rio de Janeiro até Petrópolis foi beneficiada pela construção do primeiro trecho da estrada de ferro...

A viagem completa começava no Largo da Prainha [hoje Praça Mauá, no Rio de Janeiro], onde se pegava uma barca a vapor, que saía às 2 horas da tarde, em direção ao Porto de Mauá, em Magé. Depois, na Estação Mauá (posteriormente, Guia de Pacobaíba), os viajantes embarcavam no trem e partiam para a estação situada em Fragoso. Em seguida, subiam até Petrópolis em carros de tração animal, as diligências, utilizando a Estrada Normal da Serra da Estrela. Estes carros desciam de Petrópolis todos os dias por volta das 7 horas da manhã, e, logo que o trem chegava, subiam a serra novamente com os passageiros.

Estação de barcas da Prainha.
Acervo Museu Imperial.



Vista da proa da barca Leopoldina, embarcação tomada para se chegar ao Porto de Mauá. Segunda metade do século XIX.
Acervo Museu Imperial.

Panorama do Porto de Mauá.
Álbum de fotografias de Petrópolis
e do Rio de Janeiro.
Acervo Museu Imperial.





No Porto de Mauá, os passageiros desembarcavam das barcas e embarcavam no trem, que parava alguns metros à frente, na Estação Mauá [posteriormente, Guia de Pacobaíba]. Álbum de fotografias de Petrópolis e do Rio de Janeiro. Acervo Museu Imperial.



Trecho da Estrada Normal da Serra da Estrela. Fotografia de Kopke Jr., 1875. Acervo Museu Imperial.

Dois anos depois, em 1856, um novo trecho da ferrovia foi finalizado, permitindo que os passageiros chegassem até Vila Inhomirim, na raiz da serra, em uma viagem de 16 quilômetros.

As viagens na estrada ferroviária transcorreram sem problemas, vindo a facilitar o transporte de muitas pessoas. Em 1859, o Relatório Anual do Ministro do Império dizia que "o serviço tem sido feito sem interrupção e sem o menor acidente", provando o sucesso do empreendimento.



Nessa época, a frota da Estrada de Ferro Mauá era composta por um trem imperial, três carros de primeira classe, dois de segunda e um de terceira classe além de setenta vagões de tipos diversos.

Veja só estes números:

Entre 1855 e 1868, a estrada de ferro transportou 658.545 passageiros e 3.676.527 arrobas de produtos agrícolas, incluindo 2.208.527 de café, a principal mercadoria de exportação daquela época!



Mas, para que se subisse a serra de trem demorou quase trinta anos. Por problemas econômicos e tecnológicos, o então barão de Mauá desistiu de levar adiante o plano de construir todo o percurso da estrada de ferro inicialmente traçado. Com a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II (1858), a Estrada de Ferro Mauá começou a ter prejuízos, sobretudo pela transferência, anos mais tarde, de cargas para aquela estrada. Diante da situação precária em que se encontrava a ferrovia, o governo imperial garantiu, então, a concessão para a construção do trecho de Vila Inhomirim até São José do Vale do Rio Preto (naquela época, Vila de São José) a uma nova empresa: a **Companhia Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará**. Assim, em agosto de 1881, foram iniciados os trabalhos de construção da via férrea que ligaria, finalmente, o Rio de Janeiro a Petrópolis, tendo dois importantes engenheiros à frente dos trabalhos: Joaquim Miguel Ricardo Lisboa e Marcelino Ramos da Silva.



Planta da linha da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis e dos planos inclinados em projeto na Serra da Estrela, 1862. Acervo Museu Imperial.



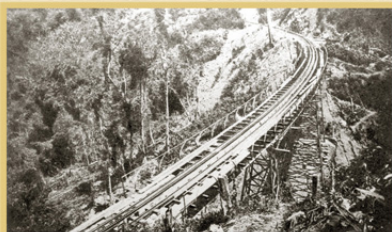
Trecho da estrada de ferro situada ao pé da serra, 1895. Acervo Museu Imperial.

Porto de Mauá



Para a construção da estrada tiveram que ser feitos, ao longo do caminho, aterros, cortes nos morros, muros de arrimo e uma curva no formato de ferradura, além de três pontes e dois viadutos importantes: as pontes do Batista, da Pedra e do Caioba-Mirim e os viadutos da Grota Funda e do Bonini.

Havia ainda, a 2,40 quilômetros do início da viagem, um ponto de desvio para o abastecimento de água das locomotivas.



O grande viaduto da Grota Funda em plena construção, 1882. Acervo Museu Imperial.



Locomotiva subindo a serra. Veem-se, em primeiro plano, homens com enxadas trabalhando na linha férrea. Acervo Museu Imperial.



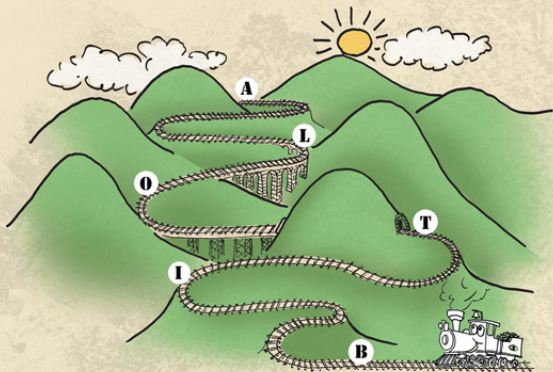
Trecho da estrada de ferro, vendo-se a locomotiva e as caixas d'água. Acervo Museu Imperial.

Porto de Mauá: após uma rápida baldeação, os passageiros seguiram de trem até Petrópolis.



Passatempo

Suba a serra e descubra o nome dado à distância existente entre os trilhos de uma ferrovia.



Curiosidade

Nas estradas de ferro existentes em vários países encontram-se tamanhos de bitola diferentes. Essas diferenças de tamanho foram adotadas muitas das vezes por motivos de segurança, uma vez que invasões por trilhos seriam prevenidas com a utilização de bitolas diferentes. Entre alguns países, como a França e a Espanha, por exemplo, isso obrigava os turistas a saltar nas fronteiras e trocar de trem. Atualmente, com a integração dos países da Europa, há uma tendência cada vez maior de padronização desses tamanhos, principalmente como forma de tornar os trens mais rápidos e competitivos com os demais meios de transporte.



Em 19 de fevereiro de 1883, a Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará foi inaugurada por d. Pedro II, tendo sido, no dia seguinte, aberta ao tráfego. Podia-se fazer a viagem entre as duas cidades (Rio de Janeiro e Petrópolis) em 1 hora e 55 minutos. Este tempo de duração era contado a partir da saída realizada no Largo da Prainha, no Rio de Janeiro, até a chegada à Estação do Alto da Serra, em Petrópolis.



Primeira locomotiva a subir a serra. O maquinista, na janela, e os engenheiros que construíram o primeiro trecho da ligação entre Vila Inhomirim e Petrópolis posam para a única fotografia conhecida da inauguração da estrada de ferro em 1883. Acervo Museu Imperial.

A nova estrada partia de Vila Inhomirim, passava pelo Meio da Serra e alcançava o Alto da Serra, percorrendo 6,028 quilômetros por cerca de 25 minutos. Depois, outra locomotiva levava o trem de passageiros até o Centro, em Petrópolis.

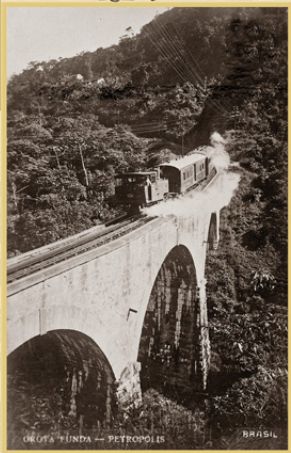
Também foram construídas estações de cargas e passageiros ao longo da estrada. Do Rio de Janeiro até Petrópolis havia cerca de trinta estações e pontos de paradas, sendo que no Centro, em Petrópolis, existiam duas estações: uma de cargas, que ficava na Rua Dr. Sá Earp, e outra de passageiros, a Estação de Petrópolis, localizada na Rua Dr. Porciúncula.

Na Estação do Alto da Serra, havia oficinas aparelhadas para todos os consertos, manutenções e reparações além de montagem e reforma das locomotivas, carros de passageiros e vagões.





Vista do trem se dirigindo para o Alto da Serra. Positivo estereoscópico em vidro de Octávio Mendes de O. Castro, primeira metade do século XX. Acervo Museu Imperial.



Uma seção do trem passa pelo viaduto da Gruta Funda, na descida da serra, com os freios mantendo a segurança, 1930. Acervo Museu Imperial.





Estação ferroviária de Vila Inhomirim. Fotografia de "Nenê", pseudônimo de Walter Schopke. Acervo Museu Imperial.



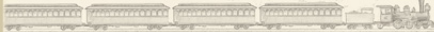
Estação ferroviária do Alto da Serra, vendo-se as oficinas de reparo de trens, 1890. Acervo Museu Imperial.



Estação de cargas de Petrópolis, no Morin, prestes a ser demolida, já sem trilhos. Acervo Museu Imperial.



Estação ferroviária do Meio da Serra. Acervo Museu Imperial.



As estações ferroviárias eram muito importantes para o funcionamento das estradas de ferro. Além da administração das vias e da venda de bilhetes, era nas estações que as pessoas aguardavam os trens e onde as mercadorias eram armazenadas para serem encaminhadas aos vagões. Nestes espaços também, as locomotivas podiam ser reabastecidas com água e carvão, o combustível utilizado.

A importância das estações, no entanto, não era apenas ligada ao funcionamento das ferrovias. Muitas cidades se desenvolveram ao redor delas, centralizando a vida da população e transformando esses espaços em importantes referências locais.

Hotéis, restaurantes e diversos tipos de casas comerciais foram construídos nas proximidades das estações, com o objetivo de atender aos viajantes que estavam de passagem pela cidade e também àqueles que vinham para se hospedar. Em Petrópolis, citamos como exemplo o belo Hotel Rio de Janeiro, que fora construído em frente à Estação de Petrópolis, e que hoje não existe mais.



Estação de Petrópolis e Rua Dr. Porciúncula, no Centro, em Petrópolis. Fotografia de Augusto Malta, década de 1920. Acervo Museu Imperial.

Quando estava em Petrópolis, d. Pedro II tinha por hábito passear pela cidade e, à tarde, não dispensava a ida até a estação ferroviária, onde se misturava com as pessoas que ficavam à espera do "trem dos maridos", isto é, o que trazia de volta os homens que desciam ao Rio de Janeiro para trabalhar durante o dia. Na estação, o imperador encontrava amigos, como André Rebouças, Taunay e o médico Mota Maia,

Estação de Vila Inhomirim: troca de locomotivas para a subida da serra



ou algum diplomata, para conversar sobre assuntos variados. Era comum também ver d. Pedro na estação conversando com os veranistas e moradores comuns da cidade.

Estes locais eram verdadeiros pontos de encontro para quem quisesse se informar dos últimos acontecimentos. Como não havia internet e nem televisão naquela época, as pessoas costumavam obter as notícias mais recentes pelos passageiros e pelos jornais que eles traziam ao chegarem às estações.



Hotel Rio de Janeiro, construído em frente à Estação de Petrópolis, no Centro. Acervo Museu Imperial.



Estação de Petrópolis. Planta de Joaquim Lisboa, 28.03.1882. Acervo Prefeitura Municipal de Petrópolis.



Trajeto da Linha Grão Pará, do Alto da Serra até a Estação de Petrópolis (passageiros). Planta da Leopoldina Railway, 10.12.1936. Acervo Prefeitura Municipal de Petrópolis.

Partida para o Alto da Serra.



Petrópolis

Passatempo

Descubra entre as linhas abaixo (posicionando o almanaque aberto, na horizontal, mais ou menos na altura do seu nariz) o nome de quatro pontos de parada dos trens no caminho para Petrópolis.



Agora, observe alguns trechos do interessante relato do jornalista germânico Carl von Koseritz sobre a viagem de trem até Petrópolis. Essa viagem foi realizada em maio de 1883, logo após a inauguração da estrada de ferro. Garanto que você ficará com vontade de fazer um passeio parecido!

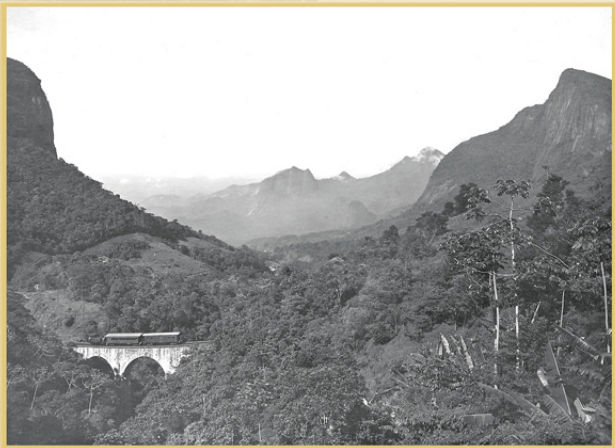


Locomotiva nº 199 em viagem pela estrada de ferro, na altura do Meio da Serra. Acervo Museu Imperial.

[...] As máquinas ficam atrás dos trens e os empurram serra acima com força gigantesca, sustentadas por cremalheiras e rodas denteadas. E agora subimos sem cessar: rochedos selvagens, florestas escuras, grandes precipícios nos cercam; mas o nosso trem progride sempre e vence todos os obstáculos. Súbito abre-se para nós uma bela vista sobre o vale onde fica a Raiz da Serra.



[...] Cada vez mais se aproximavam os cumes dos montes, que antes me pareciam inatingíveis e cada vez mais perto chegávamos nós do manto de nuvens. Os precipícios dos dois lados estavam mais negros, selvagens torrentes de montanha saltaram em baixo sobre as pedras: é um cenário majestoso. Finalmente chegamos à Cidade das Nuvens.



Viaduto da Grota Funda. Fotografia de D.K., 1935. Acervo Museu Imperial.

A viagem pela Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará era mesmo uma beleza... E os carros, por sua vez, ofereciam bastante conforto aos viajantes. Havia assentos para cinquenta passageiros; eram estofados em palhinha, frescos e confortáveis, com os encostos voltados uns para os outros. A estrutura inferior e o assoalho eram construídos de pinho-de-riça e de madeira nacional, combinando a maior resistência com o menor peso possível. Além disso, o interior dos carros tinha um acabamento simples e bonito em madeira de carvalho.

E nesta época, o material de transporte havia aumentado em relação ao período anterior, quando a viagem de trem terminava em Vila Inhomirim. Agora, a frota era formada por dez carros de primeira classe com 360 lugares, quatro de segunda classe com 90 lugares, quatro vagões para animais e bagagens, vinte e cinco vagões cobertos e vinte abertos.

Viaduto da Grota Funda, em 1883.



E veja só como a estrada foi aumentando...



Em maio de 1886, foi inaugurado o trecho da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará que fazia o trajeto de Petrópolis até Areal em 41 quilômetros de viagem; e em novembro do mesmo ano, outro trecho foi aberto ao público: era possível sair de Petrópolis e chegar a São José do Vale do Rio Preto em uma viagem de 66 quilômetros, fazendo paradas nas estações de Cascatinha, Nogueira, Itaipava e Pedro do Rio.



Trecho da Rua Floriano Peixoto, vendo-se, à esquerda, os trilhos da estrada de ferro. Fotografia de Jorge Henrique Papf. Acervo Museu Imperial.



Viaduto do Itamarati, vendo-se o túnel no canto superior esquerdo, 1892. Acervo Museu Imperial.

Para se chegar a São José do Vale do Rio Preto de trem, foram construídos túneis e pontes a fim de receber a estrada de ferro. Um dos túneis, bem estreito, ainda hoje é utilizado por quem sai do Centro, em Petrópolis, e quer se dirigir aos distritos da cidade, como Cascatinha e Itaipava.

Curiosidade

São José do Vale do Rio Preto era um lugar muito agradável e, com o prolongamento da estrada de ferro até esta região, d. Pedro II e sua comitiva passaram a frequentar a fazenda muito bonita de um amigo do imperador: a Fazenda de Águas Claras, de propriedade de Guilherme Souza Leite, o barão de Águas Claras, importante cafeicultor daquela época.

Em 17 de novembro de 1888, a Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará foi comprada pela The Rio de Janeiro Northern Railway Company, empresa que trouxe melhoramentos para o serviço marítimo o qual atendia aos passageiros no início do trajeto da viagem para Petrópolis. No ano de 1889, foi introduzido nas barcas um bem-montado restaurante; alguns passageiros preferiam fazer as refeições em mesinhas colocadas em lugar reservado.



Restaurante de bordo da barca. Acervo Museu Imperial.

Nessa época, para atender à conveniência da maioria dos passageiros de Petrópolis, principalmente daqueles que viajavam diariamente, a barca saía da Prainha às 4 horas da tarde, exceto aos domingos, quando a barca partia pela manhã, às 7 horas.

Mas, novamente, em 1898, a estrada mudou de dono: desta vez foi adquirida pela The Leopoldina Railway Company que veio a transformar radicalmente todos os serviços, porém, a Linha Grão Pará que fazia o trajeto Rio-Petrópolis foi mantida, vindo a funcionar por muitos anos.

No início de sua administração, a Leopoldina Railway estabeleceu a partida de trens para Petrópolis duas vezes por dia. Antes de 1903, duas barcas partiam diariamente da Prainha: a primeira partia às 6 horas e 15 minutos da manhã, chegando a Mauá às 7 horas e 36 minutos; a segunda, às 4 horas da tarde, atracando no Porto de Mauá às 5 horas e 5 minutos.

Mas...

como eram as locomotivas que subiam e desciam a serra?



As quatro primeiras locomotivas a circular na serra de Petrópolis vieram de longe, de bem longe... vieram da Suíça, na Europa!



O trajeto era feito usando-se dois carros e uma locomotiva. Na subida, a locomotiva se posicionava na parte traseira, empurrando os carros – ao contrário do que acontecia em terrenos planos onde a máquina puxava o trem. Já na descida, ela se posicionava à frente, proporcionando maior segurança na realização do trajeto. Cada uma pesava em serviço 16 toneladas e a velocidade dos trens de passageiros era de 11 a 12 quilômetros por hora e de 8 quilômetros a dos trens de carga.

Como o percurso possuía um relevo acidentado, foi necessário usar um sistema especial para o deslocamento das locomotivas na estrada de ferro. Esse sistema chamava-se cremalheira e funcionava com a utilização de um terceiro trilho, totalmente diferente, entre os originais. Este trilho era dentado, permitindo que as rodas, também dentadas e colocadas sob a locomotiva, se articulassem com ele. Dessa forma, a locomotiva poderia subir com maior facilidade e descer de maneira mais segura.

Cada locomotiva tinha freios manuais para serem usados na descida além de um especial que atuava na transmissão da roda dentada motora para obter parada instantânea.



Modelo de cremalheira.



Cremalheira sob a locomotiva N° 11, atualmente em exposição no Museu Imperial.



Detalhe do trilho de cremalheira e do engate da locomotiva. Museu Imperial.

As locomotivas a vapor que tinham o sistema de cremalheira, no entanto, só eram utilizadas na subida e descida da serra. Do Porto de Mauá até Vila Inhomirim usavam-se locomotivas sem este sistema, como também do Alto da Serra até o Centro, em Petrópolis, pois os terrenos eram planos.



Trecho da Estrada de ferro Príncipe do Grão Pará, vendo-se o trilho de cremalheira. Fotografia de Kopke Jr., 1883. Acervo Museu Imperial.

A operação com as locomotivas acontecia da seguinte forma: em Vila Inhomirim, o trem era dividido em seções. As locomotivas de cremalheira empurravam, cada uma, dois carros serra acima. Na época, a frota era composta de vinte e uma locomotivas. A distância de uma seção do trem até a próxima era pequena e a sinalização era visual. Na entrada do primeiro carro ficava o condutor que sinalizava manualmente ao maquinista que se encontrava atrás da locomotiva.

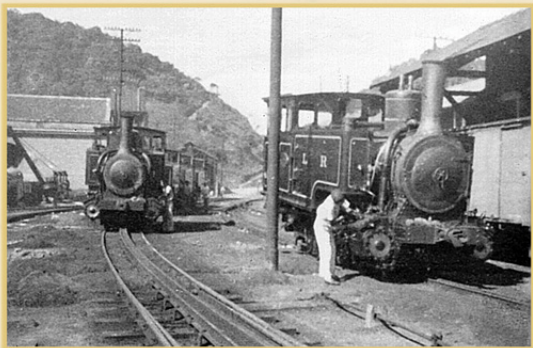
O Controle de Tráfego autorizava as seções dos trens a trafegarem em comboio. Havia um único pátio de cruzamento no Meio da Serra. Quando chegavam ao Alto da Serra era realizada uma manobra com passageiros a bordo que hoje em dia não seria permitida: as máquinas empurravam os carros, fazendo com que eles fossem para a linha principal, enquanto a locomotiva de cremalheira se deslocava para o desvio.



Locomotiva a vapor sem o sistema de cremalheira. Estação do Alto da Serra. Fotografia de A. Parin, 1938. Acervo Museu Imperial.



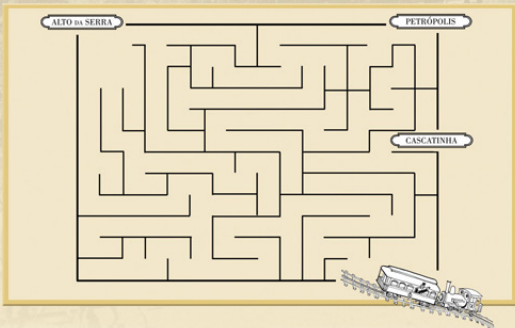
Meio da Serra de Petrópolis. Acervo Museu Imperial.



Estação do Alto da Serra, vendo-se o ponto de mudança de máquinas. Fotografia de A. Parin, 1938. Acervo Museu Imperial.

Passatempo

D. Pedro II já está a bordo do carro imperial para seguir em viagem a Petrópolis. Descubra em que estação ele descerá.



Você sabia?

Que nem todas as locomotivas utilizadas nas estradas de ferro do Brasil chegavam ao país prontas para serem utilizadas? Elas eram montadas sobre os trilhos da estrada na qual iriam trafegar. Depois de finalizadas recebiam um número de série que correspondia a sua identificação.

Que algumas locomotivas de cremalheira podiam empurrar serra acima um grande volume de pessoas e cargas? Era possível levar uma carga de 28 toneladas em vagões de passageiros e 35 toneladas em vagões de carga.



Grupo de dirigentes e operários observando a experiência com a locomotiva construída nas oficinas do Alto da Serra, 1934. Acervo Museu Imperial.

Agora pare e pense... Você tem alguma ideia sobre o modo de funcionamento de uma locomotiva a vapor? O que faz com que saia fumaça de suas chaminés?

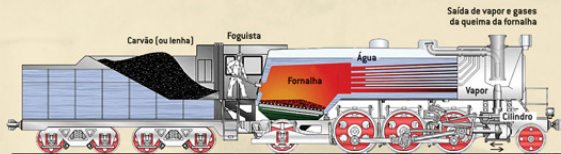
Pois bem, para começar a compreender esse funcionamento você deve saber que locomotivas a vapor possuem fornalhas onde o combustível (carvão) é queimado. Os gases quentes que saem da queima passam por tubos que ficam em contato com a água dentro de uma caldeira. Os gases aquecem



Viaduto da Grota Funda. Primeiras décadas do século XX. Acervo Museu Imperial.



esses tubos, aquecendo também a água e transformando-a em vapor. Depois são então eliminados por uma chaminé. O vapor quente resultante do aquecimento da água entra por um cilindro, movimentando a estrutura responsável pelo deslocamento da locomotiva e é eliminado por uma segunda chaminé.



Curiosidade

No Brasil, as locomotivas a vapor eram conhecidas como "maria-fumaça". Elas ganharam esse apelido porque produziam uma nuvem de vapor e fumaça quando estavam em movimento.

E por causa da fumaça, muitos passageiros levavam um sobretudo branco (tipo de casaco comprido) nas viagens de trem para evitar que as cinzas da locomotiva sujassem seus ternos.



Locomotiva a vapor ("maria-fumaça") na Estação de Vila Inhomirim. Positivo estereoscópico em vidro de Octávio Mendes de O. Castro. Acervo Museu Imperial.



Com tantos detalhes e mecanismos que deveriam funcionar precisamente, eram necessários trabalhadores específicos para cada tarefa... Assim, havia o maquinista, que tinha uma função muito importante: conduzir a locomotiva. Era ele quem controlava os horários, observava os sinais e cuidava também da manutenção da máquina. Havia também o foguista, trabalhador responsável pela limpeza das peças e por alimentar a caldeira e a fornalha. Já o graxeiro possuía a tarefa de manter as peças das máquinas bem-lubrificadas.



Além das pessoas empregadas diretamente nos trens, havia ainda aquelas que atuavam nas agências de estações ferroviárias. A função mais importante naquela época era a de chefe da estação, o responsável por manter contato com as pessoas e divulgar uma boa imagem da empresa. Junto com ele trabalhava ainda o agente da estação, que possuía entre suas tarefas a operação dos telégrafos e dos telefones, o despacho de mercadorias e o controle da chegada e saída dos trens.



Código Morse Internacional

- 1 traço = 3 pontos
- Espaço entre partes da mesma letra = 1 ponto
- Espaço entre letras = 3 pontos
- Espaço entre palavras = 7 pontos

A	•••	V	•••••
B	•••••	VI	•••••
C	•••••	VII	•••••
D	•••••	VIII	•••••
E	•••	IX	•••••
F	•••••	X	•••••
G	•••••	XI	•••••
H	•••••	XII	•••••
I	•••	XIII	•••••
J	•••••	XIV	•••••
K	•••••	XV	•••••
L	•••••	XVI	•••••
M	•••••	XVII	•••••
N	•••••	XVIII	•••••
O	•••••	XIX	•••••
P	•••••	XX	•••••
Q	•••••	XXI	•••••
R	•••••	XXII	•••••
S	•••••	XXIII	•••••
T	•••	XXIV	•••••
U	•••	XXV	•••••

Os telégrafos eram sistemas de comunicação para longas distâncias que utilizavam códigos para uma transmissão rápida e segura. Um dos códigos mais famosos é o Código Morse, desenvolvido pelo criador do telégrafo, Samuel Morse.

O telégrafo contribuiu de maneira extraordinária para o aumento do tráfego de trens nas ferrovias. A partir da comunicação feita pelos aparelhos entre as estações era possível saber com maior precisão os trechos livres em determinado horário.

Além disso, este aparelho fornecia as últimas notícias que eram impressas em uma folha de papel codificada em Código Morse e traduzidas pelo telegrafista.

Decifre a palavra em Código Morse e descubra qual o nome dado ao responsável pelo telégrafo em uma estação de trens:

•••

•••••

•••

•••••

•••

•••••

•••

•••••

•••



E como será que os trens fazem para se deslocar sobre os trilhos? Isso acontece através de trilhos de aço, um metal tão sólido que não se desgasta. Os dois trilhos são mantidos sempre na mesma distância por vigas de madeira ou de concreto, e as locomotivas e os vagões são colocados diretamente sobre eles. As rodas do trem são feitas de forma a se encaixarem perfeitamente nos trilhos.

Será que você sabe dizer como os vagões são unidos uns aos outros? Bem, nos trens comuns, os vagões são mantidos ligados por um gancho grande, muito sólido e resistente: o gancho de acoplamento. Já os trens modernos utilizam ímãs muito poderosos para manter os vagões unidos uns aos outros.

Ao observar as ferrovias e os trens você pode ficar curioso e pensar: Mas como evitar que os trens batam uns nos outros? Simples! Para evitar acidentes, uma via é reservada aos trens que vão em uma direção e a outra, aos trens que seguem em sentido inverso. Os desvios permitem que os trens mudem de trilho.

A composição original do trem é refeita com uma locomotiva sem cremalheira. Próxima estação: Petrópolis!



Graças a um painel elétrico na central de controle, o operador pode deslocar os desvios (pedaços de trilhos) e fazer o trem mudar o caminho.



Vista da Estação de Petrópolis e trecho da atual Rua Dr. Porciúncula, vendo-se as vias férreas. Acervo Museu Imperial.

E veja só!

Mais uma vez o percurso da viagem de trem entre o Rio de Janeiro e Petrópolis foi reduzido... Com a ligação da Estação de Piabetá ao Rio de Janeiro por linha férrea da Leopoldina Railway Company, o transporte pela baía foi sendo cada vez menos utilizado, deixando, conseqüentemente, com pouco movimento a Estação e o Porto de Mauá. No início do século XX, o serviço de integração barco-trem que ligava o Rio de Janeiro a Petrópolis foi desativado, passando a viagem a ser feita diretamente por trem, partindo do centro do Rio [Terminal do Caju e, posteriormente, da Estação Alfredo Maia].

Com a inauguração da Estação Barão de Mauá, em São Cristóvão, um trem expresso partia direto para Vila Inhomirim, em uma hora, percorrendo 49 quilômetros. Em seguida, o trem subia até o Alto da Serra (6km) em 30 minutos. Dessa forma, a viagem passou a ser feita em aproximadamente 1 hora e 30 minutos.



Estação Barão de Mauá, em São Cristóvão, Rio de Janeiro. Acervo Museu Imperial.



As viagens de trem entre Rio de Janeiro e Petrópolis foram sempre muito intensas, no entanto, com um baixo número de acidentes. Em 1936, para o transporte de passageiros, chegavam a circular dezesseis trens por dia e 80 mil pessoas por ano utilizavam a ferrovia. Cada trem normal tinha capacidade para até 400 passageiros (oito carros de 50 passageiros). No trecho da serra, o trem era desmembrado em comboios de uma locomotiva de cremalheira, mais dois carros de passageiros, ou um carro e um vagão de carga.



Para divulgar a viagem de trem entre o Rio e Petrópolis, a Estrada de Ferro Leopoldina lançou um bonito cartaz publicado na *Revista das Estradas de Ferro*, em 1937. Acervo particular Antonio Pastori.



Cartaz informativo da empresa Leopoldina Railway. Acervo Museu Imperial.

Passatempo

Observe bem as peças ao lado e descubra qual delas completa a imagem da celebração dos cinquenta anos da chegada do trem a Petrópolis.



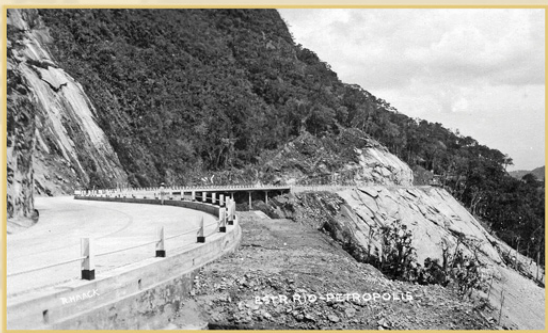
Celebração dos 50 anos da chegada do trem a Petrópolis. Fotografia de R. Haack, 19.02.1933. Acervo Museu Imperial.

Vila Theresza (atualmente Rua Teresza).



Mas, infelizmente, após o ano de 1945, a ferrovia começou a entrar em declínio. As estradas de rodagem facilitaram o uso dos ônibus e dos carros para passageiros e dos caminhões para o transporte de carga, caindo na preferência do público.

O presidente Washington Luís, que governou o Brasil de 1926 a 1930, incrementou a construção de estradas de rodagem no país, sendo o responsável pela abertura daquela que mudaria o perfil da cidade de Petrópolis: a Rodovia Washington Luís. Inaugurada em 1928, a nova estrada ligava o Rio de Janeiro a Petrópolis, passando por Duque de Caxias. No percurso podiam-se ver canteiros com hortênsias e mesas e bancos de pedra para piqueniques, o que tornava a viagem bastante agradável.



Trecho da Estrada Rio-Petrópolis [Rodovia Washington Luís]. Fotografia de R. Haack. Acervo Museu Imperial.

O governo, além do mais, não deu autorização para que se aumentasse o preço das tarifas da ferrovia o suficiente para cobrir seus custos, dificultando a manutenção da estrada. Os problemas foram aumentando e a ferrovia teve que acrescentar 10 minutos ao tempo de percurso no trecho de subida da serra, provocando atrasos nos horários dos trens.

O "trem dos maridos" foi substituído pelos ônibus nos primeiros horários da manhã, quando executivos embarcavam para o trabalho no Rio.



A partir de 1957, com a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) pelo governo federal, as ferrovias passaram a ter uma única administração. Houve então a decisão de acabar com as linhas férreas que davam prejuízo e incentivar as estradas de rodagem, estimulando a implantação de fábricas de automóveis. Dessa forma, a RFFSA veio a encerrar as viagens da Linha Grão Pará em 5 de novembro de 1964 por ordem do governo militar de então.

Compare e reflita...

O transporte ferroviário no Brasil, após ter passado por uma fase de grande desenvolvimento no século XIX, começou a perder importância com o surgimento do transporte rodoviário. Diversas ferrovias começaram a ser desativadas e a rede ferroviária que, em 1960, media 38.287km reduziu-se a 26.659km em 1980.



Ná década de 1970, a crise do petróleo (produto importante para o abastecimento dos automóveis) contribuiu para que se voltasse a pensar nos benefícios das estradas de ferro para o país, mas dificuldades financeiras impediram a recuperação, a modernização e a manutenção da rede ferroviária nacional que entrou em declínio rapidamente.

Mais adiante, ná década de 1980, o governo tentou criar um sistema ferroviário capaz de substituir o rodoviário no transporte de cargas pesadas. Uma das iniciativas de sucesso foi a construção da Estrada de Ferro Carajás, inaugurada em 1985, com 890km de extensão, ligando Carajás, no sul do Pará, ao porto de São Luís, no Maranhão. Porém, os investimentos em novas ferrovias foram muito pequenos para um país tão grande como o Brasil.

Já em outras partes do mundo, os trens ainda são muito utilizados por se tratar de um meio de transporte seguro e com custos mais baixos.

Ao compararmos a malha ferroviária do Brasil com a dos Estados Unidos, por exemplo, que possui uma extensão territorial aproximada à do nosso país, podemos observar como eles investiram em suas ferrovias. Enquanto o Brasil apresenta, atualmente, cerca de 30.000km de extensão de linha férrea, os Estados Unidos ultrapassam os 220.000km, sendo a rede ferroviária mais extensa do mundo.

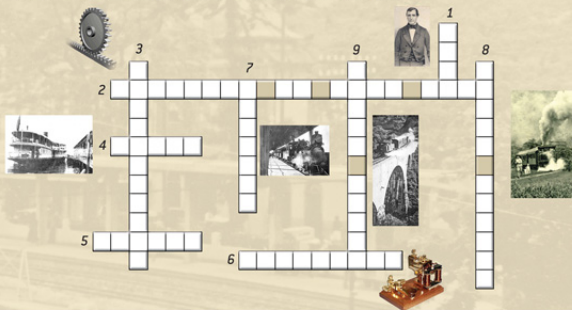
Na Europa, viajar de trem também é uma atividade muito comum. Todos os países possuem serviço ferroviário de qualidade. Para facilitar o deslocamento de turistas, empresas ferroviárias destes países se uniram e criaram o passe ferroviário único, permitindo aos visitantes viajar de forma rápida, fácil e econômica.



Cruzadinha

Confira o que você já descobriu até aqui, preenchendo a cruzadinha.

- 1 – Nome do barão que obteve a concessão para a construção da primeira estrada de ferro do Brasil.
- 2 – Estrada de ferro construída na serra de Petrópolis e inaugurada em 1883.
- 3 – Sistema de funcionamento das locomotivas que subiam a serra.
- 4 – Transporte marítimo utilizado em 1854, no início da viagem para Petrópolis.
- 5 – Combustível empregado pelas primeiras locomotivas a tráfego no Brasil.
- 6 – Sistema de comunicação que utiliza códigos, encontrado nas antigas estações ferroviárias.
- 7 – Local de parada dos trens.
- 8 – Apelido das locomotivas a vapor.
- 9 – Nome de um dos viadutos da estrada de ferro da serra de Petrópolis.



Saiba mais

Atualmente, o sistema ferroviário brasileiro possui 30.051 quilômetros melhor distribuídos pelas regiões Sul, Sudeste e Nordeste do país, mas atende também parte do Centro-Oeste e Norte. São 12 ferrovias concedidas pelo governo – 11 à iniciativa privada e uma à estatal Valec – totalizando 28.614 quilômetros destinados ao transporte de cargas. Os outros 1.437 quilômetros correspondem a ferrovias locais, operadoras de trens urbanos e trens turísticos, incluindo-se as redes de metrô e VLTs (Veículos Leves sobre Trilhos). As 11 ferrovias concedidas à iniciativa privada equivalem a 94,4% do sistema ferroviário nacional.

O ferro ainda é o principal produto transportado nas ferrovias brasileiras, sendo responsável por 71% do volume movimentado em 2010. Outras cargas importantes são os produtos agrícolas, como a soja, o farelo de soja, o açúcar e o milho além do carvão mineral. Em 2010, as concessionárias ferroviárias empregaram cerca de 38,5 mil pessoas, de forma direta e indireta.

(Fonte: Pesquisa CNT de Ferrovias 2011 – Confederação Nacional do Transporte)



Observando e descobrindo...

Você já pensou sobre como um objeto pode nos ajudar a compreender aspectos sociais, culturais e econômicos de uma sociedade? De que é feito, como funcionava, a quem pertenceu... Estas podem ser valiosas pistas que, bem-interpretadas, nos levam a conhecer outras formas de ser e estar no mundo, muito diferentes da nossa, vividas em outros tempos, em outros lugares...



Procure observar atentamente a locomotiva que está em exposição no Museu Imperial. Em seguida, responda às perguntas abaixo, de maneira a conhecê-la mais profundamente.



Locomotiva a vapor nº 11. Trafegou na Estrada de Ferro Leopoldina, fazendo o trajeto Rio-Petrópolis. Encontra-se na Sala das Viaturas do Museu Imperial.

Quem mandou fazer esta locomotiva?

Para que finalidade?

De que material é feita?

Ela foi feita a mão ou em uma fábrica? Em uma peça única ou em partes separadas?

Como ela funcionava?

Quem a operava?

Como foi montada?

Ela está completa ou falta alguma parte?



Foi consertada?

Por quantas ferrovias trafegou?

Quantos anos tem?

Quanto pesa?

É decorada, ornamentada? Os ornamentos indicam algo?

Que valor tem este objeto para as pessoas que o guardaram? E para você?

Você pode, a partir da observação atenta da locomotiva apresentada, fazer outras perguntas para descobrir melhor este objeto. Garanto que, ao final, você o verá com "outros olhos".

Durante algumas décadas, no Brasil, os trens foram o principal meio de transporte e já faziam parte do cotidiano da população. O apito da locomotiva, por exemplo, ajudava os moradores do interior a controlar o tempo. Era comum a população regular seus relógios antes ou depois da passagem do trem.

Até os sinos carregavam significados que já eram conhecidos por todos os habitantes das redondezas. Além dos sinos das locomotivas, que anunciavam a chegada do trem, os sinos das estações também possuíam significados próprios. Veja alguns deles:

Um toque: quando havia trem na estação, significava sua partida; quando a estação estava vazia, o toque do sino indicava que o guarda estava sendo chamado.

Dois toques: informavam sobre a partida de outro trem localizado em alguma estação próxima.

Três toques: indicavam a partida do trem do ramal da localidade próxima.



Locomotiva, vendo-se o sino utilizado para anunciar sua chegada à estação. Registro das comemorações dos 50 anos da estrada de ferro, tendo o engenheiro Miguel Detsi, um dos seus construtores, à frente da locomotiva, 1933. Acervo Museu Imperial.

Estação de Petrópolis



Fique por dentro

A segurança sempre foi uma preocupação ao longo do desenvolvimento do transporte ferroviário, por isso, entre os transportes terrestres, os trens, apesar de velozes, podem ser considerados hoje os mais seguros do mundo. Um dos fatores mais importantes para se realizar um trajeto sem acidentes é a sinalização que deve ser muito precisa. É a sinalização que indica se a via está livre ou não, evitando que dois trens se choquem, e também o estado em que a via se encontra.

Antigamente, a sinalização era feita por guardas ferroviários que, localizados em pontos estratégicos, utilizavam bandeiras coloridas para comunicar qualquer imprevisto na via. Imagine só como devia ser cansativo este trabalho!

Depois foram desenvolvidos sinais fixos em determinadas paradas, com a utilização de bandeiras coloridas e também de lanternas: a cor vermelha representava perigo, a verde permitia avançar cautelosamente e a branca indicava que a via estava livre. Hoje em dia, a sinalização é feita por um sistema computadorizado em ferrovias mais modernas, simplificando o controle do tráfego.



Além de sempre presentes no cotidiano da população, é muito comum encontrarmos ainda hoje referências aos trens em diversas manifestações da nossa cultura, como a música, o cinema e a literatura.

Heitor Villa-Lobos, importante compositor brasileiro, em uma de suas obras utiliza elementos ligados à realidade brasileira. Na obra *Bachianas Brasileiras n.º 2*, Villa-Lobos incluiu um movimento denominado "O Trenzinho do Caipira" que foi inspirado pela movimentação de uma locomotiva. A letra, escrita por Ferreira Gullar, premiado escritor brasileiro, complementa a relação da música com as viagens de trem.

Dica

Combine com seus colegas de turma e sua professora para ouvirem a beleza da melodia de "O Trenzinho do Caipira".



Lá vai o trem com o menino
Lá vai a vida a rodar
Lá vai ciranda e destino
Cidade noite a girar
Lá vai o trem sem destino
Pro dia novo encontrar
Correndo vai pela terra, vai pela serra, vai pelo mar
Cantando pela serra do luar
Correndo entre as estrelas a voar
No ar, no ar, no ar...

Estação de Petrópolis



Temos também um notável escritor brasileiro que, em 1908, lançou um livro no qual o personagem principal comenta a viagem de trem a Petrópolis. Estamos falando de Machado de Assis (1839-1908), considerado o maior nome da literatura nacional, e do livro *Memorial de Aires*. Veja alguns destes comentários!

[...] Sábado, ao sair a barca da Prainha, dei com o desembargador Campos a bordo, e foi um bom encontro, porque daí a pouco o meu mau humor cedia, e cheguei a Mauá já meio curado. Na estação de Petrópolis estava restabelecido inteiramente.

[...] O trem leva a gente [...] até a própria estação de Petrópolis. E mais lembrava as paradas, aqui para beber café, ali para beber água na fonte célebre, e finalmente a vista do alto da serra, onde os elegantes de Petrópolis aguardavam a gente e a acompanhavam nos seus carros e cavalos até a cidade; alguns dos passageiros de baixo passavam ali mesmo para os carros onde as famílias esperavam por eles.

[...] Campos continuou a dizer todo o bem que achava no trem de ferro, como prazer e como vantagem. Só o tempo que a gente poupa!



Estação do Alto da Serra. Acervo Museu Imperial.

Já na poesia, Manuel Bandeira se destaca pela criação do poema "Trem de Ferro" no qual os versos fazem a imitação sonora de um trem em movimento. Repare bem no ritmo e na musicalidade ao ler estas estrofes em voz alta. Não lembram o funcionamento das locomotivas?

Café com pão
Café com pão
Café com pão

Virge Maria que foi isto maquinista?

Agora sim
Café com pão
Agora sim
Voa, fumaça
Corre, cerca
Ai seu foguista

Rua Paulo Barbosa

Rua do Imperador



Bota fogo
Na fornalha
Que eu preciso
Muita força
Muita força
Muita força

Oô...
Foge, bicho
Foge, povo
Passa ponte
Passa poste
Passa pasto
Passa boi

Passa boiada
Passa galho
De ingazeira
Debruçada
No riacho
Que vontade
De cantar!

Ah... como eram boas as viagens de trem! Essa é a opinião de várias pessoas que viajaram pela estrada de ferro na serra de Petrópolis e que pode ser ouvida ainda hoje. Muitas histórias curiosas e interessantes fazem parte das lembranças pessoais de petropolitanos e de diversas pessoas que utilizaram o trem para subir ou descer a serra.

Uma dessas pessoas é o economista e pesquisador da área de História, Kenneth Lionel Light, que se recorda com alegria e saudades das viagens que fazia quando era menino: "Quando eu tinha uns cinco ou seis anos, por volta de 1944, viajar até Petrópolis era uma aventura e motivo de decisão: carro ou trem. O mais rápido e mais confortável era, sem dúvida alguma, o trem. Tinha horário e não estava sujeito a neblinas, nem engarrafamentos produzidos por desastres ou caminhões. A vista da Baía de Guanabara, quando começava a subida na altura da Estação do Meio da Serra, era exuberante.

Quando o trem chegava à Estação de Vila Inhomirim a locomotiva era trocada por uma parecida com aquela vista nos filmes de cowboys. Tinha na sua frente uma grade conhecida pelo nome de *cow-catcher* (pegar vaca), e era exatamente esta a sua função: afastar dos trilhos qualquer animal que, pastando por perto, tinha decidido atravessar a linha do trem no momento errado. Lembro-me de minha mãe ralhando comigo quando eu ficava pendurado na janela na expectativa de ver uma vaca, atingida pelo trem, "voando": — Menino você quer ficar cego?"



Rua Montecaseros

Igreja do Sagrado Coração de Jesus
(Igreja dos colonos germânicos católicos)

Rua dos Artistas (atualmente Rua Alfredo Poché)



Os passageiros compravam jornais na estação e, depois de lê-los, atiravam-nos pelas janelas para os garotos que ficavam pedindo: "nal... nal... nal...". Às vezes, os garotos vendiam cestinhos de morangos, quando era época dessa fruta. Acervo Museu Imperial.

Você sabia?

Que no brasão da cidade de Petrópolis há o desenho de uma linha férrea? O brasão foi criado em 1929, na gestão do prefeito Dr. Paula Buarque. Seu projeto foi desenvolvido pelo Dr. Guilherme de Almeida, que expressou a importância da estrada de ferro para o município de Petrópolis. O desenho foi executado por Wash Rodrigues.



Além de proporcionar viagens tão agradáveis, o trem teve um papel muito importante no desenvolvimento de uma atividade que conhecemos bem até hoje: o turismo. Foi graças ao transporte ferroviário que ocorreu, na Inglaterra, a primeira viagem organizada da história.

Saiba mais



Em 1841, o inglês Thomas Cook precisou realizar uma viagem entre Leicester e Loughborough, na Inglaterra, para participar de um congresso e pensou que um trem especial poderia levar seus colegas. A ideia foi muito bem-aceita e, no dia 5 de julho, um trem foi designado para transportar mais de 500 pessoas. Essa viagem proporcionou a criação, posteriormente, da primeira agência de viagens do mundo, fundada pelo próprio Thomas Cook.



O desenvolvimento, nos Estados Unidos, dos modernos trens de passageiros para longos percursos começou na década de 1860, quando George Pullman introduziu seus próprios vagões-leitos, vagões-restaurantes e vagões-salões, impulsionando o turismo. Em consequência, já no final do século XIX, o mobiliário, o serviço e a cozinha dos trens de viagens de longa distância dos Estados Unidos e de alguns trens europeus, como o Expresso do Oriente, justificaram o apelido de hotéis sobre rodas.



Ilustração de anúncio promovendo viagem de trem. Estados Unidos, década de 1940.



Trecho da ferrovia Paranaguá-Curitiba (PR), onde trafega o Trem da Serra do Mar. Acervo Serra Verde Express.

Imagine só poder ver e sentir de outra forma as paisagens e também conhecer as obras de engenharia que compõem o conjunto de uma linha férrea... Pois hoje isso é possível em vários lugares do Brasil, onde trens turísticos deslizam por trilhos, atravessando regiões deslumbrantes e proporcionando uma vista que muitas vezes só pode ser observada da janela de um trem.

Você sabia que, atualmente, há um projeto de reativação da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará para transformá-la em trajeto turístico?

A ideia de reativar o trem em Petrópolis na verdade sempre existiu no coração dos antigos ferroviários e das pessoas que se utilizavam do trem em suas viagens até o Rio de Janeiro. Em 1989, a turismóloga Alda Neves apresentou um projeto denominado "Venha a Petrópolis como vinha o imperador", que consistia em promover a travessia de barco (Praça Mauá – Guia de Pacobaíba) e, em seguida, prosseguir em viagem de trem até Vila Inhomirim, de onde se partiria de ônibus para Petrópolis.

Depois disso, vários movimentos pela reativação da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará foram desenvolvidos por muitos grupos da população e pela sociedade civil organizada de Petrópolis, como o Grupo dos Apaixonados por Petrópolis. Em 2007, o economista Antonio Pastori apresentou uma ampla pesquisa sobre a reativação dos 6km de linha férrea da serra de Petrópolis e, em 2008, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária desenvolveu o Plano de Revitalização da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará. Em junho de 2009, o Conselho Municipal de Turismo de Petrópolis (COMTUR) criou o Grupo de Trabalho pela Reativação da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, intitulado GT-TREM, que veio a consolidar o projeto de reativação.



Esse projeto pretende ligar novamente as cidades do Rio de Janeiro e Petrópolis através da ferrovia, resgatando as viagens que foram realizadas entre 1883 e 1964. O trem *Expresso Imperial*, nome idealizado por Antonio Pastori, partiria da Estação Barão de Mauá, localizada no centro do Rio de Janeiro, em direção a Vila Inhomirim, percorrendo inicialmente 49 quilômetros a uma velocidade de 50km/h. Este trecho seria realizado com locomotivas sem o sistema de cremalheira.

Já para o trecho de subida da serra, seriam utilizadas locomotivas de cremalheira, só que não mais a vapor, e sim elétricas. As locomotivas elétricas, além de mais modernas e com capacidade para transportar maior peso em regiões montanhosas, são menos poluentes, pois não produzem sua própria energia e, portanto, não realizam queima de combustível que produz gases nocivos ao meio ambiente.

A previsão é de que o percurso até Petrópolis seja realizado em apenas 1 hora e 30 minutos, com chegada do trem na antiga Fábrica de Tecidos Dona Isabel, no Morin, local em que seria construída uma estação. Daí em diante, a ideia seria expandir a linha férrea até o distrito de Cascatinha, passando pela Companhia Petropolitana, antiga fábrica de tecidos.



Fábrica de Tecidos Dona Isabel, hoje desativada. Fotografia de Regina Resende, 2011. Acervo Museu Imperial.

Para que o projeto possa ser concretizado, seria necessária a replantação de apenas 6 quilômetros de trilhos entre o Alto da Serra e Vila Inhomirim. A partir dessa estação a ferrovia chegaria à Estação Barão de Mauá através dos 49 quilômetros de trilhos já existentes.

Para a instalação desses 6 quilômetros de trilhos na descida da serra precisaria ser realizada a revitalização das áreas de entorno da via férrea, pois, atualmente, o leito da ferrovia está ocupado pela população local. Os habitantes dessas regiões deveriam ser removidos e transferidos para outras áreas próximas com moradias adequadas.



Viaduto da Grota Funda, 2003. Acervo particular Antonio Pastori.

Rua Aureliano Coutinho



As estações também necessitariam ser recuperadas, pois as construções não estavam sendo utilizadas e foram parcialmente destruídas ou ocupadas pela população ao longo dos tempos.

A propósito das estações, a antiga Estação de Petrópolis, localizada na Rua Dr. Porciúncula, no Centro, foi transformada em Estação Rodoviária Imperatriz Leopoldina em 1970 e, hoje, com a construção do Terminal Rodoviário Governador Leonel Brizola no bairro Bingen, tornou-se Terminal de Integração de ônibus de algumas linhas de Petrópolis. Com o desaparecimento dos trens na cidade, a Estação do Alto da Serra deu lugar a um condomínio residencial, a estação de carga na Rua Dr. Sá Earp passou a abrigar vários imóveis da administração municipal, e o caminho férreo, sem os trilhos, virou rua, ou foi invadido para a construção de casas.

Refleta

Petrópolis é hoje ligada ao Rio de Janeiro por uma linha de ônibus, tendo apenas a rodovia como única via de acesso que, às vezes, fica bloqueada por conta de acidentes ou de queda de barreiras. Por outro lado, a volta do trem forneceria uma segunda alternativa de deslocamento rápido, seguro, não poluente e confiável.

Converse com seus amigos e discuta sobre as vantagens e desvantagens do uso do ônibus e do trem.



Estação de Vila Inhomirim, 1899. Acervo Museu Imperial.

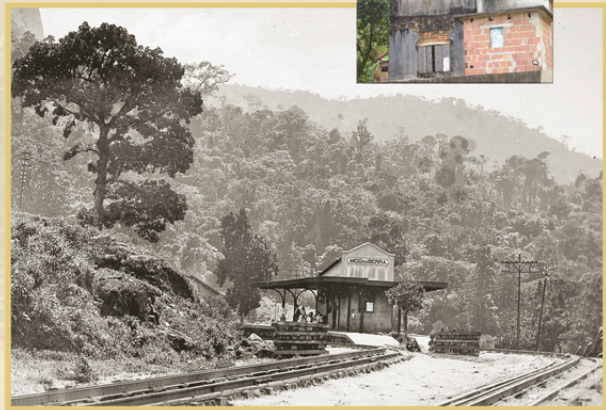
Rua Joinville (atualmente Av. Ipiranga)





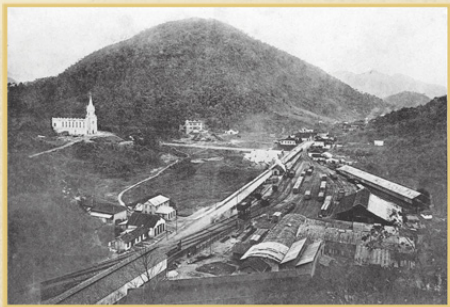
Estação de Vila Inhomirim, 2008. Acervo particular Antonio Pastori.

Estação do Meio da Serra, 2008.
Acervo particular Antonio Pastori.



Estação do Meio da Serra. Acervo Museu Imperial.





Vista do bairro Alto da Serra, vendo-se a Igreja de Santo Antônio, o pátio dos trens e as oficinas de manutenção, reparos, montagem e reforma das locomotivas, carros de passageiros e vagões. Acervo Museu Imperial.



Condomínio Parque Residencial Príncipe do Grão Pará, no Alto da Serra. Fotografia de Regina Resende, 2011. Acervo Museu Imperial.

O retorno do trem a Petrópolis, além de proporcionar aos moradores da cidade uma belíssima viagem, iria contribuir para o aumento do movimento de turistas na cidade, para a geração de empregos, para a proteção ambiental na área da Serra da Estrela e para o deslocamento entre Rio de Janeiro e Petrópolis, através de um meio de transporte seguro e ecologicamente mais adequado.



Pense nisso!

O transporte ferroviário é mais seguro e ainda possui outras vantagens sobre os transportes terrestres. Enquanto a carga máxima de um caminhão pode variar entre 16 e 60 toneladas, dependendo do seu tamanho, cada vagão de um trem pode transportar aproximadamente 100 toneladas. Pense em quantas toneladas poderiam ser transportadas com uma locomotiva puxando 80 vagões!



Além de transportar maior quantidade de carga, os trens modernos, puxados por locomotivas elétricas, são menos poluentes, mais econômicos e possuem um sistema de aceleração e freios mais desenvolvido, sendo ideais para áreas muito populosas e comboios de alta velocidade.

Dica

Se você gostou e achou importante para a sua cidade o projeto de reativação da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, indique o site www.manifestoivre.com.br para seus conhecidos. Lá, há um manifesto que recolhe assinaturas e opiniões em apoio a este projeto.



Durante os 81 anos de funcionamento, a estrada de ferro transportou em seus trens ilustres passageiros que vinham a Petrópolis para desfrutar do clima ameno, ou para cumprir compromissos diversos. Em sua viagem inaugural, em 1883, marcaram presença d. Pedro II e o visconde do Rio Branco. Outros personagens da história brasileira também subiram a serra utilizando os trilhos, entre eles um garoto de 17 anos que vinha sempre a Petrópolis para jogar futebol: Manoel Francisco dos Santos, o "Garrincha", futuro craque deste esporte, que morava em Pau Grande, próximo à Estação de Vila Inhomirim. Machado de Assis, Rui Barbosa, Oswaldo Cruz, Santos Dumont, ministros e outros nomes ilustres também subiram a serra através da ferrovia.



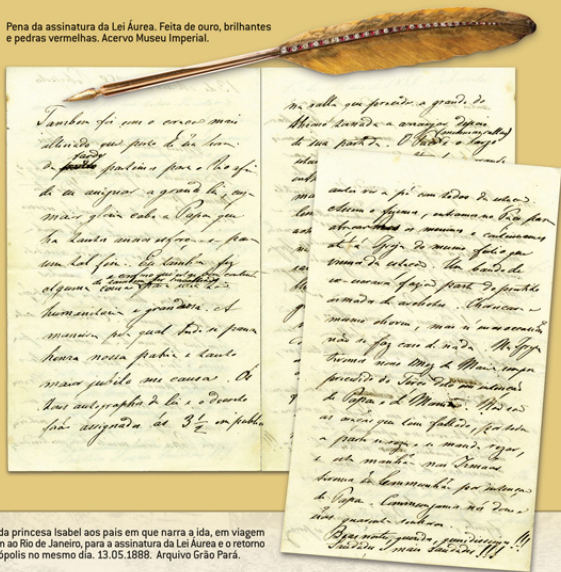
Ilustração do trem subindo a serra tendo o visconde de Paranaguá, ministro do Império, a bordo. Ângelo Agostini, *Revista Ilustrada* – n° 341, 1883. Acervo Museu Imperial.

Rua dos Protestantes
(atualmente Rua Treze de Maio)

Rua Joinville
(atualmente Av. Ipiranga)

Outra personagem da nossa história, a princesa Isabel, também se utilizou do trem para concretizar um fato memorável, um dos mais importantes da história do nosso país! A princesa, que estava em Petrópolis desde o dia 10 de maio de 1888, quando, aliás, foi recebida na estação ferroviária com muito carinho pela população da cidade, desceu ao Rio de Janeiro por volta de uma hora da tarde do dia 13, um domingo, para assinar a Lei Áurea e abolir definitivamente a escravidão no Brasil. E no final da tarde do mesmo dia, a princesa Isabel já estava de volta a Petrópolis, onde foi recebida com muita festa. A estação ferroviária, como mencionou a princesa em carta aos pais, estava toda enfeitada com flores; as pessoas carregavam lanternas chinesas e tinha até banda de música. Às seis horas e quarenta e cinco minutos, foi dado o sinal de chegada do trem. A locomotiva apitou estridentemente e fogos de artifício foram lançados ao alto. Muitos petrópolitanos saudaram a princesa. Foi uma grande alegria! Este se tornou mesmo um dos maiores acontecimentos da nossa história, você não acha?

Pena da assinatura da Lei Áurea. Feita de ouro, brilhantes e pedras vermelhas. Acervo Museu Imperial.



Carta da princesa Isabel aos pais em que narra a ida, em viagem de trem ao Rio de Janeiro, para a assinatura da Lei Áurea e o retorno a Petrópolis no mesmo dia. 13.05.1888. Arquivo Grão Pará.

Os trens sempre tiveram um papel muito importante na vida das pessoas e das cidades. No passado, eles permitiram transportar passageiros e mercadorias a regiões distantes, gerando uma grande evolução no setor dos transportes. Ao redor das estações ferroviárias, nasceram e cresceram vilas e cidades, trazendo desenvolvimento econômico e social. Além disso, na área cultural, descobrimos que o trem é um dos transportes que mais inspiraram compositores de músicas, poetas, cineastas e escritores. As estradas de ferro, as estações e os trens fazem parte das “memórias” de muitos viajantes e de homens que trabalharam e moraram ao seu redor.

Uma viagem de trem nunca é monótona. Muita coisa acontece entre a partida e a chegada de um trem. Em Petrópolis, vimos que as pessoas que subiam a serra a bordo dos trens podiam apreciar a mais bela paisagem em meio às curvas da estrada de ferro. O som do apito dos trens, o balanço dos vagões, a fumaça que saía das antigas locomotivas, as paradas nas estações, o entra e sai de passageiros, as pontes e os viadutos... Tudo isso ainda hoje é lembrado com carinho pelos petropolitanos que viajavam pela estrada de ferro e por quem vinha do Rio de Janeiro para passar as férias em Petrópolis.

Voltando aos tempos do Império, pudemos ver como o trem encurtou a viagem até o Rio de Janeiro. Foi um progresso e tanto! De lá para cá muita coisa mudou, mas a vontade de continuar progredindo ainda está viva entre muitos da nossa cidade.

Quem sabe novas histórias e aventuras sobre as viagens de trem em Petrópolis poderão ser contadas em um futuro breve? Histórias que serão contadas por crianças e adultos que, provavelmente, se apaixonarão pela estrada de ferro e essa incrível máquina: o trem!



Vista da Linha Grão Pará na serra de Petrópolis, vendo-se o trem passando pelo viaduto da Grotta Funda. Acervo Museu Imperial.

Palácio Imperial (atualmente Museu Imperial)



Algumas datas significativas



JANEIRO

28 – Em 1908, a Estação de Petrópolis estava toda ornamentada e abrigava uma multidão que aguardava a chegada de Rui Barbosa, um dos passageiros ilustres que subiu a serra pela estrada de ferro.



Rui Barbosa. Cartão-postal, 1913. Acervo Museu Imperial.

FEVEREIRO

11 – Em 1883, o trem chegou pela primeira vez a Petrópolis.

19 – Ocorreu a inauguração oficial da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará em 1883, com a chegada a Petrópolis de um trem conduzindo o imperador e sua família.



20 – A Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará foi aberta ao tráfego em 1883.

21 – No ano de 1804, a primeira locomotiva a vapor construída por Richard Trevithick realizou seu percurso inaugural de 15 quilômetros, puxando cinco vagões com dez toneladas de carvão e setenta passageiros, a uma velocidade de 8km/h.



Vista da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, onde se vê a Estação do Meio da Serra. Positivo estereoscópico em vidro de Octávio Mendes de O. Castro. Acervo Museu Imperial.



Primeira locomotiva a vapor criada em 1804 pelo inglês Richard Trevithick.

MARÇO

29 – A primeira seção da linha da Estrada de Ferro D. Pedro II, com extensão de 47,21km, foi inaugurada em 1858 com a presença da família imperial e de inúmeros convidados.



Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II. Óleo sobre tela de L. A. Moreaux, 1858. Coleção Geyer – Museu Imperial.

ABRIL

20 – No ano de 1954, a locomotiva *Baroneza*, em comemoração ao seu centenário, foi incorporada ao patrimônio cultural do país.



Locomotiva *Baroneza*. Acervo Museu Imperial.

23 – A inauguração da Estrada de Ferro Mauá foi marcada para o dia 23 de abril de 1854. Devido ao mau tempo e por determinação do imperador d. Pedro II, foi transferida para o dia 30.

27 – Em 1852, Irineu Evangelista foi contratado pela província do Rio de Janeiro para fazer uma ligação ferroviária entre a praia da Estrela, na Baía da Guanabara, e a raiz da serra de Petrópolis.

30 – Foi inaugurada em 1854 a primeira estrada de ferro do Brasil [Estrada de Ferro Mauá], com 14,5km de extensão, percorridos em 23 minutos, ou seja, com a velocidade de 38km/h. O trem foi rebocado pela locomotiva *Baroneza*, cujo nome constituiu uma homenagem à esposa do então barão de Mauá.

30 – Em 1884, houve a inauguração de um busto de Mauá na Estação de Petrópolis. Estiveram presentes ao evento que homenageou o visconde, o juiz de direito da Comarca de Petrópolis, autoridades, a diretoria da Companhia Príncipe do Grão Pará e muitos cidadãos petropolitanos.

MAIO

1º – A Estrada de Ferro Mauá foi aberta ao tráfego em 1854.

1º – Em 1886, ocorreu a inauguração do trecho que ligava Petrópolis a Areal, com 26km de extensão.

18 – A Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará fez, em 1883, a aquisição da Estrada de Ferro Mauá.

29 – Irineu Evangelista criou, em 1852, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, com um capital de 2 mil contos de réis.

JUNHO

1º – O trecho da estrada de ferro entre o Alto da Serra e o centro de Petrópolis foi suprimido em 1964.



Estação de Petrópolis, vendo-se alguns carros aguardando a chegada do trem com os passageiros do Rio de Janeiro. Fotografia de Marc Ferrez, 1883. Acervo Museu Imperial.



Irineu Evangelista de Souza, visconde de Mauá, um dos mais importantes empresários do Império. Década de 1880. Acervo Museu Imperial.



Locomotiva trafegando na Rua Visconde Souza Franco, próximo à Estação de Petrópolis. Acervo Museu Imperial.

23 – Em 1861, ocorreu a inauguração da primeira rodovia macadamizada da América Latina: a Estrada União e Indústria, que liga Petrópolis a Juiz de Fora.

JULHO

2 – A nova estação da Leopoldina Railway, localizada no Centro, em Petrópolis, foi entregue ao uso público em 1938, após sua reforma.

3 – O contrato concedendo o prolongamento da linha de Petrópolis até São José do Rio Preto foi firmado em 1884.

AGOSTO

1º – Em 1881, foram iniciados os trabalhos de construção da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará.

25 – A inauguração da Rodovia Washington Luís, estrada que liga o Rio de Janeiro a Minas Gerais, foi realizada em 1928.

29 – No ano de 1852, ocorreu o lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro de Petrópolis. O ato contou com a presença de dom Pedro II e outras autoridades.

31 – Em 1872, a presidência da província do Rio de Janeiro contratou com Mauá o prolongamento da estrada de ferro até o Alto da Serra.

SETEMBRO

6 – Em 1853, foi noticiada a primeira viagem de trem da história do Brasil, realizada por Irineu Evangelista, com uma locomotiva e um vagão de transporte de materiais.

27 – A primeira ferrovia pública com tração a vapor foi inaugurada na Inglaterra, em 1825. O trecho foi construído entre 1823 e 1825 e ligava a pequena cidade de Stockton ao vale mineiro de Darlington (Stockton & Darlington Railway).



Construção da nova Estação de Petrópolis. Fotografia de R. Haack, 1936. Acervo Museu Imperial.



Estrada Rio-Petrópolis (Rodovia Washington Luís). Acervo Museu Imperial.



Lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro Mauá em 1852 (detalhe). Óleo sobre tela de autor anônimo. Coleção Geyer – Museu Imperial.

29 – Mauá, reconhecendo a importância do carrinho e da pá de prata que foram utilizados no lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro Mauá, doou esses objetos ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro em 1854.

OUTUBRO

21 – Em 1889, morre, na cidade de Petrópolis, Irineu Evangelista de Souza, o visconde de Mauá.

NOVEMBRO

1º – Foi inaugurado, em 1886, o trecho da ferrovia entre Petrópolis e São José do Rio Preto, com 66,65km de extensão.

5 – Em 1964, o trecho que ligava Vila Inhomirim ao Alto da Serra foi suprimido.

12 – Após dez anos à frente da estrada de ferro entre Rio de Janeiro e Petrópolis, a The Rio de Janeiro Northern Railway vendeu a linha, em 1898, para a Leopoldina Railway.

17 – A Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará foi vendida, em 1888, para a The Rio de Janeiro Northern Railway.

DEZEMBRO

6 – No ano de 1926, a Estrada de Ferro Leopoldina teve sua estação inaugurada no centro do Rio de Janeiro, facilitando o deslocamento até Petrópolis. O nome escolhido foi Estação Barão de Mauá.

16 – Em 1856, a linha da Estrada de Ferro Mauá foi estendida de Frágoso até Vila Inhomirim, na raiz da serra de Petrópolis.

28 – Nasce em 1813, no município de Arroio Grande (RS), Irineu Evangelista de Souza, futuro barão e visconde de Mauá.



A pá e o carrinho utilizados pelo imperador no ato inaugural da construção da Estrada de Ferro de Petrópolis. Fotografia de autor anônimo. Acervo Museu Imperial.



Palacete do visconde de Mauá, construído em 1850, na Av. Piabanha, em Petrópolis. Desenho de O. Reimarus, 1854. Acervo Museu Imperial.



Trecho da estrada de ferro na altura do Alto da Serra. Acervo Museu Imperial.



Interior da Estação Barão de Mauá. Década de 1930. Acervo Museu Imperial.

Referências



ANUÁRIO DO MUSEU IMPERIAL. Petrópolis: Museu Imperial, v. 16, 1955.

ANUÁRIO DO MUSEU IMPERIAL. Petrópolis: Museu Imperial, 1995. 350p. Ed. Comemorativa.

ABAD, Vera. **Petrópolis Cidade Imperial**: Nossas Montanhas Nossa Gente Nossa Herança. Petrópolis: Prazer de Ler, 2009.

ASSIS, Machado de. **Memorial de Aires**: texto integral cotejado com a edição original, Rio de Janeiro, B. L. Garnier, 1908. São Paulo: Ática, 1985.

BANDEIRA, Manuel. **Trem de ferro**. Ilustrações de Gian Calvi. São Paulo: Global, 2009.

BARBOSA, Malvina. **Um século das estradas de ferro brasileiras**: 105 anos de história: 1854-1959. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010.

CARVALHO, José Murilo de. **D. Pedro II**: ser ou não ser. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

CRONOLOGIA de Petrópolis. Petrópolis: Museu Imperial, 2009. Trabalho inédito.

D'AVILA, Cristiane. Todos a bordo, serra acima. **Estações de Itaipava**: sua revista de Petrópolis, Petrópolis, n. 5, p.26-32, 2004.

DAVID, Eduardo Gonçalves. **O futuro das estradas de ferro no Brasil**. Niterói: Portifolium, 2009.

EARP, Arthur Leonardo de Sá. **Acervo Histórico de Gabriel Kopke Fróes**. [s.l.: s.n.], 1999. Disponível em: <<http://www.earp.arthur.nom.br/site/earpgkf.htm>>. Acesso em: 15 ago. 2011.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil**. [s.l.: s.n.], [199-?]. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 08 set. 2011.

KOSERITZ, Carl von. **Imagens do Brasil**. Tradução, prefácio e notas de Afonso Arinos de Melo Franco. São Paulo: Martins, 1943. 292p.

LACOMBE, Lourenço Luiz. **Isabel**: a princesa redentora. Petrópolis: Instituto Histórico de Petrópolis, 1989.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PASTORI, Antonio Carlos Dias. **As PPPs – Parcerias Público-Privadas, como ferramenta para viabilizar projetos de infra-estrutura ferroviária**: um estudo para reativação do trem de passageiros Rio - Petrópolis (Trem da Serra). 2007. 127 f. Dissertação (Mestrado em Economia Empresarial) - Universidade Cândido Mendes, Rio de Janeiro, 2007.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL [Brasil]. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro**: Engenho de Dentro 1983. Rio de Janeiro, 1983.

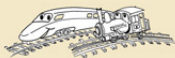
REVISTA ILUSTRADA. Ilustrações de Ângelo Agostini. Rio de Janeiro: [s.n.], n. 341, jan. 1883.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: O resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SANTOS, Joaquim Eloy Duarte dos. **A estação de trens de Petrópolis**. [s.l.: s.n.], 1996. Disponível em: <<http://www.ihp.org.br/site/>>. Acesso em: 09 set. 2011.

SIQUEIRA, Edmundo. **Resumo histórico de The Leopoldina Railway Co. Ltd.** Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938.

TELLES, Pedro C. da Silva. **História da engenharia no Brasil**: séculos XVI a XIX. Rio de Janeiro: LTC, 1984.



Respostas dos passatempos



Página 8



Página 15



O nome é BITOLA.

Página 21



Página 27



Página 30

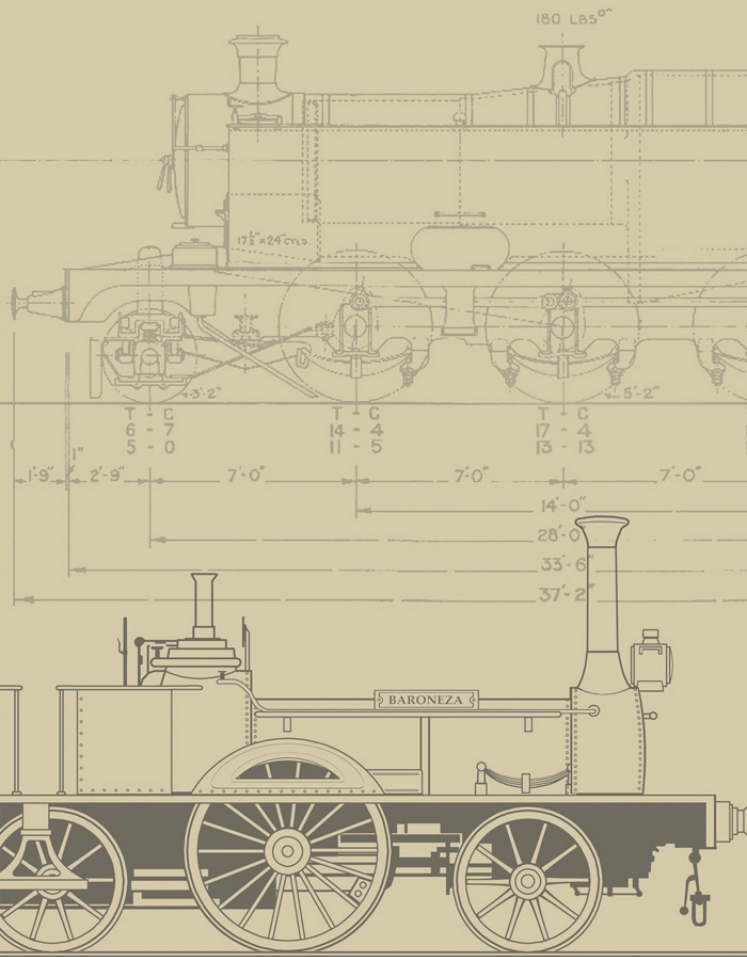


Página 32



Página 35







Museu Imperial

SETOR DE EDUCAÇÃO

Rua da Imperatriz, 220 - Centro - Petrópolis / RJ - CEP: 25610-320
Telefone: 24-22457729 - Fax: 24-22457751
www.museuimperial.gov.br - e-mail: mimp.educacao@museus.gov.br

