



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES**

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

REQUERIMENTO Nº , DE 2015

(DA SRA. CLARISSA GAROTINHO)

Requer o envio de moção aos principais sindicatos da categoria dos Ferroviários, felicitando pela comemoração do Dia dos Ferroviários, na data de 30 de abril, reconhecendo a importância da categoria e os grandes serviços prestados a este País.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos regimentais, que, ouvido o Plenário, seja encaminhada moção desta Comissão de Viação e Transportes aos principais sindicatos da categoria dos Ferroviários, felicitando pela comemoração do dia dos Ferroviários, na data de 30 de abril, reconhecendo a importância da profissão e os grandes serviços prestados a este País.

J U S T I F I C A T I V A

Em 30 de abril de 1854 foi inaugurada a primeira linha ferroviária do Brasil, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis ou como é conhecida hoje, Estrada de Ferro Mauá. A ferrovia foi construída pelo empreendedor brasileiro Irineu Evangelista de Sousa que, por conta deste feito, ganhou o título de Barão de Mauá. A data de inauguração deste primeiro trecho de estrada de ferro nacional, o dia 30 de abril, foi tomado como marco para a comemoração do Dia do Ferroviário no Brasil.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES**

Desta forma, solicito aos Nobres Pares a aprovação deste requerimento para que possamos enviar moção de felicitações desta Comissão a todos os ferroviários, por meio de seus principais sindicatos, pelo seu dia.

Sala das Reuniões, de abril de 2015.

**Deputada CLARISSA GAROTINHO
(PR/RJ)**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES**

**MOÇÃO DE FELICITAÇÕES AOS TRABALHADORES FERROVIÁRIOS
PELA DATA COMEMORATIVA DO**

“DIA DO FERROVIÁRIO”, CELEBRADO EM 30 DE ABRIL.

Na data de 30 de abril de 1854 foi inaugurada a primeira ferrovia do Brasil, a Estrada de Ferro Petrópolis, também conhecida como Estrada de Ferro Mauá, que se estendia por 14 quilômetros, cruzando toda a planície costeira, ligando a cidade do Rio de Janeiro a Raiz da Serra, que, por sua vez, constituía o início da subida da Serra de Petrópolis.

Em razão de ter sido o primeiro empreendimento desta natureza em nossa Pátria, a sua inauguração foi tomada como marco para a data de comemoração do “Dia do Ferroviário”, homenageando a todos os trabalhadores envolvidos na administração, operação, construção e manutenção das linhas férreas que tanto contribuíram para a integração e desenvolvimento do Brasil.

As estradas de ferro rapidamente transformaram a própria geografia brasileira, fazendo com que novas cidades florescessem às margens das ferrovias, constituindo entroncamentos comerciais de grande importância, formando núcleos de produção que mudaram a paisagem agrária e intercederam nos centros urbanos, incorporando a ferrovia e suas edificações necessárias à operação, como estações, garagens, oficinas, embarcadouros, pátios de manobra e outros, à organização espacial das cidades.

A malha ferroviária se ampliou com grande rapidez, fazendo com que no ano da Proclamação da República, em 1889, já contássemos com 10 mil quilômetros de trilhos em funcionamento. Também é importante salientar que, no centenário da Estrada de Ferro Petrópolis, em 1954, o Brasil possuía mais de 40 mil quilômetros de ferrovias. Tão grande é a ligação entre a expansão ferroviária e o desenvolvimento brasileiro, que inúmeros autores já escreveram que o desenvolvimento nacional foi carregado nos trilhos de trens, puxado pelas locomotivas. Na década de 50, o principal meio de transporte entre as duas maiores metrópoles do País, São Paulo e Rio de Janeiro, era o modal ferroviário, não apenas para o transporte de cargas, mas também para o traslado de passageiros – até a década de 60, as pessoas



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES**

viajavam principalmente de trem e a ponte aérea surgiu apenas em 1959.

Além do transporte de cargas e passageiros, as ferrovias trouxeram inúmeros benefícios adicionais que marcaram a sociedade brasileira, sobretudo a criação de uma categoria de trabalhadores especializados de grande importância, cuja mão de obra qualificada era essencial para a operação e também para a expansão das estradas de ferro.

Em meados do Século XX, a consciência e percepção política dos ferroviários e sua organização em associações e sindicatos para lutarem a favor de seus direitos trabalhistas transformou a categoria em agentes sociais que, juntamente com os operários da indústria em expansão, deram início à luta por melhores salários, pagamento em dia, intervalos de descanso e outras conquistas.

Com a utilização de técnicas de História Oral, inúmeros depoimentos de ferroviários que se encontravam em exercício na década de 1950-1960, considerado o período de ouro das ferrovias, foi criado um precioso acervo à disposição dos brasileiros, formado pelas narrativas daqueles que vivenciaram os últimos anos de glória das ferrovias do Brasil. Essas lembranças de vida, trazendo de volta aspectos históricos de inúmeras localidades, possuem imenso valor e devem ser considerados parte do patrimônio cultural imaterial das ferrovias.

A partir da década de 1960, por meio de uma opção política para o favorecimento do modal rodoviário, o aporte de investimentos nas estradas de ferro diminuiu drasticamente e as ferrovias entraram em declínio.

Atualmente, sucessivos governos têm dirigido esforços para a revitalização do modal ferroviário, mas apenas os trechos de maior interesse foram recuperados. Inúmeros ramais ferroviários foram abandonados e se encontram em deterioração. Vamos continuar aguardando iniciativas que realmente possam ampliar a malha ferroviária e oferecer ao público geral este eficiente meio de transporte, para que possamos obter os benefícios na ponta final da cadeia produtiva e proporcionar aos consumidores preços mais baixos e competitivos nos mercados interno e externo.

Acrescentamos que sempre valerá a pena lembrar que esta data, 30 de abril, foi instituída para prestarmos nossas sinceras homenagens aos verdadeiros heróis das estradas de ferro brasileiras – o conjunto dos



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES

trabalhadores ferroviários. Por esta razão, reiteramos o nosso reconhecimento a esta categoria profissional pelos grandes esforços empreendidos para oferecer um eficiente transporte de cargas e de passageiros que, durante décadas, aproximou incontáveis povoados longínquos e centros urbanos, prestando gloriosos serviços à população, promovendo a integração nacional, e contribuindo para a formação de riquezas e consequente criação de empregos e distribuição de renda.

Sala das Comissões, de abril de 2015.

Deputada **CLARISSA GAROTINHO (PR/RJ)**
Presidente