

A implantação e o desenvolvimento dos trens de passageiros no Brasil

AYRTON CAMARGO E SILVA*

Desde o início do século 19 o país debatia a oportunidade de implantar estradas de ferro como forma de conectar as regiões mais ou menos isoladas de seu vasto território, na tentativa de aumentar a eficiência

dos fluxos locais e regionais da produção econômica, com prioridade para o atendimento de mercados externos.

Esse debate logo foi seguido pelas primeiras tentativas de obtenção de privilégios – como então se chamavam as concessões obtidas do poder público – para a implan-

tação e operação dessas ligações por meio de ferrovias.

Assim, a base legal para a implantação das ferrovias no Brasil surge em 1835, com a promulgação pelo regente Diogo Feijó da Lei Imperial nº 101, que assegurava incentivo à implantação de ferrovias, concedendo

por 40 anos privilégio a quem construísse e explorasse estradas de ferro conectando a Corte às capitais de São Paulo, Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul. Assegurava a lei uma zona de exclusividade operacional com 31 quilômetros de ambos os lados da linha concedida. Entretanto a primeira ferrovia a operar de fato no país seria a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, conhecida como Estrada de Ferro Mauá, que em 30 de abril de 1854 fez correr, num pequeno trecho de 14,5 quilômetros, sua primeira composição ferroviária, significativamente um trem de passageiros.

Conectando as pequenas estações de Guia de Pacobaíba, no fundo da Baía da Guanabara, à estação de Raiz da Serra (de Petrópolis) ainda que a região atendida por essa primeira ligação ferroviária não possuísse grande interesse econômico, ela foi um importante instrumen-

to de divulgação à classe dirigente do país do potencial da nova tecnologia de transportes, uma vez que era em Petrópolis que o Imperador, sua família e integrantes da corte residiam nos meses de verão. E até então a viagem entre o Rio de Janeiro e o alto da Serra era demorada e cansativa. A estratégia deu certo, e logo esse novo meio de transporte se expandiu, inspirando a formação de diversas empresas similares para operarem linhas de trem nas mais variadas localidades do país.

Como forma de estímulo à disseminação no Brasil do modo ferroviário de transporte, os governos central e provincial garantiam a isenção de impostos, o pagamento de juros adicionais sobre o capital da empresa e em alguns casos, até sobre a extensão das linhas, características essas que vigorariam nos contratos estabelecidos com o governo durante todo o período imperial.

Em 1889 – último ano do regime imperial brasileiro – estavam em operação 9 853 quilômetros de linhas, dos quais aproximadamente 5 800 haviam sido construídos desde 1881. (tabela 1)

A progressiva expansão das linhas ferroviárias daria origem, já no final do Império, à possibilidade de se estabelecer conexões físicas entre diversas ferrovias controladas por empresas diferentes, mas que começavam a oferecer continuidade operacional na articulação entre vários centros regionais, através de acordos de tráfego mútuo. Assim, na última década do século 19 era já possível viajar sobre trilhos de Belo Horizonte a São Paulo, e diversos estados já possuíam ligações ferroviárias conectando suas capitais a diversas regiões de seu interior.

O processo de expansão das ferrovias baseou-se no atendimento aos fluxos de carga no sentido interior-litoral, funcionando quase que como estradas vicinais comprometidas com o atendimento de fluxos locais e regionais, sempre associado ao atendimento simultâneo aos fluxos do transporte de passageiros, a face mais visível e interativa das empresas ferroviárias com as populações urbana e rural do país.

Desde o início de sua operação, os trens de passageiros começaram a marcar sua presença nas cidades atendidas pelas ferrovias, impondo novos ritmos às suas comunidades.

Para adequarem-se a esse serviço, as operadoras passaram a edificar instalações voltadas ao acesso dos passageiros às suas linhas e às estações ferroviárias, muitas vezes, o único grande equipamento público da cidade ou da aglomeração. Verdadeiras portas de entrada e de saída, através da estação era que ocorria o contato das povoações com o que se passava no mundo exterior.

Dentre as novas características que os trens de passageiros trouxeram às comunida-

Tabela 1 - Extensão ferroviária no Império

Ano	Extensão (km)
1854	14,5
1864	473,3
1874	1.238,8
1884	6.302,05
1889	9.583,0

Fonte: Brito, Nascimento

des, vale destacar a ideia do tempo como medida e referência dos fluxos. Para a segurança do tráfego, era indispensável à observância aos horários de passagem dos trens, e esse novo parâmetro passa a reger a vida das comunidades. Não é à toa que o relógio da estação é talvez o elemento de maior visibilidade em sua fachada. Se o tempo é a referência absoluta, os serviços, no entanto, passam a ser categorizados, e os passageiros neles enquadrados segundo sua condição social, escolhendo entre as três classes de serviços oferecidos, com padrões distintos, aos quais correspondiam tarifas específicas. Com a consolidação dos trens de passageiros, surgem as primeiras melhorias operacionais, como por exemplo, os carros dotados de sanitários (inicialmente existente apenas no carro do Imperador) serviço posteriormente disseminado na maioria das ferrovias, e a introdução dos chamados “carros americanos”, onde o acesso aos bancos se dava por meio da circulação dos passageiros por um corredor central interno ao veículo. Na medida em que a malha ferroviária se expandia, ficava facilitada a continuidade operacional entre diversos centros do país, sobretudo entre as capitais, o que dava origem à operação de trens de passageiros de grande extensão, que passaram a se diferenciar dos trens mais curtos em tráfego pelo interior do país oferecendo serviços com maior grau de conforto e diversidade operacional distribuídos em diversos horários ao longo do dia.

À expansão das linhas correspondia a ampliação dos serviços operacionais, o que significava também rotas com maior duração. Essas novas características operacionais demandaram a introdução de serviços aos passageiros até então inéditos, como trens noturnos dotados de cabines, e composições com carros-restaurante e carros Pullman, inovações essas introduzidas no Brasil em 1892, por meio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Vale aí destacar as grandes linhas que foram se consolidando, formadas pelas ligações entre Rio de Janeiro - São Paulo; Rio de Janeiro - Belo Horizonte; Rio de Janeiro - Mon-



tes Claros; Rio de Janeiro - Vitória, Belo Horizonte - Vitória; Santos - Jundiá; Campinas - Araguari; São Paulo - Colômbia; São Paulo - Tupã; São Paulo - Presidente Epitácio; São Paulo - Curitiba; Recife - João Pessoa; São Luis - Teresina; Salvador - Aracaju; Recife - Campina Grande; Recife - Maceió; Fortaleza - Crato; Santos - Juquiá; Bauru - Corumbá; Itararé - Ponta Grossa - Marcelino Ramos; Marcelino Ramos - Santa Maria - Porto Alegre; Santa Maria - Uruguaiana - entre outras de menor expressão.

Apesar da existência do serviço, os trens demoravam muito para alcançar seu destino final. Como exemplo, no final da década de 1930 o trecho Rio - São Paulo levava 11h43 no trem diurno, o trecho Rio - Belo Horizonte 15h52, Belo Horizonte - Vitória levava 26h42, com pernoite em Governador Valadares; Campinas - Araguari 21h30 no trem noturno, entre outros.

Mesmo havendo serviços operacionais contínuos, as linhas mais longas muitas vezes demandavam baldeações para trens com bitolas diferentes, e até mesmo serviços de navegação, pernoites em hotéis, devido à continuidade da viagem ser realizada só na manhã seguinte etc.

Ainda assim, o país ia se conectando através dos serviços ferroviários de passageiros.

A tabela 2 apresenta os tempos médios de percurso previstos de diversos serviços ferroviários de passageiros do país.

A forte presença que os trens de passageiros impuseram às localidades por eles atendidas era ressaltada pela denominação que recebiam de suas operadoras, como o Cruzeiro do Sul e o Santa Cruz (ambos no trecho Rio - São Paulo), Vera Cruz (no trecho Rio - Belo Horizonte), Trem Farroupilha (serviço noturno entre Porto Alegre e Santa Maria), Ouro Verde (linha tronco da Sorocabana), Ouro Branco (no trecho Santos - Peruíbe da E.F. Sorocabana), o Miunano e o Pampeiro (Porto Alegre - Uruguaiana e Porto Alegre - São Borja), o Asa Branca (Recife a Fortaleza), o Marta Rocha (Salvador - Juazeiro), Trem da Grota (Senhor do Bonfim - Iaçú), além de diversas outras denominações mais populares, consagradas informalmente ao longo de anos pelos seus próprios usuários.

Esses nomes que os trens recebiam, além de personalizá-los perante serviços de menor importância, e de associá-los à região por eles servida, contribuíam por criar vínculos entre eles e seus usuários, influenciando até a cultura popular, que não raro os citavam em músicas, crônicas etc.

Por outro lado, o desenvolvimento da indústria internacional de material rodante disponibilizou um mercado competitivo, ávido em apresentar novas soluções técnicas para os trens de passageiros no Brasil. Assim, pouco a pouco nas grandes linhas tinha ini-

cio a substituição dos carros de madeira por novas composições de aço-carbono, e já na década de 1950, por carros de aço inoxidável. Seguindo essa renovação, vale citar a aquisição em 1928, pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, das primeiras composições de aço carbono para trens de passageiros a tração elétrica no país. Elas entraram em operação na sua linha tronco, inicialmente entre Campinas a Rincão, sendo prolongados até Colômbia após 1930. A partir de 1933 essa operadora passou a fabricar os seus próprios carros de aço carbono, atividade à qual se dedicou até 1959, tendo produzido nesse período 52 unidades para diversos serviços. As inovações no serviço de passageiros prosseguiram.

Em 1929 entrou em operação na EFCB o serviço de automotrices, no trecho entre Mogi das Cruzes e Cruzeiro, para no ano seguinte operarem entre Barra do Piraí a Três Rios e entre essa estação e D.Pedro II. Era a tentativa de operar de forma mais ágil nos serviços para passageiros, compatibilizando um material rodante de menor capacidade a operar em trechos mais curtos e de menor demanda. Esse serviço introduzido no ramal São Paulo era uma expansão da experiência pioneira na operação desse tipo de veículo, introduzida pela ferrovia em 1925 a partir da operação de dois carros automotrices de madeira, movidos a gasolina, com capacidade para 36 passageiros cada, que entraram em tráfego na linha auxiliar (de bitola métrica).

Essa experiência seria expandida na década de 1930 com a introdução de automotrices de origem italiana, denominadas "Littorina", na operação nos trechos entre São Paulo e Rio de Janeiro e Belo Horizonte e Rio de Janeiro.

As "Littorinas", denominação essa que acabou por tornar-se sinônimo de automotriz, iniciaram a operação nessas ligações em 1939, reduzindo para 8h20 minutos o tempo de viagem entre Rio e São Paulo e para 10h40 entre

Tabela 2 - Trens de Passageiro: Tempos Médios de Percurso

Trecho	Tempo Médio
Rio de Janeiro - São Paulo	11h43 (diurno)
Rio de Janeiro - Belo Horizonte	15h52 (diurno)
Rio de Janeiro - Montes Claros	35h
Belo Horizonte - Vitória	26h42 (com pernoite em Gov. Valadares)
Santos - Jundiá	4h43 (com baldeação em São Paulo)
Campinas - Araguari	21h30 (trem direto noturno)
São Paulo - Colômbia	13h00 (trem noturno direto)
São Paulo - Tupã	14h20
São Paulo - Presidente Epitácio	25h17
São Paulo - Curitiba	25h16
Recife - João Pessoa	7h00
São Luis - Teresina	16h21
Salvador - Aracaju	15h44
Recife - Campina Grande	6h00
Recife - Maceió	11h50
Fortaleza - Crato	29h25 (pernoite em Iguatu)
Santos - Juquiá	6h30
Porto Alegre - Uruguaiana	25h25 (baldeação S.Maria)

Rio e Belo Horizonte.

Nessa mesma década, seria introduzida no Brasil, pela São Paulo Railway, a operação de trens unidade diesel-elétricos, com a aquisição de uma composição composta de um carro motor e três carros de passageiros, com capacidade para 124 lugares. Essa composição, denominada "Cometa", iniciou sua operação em 1934, e reduziu para 1h40 minutos a viagem no trecho entre a Estação da Luz e Santos. Mais três composições similares foram adquiridas, entrando em tráfego em 1940.

Na década de 1940, o início da industrialização do país colocou a necessidade das ferrovias atuarem como elemento integrador em mercados internos com os centros de produção. Isso evidenciou a necessidade das malhas regionais se reformularem, concluindo a conexão e investindo na melhoria do traçado.

A existência de diversos trechos da malha nacional interligados em suas principais linhas, propiciou a operação de um serviço internacional de passageiros, o Trem Internacional São Paulo - Uruguai, o qual, deixando a Estação Julio Prestes, alcançava - pelas linhas da E.F. Sorocabana, Rede Viação

Tabela 3 - Transporte remunerado de passageiros interurbanos - 1950

Ferrovia	Milhares	Ferrovia	Milhares
EF Madeira Mamore	10	Cia. Paulista de Estradas de Ferro	11777
EF Bragança	294	EF Sorocabana	6934
EF São Luís - Teresina	109	EF Noroeste do Brasil	2013
EF Central do Piauí	88	EF Morro Agudo	97
RV Cearense	972	EF São Paulo e Minas	231
EF Mossoró	38	EF Barra Bonita	52
EF Sampaio Correia	259	EF Itatibense	63
RF do Nordeste	3453	EF Arararaquara	1659
VF Federal Leste Brasileiro	1635	Ramal Férreo Campineiro	124
EF Nazaré	357	EF Campos de Jordão	130
EF de Ilhéus	329	EF Monte Alto	58
EF Bahia e Minas	299	EF Jaboticabal	60
EF Vitória a Minas	1170	EF Perus Pirapora	41
EF Itapemirim	71	RV Parana Santa Catarina	2756
EF Leopoldina	4759	EF Dona Teresa Cristina	412
EF Central do Brasil	13825	EF Santa Catarina	236
Rede Mineira de Viação	2566	EF Mate Laranjeira	0
EF Morro Velho	239	VF do Rio Grande do Sul	2876
EF Goiás	303	EF Jacuí	28
Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	3285	EF Palmares a Osório	30
EF Santos Jundiá	7699	TOTAL	71911
EF Bragantina	574		

Fonte: Anuário das Estradas de Ferro - 1951

Paraná Santa Catarina e Viação Férrea do Rio Grande do Sul - as cidades de Santana do Livramento e Rivera, concluindo seu trajeto em Montevidéu após cinco dias de viagem. Esse trem operou entre 1943 e 1954.

Durante a Segunda Guerra Mundial, as ferrovias brasileiras trabalharam em regime de sobrecarga, coincidindo com o término de alguns mercados que ainda se encontravam com grupos estrangeiros, destacando-se aí a extensa malha nordestina em mãos da The Great Western Brasil, com 1 656 quilômetros e a São Paulo Railway, com 139 quilômetros de extensão, mas que canalizava a ligação entre o Porto de Santos e o maior mercado consumidor e produtor do país.

A impossibilidade de investimentos na recuperação das malhas sob a responsabilidade de grupos estrangeiros levou o governo a as-

sumir a sua recuperação.

No início de 1950, um novo marco para as ferrovias brasileiras. A EFCB moderniza o serviço de passageiros entre o Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, e adquire nos Estados Unidos, da The Budd Company, 63 carros de aço inoxidável para operação nos serviços diurno e noturno entre essas cidades.

Denominados de "Santa Cruz" e "Vera Cruz" as composições traziam diversas inovações. Eram as primeiras construídas em aço inoxidável a operarem no país e as primeiras também a adotarem ar condicionado em todos os carros. Sua operação reduziu respectivamente para oito e 12 horas o trajeto entre essas cidades. A introdução dos trens de aço inoxidável nos serviços de trens de passageiros da Central foi seguida da aquisição, a partir de 1958, de dez au-

tomotrices para operação no trecho Rio - São Paulo.

Em 1951, a Estrada de Ferro Sorocabana daria início a um importante programa de renovação de sua frota, adquirindo do mesmo fabricante americano 51 carros de aço inoxidável.

Nesse mesmo ano, a Cia. Paulista faria a sua última aquisição de carros de passageiros visando a operação de trens de elevado padrão de operação em suas linhas principais como forma de reação à concorrência rodoviária. Foi adquirido à Pullman Standard, nos Estados Unidos, um total de 48 carros, entre viaturas de primeira e segunda classe, pullman, restaurantes e nove trens bagagem/correio, todos de aço carbono. Passaram a operar a partir de 1952, denominados de "R" (rápido) em seis composições diárias entre São Paulo e Bauru, e Adamantina. Entre São Paulo e Campinas o "R" levava 1h30, e entre SP e Rio Claro, 3 horas.

Entretanto grandes mudanças estavam sendo definidas para as ferrovias brasileiras. Também em 1951 o governo brasileiro contratava junto ao Banco Mundial um extenso estudo sobre a malha ferroviária brasileira, do qual saíram diversas diretrizes que nortearam a ação administrativa governamental para o setor. Entre elas,

a unificação da gestão empresarial em uma só empresa, da qual resultaria a criação da RFFSA em 1957 e a supressão dos chamados "ramais antieconômicos", que conectavam diversas localidades aos centros regionais.

Em 1959 o sistema ferroviário nacional possuía 38 ferrovias, 38 160 quilômetros de extensão em tráfego, com mais de 3 700 estações e paradas, uma frota de mais de 4 300 carros de passageiros de longo percurso, tendo transportado nesse ano cerca de 100 milhões de passageiros, excluídos os passageiros transportados pelos trens de subúrbio.

O programa de reaparelhamento das ferrovias de São Paulo iniciado no final da década de 1950 pelo governo estadual incluiu a aquisição de 23 carros de passageiros de aço inoxidável para a Estrada de Ferro Araraquara e mais 103

Tabela 4 - Passageiros transportados pelas ferrovias no Brasil

Ano	Passageiros Transportados (x 1000)
1945	70.769
1946	76.234
1947	76.104
1948	73.134
1949	70.054
1950	71.911
1951	78.852
1952	75.677
1953	76.166
1954	82.112
1955	92.000
1960	102.041
1970	54.521
1972	51.130
1974	37.678
1976	39.909

para a Estrada de Ferro Sorocabana, aquisições ambas ocorridas em 1962, e já fabricadas no Brasil pela Mafersa, sob licença da empresa Budd. Nesse mesmo ano foram importadas 23 automotrizes de aço inoxidável de fabricação da mesma empresa norte-americana, algumas delas ainda em operação no trecho Curitiba - Paranaguá, no Paraná. E todo esse material com climatização interna por ar condicionado.

Seriam esses os últimos grandes investimentos em renovação do material rodante para os serviços de trens de passageiros no Brasil. (tabela 3)

A partir da década de 1960 o sistema de trens de passageiros entraria em franco declínio, sobretudo a partir de 1961, com o início da implantação pelo governo federal do programa de erradicação de ramais antieconômicos, suprimindo não só diversos serviços de trens de passageiros, mas também eliminando a operação de diversas linhas em regiões já atendidas por rodovias.

Assim, através do decreto 58.993 de 1966, é indicada a erradicação de 6 275 quilômetros de linhas consideradas deficitárias, sendo definido também que o atendimento a diversas localidades, que só contavam com acesso através dos trens de passageiros, pas-

sariam a contar com rodovias. Em um primeiro momento essas vias não possuíam asfaltamento, e muitas delas nada mais eram do que adaptações dos antigos leitos ferroviários. Para isso, essas obras contariam com 11% dos recursos anuais do Fundo Rodoviário Nacional. (tabela 4)

Começava a ser definido um novo papel para as ferrovias brasileiras que priorizaria a circulação de cargas em detrimento do transporte ferroviário de longo percurso, com ênfase em atendimento a cargas com volumes superiores a 500 000 toneladas anuais, em distâncias não inferiores a 300 quilômetros. Ao transporte de passageiros restaria apenas o atendimento a zonas muito adensadas, em eixos urbanos e metropolitanos, em viagens de curta extensão e grandes volumes de demanda.

Nesse novo contexto, continuaria a eliminação dos trens de longa distância. Em 1976 seria desativado o trem "Vera Cruz", para retornar à operação em 1980, e finalmente ser paralisado em 1990.

O último investimento público federal em uma ligação ferroviária de passageiros de longa distância ocorreu em 1974, com a entrada em operação dos trens unidades de origem húngara (Ganz Mavag) nos trechos Rio-São Paulo, onde operou até 1978 e entre Porto Alegre e Uruguiana, onde operou até 1987. As composições que operavam na ligação RJ-SP foram transferidas em 1978 para operar no trecho São Paulo - Rio Claro, posteriormente reduzidas ao trecho São Paulo - Campinas, e finalmente paralisadas em 1983.

O Estado de São Paulo foi a única unidade da federação que manteve sua malha ferroviária fora do sistema operado pela Rede Ferroviária Federal, embora também tenha desenvolvido um programa paulatino de desativação de seus trens de passageiros, acelerado após o ano de 1978, quando diversos horários foram suprimidos, e serviços extintos, como a operação dos carros pullman.

A erradicação dos últimos serviços de passageiros que ainda operavam na malha de Rede Ferroviária Federal completou-se com a privatização da operação de seus serviços de transporte de carga, a partir de 1996. O trem Santa Cruz foi desativado em 1991, para ressurgir pouco depois, como "Trem de Prata", com operação privada iniciada em dezembro de 1994, resistindo como tal até novembro de 1998.

Os últimos serviços remanescentes de passageiros que ainda restavam em operação cessaram o tráfego a partir da privatização das malhas regionais da RFFSA para a concessão da operação dos serviços de carga, simultaneamente ao arrendamento de alguns ativos operacionais necessários a esse serviço. Prevendo-se uma hipotética operação de trens de

passageiros, os operadores privados ficavam obrigados a disponibilizarem dois pares de horários em cada linha para esse serviço.

A última malha ferroviária privatizada foi a da Fepasa, em 1999, quando se reduziu drasticamente a operação dos trens de passageiros nos antigos subsistemas da Sorocabana, Mogiana, Paulista e Araraquarense. Por força contratual, o novo operador privado viu-se obrigado a manter a operação quase que simbólica de alguns trens, erradicando-se esse serviço por completo em Abril de 2001, encerrando um serviço público iniciado no estado 132 anos antes.

Atualmente restam em operação no país apenas duas linhas de trens de passageiros de longo percurso. Uma delas é operada pela E.F. Vitória-Minas e conecta as cidades de Belo Horizonte (MG) a Vitória (ES), com dois trens diários com 42 carros de passageiros, num percurso de 594 quilômetros, transportando anualmente cerca de 1,1 milhão de passageiros. Essa ferrovia estreou em agosto de 2014 novas composições de passageiros adquiridas da Romênia, inaugurando um novo padrão de serviços para trens de passageiros de longa distância no país. A empresa também opera a ligação ferroviária entre São Luiz (MA) e Paraopebas (PA), operada pela E.F. Carajás, que transporta anualmente aproximadamente 300 000 passageiros em seus 892 quilômetros em tráfego, com partidas de São Luiz às segundas, quintas e sábados. Ambas as operadoras ferroviárias pertencem à Companhia Vale do Rio Doce. Em outras regiões do país subsistem ainda em operação pouco menos de duas dezenas de pequenos trechos ferroviários de passageiros, mas com serviços apenas de interesse turístico.

Destaca-se aí a operação regular das ligações Pindamonhangaba-Campos do Jordão, Pindamonhangaba-Piracuama, Campos do Jordão- Eugênio Lefèvre (Sto. Antônio do Pinhal) da Estrada de Ferro Campos do Jordão; Curitiba-Paranaguá; São João d'El Rey-Tiradentes, Ouro Preto-Mariana; Bento Gonçalves-Carlos Barbosa, Campinas-Jaguariuna, e sobretudo, os três roteiros operados pelo Expresso Turístico da CPTM entre a Estação da Luz e Jundiaí, Mogi das Cruzes e Paranapiacaba, um grande sucesso de público que desde abril de 2009 vem cativando usuários de todos os cantos do Brasil e do exterior.

Essas linhas totalizam pouco mais de 800 quilômetros de trilhos em operação, além de outros trens turísticos de operação esporádica. ☞

*Ayrton Camargo e Silva é arquiteto, presidente da Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ)
E-mail: acamargo@silva@gmail.com

Quem não se comunica não se aproxima das pessoas



NESTOR SOARES TUPINAMBÁ
é engenheiro, mestre em urbanismo e consultor de transporte
E-mail: nstupinamba@uol.com.br

Em fevereiro de 1987 eu voltava de Bagdá, Iraque, para São Paulo.

Passei lá mais de um mês ajudando a equipe do Consórcio PEM (Promon, Engevix, Metrô-SP) na entrega dos projetos do trecho central (11 quilômetros) do futuro BRTA (Bahgdad Rapid Transit Authority), metrô para os iraquianos que, infelizmente, nunca foi construído dado o envolvimento do país em sucessivas guerras, passando de uma progressista e bela nação ao primitivismo da guerra tribal...

Tínhamos que viajar via Frankfurt já que o consórcio tinha um convênio com a Iraq Airways e a Lufthansa.

Vi que era véspera do Carnaval e resolvi passar três dias em Atenas para depois voar para Frankfurt. Chegando à Grécia fiquei exultante: eu conseguia ler!

Após tempos de puro analfabetismo, no Iraque, pois até os números, em árabe, são diferentes dos nossos (ué, mas não são arábicos?!), percebi que conseguia decifrar o alfabeto cirílico com a lembrança das representações das grandezas da Física: alfa, beta, gama, delta, ômega... pi... etc.

E saí cheio de júbilo do aeroporto de Atenas seguindo a sinalização "Exodus"...

Devo ter parecido um perfeito imbecil parando em frente aos letreiros e tentando decifrá-los!

No último dia, à tarde, peguei o "Eletrikus", o metrô, e fui até o porto de Pireus onde tentei fretar um táxi para me levar a uns 50 quilômetros de lá, até o templo do deus Netuno, em Sónion, um capricho de mergulhador, esporte que ainda praticava.

Mas nenhum taxista falava inglês e acabei aceitando a oferta de um deles de 60 dólares.

E fomos... mas não conseguíamos, em inglês, estabelecer um mínimo de comunicação!

Então arrisquei: "Brasil - DEMOCRACIA!".
O rapaz pulou e respondeu-me: "DEMOCRÁCIA!".

Continuei: "FILOSOFIA!" e ele: "AH, FILOSÓFIA!".

Pronto... não sei como, apesar de algum gestual também, conversamos em grego-português (portugrego?) animadamente!

Política, praias, samba, futebol, moussakha, dracma, as gringas de topless etc. etc.

Foi emocionante! Claro que em alguns diálogos eu falei de futebol e ele me respondeu sobre a Acrópole... mas travamos animado papo!

Voltei ao Brasil e, uns 15 dias depois, recebo uma carta da Grécia escrita em inglês, por um amigo do taxista, onde ele dizia que, se confirmasse, eu seria o padrinho de batismo da filha dele que nascera naqueles dias, na Páscoa! Que seria uma honra para ele e família me receberem como quase um novo membro dela.

Até hoje sinto um frio na espinha ao lembrar-me da carta e me arrependo de ter agradecido muito etc., mas de não ter ido! Valeria ter aberto um crediário na Varig (era cara a viagem para Atenas!) e teria, hoje, uma bela lembrança de uma bebedeira com uzo, de ter quebrado uns 50 pratos e de ter dançado com a família, como o Anthony Quinn em *Zorba, o Grego!*

Com certeza foi ter quebrado a barreira da comunicação formal o que emocionou meu amigo grego! Mostrando a importância, em qualquer hora e/ou lugar, de tentarmos, sempre, nos relacionarmos com o próximo de modo afetivo e corajoso, sem vergonha de ousar.

Afinal, como nos sugere aquela famosa imagem dos dedos que se tocam pela pontinha na pintura de Michelangelo, não é esse um dos nossos propósitos em nossa passagem pelo planeta? E que não seja preciso ir até a Grécia para se descobrir essa importância!

