



AS FERROVIAS CARIOCAS E A MEMÓRIA Márcio Antônio Cruzeiro¹

Resenha do livro de Helio Suêvo Rodrigues, *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. Rio de Janeiro, Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem: 2004. 192 p.

A História, em sua busca incessante de revitalizar a trajetória humana no tempo, de forma a garantir que os eventos passados não sejam naturalizados por uma tradição de lembranças que se pretende hegemônica, precisa confrontar a memória – os testemunhos arquivados – para reconstituir os eventos sob novas perspectivas, que possibilitem, ainda que minimamente, a emergência de determinadas memórias subterrâneas, soterradas por interesses político-ideológicos capazes de fazer desaparecer acontecimentos, homens e grupos sociais considerados perigosos ao pensamento dominante. É isso que pretende Hélio Suêvo Rodrigues, com o livro *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: O Resgate da sua Memória*. Publicada em 2004, a obra navega pela história das ferrovias fluminenses desde o seu nascedouro, em 1854, com o visionário Barão de Mauá, até o final dos anos 1990.

Engenheiro civil de formação e especializado em engenharia ferroviária, Suêvo Rodrigues iniciou sua carreira na Rede Ferroviária Federal S.A. em 1975 e desempenhou importantes funções na STU-RJ, na CBTU, na FLUMITRENS e na

¹ Graduado em História pela UFG. E-mail: <maxcruzeiro@hotmail.com>.

CENTRAL. Paralelamente atuou como Pesquisador Ferroviário estudando a memória das Estradas de Ferro no Brasil.

Neste livro, Suêvo Rodrigues desenvolve um trabalho de extensa pesquisa técnica e histórica, o que permite ao leitor conhecer com relativa profundidade aspectos técnicos, econômicos, políticos e sociais que marcaram a criação, o desenvolvimento e a degradação da malha ferroviária fluminense, situação similar à ocorrida em todo o Brasil.

Após um breve histórico da ferrovia no mundo, o autor parte do nosso primeiro *caminho de ferro*, idealizado pelo Barão de Mauá. Inaugurada com pompa e circunstância pela Comitativa Imperial em 1854, a Estrada de Ferro Mauá foi rapidamente suplantada por empresas concorrentes até a definitiva venda no início dos anos 1880, em função de ineficácia e altos custos de operação. Esse marco inicial será expressão emblemática dos erros cometidos durante o desenvolvimento da malha ferroviária brasileira, o que certamente pesou no seu declínio, a partir da segunda metade do século XX.

Embora concentre grande profusão de dados técnicos, tais como as bitolas dos trilhos, os modelos e tipos de locomotivas, os desenhos dos trajetos, as obras de arte imponentes para a época (grande parte das ferrovias do Rio de Janeiro surgiram na segunda metade do século XIX e início do XX), as evoluções tecnológicas como a eletrificação, o livro permite vislumbrar outros aspectos fundamentais que influenciaram o fomento e a decadência do transporte ferroviário brasileiro. Dão-se a ver os interesses e a ingerência do capital estrangeiro, especialmente inglês e estadunidense, assim como dos grandes vultos políticos a decidir trajetos ou locais a serem beneficiados com a malha. Possível é também estimar a importância dos ciclos econômicos, particularmente o do café, a determinar os desdobramentos da ferrovia, ou o novo despertar da cana-de-açúcar, ou ainda as injunções nascidas com o advento das grandes mineradoras, a partir da CSN de meados da década de 1940.

O livro prima também pela grande quantidade de fotografias de época ou recentes, muitas a diagnosticar o estado dos trilhos, das estações, dos galpões oficina, lembrando que inúmeros desses locais foram completamente esquecidos, tanto do ponto de vista econômico, quanto histórico. Alguns desapareceram, mas outros tiveram sorte diferente, como a belíssima estação de Vassouras que, após a desativação do ramal que a servia, foi adquirida pela Faculdade de Medicina para abrigar a reitoria e a biblioteca.

Em cada capítulo, dedicado a um trecho da malha, Suêvo Rodrigues demonstra sua paixão pelo transporte ferroviário. Esse empenho afetivo se revela, por exemplo, na minuciosa descrição da Estrada de Ferro do Corcovado:

A ferrovia, primeira do Brasil exclusiva para fins turísticos [...] parte da rua Cosme Velho, sobe pelo lado direito do Vale do Silvestre e à esquerda da caixa d'água do Morro do Inglês, [...] transpondo o mesmo Vale pela ponte do Silvestre. [...] e vence, através de um grande corte, o espigão que separa aquele vale do da Carioca... (p.90).

Suêvo Rodrigues explora também o nascimento e desenvolvimento do metrô carioca e reserva fartos dados históricos e comentários sobre os bondes de Santa Tereza, segundo ele os “últimos remanescentes que ainda circulam no Brasil” (p. 154) e que recentemente demonstraram, através de um trágico acidente que deixou cinco mortos e mais de cinquenta feridos, o profundo descaso das autoridades brasileiras com o transporte ferroviário.

Tal descaso é produto do que o autor chama de uma política de “erradicação de ferrovias”, que começou a

ser delineada a partir dos anos 1950, em favor do “rodoviarismo”, destinado a atender a uma nova demanda do capital estrangeiro: a fabricação de automóveis e a instalação das grandes montadoras no Brasil.

A obra de Suêvo Rodrigues serve a uma reflexão que está cada vez mais distante do debate nacional, qual seja: a importância do transporte ferroviário para o desenvolvimento do país, notadamente no aspecto econômico. Dados arrolados no livro dão conta que a malha ferroviária brasileira em 1955 era de 37.092 km (p. 176), contudo, segundo dados fornecidos pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres)², verificava-se em 2009 o número de 29.637 km, o que significa um decréscimo de 20%. O privilégio conferido à abertura de rodovias acabou por determinar a primazia do transporte rodoviário que hoje é responsável por cerca de 60% de toda a carga movimentada no país, contra 20% da modalidade trem³. Essa quase hegemonia da matriz rodoviária tem custado muito caro ao País, tanto em desperdício de riquezas, quanto de vidas.

A guisa de conclusão, resta dizer que o livro de Suêvo Rodrigues é uma peça histórica e técnica extremamente importante para ajudar a acionar o debate sobre a necessidade da implementação de políticas de Estado efetivas, que logrem fomentar o potencial do transporte ferroviário brasileiro, tanto na modalidade de carga, quanto na de passageiros. Caberá às consciências críticas essa tarefa, retirando do limbo da memória histórica, e recolocando-a nos trilhos, a trajetória ferroviária brasileira.

2 Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/concessaofer/apresentacaofer.asp>>.

3 Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/carga/ferroviario/ferroviario.asp>>.