



A HISTÓRIA DAS FERROVIAS ATRAVÉS DOS SELOS

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
Publicação comemorativa dos vinte e um anos da RFFSA



1.^a CAPA —

Lançado pela ECT em comemoração ao centenário da ligação ferroviária São Paulo-Rio de Janeiro, no dia 8 de julho de 1977.

A ligação ferroviária entre São Paulo e Rio surgiu como prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II que, ao atravessar a Serra do Mar e atingir o Rio Paraíba, bifurcou-se em dois ramais na altura de Barra do Piraí: um deles demandou a então Província de São Paulo, terminando na cidade paulista de Cachoeira, ponto final da navegação do Rio Paraíba do Sul. Os trilhos chegaram ao destino em 1875. No dia 8 de julho de 1877 houve a junção com a Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, ligando definitivamente os trilhos e permitindo escoar toda a produção cafeeira da região.



A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

APRESENTA

exposição fotográfica de selos
sobre ferrovias, suas origens,
desenvolvimento e atualidade.



Acompanhado do Presidente da RFFSA, Stanley Fortes Baptista, o Ministro dos Transportes, Dyrceu Araujo, Nogueira, corta a fita simbólica, inaugurando, no saguão, da gare D. Pedro II, a exposição fotográfica "A História das Ferrovias Através dos Selos".

MENSAGEM DO PRESIDENTE DA RFFSA

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. idealizou e tomou providências para apresentar ao público a mostra intitulada "A HISTÓRIA DAS FERROVIAS ATRAVÉS DOS SELOS".

Sua atualidade e oportunidade são flagrantes. Contar a história das ferrovias em todo o mundo e particularmente no Brasil através dos selos é por si mesma tarefa exatamente oportuna e altamente didática, a par de constituir-se em mais um ensejo para destacar a importância das estradas de ferro no atual estágio de progresso de nossa terra. Graças à filatelia pôde a Regional Rio de Janeiro da Rede Ferroviária Federal S. A. divulgar as grandes etapas da implantação, desenvolvimento e atualidade do ferriarismo em nosso país. De forma sintética e precisa, a mostra idealizada expõe e comprova a importância das ferrovias como instrumentos de aceleração do desenvolvimento da economia nacional, sobretudo numa quadra como a presente, a braços com grave crise energética mundial, o que faz crescer ainda mais a missão do meio de transporte que os selos estão agora ajudando a enfatizar e a recolocar em sua escala de grandeza.

Rio de Janeiro — 1978

STANLEY FORTES BAPTISTA
Presidente da Rede Ferroviária Federal S/A

O mês de setembro é particularmente grato aos ferroviários brasileiros, pois registra a data maior de nossa Independência e a da criação da Rede Ferroviária Federal S. A., além de assinalar o "Dia do Ferroviário".

Este setembro/78 foi escolhido para abrigar a exposição "A História das Ferrovias Através dos Selos", pela razão de marcar também a "maioridade" da Empresa implantada em 1957 para reunir todas as ferrovias até então administradas e operadas pelo Governo Federal. São 21 anos de árduos serviços com vistas à melhoria gradual e incessante do sistema federal de transportes sobre trilhos, instrumentando a nação de mais um veículo de progresso eficaz da riqueza nacional.

Apoiando o crescimento econômico de indústrias de base, como a siderúrgica, a do cimento e outras; concorrendo de forma vital para o abastecimento de gêneros alimentícios dos grandes e médios centros urbanos; transportando com mais eficiência e regularidade insumos e produtos acabados para o mercado interno e ajudando substancialmente o incremento dos bens excedentes de exportação, com o correspondente crescimento de nossa receita cambial — efetivando todo um trabalho de agressiva política de transporte, vem a RFFSA prestando nestes 21 anos de funcionamento, relevantes serviços ao nosso País, sem contar o seu papel eminentemente social, efetuado no transporte de passageiros, sobretudo nos dois maiores centros populacionais do Brasil.

Somente no ano passado, a Rede Ferroviária Federal S. A. transportou cerca de 60 milhões de toneladas de cargas (quase o dobro do realizado em 1973), e esperando-se para este ano transportar 320 milhões de passageiros nos subúrbios do Grande Rio e da Grande São Paulo. Ao promover a mostra pioneira "A História das Ferrovias Através dos Selos", a Superintendência Regional — Rio de Janeiro (SR-3) quer deixar patente o júbilo de todo o seu pessoal pela passagem de mais um aniversário da Empresa, a que todos servem com dedicação e exata compreensão do momento histórico que vive o País, no rumo imbatível de sua grandeza de potência emergente.

Visa a exposição, que ora se inaugura, a ilustrar, por meio de um dos símbolos universais mais conhecidos e disseminados, o selo, o desenvolvimento das estradas de ferro em todo o mundo, paralelamente ao seu afã de registrar a evolução das ferrovias brasileiras, desde a pioneira, fundada em 1854 pelo Barão de Mauá, até o estágio atual da RFFSA. Por outro lado, a iniciativa sublinha e enfatiza o esforço desenvolvido pelo Governo Federal com vistas à modernização dos nossos serviços públicos. Nosso esforço terá sido recompensado se a iniciativa proporcionar um melhor conhecimento de nossas ferrovias por parte do público e estimular a filatelia no Brasil.

ANTÔNIO GERALDO SOARES BERFORD.

*Diretor da RFFSA para a
Regional Rio de Janeiro.*

MENSAGEM DO PRESIDENTE DA ECT

A reunião de selos através de mostras é sempre auspiciosa para a Filatelia, na medida em que permite maior intercâmbio de conhecimentos entre aficionados, e estimula o público em geral para o colecionismo. Ao promover "A HISTÓRIA DAS FERROVIAS ATRAVÉS DOS SELOS", a Rede Ferroviária Federal S. A. ressalta o significado do selo na divulgação da importância das ferrovias, como um sistema opcional de transporte para desenvolvimento econômico das comunidades, prestigiando, ainda, os colecionadores deste fascinante tema. Congratulo-me com a Rede Ferroviária Federal S. A. por esta iniciativa, formulando votos para que o evento tenha o maior êxito e seus objetivos sejam plenamente alcançados.

Brasília-DF. — 1978

ADWALDO CARDOSO BOTTO DE BARROS

*Presidente da Empresa Brasileira de Correios e
Telégrafos*

A Revolução Industrial, que se processou na Europa e principalmente na Inglaterra a partir do século XIX, surgiu quando os meios de produção, até então dispersos em pequenas manufaturas, foram concentrados em grandes fábricas, como decorrência do emprego da máquina na produção de mercadorias. Numerosos inventos, surgidos no século anterior, permitiram esse surto de progresso. Entre eles, destacam-se a invenção do tear mecânico por Edmund Cartwright, em 1785, revolucionando a fabricação de tecidos, e a máquina a vapor por James Watt, aperfeiçoando a descoberta de Newcomen, em 1705. O aumento do volume da produção de mercadorias e a necessidade de transportá-las, com rapidez, para os mercados consumidores, fizeram com que os empresários ingleses dessem apoio a Stephenson, que apresentou sua primeira locomotiva em 1814.



PARAGUAI
"Locomotion" de Stephenson — 1825



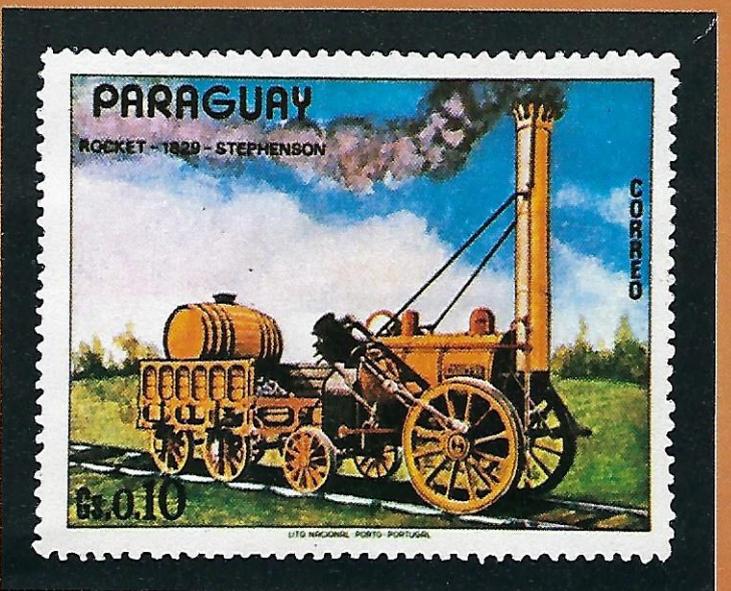
HUNGRIA
George Stephenson



POLONIA
"Rocket" de Stephenson — 1829



INGLATERRA
"Locomotion" de Stephenson — 1825



PARAGUAI
"Rocket" de Stephenson — 1829



SANMARINO
Blenkisop — 1812



HUNGRIA
Museu das Comunicações



PARAGUAI
Adler — 1835



PARAGUAI
Blenkisop — 1812



ALEMANHA
Exposição Internacional de Transportes — 1965



PARAGUAI
Locomotiva italiana — 1854



PARAGUAI
Locomotiva de Trevithick — 1804



PARAGUAI
Locomotiva de Marc Seguin — 1829

Antes de Stephenson, muitos mecânicos construíram veículos que se assemelham a locomotivas. No entanto, não obtiveram resultados práticos. O mais famoso deles foi Richard Trevithick que construiu um veículo em 1803, pesando 5 toneladas e que podia desenvolver a velocidade de 5 quilômetros por hora, e, outro, em 1808. George Stephenson (1781—1848) deve ser considerado o verdadeiro criador da tração a vapor nas estradas de ferro. Foi o primeiro que obteve resultados concretos com a construção de locomotivas, dando início à era das ferrovias. Em associação com seu filho, Robert Stephenson, fundou, em 1823, a primeira fábrica de locomotivas do mundo e construiu, também, a estrada de ferro pioneira.



ILHA DE MAN
Centenário da Ferrovia a Vapor



PORTUGAL
Centenário das ferrovias

A primeira locomotiva experimentada por Stephenson foi a "Blucher", que tracionou oito vagoes com 30 toneladas entre Lilligwort e Hetton, no dia 25 de julho de 1814. No entanto, a data marcante da história das ferrovias foi o dia 27 de setembro de 1825, quando a "Locomotion" correu, entre Darlington e Stockton, num percurso de 51 km, transportando 600 passageiros e 60 toneladas de cargas. Outra locomotiva de Stephenson, a "Rocket", ganhou um concurso, instituído pelos donos da E. F. Liverpool-Manchester, ao desenvolver 47 km por hora, recebendo um prêmio de 500 libras. O que caracterizou a "Rocket" foi a utilização, pela primeira vez, da caldeira tubular e do escapamento do vapor pela chaminé, proporcionando equilíbrio entre o consumo e a produção de vapor. Stephenson construiu, também, a primeira linha para o transporte regular de passageiros, inaugurada no dia 15 de setembro de 1839, entre Liverpool e Manchester. Era um trecho com 63 quilômetros, tendo um grande viaduto e o primeiro túnel ferroviário do mundo.



ILHA DE MAN
Centenário da Ferrovia a Vapor



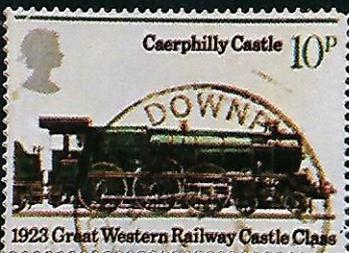
IUGOSLÁVIA
Locomotiva a Vapor



ILHA DE MAN
Centenário da Ferrovia a Vapor



PARAGUAI
Primeira Locomotiva — 1861



INGLATERRA
Locomotiva a vapor



HUNGRIA
125.º aniversário das ferrovias

Nos Estados Unidos, o primeiro trem para passageiros circulou no dia 25 de dezembro de 1839, com locomotiva importada da Inglaterra, entre Charleston e Hamburg, na Carolina do Sul. Entre 1850 e 1860, o melhor negócio da América era o de construir e explorar estradas de ferro. Grandes somas de dinheiro foram empregadas na compra de ações de ferrovias, o que proporcionou um rápido desenvolvimento ferroviário naquele país. Surgiram, então, as fábricas de locomotivas que tiveram como construtores pioneiros John Estevens, Peter Cooper e Mathias Willian Baldwin (1796-1866), este último, o mais famoso. Ele construiu a locomotiva "Ironsides", que circulou em 1838, e a série "Mikado" para as ferrovias japonesas. Sua fábrica "Baldwin Locomotive Works", fundada em 1831, iniciou a exportação de locomotivas em 1838. A PRIMEIRA LOCOMOTIVA "BALDWIN" CHEGOU AO BRASIL EM 1862.



EUA
Homenagem aos maquinistas



CANAL DO PANAMÁ
Centenário das ferrovias



EUA
Alegoria infantil



EUA
Trem postal



EUA
Expresso "Empires State" — 1901



EUA
Linha Baltimore — Ohio — 125.º aniversário



RDA
Locomotiva elétrica



ALEMANHA
Homenagem a SIEMENS

Durante a realização da Exposição Industrial de Berlim, em 1879, uma locomotiva elétrica circulou pela primeira vez. Foi criada pelo engenheiro alemão Werner Von Siemens (1816-1892) e seu trabalho possibilitou a utilização da tração elétrica nas ferrovias. Os países europeus aceitaram a novidade com entusiasmo. A França fez circular, em 1881, uma locomotiva acionada por acumuladores. A Suíça construiu a primeira linha eletrificada em 1898, e em 1963 completou a eletrificação de todas suas ferrovias. NO BRASIL, A TRAÇÃO ELÉTRICA FOI EMPREGADA PELA PRIMEIRA VEZ NUM BONDE DA COMPANHIA FERRO CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO, QUE CIRCULOU NO DIA 8 DE OUTUBRO DE 1892, ENTRE O TEATRO LÍRICO, NA CINELÂNDIA, E A RUA DOIS DE DEZEMBRO, NO CATEITE. EM 1910 FOI ELETRIFICADA A E.F. CORCOVADO; em 1922, iniciou-se a eletrificação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e, em 1937, foi a vez da Central do Brasil, com o início da eletrificação das linhas utilizadas para o serviço suburbano do Grande Rio, hoje fazendo parte da Divisão Especial Subúrbios do Grande Rio da RFFSA, onde atualmente viajam 550.000 pessoas por dia.



ALGÉRIA
Locomotiva elétrica



SUIÇA
Centenário das ferrovias



ALEMANHA
Transporte urbano — 1950



FRANÇA
13.º Congresso Internacional de Ferrovias



ALEMANHA
Transporte urbano — 1890



ITÁLIA
Dia do Selo — 1970



SUÉCIA
Centenário das ferrovias



FRANÇA
Centenário da Linha Paris—Orleans



DINAMARCA
Centenário das ferrovias



ÁUSTRIA
Locomotiva a vapor



ESPANHA
Congresso Internacional de Ferrovias

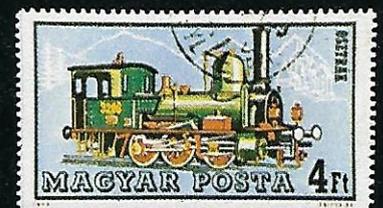
Com o passar do tempo, novas descobertas foram introduzidas na produção de locomotivas. O transporte ferroviário se popularizou em todo o mundo. Na França, o primeiro trem circulou entre St. Etienne e Lyon, em 1830. Na Alemanha, a primeira estrada de ferro foi inaugurada em 1835, entre Nuremberg e Fürth. No mesmo ano, o Canadá inaugurou sua ferrovia ligando La Prairie a St. Jean. A primeira ferrovia da América do Sul foi construída no Peru, em 1849. Nos Estados Unidos, acontecimento importante foi registrado em 1869 — a linha transcontinental ligando Nova York, no Atlântico, a São Francisco da Califórnia, no Pacífico, numa extensão de 5.300 km. Os trens aumentaram sua velocidade de percurso e, em 1877, um deles fez 72,80 km entre Londres e Swindon. NO BRASIL, A PRIMEIRA FERROVIA SERIA INAUGURADA EM 1854, NO DIA 30 DE ABRIL. A ESTRADA DE FERRO MAUÁ, HOJE INTEGRADA À REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.



HUNGRIA
Locomotiva inglesa



SUIÇA
Centenário das ferrovias



HUNGRIA
Locomotiva francesa



BÉLGICA
Via Permanente



ALEMANHA/BERLIM
Sinalização



SUÍÇA
Construtor do Túnel São Gotardo



HUNGRIA
Sinaleiro

Ao se desenvolverem, as estradas de ferro estenderam seus trilhos através de montanhas, rios, lagos, desertos, vencendo os obstáculos naturais. Muitos túneis foram escavados nos Alpes, entre eles o Simplon I, ligando a Itália à Suíça, com 20 km de extensão, inaugurado em 1905. Outro, o São Gotardo, de 15 km, também na Suíça, foi aberto ao tráfego em 1882. A linha Lima-Oroya, no Peru, ostenta o título de ser a mais alta do mundo, pois foi construída a 4.816 metros de altitude. Em Gales, na Inglaterra, existe ainda hoje a ponte ferroviária "Britânia" construída por Robert Stephenson. NO BRASIL, A PRIMEIRA PONTE FERROVIÁRIA FOI CONSTRUÍDA EM 1858, NA REGIÃO DE AFOGADOS, RECIFE. A sinalização, por sua vez, evoluiu desde a primeira lanterna colocada num poste, em 1834, na linha Liverpool-Manchester, até os atuais sistemas de comando de tráfego centralizado, entre os quais o "Automatic Train Stop" (ATS), atualmente em fase de instalação nas áreas do Grande Rio e Grande São Paulo e destinado ao controle e segurança dos trens suburbanos da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

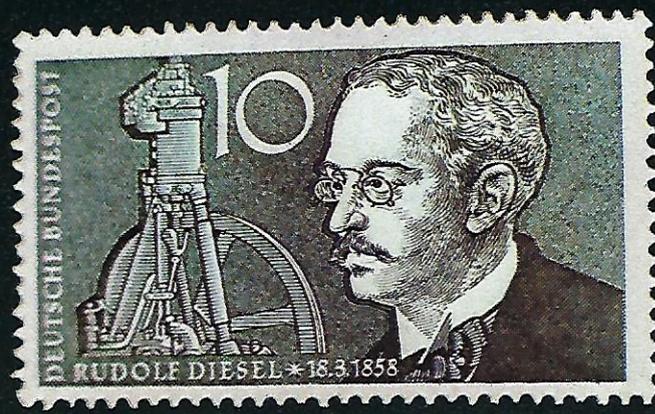


SUÍÇA
Túnel São Gotardo — 75.º aniversário



SUÍÇA
Túnel Simplon — 50.º aniversário

Ao escrever sua obra "Teoria e Construção de um Motor Térmico Racional", o engenheiro Rudolf Diesel, nascido em Paris em 1858, estava assinalando um marco muito importante na evolução das estradas de ferro: a utilização da tração diesel. Na Alemanha, ele requereu e conseguiu a patente do motor a combustão interna conhecida como diesel. Seu invento foi comercializado com as fábricas MAN e KRUPP para produção em escala. Em 1900, Rudolf Diesel foi aos Estados Unidos negociar suas patentes. O motor passou a ser utilizado, pouco depois, nas indústrias nascentes como gerador de energia e, mais tarde, nos barcos, navios, locomotivas e caminhões.



ALEMANHA
Centenário de Rudolf Diesel



QUÊNIA
Locomotiva diesel



HUNGRIA
Carro de linha



ARGENTINA
Centenário das ferrovias



ROMÊNIA
Locomotiva diesel



ROMÊNIA
Locomotiva diesel



RAU
Ferrovia LATAKIA—ALEPPO



CHILE
Locomotiva Diesel



ESPAÑA
Congresso de Ferrovias



ETIÓPIA
Trem sobre ponte



IUGOSLÁVIA
Centenário das Ferrovias



MALDÍVIA
Centenário da UPU

O motor diesel foi empregado, pela primeira vez, nas ferrovias, em 1925, numa locomotiva de manobras da Central Railroad de Nova Jersey. Nove anos depois, ele foi utilizado no novo trem de passageiros “Zephir” e, em 1941, no transporte de cargas na Ferrovia Santa Fé, EUA. Após o fim da Segunda Guerra Mundial, as locomotivas diesel e diesel-elétricas foram substituindo, em todo o mundo, as locomotivas a vapor. Mesmo assim, em 1965, 65% das locomotivas existentes eram ainda acionadas a vapor. Na França, no dia 1º de julho de 1975, circulou o último trem a vapor entre Montpellier e Lodève. NO BRASIL, AS PRIMEIRAS LOCOMOTIVAS DIESEL CHEGARAM EM 1939 PARA A CENTRAL DO BRASIL E A E.F. SANTOS-JUNDIAÍ (HOJE INTEGRADAS NOS SISTEMAS REGIONAIS DA RFFSA DO RIO E DE SÃO PAULO). A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. INICIOU A DIESELIZAÇÃO DAS FERROVIAS EM 1958 E, ATUALMENTE, ELA TEM SOMENTE 44 LOCOMOTIVAS A VAPOR EM SERVIÇO, porém possui 1.342 locomotivas diesel-elétricas e 55 locomotivas elétricas, além de 13 trens-unidade diesel, 22 automotrizes diesel e 368 trens-unidade elétricos.

Desde os primitivos vagões que transportavam carvão e os rudimentares carros de passageiros que circularam em 1830 entre Liverpool e Manchester, a indústria ferroviária se desenvolveu, diversificando a produção para o transporte dos mais variados tipos de cargas: granéis, combustíveis, produtos perecíveis refrigerados, entre outros. Os carros para passageiros também evoluíram para proporcionar mais conforto e segurança. O primeiro carro-dormitório circulou em 1838, na Linha Londres-Liverpool-Manchester. No mesmo ano, ocorreu o primeiro carro-postal, entre Londres e Birmingham. Nos Estados Unidos, em 1859, George Pullmann idealizou o primeiro carro-dormitório completo. Os carros Pullmann apareceram com muitas inovações para proporcionar viagens mais agradáveis. O nome se transformou em sinônimo de conforto. A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. conta com 42.176 vagões e 1.128 carros de passageiros.



RDA
Vagão-Frigorífico



RDA
Carro de Passageiro



RDA
Feira de LEIPZIG



RDA
Vagão-cisterna



BULGÁRIA
Homenagem à Cruz Vermelha



RDA
Trem Expresso



ONU
Alegoria Infantil



VENEZUELA
Centenário do 1.º Selo



BRASIL
1916 — Vias Férreas



BRASIL
Pequena Locomotiva



HONDURAS
Criação UPU

A crescente demanda de transporte para os mais variados tipos de cargas e a necessidade de atender, também, à movimentação de passageiros, fez com que a ferrovia se tornasse o principal meio de transporte em todos os países. Na medida em que iam surgindo novas estradas de ferro, o fato era comemorado com emissão de selos dos correios que constituem, hoje, tema para os colecionadores. O primeiro selo emitido no mundo foi o da Província de NEW BRUNSWICK, em 1860. Na América do Sul, o Peru foi o primeiro país a emitir selo sobre ferrovias, em 1871; o Equador o fez em 1906 e o Brasil em 1916. RECENTEMENTE, A E.C.T. COMEMOROU, COM UM SELO, O CENTENÁRIO DA LIGAÇÃO RIO/SÃO PAULO E, COM OUTRO, A ATIVIDADE DOS BATALHÕES FERROVIÁRIOS DO EXÉRCITO.



NEW BRUNSWICK
1.º Selo sobre Ferrovia



ESPANHA
Centenário das Ferrovias



PERU
1.ª Ferrovia da América do Sul — 1851

No Brasil, a chegada de D. João VI, a abertura dos portos, o incremento do comércio e a necessidade de aproveitar os recursos existentes condicionaram o surgimento das estradas de ferro. A primeira tentativa foi feita no Governo Regente Feijó, em 1835, sem resultados concretos, entretanto. A viação férrea começou a existir em 1852, quando Irineu Evangelista de Souza, (1813-1889), mais tarde Barão de Mauá, recebeu o privilégio do Governo Imperial para construção e exploração de uma ferrovia entre a Praia da Estrela, na Baía da Guanabara, e a raiz da Serra de Petrópolis. A primeira seção, de 14,5 km, foi inaugurada por D. Pedro II, no dia 30 de abril de 1854. O primeiro trem da E. F. Mauá foi tracionado pela locomotiva "Baroneza", construída na Inglaterra por William Fair Barin & Sons, em 1852, e que é conservada, carinhosamente, até hoje, pela REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.



BRASIL
E.F. Mauá — Centenário



BRASIL
Locomotiva Antiga



BRASIL
Locomotiva Antiga



BRASIL
1.º Dia de circulação



BRASIL
150.º aniversário de Visconde de Mauá

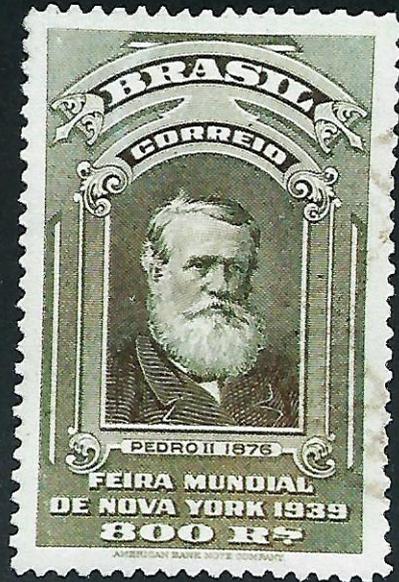


BRASIL
Centenário da EFCB

A segunda ferrovia inaugurada no Brasil foi a Recife-São Francisco, no dia 9 de fevereiro de 1858. No mesmo ano, no dia 29 de março, era inaugurada a Estrada de Ferro D. Pedro II (hoje integrada à Regional-Rio de Janeiro) com a extensão de 48 km, entre Campo da Aclamação e a localidade de Queimados, na Província do Rio de Janeiro. Seu material rodante consistia, na época, em 10 locomotivas, 40 carros para passageiros de primeira classe e segunda classe, e 100 vagões de diversos tipos. Cristiano Benedito Ottoni (1811-1896) foi seu construtor e primeiro diretor. Em seu relatório, em 1867, ele assinalava a conclusão de 221 km de linhas distribuídas por três seções e um ramal.



BRASIL
Centenário da EFCB



BRASIL
D. Pedro II



BRASIL
Centenário da EFCB



BRASIL
Peça Filatélica

A Estrada de Ferro D. Pedro II, através do trabalho dinâmico de seus operários e técnicos, transformou-se, mais tarde (1889) na Estrada de Ferro Central do Brasil (hoje integrada à Regional Rio de Janeiro da R. F. F. S. A.), um dos principais eixos de desenvolvimento de nosso País. Desde a ação pioneira do Barão de Mauá e de Cristiano Benedito Ottoni, muitos vultos célebres passaram pela ferrovia. Entre outros, a figura de André Gustavo Paulo de Frontin (1860-1933) que realizou grandes obras, entre as quais a duplicação das linhas na Serra do Mar. Foi por duas vezes diretor da Estrada nos períodos 1896-97 e 1910-14. Outro engenheiro homenageado pelos Correios foi Aarão Reis, seu diretor de 1906 a 1910, e, também, construtor da cidade de Belo Horizonte. Assinale-se, ainda, a figura do Engenheiro Adel Pinto, criador do sistema de licenciamento eletro-mecânico, conhecido como Bloco Adel, cujo centenário de nascimento foi comemorado com a emissão de um selo. Outra figura marcante foi a de Francisco Pereira Passos (1836-1913), construtor de vários trechos da ferrovia e da E. F. Santos a Jundiá (hoje integrante do Sistema Regional — São Paulo da R. F. F. S. A.).



BRASIL
Centenário de AARÃO REIS



BRASIL
Centenário de ADEL PINTO



BRASIL
Centenário de FRONTIN



BRASIL
Centenário de PAULO DE FRONTIN



BRASIL
Centenário de AARÃO REIS



BRASIL
Centenário de ADEL PINTO



BRASIL • X Congresso
Pan—Americano de Ferrovias



BRASIL
Ligação Patos—Campina Grande



BRASIL
Centenário da C.P.E.F.



BRASIL
Centenário de São Carlos

Quinze anos após a inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II, havia no Brasil as seguintes ferrovias: E. F. D. Pedro II, com 363,4 km; E. F. Recife ao São Francisco, com 124,9 km; E. F. da Bahia ao São Francisco, com 123,5 km; E. F. Santos a Jundiá, com 139,6 km; E. F. de Cantagalo, com 83,9 km; E. F. Paulista, com 44 km; E. F. Itaúna com 70 km; E. F. Valenciana, com 25 km; E. F. Campos-São Sebastião, com 19,9 km e a mais antiga e menor, E. F. Mauá, com 17,5 km. Após o fim da guerra do Paraguai, a partir de 1873, ocorreu um apreciável desenvolvimento ferroviário no País. Em 1889, ao ser proclamada a República, o total de linhas construídas atingia 9.538 km. O planejamento e construção de ferrovias, na esfera federal, está hoje a cargo da R. F. F. S. A., que, recentemente, absorveu o Departamento Nacional de Estradas de Ferro. O Exército Brasileiro, através de seus Batalhões Ferroviários, tem dado, também, notável contribuição à construção de vias férreas em diversas regiões do País.



BRASIL
Batalhão Ferroviário do Exército



BRASIL
Batalhão Ferroviário do Exército

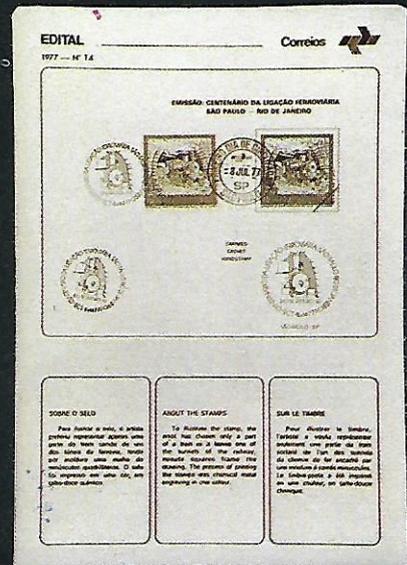
Um dos fatos mais importantes na história do desenvolvimento da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. foi a ligação ferroviária Rio-São Paulo, unindo as duas mais importantes cidades do País. Ela se realizou no dia 8 de julho de 1877, na cidade de Cachoeira Paulista, quando os trilhos da Estrada de Ferro São Paulo, inaugurada em 1867, se unificaram com os da E. F. D. Pedro II. Em 1941, foi planejada a remodelação e modernização do ramal Rio-São Paulo. As obras foram levadas a efeito pela REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. a partir de 1967, com a construção de treze variantes, moderna via permanente e outros melhoramentos. A Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos assinalou o importante acontecimento emitindo um selo especial comemorativo do centenário dessa unificação.



BRASIL
Quadra



BRASIL
Comemorativo



BRASIL
Edital



BRASIL
Primeiro Dia



BRASIL
Selo



BRASIL
Ponte Internacional Brasil—Argentina



BRASIL
Visita do Pres. Terra



ARGENTINA
Inauguração da E.F. YACUIBA—SANTA CRUZ

A partir de 1910, houve um grande desenvolvimento das ferrovias brasileiras, com a integração de vários Estados. Entre 1911 e 1916, foram construídos 5.180 quilômetros de linhas. Outro marco importante na história de nossas ferrovias foi a criação da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. em 1957, congregando e inicialmente, 18 estradas de ferro. A R. F. F. S. A. é hoje administrada por um Conselho de Administração, eleito em Assembléia Geral e por uma Diretoria composta de um Presidente e onze Diretores, com funções executivas. Os serviços de operação ferroviária são da competência das seis Superintendências Regionais, localizadas em Recife, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre e da Divisão Especial-Subúrbios do Grande Rio. Dez Superintendências de produção subordinadas às Superintendências Regionais foram implantadas em pontos estratégicos para o incremento do transporte ferroviário. A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A., com 24.132 km de extensão, (80% do total das linhas ferroviárias do Brasil), dos quais 1.053 eletrificados, serve quatro das cinco regiões fisiográficas do Brasil, estendendo-se do Maranhão ao Rio Grande do Sul e do Rio de Janeiro a Mato Grosso. A R. F. F. S. A. interliga-se, também, com a Bolívia através de Corumbá, Mato Grosso, em direção a Santa Cruz de la Sierra, com a Argentina, através de Uruguaiana, Rio Grande do Sul, e com o Uruguai através de Omará, Livramento e Jaguarão, no Rio Grande do Sul.



BOLÍVIA
Inauguração da E.F. YACUIBA—SANTA CRUZ

Talvez George Stephenson não imaginasse, em 1814, que seu invento um dia mergulharia pelo solo, passasse em elevados, sobre nossas cabeças, e se transformaria num importante veículo para o transporte coletivo em quase todas as grandes cidades do mundo — OS METRÔS.

O primeiro serviço de metrô foi inaugurado em Londres, em 1863, com locomotivas a vapor. No mesmo século, surgiram os metrô de Nova Iorque, Paris, Berlim, e outras capitais européias. No Brasil, o metrô de São Paulo está em pleno funcionamento e se desenvolve construindo, agora, a Linha Leste. Em breve o teremos, também, no Rio de Janeiro e será um dos mais modernos do mundo. Ligará o Bairro de Botafogo à Tijuca (Linha 1) e Estácio à Maria da Graça (Linha 2).



BRASIL
S. Paulo — Metrô



ÁUSTRIA
Viena — Metrô



JAPÃO
Tóquio — Metrô



HUNGRIA
Budapeste — Metrô



URSS
Moscou — Metrô



FRANÇA
Turbo—Trem



NOVA CALEDÔNIA
Osaka — Expo 70



RDA
Locomotivas



FRANÇA
Aero—Trem



JAPÃO
Linha Tokaido

As locomotivas e as ferrovias não pararam. Elas continuam progredindo no tempo, incorporando os mais avançados meios tecnológicos no transporte de passageiros e de cargas. Hoje, trens rápidos movidos a eletricidade ou a diesel alcançam grandes velocidades. Na França, circula o “Mistral” que desenvolve 135 km por hora. Nos Estados Unidos, o “Morning Zephyr” é um trem confortável e rápido. No Japão, tornou-se famoso o trem que circula na linha Tokaido, a mais de 200 km por hora. Na Inglaterra, entrará em serviço, em 1978, entre Glasgow e Londres, o trem rápido ATP que poderá desenvolver até 240 km horários. Na Alemanha, já está sendo testado o Transrapid/04 que não tem rodas e se movimenta sobre campos magnéticos, flutuando no ar sobre dois trilhos, podendo desenvolver 200 km por hora. No Brasil, a REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. moderniza sua frota de trens suburbanos com aquisição de 150 trens (600 carros) além dos 70 trens (210 carros) em fase de recebimento. Acelera a instalação de um sofisticado sistema de sinalização em São Paulo e no Rio de Janeiro.

A compra de modernos vagões de cargas à indústria nacional e a instalação de duas fábricas de locomotivas no País, permitirão à Empresa dar um novo passo em seu desenvolvimento.

A história das ferrovias é uma epopéia que dignifica o trabalho do Homem em busca de seu aperfeiçoamento.

Esta publicação foi planejada pela Assessoria Geral de Relações Públicas da Administração Geral da RFFSA, com base na exposição fotográfica "A História das Ferrovias Através dos Selos", realizada pela Assessoria Regional de Relações Públicas da SR-3.

Lay-out e arte final de Fernando de Almeida.

4.^a CAPA

Alegoria das Atividades Econômicas do País, VIAÇÃO — 10 e 20 réis. Selo lançado em 1920 e que circulou até 1941.

