



ACERVO RFFSA/REPRODUÇÃO

## A vida nos trilhos

Estação Central do Brasil começou a ser construída há 150 anos

NELSON MARCOLIN

**P**

primeiro, o cônego Chaves abençoou as três locomotivas da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, no então município de Estrela, atual Magé (RJ). Depois, a comitiva

imperial embarcou no trem para a viagem de 14,5 quilômetros até o vilarejo de Fragoso, próximo à raiz da serra de Petrópolis.

Para assombro dos presentes, o trajeto foi realizado em pouco mais de 20 minutos, na então impressionante velocidade de 36 km/h. Essa foi a primeira viagem de trem ocorrida no Brasil, em 30 de abril de 1854, na pequena ferrovia construída por Irineu Evangelista de Souza, o “empresário do Império” – a primeira ferrovia pública com tração a motor havia sido construída na Inglaterra, em 1825. Ocorre que essa estrada de ferro, a E.F. Mauá, trazia poucos benefícios econômicos





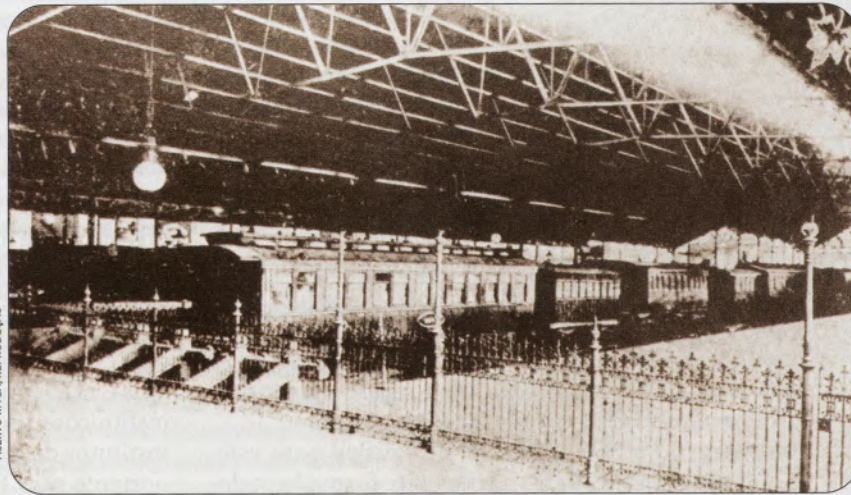
COLEÇÃO LUIZ OCTAVIO OLIVEIRA/REPRODUÇÃO

Vista da Central do Brasil por volta de 1960 (esq.) e estação da Quinta Imperial (acima), construída para uso do imperador



COLEÇÃO EDUARDO COELHO/REPRODUÇÃO

Trem sobre o canal do Mangue e av. Francisco Bicalho, em 1907



ACERVO IPTSA/REPRODUÇÃO

Cobertura das plataformas da estação Central no início do século 20

por não atingir a região produtora de café no Vale do Paraíba e sua estação inicial não chegava na capital do país. Com o transporte de cargas feito por tropas de mulas, o governo decidiu construir uma linha que atendesse os cafeicultores do interior e criou a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II em maio de 1855. A ferrovia teria dois ramais: um até o povoado de Cachoeira, em São Paulo, e outro para Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais. As obras começaram há 150 anos, em 1º de junho do mesmo ano. O terminal ficaria na Prainha (praça Mauá), onde havia

embarcadouro e depósitos para carga. Mas logo se reconheceu a conveniência de construir a estação terminal a partir do Campo de Santana, em razão da proximidade do centro do Rio. “A estação Central da E.F. D. Pedro II, que depois da Proclamação da República virou E.F. Central do Brasil, foi o maior desenvolvimento tecnológico daquele período e o principal fator de movimentação da riqueza do país na época”, afirma Helio Suêvo Rodriguez, engenheiro ferroviário da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (Central), pesquisador

da memória das estradas de ferro brasileiras e autor do recém-lançado *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro – O resgate de sua memória* (Memória do Trem, 192 páginas). A igreja de Sant’Ana, de 1735, foi demolida para dar lugar ao primeiro edifício, inaugurado em 1858. Nas décadas seguintes o prédio da estação Central sofreu reformas e ampliações. A estrutura atual começou a ser erguida em 1935, com um corpo principal, de sete pavimentos, uma torre com 28 andares, 134 metros de altura e plataformas de trem. O relógio, de quatro faces, só perde em tamanho

para o londrino Big Ben. No entorno foram criados terminais para ônibus e metrô integrados à ferrovia. O local é um dos mais movimentados do Brasil – diariamente passam por lá cerca de 600 mil pessoas da própria capital fluminense, dos subúrbios do Rio e de todo o país. O hábito de chamar a ferroviária de Central não mudou após a criação da Rede Ferroviária Federal S.A., em 1957. “Ir à estação da Central, andar nos trens da Central ou trabalhar na Central são expressões que pertencem ao inconsciente coletivo e afetivo do carioca”, diz Rodriguez.