



maiores acionistas estavam e então Barão de Mauá e o Visconde do Rio Bonito, cada um com 100 ações, cujo total era de 51 mil e 703. Quando a comissão, presidida pelo Visconde do Rio Bonito (João Pereira Larrigue de Faro), fez a chamada dos acionistas, para que entrassem com a primeira cota (10%) do capital subscrito, o jovem cronista José de Alencar interpretou isso, no folhetim *Ao Correr da Pena*, no *Correio Mercantil*, como uma interpelação a devedores relapsos e tais comentários fez, que se incompatibilizou com a direção do jornal, tendo de deixá-lo.

Graças aos conhecimentos e à colaboração técnica de engenheiros importados da Inglaterra e dos Estados Unidos — eis aí um tema para estudo dos *brazilianists* que vasculham aspectos obscuros da nossa História — a ferrovia começou a ser construída, a partir do Rio de Janeiro. Os nomes de alguns daqueles estrangeiros apareceram, ocasionalmente, em artigos que Cristiano Benedito Ottoni escreveu no *Correio Mercantil*, como dirigente dos trabalhos, dando explicações ao público. Entre outros, mencionou Samuel Bayliss, Coronel Garnett, engenheiro Moret, William K. Ellison, Ed. Price, Mr Fisk, todos eles contratados nos Estados Unidos e na Inglaterra. No dia 29 de março de 1858 (as *Efemérides Brasileiras*, do Barão do Rio Branco, registram o acontecimento na véspera, 28), foi aberto ao tráfego o primeiro trecho (48 quilômetros) da ferrovia. A imprensa da Corte Imperial exultou. E nenhuma folha sobrepujou em entusiasmo *A Marmota*, de Paula Brito, que assim se manifestou, em nome da Sociedade Petalógica:

"Todos os trens foram e vieram coroados de felizes resultados, pois que uma só desgraça não houve a lamentar, e nas entusiásticas aclamações da fogosa mocidade em *Vivas* dados à Nação Brasileira, ao futuro do país, e aos homens do progresso, grande parte teve a Sociedade Petalógica, cujos membros tornam públicos os seus louváveis sentimentos com a franqueza e a dignidade que lhes são próprias. Assim como procedeu agora, ela tem procedido sempre, aplaudindo, como aplaudiam a Estrada de Mauá, a iluminação a gás, a transformação do carnaval, a feitura e a reconstrução dos teatros, e, hoje, a inauguração da Estrada de Ferro de D Pedro II." Informava *A Marmota* que haviam comparado à inauguração de 29 de março o Monarca, o Bispo (D Manuel, Conde de Irajá), a Corte e "tudo o que o país tem de mais grande (*sic*), de mais notável e de mais sagrado"! Terminava por dizer: "Deus abençoe a Estrada de Ferro de D Pedro II, e faça que as locomotivas, que pelos seus trilhos se deslizarem, sejam todos os dias tão felizes como o foram no memorável dia 29 de março de 1858!"

rio da independência norte-americana. Ele foi representado na inauguração pelo Conde d'Eu, em cuja comitiva iam o Visconde do Rio Branco, subvencionador da construção das estradas de ferro; o Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do último Gabinete de Caxias, Tomás José Coelho de Almeida, o Deputado paulista Martin Francisco Ribeiro de Andrada e outras personalidades. No trem

Acrescentava, cheio de confiança: "O futuro das estradas de ferro no Brasil está seguro e garantido. Quem venceu até hoje vencerá o que falta. Um anel unia em consórcio o doge (de Veneza) e o Adriático; o vagão consorciou já a civilização e o Paraíba. Esta união não pode deixar de ser fecunda." Contudo, a Estrada de Ferro de D Pedro II não estava dando as rendas esperadas e, com a lentidão dos trabalhos, os capitais privados se retraíam. O remédio foi a encampação da sociedade anônima pelo Governo, através do Decreto n.º 3492, de 10 de julho de 1865, assinado pelo Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Deputado Antônio Francisco de Paula e Sousa. As obras continuaram em ritmo lento, ficando finalmente paralisadas, ao atingirem os trilhos a estação de Cachoeira.

A ligação com São Paulo ficou dependente de outra iniciativa, a criação da Estrada de Ferro de São Paulo—Rio de Janeiro, cuja concessão foi assinada a 2 de março de 1872, pelo Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Teotônio Machado Freire Pereira da Silva. Era uma iniciativa particular. Mas o Gabinete do Visconde do Rio Branco, um dos mais notáveis das últimas décadas do Império, deu grande incentivo às estradas de ferro, através do Decreto n.º 2450, assinado pelo Ministro José Fernandes da Costa Pereira, sucessor de Teotônio, concedendo "subvenção quilométrica, ou garantia de juros às companhias que construam estradas de ferro".

Graças a isso, a Província de São Paulo, principalmente, experimentou grande surto ferroviário. A companhia da Estrada de Ferro São Paulo—Rio de Janeiro, cuja diretoria era presidida por Francisco Inácio Marcondes Homem de Melo, antigo presidente de várias províncias, parlamentar, futuro ministro e futuro Barão Homem de Melo, tomou a si o encargo de ligar a Capital paulista à estação de Cachoeira. Os trilhos avançaram rapidamente da Estação do Norte, no Brás, rumo a Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Roseira, Aparecida, Guaratinguetá e Lorena, a

**E**STAMOS mesmo? Cem anos depois é triste observar que Machado de Assis revelou-se exageradamente otimista em relação à nossa principal ferrovia. Se hoje o avião une o Rio a São Paulo em trinta minutos, trilhos e dormentes tão elogiados pelo escritor separam as duas cidades às vezes até mesmo por 12 horas. Um século depois da primeira viagem ferroviária entre a Capital federal e a Capital paulista, quando a comitiva de autoridades e jornalistas passou 15 horas dentro de um vagão, a situação não apresenta grande progresso.

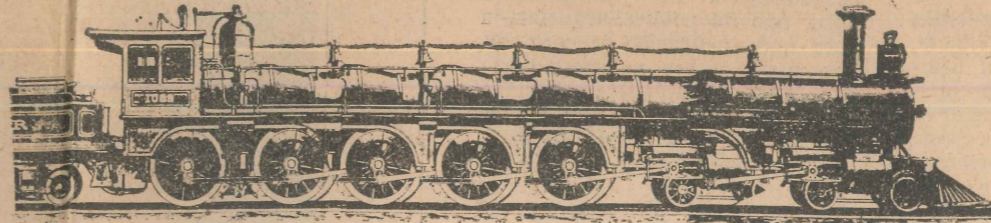
Ao contrário. Os trens de luxo e automotriz de hoje fazem o mesmo percurso no tempo oficial de 8h10m, mas os horários raramente são respeitados; o trem quase sempre atrasa. Em sábado recente, a composição que levava o repórter do JORNAL DO BRASIL a bordo precisou de 10 horas e 30 minutos para deslocar-se da Estação Pedro II, no Rio, até a Estação da Luz, em São Paulo. Nestes 100 anos, a engenharia ferroviária brasileira conseguiu abreviar a viagem em cinco horas; provavelmente passará outro século até que os trens liguem Rio e São Paulo em cinco horas. No Japão, percurso idêntico é vencido hoje em pouco mais de três.

A viagem diurna de trem entre o Rio e São Paulo é longa, tediosa e monótona. Mas parece segura; e pode até tornar-se agradável, para quem viaja em boa companhia. É aconselhável para pessoas idosas; não se registram os sobressaltos das viagens sobre o asfalto nem os imprevistos das travessias aéreas. A passagem custa Cr\$ 80, as poltronas são confortáveis, há bastante espaço para quem quer esticar as pernas.

Ao chegar à plataforma da Estação Pedro II, o passageiro é recebido por funcionário que se identifica como o chefe do seu vagão; ele é o responsável pela ordem do carro e pelo conforto do passageiro. Os

Império (sic) uma montanha, ali atravessando-a por meio de perfurações". Na *Revista Semanal do Jornal do Comércio*, escreveu a 8 de julho um cronista: "Foi ontem que partiu da Corte o comboio que fará pela primeira vez o trajeto entre as duas Capitais; uma, o empório do comércio, outra, o empório das letras. Ministros, senadores, jornalistas, representantes do comércio e da indústria, príncipes, fi-

Quando a viagem para São Paulo terminou, o futuro Barão Homem de Melo fez um longo discurso, que *A Província*, hoje *Estado de São Paulo*, publicou na íntegra em suas primeiras colunas. O



que trazem malas maiores, recebem mais atenção; devem preparar gorpjes mais gordas. As malas são instaladas em escaninhos especiais.

Exatamente às 8h da manhã, com inesperada pontualidade, a composição parte suavemente da estação. O advérbio suavemente não é empregado aqui como recurso de estilo. A partida é suave, mesmo. O passageiro só nota que o carro está em movimento porque a paisagem começa a correr, nos janelões cinematográficos do vagão. Aos poucos a automotriz ganha velocidade (e velocidade é empregada aqui como recurso de estilo). Em 30 minutos, a composição desliza pelos trilhos a 50 quilômetros por hora. Avança contra o tempo numa corrida em que é eterna perdedora.

Dada a partida é bom relaxar, porque provavelmente quase nada vai acontecer nas 10 horas seguintes. Além do odoroso acalanto das rodas a única indicação de que existe vida no vagão é a conversa, a leitura e a permanente andança dos funcionários da Rede Ferroviária em busca de talões de embarque para *picotar*. O ar refrigerado está ligado no volume máximo; um clima de Sibéria instala-se no vagão. Meia hora depois o chefe do carro faz uma pesquisa entre os passageiros para saber se a temperatura agrada a todos. Mas não chega ao consenso, pois recebe as mais variadas respostas. Enquanto uns se enregelam, outros estão abafados de calor. Confuso, ele resolve deixar como está, na esperança de que os friorentos tenham agasalhos.

Se o passageiro quiser um pouco de ação, poderá aventurar-se até o vagão-restaurant. Lá encontrará modesto salão com poucas mesas e várias ferromogas, atenciosas e gentis. Enquanto prossegue a viagem pode-se tomar o café da manhã e bom servê-lo vagarosamente, pois muitas horas de viagem esperam-no pela frente. O café completo é surpreendentemente bom e custa Cr\$ 20. Se quiser fumar, o passageiro deverá fazê-lo no vagão

restaurant; nos carros, o tabagismo é proibido.

A primeira parada é em Barra do Pirai. Outras seguem-se: Pinheiral, Volta Redonda, Barra Mansa, Agulhas Negras. São escalas rápidas, não mais que três a quatro minutos. Depois de quatro horas de viagem, o passageiro teve tempo para ler os jornais e as revistas que comprou na estação; passou-se a manhã, mas não passou ainda a divisa entre Rio e São Paulo. Então é hora de começar a marcar o tempo para voltar ao vagão-restaurant e tentar o almoço.

Como aperitivos, o cardápio oferece uísque nacional de Cr\$ 15 a Cr\$ 25 a dose, estrangeiro a Cr\$ 45. A cozinha é pobre e modesta. O chefe do trem almoça o prato ferroviário, ao preço de Cr\$ 25, enquanto conta histórias da velha Central do Brasil. Difícilmente gasta-se mais de Cr\$ 60 numa refeição, e a comida, singela e bem temperada, às vezes sabe melhor do que os pratos sofisticados de restaurantes grã-finos.

Depois do almoço, nada mais a fazer senão estirar-se mais uma vez na poltrona. Muitos passageiros ressonam placidamente, enquanto o trem avança com lentidão, cortando o Estado de São Paulo. Passa pelas primeiras cidades paulistas: Queluz, Cruzeiro, Cachoeira Paulista, Lorena, Guaratinguetá... As estações, encardidas e mal cuidadas, reproduzem o estilo arquitetônico europeu da época. São sólidas, bem-postas; algumas foram construídas com material importado, como a de Cachoeira Paulista.

As estações da estrada de ferro das cidades do Vale do Paraíba são verdadeiros residuos sociais. Resultaram da riqueza do Vale, construída no século passado com a cultura do café. O café era produzido no Vale e transportado pela Central, para ser exportado; daí a importância da estrada. Mas tal situação não perdurou muito: no período final do Império, a cafeicultura já declinava em toda a região. Hoje as cidades por onde a ferrovia

listas, que são ainda hoje o que eram, que não de ser por muito tempo. um povo enérgico, incuidor, laborioso e sóbrio; com tais qualidades pode-se colaborar na História. É o que eles fazem." E terminava: "Terra de Amador, enfim estamos unidos."

R. Magalhães Jr.

passa reclamam dos problemas que ela causa. O Prefeito de Lorena queixa-se porque os trilhos cortam a cidade ao meio e obras inacabadas obrigam o fechamento das passagens de nível. As queixas se prolongam de cidade em cidade, enquanto o trem passa, morosamente, por todas elas.

O trem passa pelos trilhos e vários funcionários da Rede Ferroviária Federal passam pelos vagões picotando o talão de embarque. No trecho final picotam tanto que não há mais talão: é quase só furo. O controle para evitar possíveis caronas e severo. Mas será realmente necessário tanta gente e tanto picote? Necessário e urgente é melhorar as condições de higiene dos sanitários, que são deploráveis. Se pelo menos as torneiras tivessem água para lavar as mãos a situação não ficaria tão precária; mas falta água, falta sabonete, faltam toalhas, falta tudo.

Na altura de Pindamonhangaba os passageiros são avisados de que, em vez de chegar às 16h10m, horário previsto, o trem chegará às 17h. Em Caçapava ninguém precisa ser avisado para saber que o atraso será de duas horas. Em São José dos Campos a expectativa é chegar às sete da noite. Mas na altura de Jacareí a composição desenvolve insuspeitada velocidade. Os subúrbios de São Paulo passam céleres; preparando-se para parar, o trem entra no Brás. Alguns passageiros esperavam descer na estação Roosevelt, mas o maquinista passa direto e só vai encostar na plataforma da velha estação da Luz. Depois do desembarque, o encontro com o carregador, que cobra Cr\$ 10 para levar a mala até à rua.

É um detalhe interessante, se comparado com a tabela do Aeroporto Santos Dumont, onde os carregadores trazem pregado no paleto aviso que o transporte de cada mala custa Cr\$ 3, e não cobram um tostão a mais.