

QUANDO O DESEJO (QUASE) ACONTECE E NÃO E(VAPOR)A O PASSADO:

A MARIA FUMAÇA

ESTOU em crer que todo aquele que ama pessoas, gosta de animais e aprecia a natureza e determinados produtos da atividade humana, por onde quer que vá a *phrónesis* (φρόνησις – pensamento ou sabedoria) está sempre associado à *phrenes* (diafragma). Disse-o também Fernando Pessoa, quando escreveu «o que em mim sente está pensando». Afigurando-se a minha passagem pela República Federativa do Brasil no início do mês de Setembro de 2007, não consegui deixar de pensar, porque sentia, em comboios que existissem naquelas terras tão distantes e simultaneamente tão próximas dos nossos genes. Passando alguns dias no Sub-Distrito de Barão Geraldo (Município de Campinas do Estado de São Paulo) rapidamente descobri a *Maria*

Texto de Jorge Bonito e Suzana Barretto
Fotos de Jorge Bonito



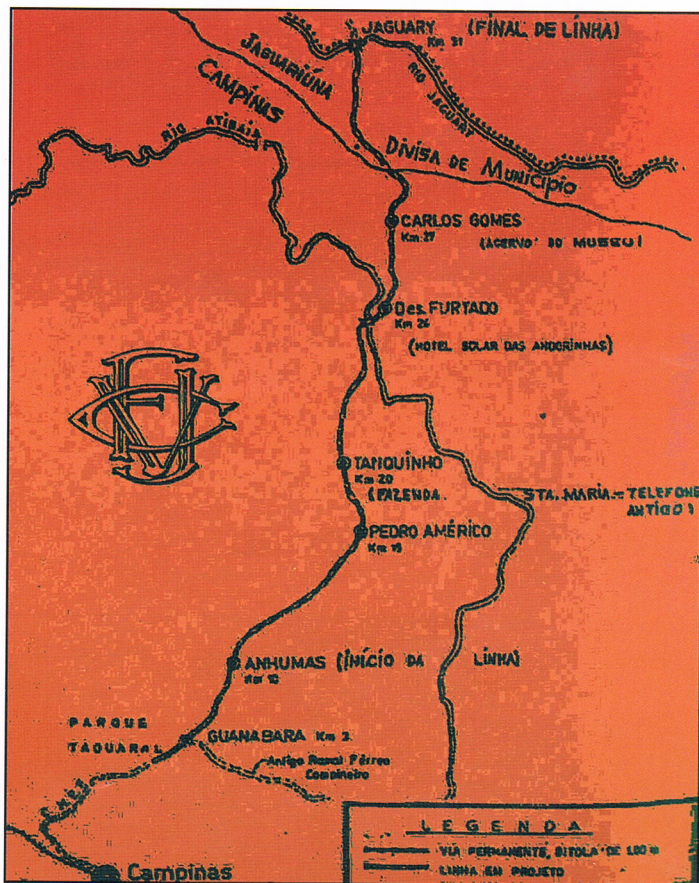
Em cima:

chegada da locomotiva Osiris Sthenguel Guimarães à estação de Jaguariúna rebocando 6 carruagens-salão (09.SET.07). A locomotiva 505 (2-8-2) foi fabricada pela Schwartzkopf, na Alemanha, em 1927. Tem 16,5 m. Foi uma das locomotivas do primeiro lote cedido à APBF. É o único exemplar da sua série. Retomou o serviço em 1991. Tem sido usada com frequência como cenário para filmagens de telenovelas.

Ao lado:

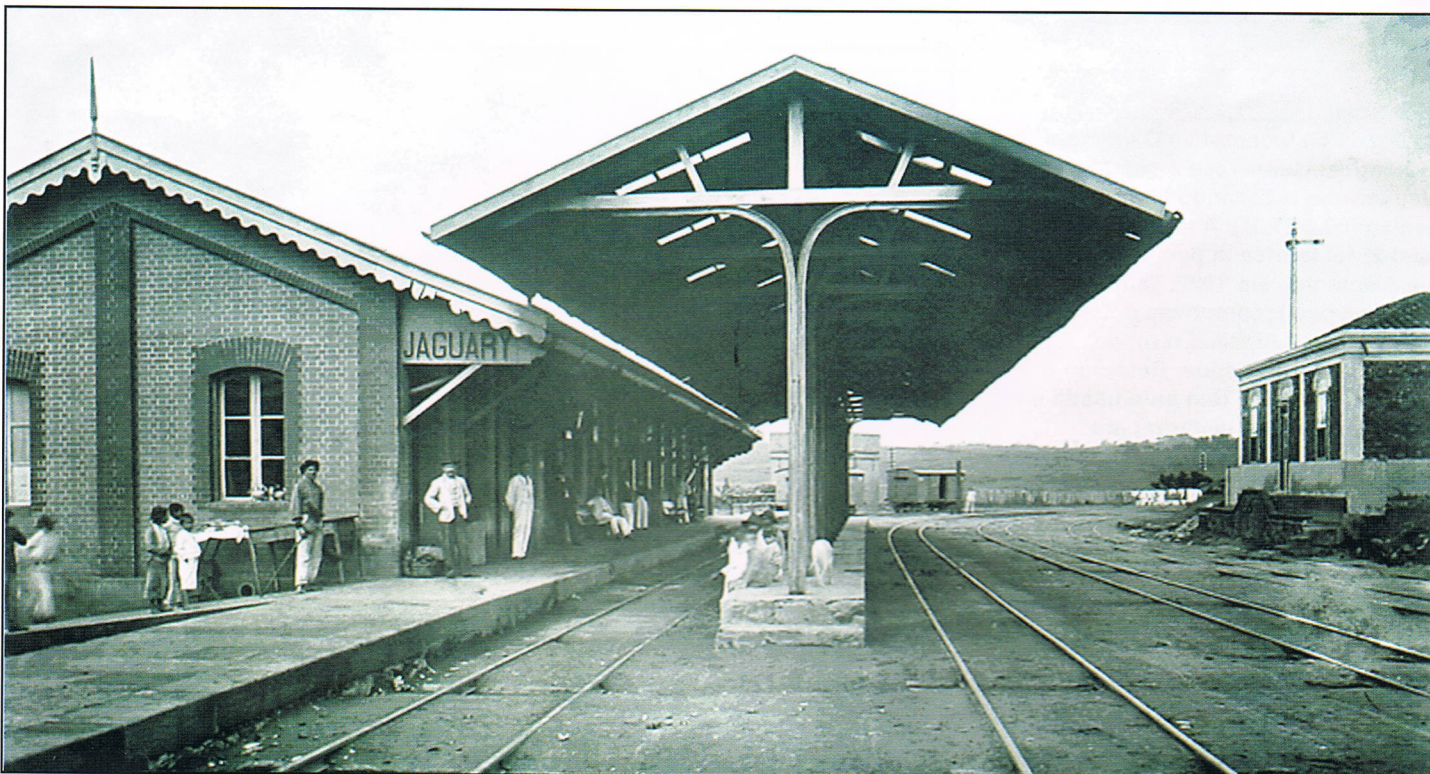
chegada à Estação de Jaguariúna (09.SET.07). No tender usam-se grandes toras de eucalipto e todo o tipo de paletes. A locomotiva 604 saiu de trânsito em 1960 (Companhia Paulista). Retornou ao serviço em 1998 (pela ABPF). É uma locomotiva rara (da série 600 da Paulista este é o último exemplar).





Mapa do trecho ferroviário entre Anhumas (Campinas) e Jaguariúna (extraído de Ribeiro, 2007)

Estação de Jaguariúna (início do Ramal de Amparo). Sem data. Cortesia pessoal de Suzana Ribeiro.



Fumaça que viria a proporcionar-me agradáveis momentos.

Cruzei os Subdistritos de Sousas, Joaquim Egídio e Pedreiras, pela boa condução de dois amigos campineiros e cheguei a Jaguariúna, nome atribuído em 1944, que significa Rio das Onças Pretas (integrando o rio Jaguary e Una de origem tupy guarany). Ali encontrei um projecto ferroviário de valor e investimento, desconhecido para mim até então, do qual partilharei alguns dos aspectos e sentimentos.

O ramal férreo em questão tem início em Campinas e parte em direcção ao interior do estado de São Paulo, seguindo grandes áreas rurais destinadas ao cultivo do café. O primeiro trecho, inaugurado em 1875, ou seja, vinte e um anos após a instalação da primeira linha férrea do país, foi construído com o apoio do Imperador Pedro II e percorre, ainda hoje, o mesmo trajecto de há 130 anos atrás. A paragem em Jaguariúna teve sua importância no período inicial e, com a redução da produção cafeeira e as transformações económicas decorrentes da mudança, foi, aos poucos, adquirindo o carácter de local de passagem até a extinção total do tráfego.

Uma série de conjunções ideológica, económica e técnica, tais como o material circulante a vapor¹ gradualmente substituído por outro mais moderno, e o antigo entregue a sucateiros, a acção militar e a implantação da autoestrada contribuíram para a perda da memória. Seguindo o exemplo de alguns países, desvalorizando o que fomos e de onde viemos, cerca de um século depois havia um total abandono da história ferroviária do Brasil.

O encerramento das actividades no trecho Campinas-Jaguariúna, no entanto, durou pouco. Patrick Dollinger, provavelmente o maior incentivador da preservação ferroviária no Brasil, um cidadão francês que se mudara para o Brasil no ano de 1966, ao perceber a rapidez com que o

«Trem leve», traccionado pela Inayé 604, chegando à Estação de Jaguariúna (09.SET.07). A locomotiva 604 (4-6-0) foi fabricada pela The Baldwin Locomotive Work (USA) em 1895 e tem 15,90 m de comprimento.



sistema ferroviário era estrategicamente desmontado pelo regime militar, usou da diplomacia e de conhecimentos adquiridos em Mulhose — sua cidade natal — onde está sediado o mais importante museu ferroviário francês. Em 1977, publicou um anúncio no jornal *O Estado de São Paulo*, nos seguintes termos:

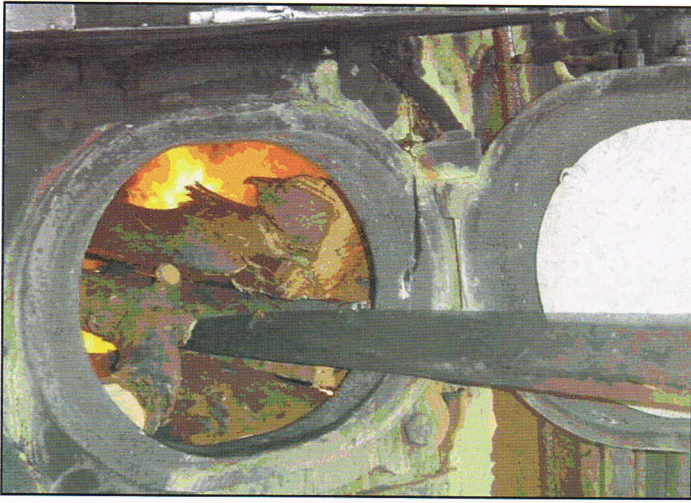
LOCOMOTIVAS A VAPOR: Com a finalidade de iniciar uma associação, tendo como interesse principal a preservação, restauração e operação de locomotivas a vapor e assuntos ferroviários em geral, procuro pessoas interessadas neste hobby muito popular na Europa e nos Estados Unidos. Escrever para Patrick Dollinger CP 2778, CEP 01000, São Paulo, ou telefone 32-0579 noite 853-4728.

De início, responderam ao convite os engenheiros Sérgio José Romano e Juarez Spaletta que, contactando outras 11 pessoas, permitiu, em 4 de Setembro desse mesmo ano, realizar a assembleia constituinte da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). Em pouco tempo, arregimentou uma legião de *experts* e aficionados por comboios que, rapidamente, assumiram o pitoresco troço de 24 km. O objectivo ambicioso destes visionários era, naquele momento, assumir a manutenção e recuperar as locomotivas que ainda restavam dispersas por todo o território brasileiro. Para tal, tarefa era fundamental uma sede e, porque não, uma linha para uso da associação.

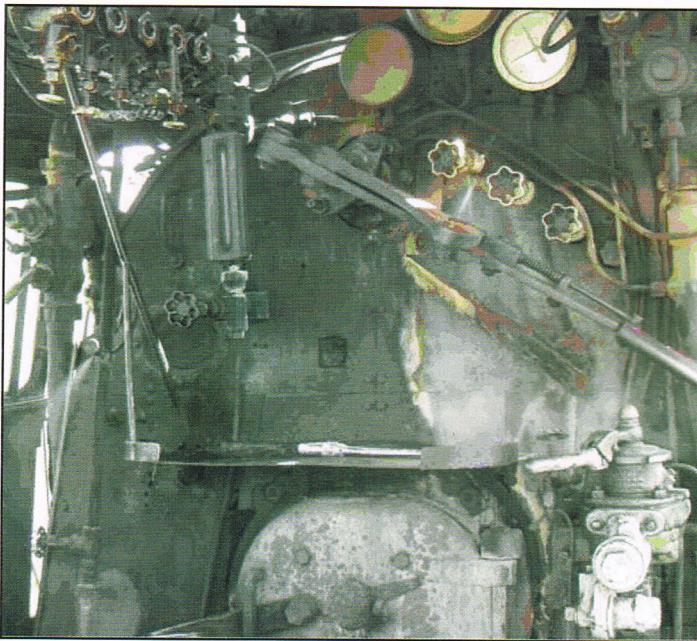
A ABPF iniciou um processo de sensibilização junto da RFFSA. A expressividade desta acção foi de tal dimensão

A recuperação da Estação Jaguariúna impressiona pela qualidade dos espaços criados. Da plataforma e leito da via 1 foi feita uma grande esplanada, bem agradável. No interior da estação existe um serviço de atendimento ao público para o passeio na «Maria Fumaça».





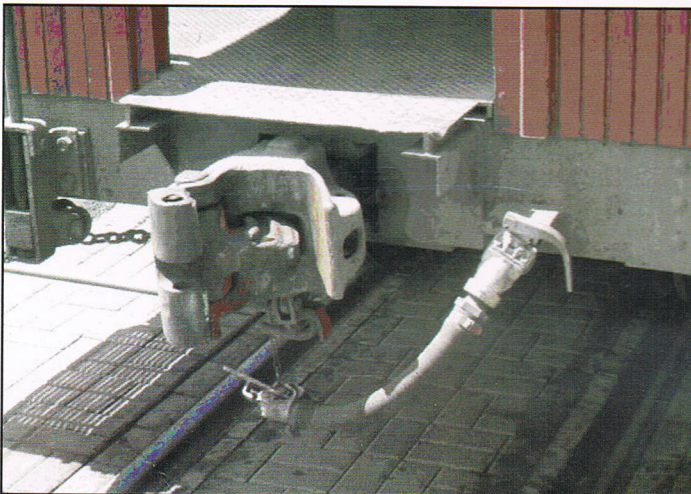
Em cima: boca da fornalha da locomotiva 505.



Em cima: cabina de condução da locomotiva 505.

Em baixo, à esquerda: pormenor do engate da locomotiva 604 com a carruagem-salão da CMEF.

Em baixo, à direita: pormenor do sistema de engate da carruagem-salão CB-5.



que a RFFSA cedeu à ABPF, de uma só vez, 13 locomotivas a vapor desactivadas. Mas a ABPF queria mais. Pretendia recuperar o material circulante e colocá-lo efectivamente a circular. Nesse período histórico, existia no Brasil a Rede Ferroviária Federal, SA (RFFSA)², que cobria grande parte do território da Federação (quatro das cinco regiões) com 19 empresas.

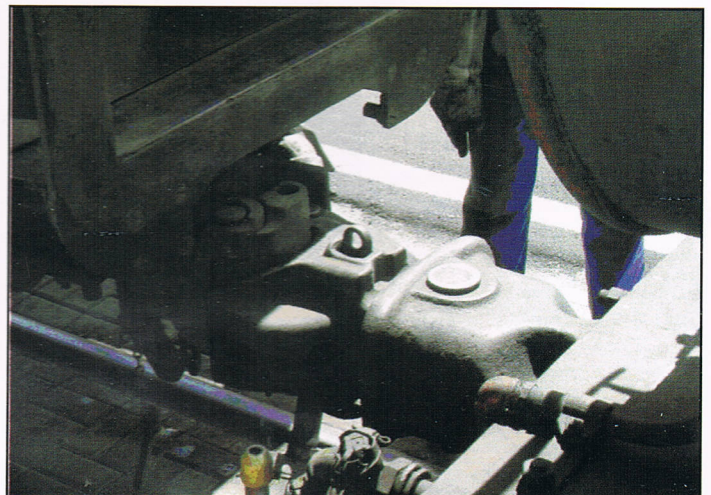
Patrick Dollinger decidiu-se por uma antiga linha da Companhia Mogiana, mais especificamente no troço entre Anhumas (Campinas) e Jaguariúna. A ABPF convenceu a então existente FEPASA (Ferrovias Paulistas, SA, que fora incorporada na RFFSA em 1998), que, em contrato de comodato, cedeu um troço de 24 km. Deu-se, deste modo, início aos trabalhos de restauração de locomotivas a vapor, de carruagens-salão, de vagões, da via e obras de arte e nos edifícios.

Este trabalho árduo, de custos muito elevados, conduziu à criação do Museu Ferroviário, com a extensão de 24 km, designado de Viação Férrea Campinas-Jaguariúna³. Neste momento, a ABPF conta com 11 locomotivas em circulação e outras 4 em processo de recuperação. Tem, também, uma locomotiva diesel e uma eléctrica. Possui várias carruagens-salão, vagões e uma panóplia extensa de material ferroviário recuperado com a ajuda de muitas pessoas.

A Viação Férrea Campinas-Jaguariúna é o primeiro caminho-de-ferro histórico turístico do Brasil, com funcionamento regular desde 1984. Tem atraído, e continua a fazê-lo, muitos visitantes brasileiros e estrangeiros, que admiram o valor deste património histórico e cultural, desfrutando agradáveis momentos com a convivência directa com o caminho-de-ferro, e com frequência vêm ao Brasil exclusivamente para conhecer o trajecto.

No final de 2007, com o sucesso da ferrovia, o Prefeito de Campinas decide ampliar ainda mais a linha, levando o ponto de partida para o maior parque da cidade. Num projecto ambicioso, o novo troço, de apenas 2,5 km, na sua implantação irá recuperar a mata ciliar e revitalizar um bairro degradado.

Com a chegada das locomotivas, provenientes de dois passeios (a 604 com um «trem leve» de passeio reduzido e a 505 de um passeio mais longo), a estação de Jaguariúna ganha uma outra vida. Outra, porque até a esse



Ao lado: vista exterior da carruagem-salão CB-5, segunda da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CMEF).



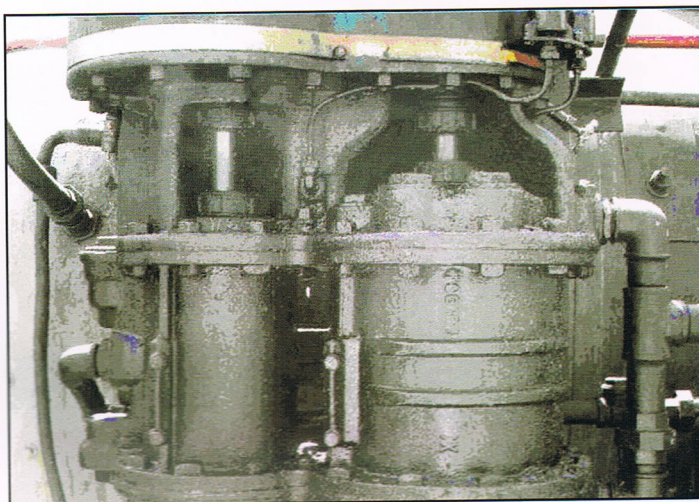
momento a vida por ali já era intensa. Todas as pessoas vibram de entusiasmo, mesmo os apenas curiosos e relativamente desinteressados. Os silvos arpejam a epiderme e todos os pêlos ficam alerta. Ninguém fica indiferente ao cenário: comboios a vapor (as «Marias Fumaça» entram na estação com cortes de estrada realizados pela Polícia Municipal, como se de um «regresso ao futuro» se tratasse. Os passageiros esgueiram-se pelas janelas e os observadores desejam trocar de palco.

Os passageiros apeiam-se. Grande agitação. Partilha de emoções, de vivências, de risos, cumprimentos e contentamento. As famílias com as suas crianças decoram a alegria do momento. As locomotivas deixam as carruagens e entram em fase de manobras. A 604 entra numa linha topo e a 505 posiciona-se à retaguarda da composição.

O controlador de tráfego procede, então, a uma pequena *workshop*, em frente da 505, apresentando um quadro de referência sobre o seu funcionamento, princípios e técnica, terminando com um valente silvo. Todos aplaudem. Segue-se um período livre para contactos entre visitantes e com as locomotivas (no seu interior e exterior), as carruagens-salão e os funcionários. Há possibilidade de se comprarem algumas recordações como, por exemplo, um chapéu igual ao do maquinista ou ao do controlador de circulação, bem como uma locomotiva em escala reduzida ou uma *t-shirt* da ABPF. Muitos visitam o museu. O tempo é de vivência para crianças e adultos, alegria para muitos, entusiasmo e surpresa para outros e de nostalgia para poucos.

A preservação que a ABPF encetou, segundo Ribeiro (*op. cit.*), não é reflexo das frustrações do sistema, mas antes uma forma bem positiva de encarar essas mesmas mudanças. Aquilo que parecia ser apenas um ideário, constitui-se gradualmente num movimento pontual de re-

Em baixo: pormenores do exterior e da placa afixada na locomotiva 505.





«Carro americano» fabricado pela Harlan & Hollingsworth, C.^a nos EUA, em 1905. Tem um peso bruto de 29,2 ton. com uma lotação de 48 passageiros. Foi restaurado pela Prefeitura Municipal de Jaguariúna em 1991. No interior deste há trajos do início do séc. XX para que os turistas, vestindo-os, possam ser fotografados (09.SET.07).

Maquinista da locomotiva Inayé 604 num amigoso cumprimento aos visitantes.



cuperação de uma linha e de material circulante, acabando, actualmente, por ter expressão nacional em todo o território do Brasil. Com o entusiasmo contagiante da ABPF, foram constituídos outros grupos «regionais» da ABPF, que difundem o pensamento e acção em outros pontos do país: Paraná, entre Morretes e Antonina; no Rio de Janeiro; em Santa Catarina, entre Rio Negrinho e Rio Natal, e em muitos outros locais.

A ABPF é, hoje, reconhecidamente, uma das mais importantes associações de preservação ferroviária existentes. É a maior detentora, em todo o mundo, de material ferroviário circulante. Opera em 10 troços ferroviários e tem mais de 2000 associados.

Diz-se amiúde, no Brasil, que se trata de «um país sem memória». A acção da ABPF visa, precisamente, reconstruir a memória e a tradição daquilo que foi o caminho-de-ferro. A compreensão de que o Estado não guardara memória do passado conduziu a que inúmeras pessoas altruístas se dedicassem a um compromisso de recuperação de um património que define a história e aquilo que cada um é e foi. Algo que me pareceu muito interessante para reflectirmos sobre a realidade portuguesa. Estaremos a cuidar bem da nossa memória?

Sítios web de interesse

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária: www.abpf.org.br/

História e Imagens da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: www.cmef.com.br/

Bibliografia de referência

S. Ribeiro, 2007, *Na Linha da Preservação. O Leito Férreo Campinas-Jaguariúna*, Campinas, Direção Cultura Campinas.

Notas

¹⁾ De acordo com o Inventário das Locomotivas a Vapor no Brasil de 2006 (citado em Ribeiro, 2007), há 419 locomotivas espalhadas pelo território nacional. Não existe levantamento dos salões e vagões pese embora se considere superior ao número de locomotivas a vapor.

²⁾ A RFFSA foi dissolvida em 1999, sendo definitivamente extinta em 2007.

³⁾ Patrick Dollinger veio a falecer de acidente de viação nos EUA em 1986. O seu desejo quase se realiza por completo durante a sua vida.