

GONÇALVES, José Gabriel Cintra. Estrada de ferro bragantina: um patrimônio a ser resgatado. Bragança Paulista, SP: Fesb, 2008. (IMPRESSO)

RESUMO

O Brasil passou por um momento de grande desenvolvimento após a vinda de D. João VI em 1808. As maiores mudanças foram no setor econômico. A cultura do café também contribuiu em muito para que outros setores se desenvolvessem. Na década de 1850 o café passa a ser seu principal produto de exportação, e com isso havia necessidade de melhorar a forma de transporte de produção cafeeira, tornando-a mais rápida e segura, já que o transporte era feito de forma precária, em sua maioria por tração animal. Como havia necessidade que produção cafeeira fosse escoada até o porto de Santos, as ferrovias começaram a tornar-se uma melhor alternativa. A primeira tentativa de implantação de ferrovia no Brasil foi no Governo Regente Feijó, em 1835, sem resultados concretos, entretanto, viação férrea começou a existir em 1852, quando Barão de Mauá construiu a ferrovia entre a Praia da Estrela e a Serra de Petrópolis, a primeira seção de 14,5 km que foi inaugurado 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. Com todo o avanço nas construções de ferrovias para atender a demanda da produção em 1872 foi autorizada pelo então governador a época a construção da Estrada de Ferro Bragantina, inaugurada em 1884, teve um trajeto de 18 estações partia de Campo Limpo Paulista e tinha seus pontos extremos nas cidades de Vargem, Piracaia, Atibaia. Uma trajetória que durou até 1967 e que merece sem dúvida ter seu patrimônio resgatado e preservado pois é parte da história. O objetivo geral é elaborar um levantamento histórico da construção, atividade e motivos que levaram a extinção da estrada de Ferro Bragantina.