

## A PROJETADA FERROVIA ENTRE O VALE DO PARAÍBA E O MAR

---

Próximo a Bairro Alto deveria a estrada de ferro que de Taubaté seria construída até Ubatuba, atravessar o Paraibuna, à procura de um passo favorável naquelas alturas existente na Serra do Mar, a fim de que, transposta a principal linha de altitudes, pudesse, em rampa razoável, descer em rumo da cidade praiana.

Quem até poucos anos atrás pretendesse, por terra, dirigir-se a Ubatuba, encontraria pela frente um percurso penoso e difícil de vencer. Não teria outro recurso senão, em boa cavalgadura, percorrer as quase duas dezenas de léguas que de qualquer das cidades do Vale do Paraíba medeiam até beira-mar. E lá se iam, além de dois dias de viagem desconfortável, uma boa soma de energia trocada em cansaço. Se hoje existem duas estradas de rodagem, ligando o Vale ao Litoral — uma boa, outra regular — essa região compreendida pelas bacias dos formadores do Rio Paraíba, de clima suave e bom, de solo fértil e propício a um sem número de cultivos, de gente acolhedora e resoluta, onde impera a tradição e sobrevive a cordialidade, essa região, como dizíamos, esteve a pique de possuir uma estrada de ferro que, sobretudo, teria a ela apresentado novas e melhores oportunidades de expansão econômica durante o último meio século.

Em junho de 1875 a Estrada de Ferro D. Pedro II, lançada em direção da Capital paulista, a partir do Rio de Janeiro, alcançava a cidade de Cachoeira. A esse tempo já se encontrava em franca atividade a Companhia São Paulo e Rio de Janeiro, constituída para levar a efeito a ligação ferroviária entre São Paulo e o ponto terminal da linha que se projetara Serra do Mar acima, por isso que, logo em novembro desse mesmo ano, estendia seus trilhos e iniciava o tráfego até Mogi das Cruzes. Em julho do ano seguinte chegava a Jacareí, em agosto a São José dos Campos e a Taubaté em dezembro. Em janeiro de 1877 alcançava Pindamonhangaba, Guaratinguetá em maio e, finalmente, em julho, com 231 kms. de percurso, atingia Cachoeira, ligando, definitivamente, as duas grandes capitais.

Estabelecida a ligação ferroviária de todas as cidades do Vale do Paraíba com a capital paulista, a presteza do tráfego e a facilidade do transporte, em contraposição aos demorados e trabalhosos meios de condução até então existentes, que outros não

eram senão as tropas que entre Taubaté e Ubatuba carregavam a maior parte dos produtos de exportação da zona, representados principalmente pelo café, fizeram com que a ferrovia drenasse, em direção ao porto de Santos, toda a carga útil e disponível da região. Todos os produtos do Vale do Paraíba e do Sul de Minas, que aí vinham ter, e mesmo os do próprio Vale do Paraitinga, deixaram de procurar o porto de Ubatuba, em lombo de burro, para irem ter ao de Santos sobre trilhos, onde desfrutariam de melhores condições de embarque e de maiores facilidades de comércio, por isso que ali já se encontravam instaladas as grandes firmas comerciais e as mais importantes casas comissárias de café.

Ubatuba, e com ela todo o litoral norte, iniciou um novo ciclo de decadência econômica, fenômeno cujas amarguras já provará por mais de uma vez em sua história. Conta o dr. Esteves da Silva — médico e educador que fez de Ubatuba a sua terra adotiva, e a quem esta deve muito de seu progresso material e cultural da época — em um de seus discursos parlamentares na Assembléia Paulista, como deputado estadual, em 1899, que num lampejo de vida, a região procurou se recompor do impacto sofrido.

Quando ainda se planejava e organizava a estrada de ferro São Paulo-Rio de Janeiro, já os fazendeiros da região, prevendo o que sucederia tão logo a mesma entrasse em funcionamento, cuidaram de dar todo o apóio necessário para a construção de uma ferrovia que partindo de Ubatuba fôsse ter ao Vale do Paraíba. Graças ao prestígio das classes rurais litorâneas, Charles Bernard e Sebastião Gomes da Silva Belfort conseguiram obter do governo da Província, em 1874, uma concessão para a construção de uma estrada de ferro entre Ubatuba e Guaratinguetá. Deveria ela subir a Serra pelo sistema de cremalheiras.

Ainda com o apóio dos fazendeiros da zona, submeteram os concessionários à Assembléia Provincial um pedido de garantia de juros para o capital empregado na construção da ferrovia. Muito embora a Assembléia concordasse com o pedido, recusou-se o Governo a assinar o contrato indispensável, exigido pela lei, sob a alegação de que a estrada, se assim o fizesse, somente prejuízos daria ao erário público. Estribara-se, a êsse respeito, em um parecer da Superintendência das Estradas de Ferro de São Paulo. Marchas e contramarchas políticas de nada adiantaram.

Outra razão alegada pelo então Presidente da Província, para se negar a assinar o contrato de garantia de juros, era a de que não conseguiriam os construtores atravessar a Serra. A Serra do Mar, nessa altura, seria infranqueável.

A companhia não chegou a ser organizada, a construção da estrada não foi iniciada; prescreveram-se os prazos e, mais tarde, em 1897, o Presidente do Estado declarou caduca a concessão. Já por essa época, o desencantado engenheiro Bernard, a nenhuma,

porque na empresa empregara suas últimas economias, enlouqueceu e matou-se.

Esta, a versão de Esteves da Silva. Segundo dados constantes de relatórios oficiais, o caso da primeira tentativa para ligar Ubatuba ao Vale do Paraíba foi o que narraremos a seguir.

Os cidadãos Charles Bernard e Sebastião Gomes da Silva Belfort obtiveram do Governo da Província a concessão de "uma estrada de ferro econômica, por tração animada, de Ubatuba a Guaratinguetá, com um ramal a Pindamonhangaba". Lavrado o contrato com o Governo, em 29 de agosto de 1874, pela cláusula 3.<sup>a</sup> deviam os concessionários, no prazo de 30 meses, a contar daquela data, organizar a companhia, se não pudessem por si realizar a construção da estrada.

Não conseguiram os concessionários até o último dia de fevereiro de 1877 concretizar a incorporação da companhia e, desse mesmo dia em diante, portanto, começou a correr o prazo para o início das obras de construção, prazo esse que deveria terminar em igual dia de fevereiro de 1879. Nesta última data já estavam os concessionários incursos na cláusula de caducidade.

Garantias de juros tinham sido concedidas em 20 de março de 1875, pela Lei n.º 8, lei essa que não alterou os prazos do contrato, acima referido. É verdade que o presidente da Província recusara-se a assinar o contrato da garantia de juros, determinado pela Lei n.º 8. Debalde, porém, pretenderam justificar, com isso, o não cumprimento dos prazos para construção, uma vez que a garantia de juros somente seria concretizada em relação ao capital empregado em obras que já tivessem sido executadas. Para que a garantia de juros se tornasse efetiva era indispensável que obras fôsem executadas e nelas empregado capital, o que até então não ocorrera.

Na verdade, iniciadas as obras, empregado nelas certo capital, continuasse o presidente da Província a se recusar a assinar o contrato, poderiam então os concessionários, recorrendo ao poder judiciário, defender os seus direitos.

Nada disso aconteceu. A companhia não foi organizada. As obras não tiveram início. Nada foi feito de concreto. Em vista disso, o Presidente do Estado, em data de 14 de agosto de 1897, baixou o Decreto n.º 469, declarando caduco o contrato celebrado em 29 de agosto de 1874, com Sebastião Gomes da Silva Belfort e Charles Bernard, para a construção de uma ferrovia, "de tração animada", entre Ubatuba e Guaratinguetá.

Diz ainda Esteves da Silva que Cox, um engenheiro inglês, ciente do fracassado projeto de construção de uma estrada de ferro entre Ubatuba e o Vale do Paraíba, tratou de por sua própria conta realizar estudos de campo, para resolver a dúvida suscitada de que a Serra do Mar, naquela altura, era infranqueável. E chegou a conclusões diametralmente opostas. A Serra daria passagem,

e boa, nã aberta chamada Taquaruçú, aproveitada nos estudos que mais tarde seriam aprovados para a mesma ferrovia.

Cox e alguns companheiros, feitos os estudos preliminares, imaginaram, de início, dirigir-se a Londres, a fim de levantar os capitais indispensáveis à construção da estrada. Tal fato ocorreu, entretanto, na mesma ocasião em que a febre de incorporações de companhias, no Brasil, estava prestes a atingir o auge — o Encilhamento. Por isso, em vez de procurar obter capitais ingleses, para êles próprios organizarem a companhia, preferiram, por maior prudência, vender os estudos realizados, fato que deu origem à formação da Companhia de Estradas de Ferro Norte de São Paulo.

Não sabemos ao certo como, mas o fato é que êsse negócio da estrada de ferro, entre Taubaté e Ubatuba, acabou indo parar nas mãos de Francisco de Moura Escobar e Victoriano Eugênio Marcondes Varela. A Lei n.º 3.397, de 24 de novembro de 1888, que fixava a receita do Império para o exercício seguinte, autorizou o govêrno a conceder a garantia de juros de 6%, até o custo máximo de 30 contos por quilômetro, a diversas estradas de ferro, entre elas a de Taubaté a Ubatuba, sendo de 30 anos o prazo máximo da concessão.

Questão de dois meses mais tarde, publicou o “Diário Oficial do Império do Brazil”, em seu número de 26 de janeiro de 1889, o Decreto n.º 10.150, de 5 de janeiro de 1889, cujo texto declarava:

“Concede privilégio e garantia de juros para construção da Estrada de Ferro de Taubaté a Ubatuba na Província de São Paulo.

“Atendendo ao que Me requereram o bacharel Francisco de Moura Escobar e Victoriano Eugenio Marcondes Varela, Hei por bem Conceder à companhia que organizarem privilegio para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro na provincia de São Paulo entre Taubaté e Ubatuba e passando por S. Luiz do Parahytinga, e bem assim a garantia de juros de 6% ao anno sobre o capital que for empregado na referida estrada, até o máximo de trinta contos (30:000\$000), por kilometro nos termos da autorização conferida ao governo no § 1.º do art. 7. da lei n. 3397, de 24 de Novembro do anno proximo passado, sob as clausulas que com este baixam assignadas por Antonio da Silva Prado, Senador do Imperio, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 5 de Janeiro de 1889, 68.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de SUA Magestade o Imperador

Antonio da Silva Prado.”

Vêm a seguir as cláusulas estipulando as condições sob as quais era concedido o privilégio para a construção, uso e gozo, pelo prazo de 60 anos, da estrada de ferro entre Taubaté e Ubatuba. Além do privilégio concedia o Governo outros favores. Cedia gratuitamente, para o leito da estrada, estações, armazéns e outras obras necessárias, os terrenos devolutos nacionais, e bem assim os comprometidos nas sesmarias e posses; concedia o direito de desapropriar aquêles que, de propriedade particular, fôsem necessários para os mesmos fins; permitia o uso de madeiras e outros materiais existentes nos terrenos devolutos nacionais; concedia preferência, em igualdade de condições, para a lavra de minas na zona privilegiada, bem como para a aquisição de terrenos devolutos existentes à margem da estrada, destinados à venda a imigrantes e colonos, de parceria com o Governo, sob determinadas condições.

O Governo estipulou um prazo de seis meses, a contar da data do decreto, para que fôsse organizada a companhia que deveria construir e explorar a estrada de ferro, sob pena de caducar a concessão. Outros seis meses para a execução dos estudos definitivos e, aprovados êstes pelo Governo, o que deveria ser feito dentro dos 30 dias seguintes à apresentação dos mesmos, obrigou-se a companhia a dar início aos trabalhos de construção dentro de um prazo máximo de 60 dias. Dois anos depois as obras deveriam estar terminadas e em funcionamento a ferrovia.

A estrada de ferro seria de bitola de 1 metro, com linha simples, curvas de raio mínimo de 100 mts. e rampas máximas de 3%.

Os concessionários puzeram mãos a obra. Foi preciso, porém, que o Governo, agora já republicano, a seu pedido, lhes concedesse uma prorrogação dos prazos estipulados no contrato. O Decreto 332, de 12 de abril de 1890 (Diário Oficial da União, de 17 de abril de 1890), aprovou os estudos definitivos, já então terminados, e prorrogou até 31 de dezembro de 1891 os prazos para incorporação da companhia e início dos trabalhos de construção que, pelo contrato, deveriam terminar em 5 de julho de 1889 e 5 de abril de 1890, respectivamente.

Organizou-se, então, a Companhia Estrada de Ferro Norte de São Paulo. Afinal, em 28 de setembro de 1890, tudo se consolidou e a estrada de ferro de Taubaté a Ubatuba pareceu que iria se tornar uma indiscutível realidade. Nessa data tiveram início, em Ubatuba, os trabalhos de construção. Bateu-se a primeira estaca no Indaiá, ao sul da cidade.

Para a cerimônia de início dos trabalhos veio do Rio de Janeiro, para aquela cidade, luzida comitiva. Viajara a bordo do *Juno*, novo e elegante vapor, que fazia a sua primeira viagem, construído em estaleiros ingleses, destinado à nossa frota mercante de cabotagem. Do Rio para Ubatuba vieram o dr. Honório Ribeiro, diretor da Companhia Estrada de Ferro do Norte de São Paulo;

Roberto Normanthon, empreiteiro geral; Cláudio de Vicenzi, diretor da Companhia Navegação Norte e Sul; E. Cox, A. Vale, S. P. Martin, Quintela, Campos Paz, W. H. Ashbrook, Simonetti, Francisco Sampaio, W. Gordon, Mc. Lacklan, D. D. Keay, várias outras pessoas e representantes de quase tôda a imprensa da capital do País. Pelo menos onze jornais cariocas noticiaram circunstanciadamente os acontecimentos.

A comitiva foi recebida em Ubatuba com grande regozijo. Desembarque festivo, passeata, solenidade da inauguração, banquete, lanche, festas à noite e reembarque apoteótico. Da inauguração dos trabalhos foi lavrada uma ata, na Intendência Municipal de Ubatuba. É curto e simples o documento: "Aos vinte e oito de setembro do ano de mil oitocentos e noventa, nesta cidade de Ubatuba, às quatro horas da tarde, na presença de um dos diretores da Companhia, o Exm.<sup>o</sup> Sr. Dr. Honório Augusto Ribeiro, Presidente e Membros da Intendência Municipal, Engenheiro, Autoridades, Membros da Imprensa e grande concurso de pessoas vindas da Capital Federal e moradores dêste Município, foram inaugurados os trabalhos da Estrada de Ferro Norte de São Paulo, com tôda solenidade."

Nada mais. Seguiam-se as assinaturas. Assinaram o presidente da Companhia, o presidente da Intendência Municipal, Francisco Gonçalves Pereira; o juiz de direito, Rufino Tavares de Almeida; o vigário, Manuel Macedo Vieira da Rosa; o juiz municipal, Gabriel Olinto de Carvalho e Silva, e muita gente mais. Inclusive o pessoal da comitiva, os representantes da imprensa carioca e a gente tôda da terra. Setenta e uma pessoas ao todo.

Estavam inaugurados os trabalhos. Um lampejo de esperança fulgiu em Ubatuba, então. Infelizmente não duraria muito. Cêdo viria, novamente, a desilusão.

O relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, publicado em 1892, dá uma idéia da situação das obras ao terminar o ano anterior. Pode-se agora ter uma noção exata da extensão da linha. A via principal, entre Taubaté e Ubatuba, deveria possuir 151.799 mts. Um ramal, partindo de determinado ponto, alcançaria São Luiz do Paraitinga, com 19.500 mts. Ao todo, 171.219 mets. de via férrea deveriam ser construídos pelo Companhia.

Ao terminar o ano de 1891, o leito da ferrovia já ia mais ou menos adiantado na sua construção, estando preparado para receber os trilhos em uma extensão de 16.500 mts. sendo 9.900 mts do lado de Taubaté e 6.600 mts da parte de Ubatuba. Nessa mesma ocasião foi resolvido mudar o ponto terminal, da cidade de Ubatuba para a Ponta Grossa, 4 km distante, por ser êste mais favorável ao estabelecimento de um cais acostável.

Novos informes podem ser obtidos nos relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, referentes aos anos de

1892 e 1893. Entrado que foi o exercício de 1892, ganharam muito maior impulso os trabalhos de construção. A Companhia de Estrada de Ferro Norte viu-se, por sua vez, na contingência de iniciar operações de crédito indispensáveis ao prosseguimento e conclusão das obras iniciadas.

Nesse ano, o Aviso n.º 135, de 27 de agosto, declarou que o empréstimo que a Companhia poderia levantar seria a da quantia que representasse a diferença entre o capital total — calculado na base de 30 contos por quilômetros, ou sejam 5.130 contos — e o custo das obras até então executadas, e pelo qual o Govêrno já pagava os 6% de juros da garantia.

A 7 de outubro do mesmo ano, o Aviso n.º 158 comunicava que a Companhia tinha sido autorizada a levantar um empréstimo de 5.000 contos, correspondente ao total do capital garantido para a construção da estrada de ferro, sem pagamento dos respectivos juros enquanto não fôsse aquêle capital empregado nas obras da ferrovia.

Ao terminar o ano de 1892, já existiam 61.500 mts de leito preparado e 45.000 em construção. Para o indispensável entroncamento tinham sido já colocadas as agulhas em Taubaté, na Estrada de Ferro Central. Das dez que integravam o projeto, duas estações estavam construídas e uma terceira em construção, respectivamente, nos quilômetros 12, 22 e 28, a partir de Taubaté. As duas últimas são aquelas que ainda hoje podem ser vistas no povoado do Registro e na Fazenda Fortaleza. A primeira era no Boracéia, no espigão divisor entre as cabeceiras do Ribeirão Itaim e o Rio Comprido.

Os trilhos, de aço Bessemer, com 20 k. por metro corrido, do tipo Vignole, encontravam-se já no Rio de Janeiro. O material rodante seria semelhante ao da Companhia Mogiana, na época. Seria, ainda, provida a estrada de linhas telegráficas, sendo os aparelhos do sistema Siemens. Uma pequena ponte de 4 mts de vão e 5 pontilhões estava terminada. Ao todo, 66 boeiros tinham sido construídos.

Vejam, agora, qual seria, aproximadamente, o traçado seguido pela ferrovia, a partir de Ubatuba.

A linha tinha seu ponto inicial na Ponta Grossa, promontório, quase península, na baía de Ubatuba, ao sul da cidade. Ali estava localizado o trapiche onde se desembarcava o material destinado à construção da estrada, e ali mesmo seria construído, mais tarde, um cais acostável que permitisse o fácil embarque das mercadorias que a estrada drenaria para a beira-mar.

Partindo da Ponta Grossa, onde a rocha viva fôra rompida a fim de dar passagem ao leito da estrada, a linha dirigia-se para a cidade de Ubatuba, a uns 4 km. Daí procurava, em terrenos quase planos, e em rumo de 70.º S. E., alcançar um dos contrafortes da Serra do Mar, dando início a um grande desenvolvimento de seu

traçado, a fim de transpor a muralha marítima em rampa que não deveria possuir mais que 3% de aclave. A 854 mts de altitude, no lugar chamado Mocooca, a Serra seria ultrapassada. Até aqui seriam 47.500 mts de percurso, a sua quase totalidade através de matas virgens, boa parte dêles em terras cultivadas com canaviais e mandiocais.

Transposta a Serra do Mar, a estrada desceria pelo vale do Rio Martins, até a sua barra no Paraibuna, a dois quilômetros da então freguezia do Bairro Alto. Ali, no km 61, atravessaria o Rio Paraibuna, a 707 mts de altitude. Depois subiria pelo vale do Ribeirão Corrêa e desceria do outro lado, na vertente do Rio do Peixe, também afluente do Paraibuna. Margeando o Rio do Peixe passaria pela cidade de Natividade e, um quilômetro mais abaixo, atravessaria êste rio, procurando ganhar a Serra da Marmelada (Itambé), no ponto chamado Maná, situado a 825 mts de altitude e a 89 km da estaca inicial.

Rodando pelo outro lado da serra, a estrada atravessaria o Rio Paraitinga no km 99, a 713 mts de altitude. Esta região era plantada com café, cana e cereais. Depois de cruzar o Paraitinga, a linha caminharia pelo vale do Ribeirão dos Afonsos até começar a subir de novo, a fim de atravessar a Serra da Quebra Cangalha, no ponto conhecido como Pedra Negra, a 800 mts de altitude, para descer depois para o vale do Rio Una. A extensão tôda dêste rio seria vencida quando a estrada atingisse o km 130, com uma altitude de 591 mts. Galgaria a estrada mais um obstáculo topográfico, descendo para o vale do Rio Itai (ou Itaim) e acompanhando-o numa extensão de 4 km. Depois de atravessá-lo, pela margem esquerda procuraria o caminho mais curto até o seu ponto terminal, chegando aos armazéns da Estrada de Ferro Central, em Taubaté, com quase 152 km de percurso total.

O ramal de São Luiz do Paraitinga, que parece não foi sequer iniciado, seguiria, provavelmente, de um modo geral, o atual traçado da estrada de rodagem que ali vai ter, vinda de Taubaté, a partir do lugar chamado Paiol, próximo ao qual se desenvolvia o eixo da linha principal. Um mapa da Viação Férrea paulista, de 1894, permite assim entender a sua locação.

Esta era, mais ou menos, a descrição do traçado, segundo os estudos apresentados e aprovados pelo Governo. Algumas alterações, entretanto, durante a execução das obras, foram introduzidas.

Uma das modificações do traçado, por exemplo, diz respeito ao trecho entre Bairro Alto e Natividade. O leito da linha não foi construído segundo a descrição feita. Em certa altura, depois de Bairro Alto, vindo do litoral, a estrada não atravessou nenhum espigão importante, para ir descer no Rio do Peixe, acima daquela cidade. Seguiu margeando o Paraibuna. Lá estão ainda hoje os vestígios dos grandes cortes executados. E foi sair no Rio do Peixe, porém abaixo de Natividade.



O traçado aprovado previa a perfuração de 48 túneis, dos quais 43 em rocha e 5 em terra. Tratada que foi a empreitada em globo, procuraram os engenheiros dos empreiteiros estudar diversas variantes que melhorassem o traçado. Acharam, assim, uma variante do projeto que suprimia os sete primeiros túneis e dois grandes viadutos. Os viadutos, aliás, seriam, pelo projeto primitivo, em número de 31, ao todo. Com a variante mencionada, a Serra seria alcançada com a cota de 833 mts., em vez de 846 mts, muito embora fôsse preciso perfurar um pequeno túnel na encosta do contraforte denominado Jataí.

Ao terminar o ano continuavam as estudos levados a efeito pelos engenheiros dos empreiteiros, e esperavam êles, afinal, suprimir os 43 túneis restantes do projeto!...

Das pontes, as mais notáveis, pela sua extensão, seriam a do Paraitinga e a do Paraibuna; a primeira com 40 mts de vão e a segunda com 30 mts.

O ano de 1892 foi o que marcou o apogeu da projetada estrada de ferro entre Taubaté e Ubatuba, com ramificação para São Luiz do Paraitinga e possível prolongamento para os lados de Minas Gerais. Já o ano seguinte, embora de início os trabalhos tivessem decorrido normalmente, não foi êle encerrado com chave de ouro. Pelo contrário. O Decreto n.º 1.510, de 10 de agosto, prorrogou o prazo para a conclusão das obras por 24 meses, isto é, até 31 de dezembro de 1895. Isso parecia dispensável, de vez que prorrogado o prazo para o início dos trabalhos para 31 de dezembro de 1891, automaticamente deveria ter-se dado a prorrogação da data da conclusão para daí a mais dois anos. Entretanto, assim não entendeu o Govêrno, como adiante veremos.

A primeira seção da estrada, desde Taubaté até o km 40, estava terminada em 1893. Na segunda seção, entre o km 40 e o km 84 1/2, estavam também terminados os movimentos de terra, bem como as obras de arte até o km 56. A terceira seção, entre o km 84 1/2 e o km 104, trecho que atravessava o alto da Serra, possuía apenas dois quilômetros de leito terminado. No restante, a exceção do trecho entre Ubatuba e a Ponta Grossa, pouca coisa fôra feito. De um modo geral, estavam terminados 84 km do traçado, prontos para receber a via permanente. A casa de máquinas, em Taubaté, fôra também construída.

Grandes dificuldades econômicas enfrentava a Companhia Estrada de Ferro Norte de São Paulo. Por falta de pagamento, em junho e julho de 1893, dissolveu-se o pessoal técnico da companhia empreiteira das obras. Apesar disso, alguns sub-empreiteiros continuaram trabalhando até o dia 31 de dezembro, quando receberam ordem para suspender suas atividades. Êstes ficaram sem receber, por certo, visto que a Companhia não mandou proceder às medições dos trabalhos executados. Apenas alguns traba-

lhadores continuavam na baixada litorânea. Nunca mais aquelas obras teriam prosseguimento.

Em 2 de junho de 1894 foi passada a sentença de morte da Companhia Estrada de Ferro Norte de São Paulo: o Decreto n.º 1.721, daquela data, declarava caducos o privilégio, a garantia de juros e mais favores concedidos para a construção, uso e gozo da estrada de ferro de Taubaté a Ubatuba. Não entendera o governo que a prorrogação concedida para o início dos trabalhos — de 5 de abril de 1890 para 31 de dezembro de 1891 — implicava também em uma prorrogação automática do prazo para a conclusão das mesmas. Dessa forma, ao conceder a prorrogação de dois anos — especificadamente para a conclusão das obras — não a entendeu senão como terminado o último prazo em 5 de abril de 1894. E decorrido aquêlê prazo, nem sequer dois meses esperaria, tornando caduca a concessão.

A suspensão dos trabalhos, efeito e não causa, sucedeu o completo aniquilamento da Companhia e a conseqüente ruína do Banco Popular de Taubaté, com prejuízo completo para todos os acionistas e depositantes.

Passaram-se alguns anos. Francisco Ribeiro de Moura Escobar fêz ainda uma tentativa para ressuscitar a estrada. Dirigiu um memorial ao Governo pleiteando a revogação do decreto que declarara caduca a concessão. Alegava êle que aquela decisão do Governo fôra antecipada sem razão. Faltavam ainda — no seu modo de entender — 10 meses e 21 dias para expirar o prazo marcado para a conclusão das obras quando, intempestivamente, decreta o Governô a cassação do privilégio e demais favores. Faz sentir que os trabalhos, na ocasião, “prossequiam com relativa regularidade”. Referia-se, por certo, aos poucos homens que trabalhavam a vertente atlântica. Mas alegava também, e com justa razão, a situação de sérias dificuldades econômicas que o país atravessava então, “agravadas pela revolta da Armada (1893), óbices que entorpeceram a marcha de todos os ramos da vida nacional; óbices que levaram à paralização e à ruína crescido número das mais prósperas e abastadas emprêsas do país; óbices que forçaram, pouco depois, a Administração Federal a suspender quantos trabalhos públicos fôssem passíveis dessa extrema solução; que obrigaram o Congresso a aumentar em vexatórias proporções as contribuições públicas; e, finalmente, coagiram o governo da União à premente e penosa contingência de subscrever o contrato do *Funding Loan*”.

Debalde alegou Moura Escobar que “organizada a Companhia e iniciada a construção das obras, prossequia ela sem a menor irregularidade, conforme atesta a ausência absoluta de multas até então, quando surgiram as dificuldades originais da intensa crise financeira que se manifestou em seguimento ao chamado Período do Encilhamento”. De nada valeram seu reclamos. Estava

liquidada, definitivamente liquidada, a Companhia Estrada de Ferro Norte de São Paulo, e com ela a ferrovia Taubaté-Ubatuba.

Vários são, hoje em dia, os motivos alegados e em razão dos quais teria sido levado o Governo da República a usar daquele drástico tratamento para com a concessionária da linha férrea do Paraíba ao Litoral. Dizem uns que se deve atribuir o fato à pressão exercida pela Inglesa (S.P.R.), de vez que a linha projetada drenaria boa parte dos seus fretes entre o planalto e a beira mar. Querem outros atribuir o sucedido a um puro e simples fracasso de empresa industrial. Levam outros as causas a fatos de ordem política, aduzindo a versão de que tendo sido um dos dirigentes da Companhia, ou um dos concessionários da estrada, simpático aos revoltosos de 1893, vingara-se Floriano Peixoto fazendo caducar a concessão.

Aliás, em certa passagem daquele discurso de Esteves da Silva, atrás referido, na câmara estadual, pode-se vislumbrar certa insinuação, em abôno desta última versão. Propondo a criação de núcleos coloniais no litoral, mostrava o estado de decadência a que atingira a região. Tudo possuira. Nada mais tinha então. Até uma estrada de ferro estivera sendo construída. E narra, resumidamente, o fim da mesma: “Fêz-se um cais aberto na rocha viva, preparou-se o leito todo da estrada, construíram-se até estações elegantes com armazéns, como poderão atestar alguns colegas, applicaram-se os trilhos e, afinal, a *infeliz revolta de 1893, por motivos que não vem ao caso expor, deu causa à caducidade da concessão* (o grifo não é da citação), que foi o tiro de morte para aquela localidade”.

O entusiasmo e a ansiedade que se apossaram da população local, desde o início e enquanto perduraram os trabalhos de construção da ferrovia para Taubaté, parece não terem tido símile em toda a história de Ubatuba. E a desilusão e o abatimento foram, por isso mesmo, extremos. Nada mais deteve a decadência, vivida em um crescendo ininterrupto, desde então até quase nossos dias. Se hoje Ubatuba apresenta indícios de certa recuperação, de forma alguma essa revitalização pode ser comparada com a prosperidade e o fastígio atingidos em épocas anteriores, quando suas rendas públicas chegaram a superar às da própria capital paulista.

Os contemporâneos, ainda sobreviventes, daqueles três anos de atividades, quando Ubatuba esteve na iminência de reatar solidamente seus laços econômicos com a região situada à retaguarda da Serra do Mar, da da Quebra Cangalha e, provavelmente, da da Mantiqueira, lembram-se saudosos da azáfama e do lufa-lufa que ia por tudo ali. Eram os navios que chegavam a descarregar material no trapiche da Ponta Grossa; eram os quilômetros de leito já preparados na baixada litorânea, com os trilhos estendidos, as obras de arte já prontas, trafegados pelos troles de linha, impulsionados a varejão, pelos trabalhadores da estrada. Grande mo-

vimento de gente: engenheiros, empreiteiros, trabalhadores, tudo dando vida ao lugar e movimentando o comércio local.

De uma hora para outra — passada a fase de maior atividade, entre 1892 e 1893 — a síncope sobreveiu. Foi como que uma embolia econômica, obstruindo os meios de circulação financeira. O ritmo de atividade foi interrompido. Ubatuba mergulharia no marasmo. A culpa, para muitos, não fôra de outros, senão do govêrno. A culpa maior. O resto, conseqüência. Em épocas difíceis, um fato puxa o outro. E para os que viveram aquêlê indelével momento histórico, outra razão para os fatos supervenientes não pudera ser encontrada. Por isso que, em seu número de 7 de março de 1897, o "Echo Ubatubense", hebdomadário local, trazia um artigo, assinado por Esteves da Silva, no qual, entre outras coisas, assinalava o que aí está dito...

"O desalento, a desorganização e o abandono, conseqüências naturais da injustiça e erro administrativo com que fizeram interromper a construção da estrada de ferro, adiantadíssima, de Taubaté a Ubatuba, a desorientação e a pobreza lavrando em todo o município, pelos prejuizos sofridos pela população, por quase tôdas as classes, pela falência da Companhia Norte de São Paulo, deixando-se de pagar as pequenas soldadas dos operários, filhos da localidade, e os negociantes, seus fornecedores, tudo isso e mais ainda o descalabro e abatimento, derivados do estado de sítio que havia horrorizado e ainda mais empobrecido o litoral, tornaram impossível do lado da população qualquer esforço capaz de resistir à torrente destruidora." Além do choque econômico, as complicações políticas decorrentes da revolta da Armada. Tudo se acumpliciou para dar ao litoral norte o empurrão último que haveria de projetá-lo no abismo da decadência irremediável.

Nada e de mais ninguém tinha Ubatuba a esperar. Não a socorresse o govêrno do Estado e a miséria continuaria imperando. Ubatuba, que já se erguera altaneira e rica, entre as vilas e cidades da Província que mais o fôssem, passou a mendigar até miseráveis subvenções para a navegação com o pôrto de Santos, isolada que ficara do restante do território paulista. É o mesmo "Echo Ubatubense", de 8 de agosto de 1897 quem nos trás o testemunho daquela triste realidade.

"E Ubatuba, que outrora, antes da trafegação da Central, era uma das principais artérias comerciais da província paulista e do rico sul de Minas e que em movimento e mesmo em rendas aduaneiras rivalizava com a praça de Santos, se é que em muitos pontos a não sobrepujava, pode ser considerada hoje, pela uberdade de suas terras, pela excelência de seu clima, pela importância e capacidade de seu pôrto, pela sua posição estratégica no extremo norte do Estado, como uma riqueza estéril, inútil e até pesada aos cofres públicos, pelo isolamento em que se acha, conseqüência de

longo abandono em que a tem deixado os que tem a responsabilidade do poder.

“Jaz insulada do resto do Estado por mar e por terra; por mar, porque suas comunicações com Santos se fazem hoje como se faziam há uns pares de milheiros de anos: - por canoas, viagens cujos perigos são fáceis de imaginar; por terra, porque as suas estradas são verdadeiras picadas, cujos concertos se tornam inúteis, pois que, abandonadas a si mesmas, sem pessoal de conserva, vem logo as enxurradas e a vegetação obstruí-las por completo.” E prosseguia o articulista para, afinal, apelar para o presidente do Estado, então Campos Sales, no sentido de que o governo subvençõesse uma navegação regular com o pôrto de Santos, mesmo com apenas quatro viagens mensais. . .

E durante quase meio século, daí em diante, Ubatuba não possuiu senão uma precaríssima navegação subvencionada. E deveria ainda se dar por muito feliz quando assim fôsse, porque durante largo período nem isso chegou a ter.

Os anos passaram. As obras continuaram abandonadas, o material largado. Com o tempo foi se estragando. Uma parte dos trilhos lá deixados, tomou rumo.

Foi o caso de que, certa feita, andava o dr. Antônio Paes de Barros Sobrinho em dificuldades para conseguir trilhos para um ramal de lenheiro, na Companhia Paulista, que pretendia abrir, se não nos enganamos, para os lados de Morro Grande, próximo a Rio Claro. Também, se não nos falha a memória, era pelo tempo da guerra de 1914, quando a importação dêsse material tornara-se impossível. Veiu a saber, então, que em Ubatuba encontravam-se os restos do material empregado na construção da estrada de ferro para Taubaté. Depois dos entendimentos necessários — contou-nos aquêlê saudoso paulista — foi ter a Santos. As dificuldades de transporte conseguiu superá-las graças ao fato de ter encontrado à venda, um pequeno barco a vela e a motor. Adquirindo-o, abriu os panos rumo de Ubatuba, onde carregou a embarcação com os trilhos, levantando ferros para Santos, de volta. Aí chegado, por sorte, negociou a embarcação novamente, com lucro ainda. Ficara de graça a viagem, e muito barato os trilhos.

Quando por volta de mil novecentos e vinte e tantos, foi instalada luz elétrica em Ubatuba, os trilhos que ainda por lá existiam foram aproveitados para postes. E nessa função ainda continuam.

Esta, mais ou menos, a história da estrada de ferro Taubaté-Ubatuba, da qual era concessionária a Companhia Estrada de Ferro Norte de São Paulo. Duas outras vêzes, pelo menos, esteve em foco a questão da ligação ferroviária de Ubatuba com a vale do Paraíba e sul de Minas.

Uma delas diz respeito à concessão do privilégio, à Companhia do Pôrto e da Estrada de Ferro Nordeste de São Paulo, pelo

prazo de 60 anos, para a construção, uso e gôzo de uma ferrovia que, partindo de Ubatuba e passando por Taubaté, alcançasse a cidade de Paraisópolis, em Minas Gerais, sem ônus algum para a União. Essa concessão foi obtida pelo Decreto n.º 12.362, de 10 de janeiro de 1917. Afirmar Félix Guisard que a concessionária desenvolveu grande trabalho em Londres, junto a *Union Railway Company Limited*, a fim de levar avante a empreitada, mál sucedido em consequência da guerra. O fato é que, mesmo com as sucessivas prorrogações de prazo concedidas pelo Governo Federal, em vista da conflagração mundial, prazos êsses que vieram a correr sòmente depois da assinatura do armistício, e mesmo da do tratado de paz, nẽm assim conseguiu a mencionada Companhia entrar em forma para o início dos trabalhos. Ainda em 1922 o Governõ concedeu novo prazo de 5 anos. Nem assim. Por isso, resolveu o govêrno provisório, em 6 de dezembro de 1931, declarar nula, pelo Decreto n.º 26.587, a concessão para a construção da estrada de ferro Ubatuba-Paraisópolis, via Taubaté. Tinha se encerrado, com a implantação do regime de 1930 — simbòlicamente configurado nesta declaração de caducidade — o ciclo febril das construções ferroviárias no país, e cujo apogeu deve ser levado ao crédito dos eminentes estadistas do fim do Império e comêço da República.

A outra diz respeito a uma pretendida concessão, entretanto não obtida, para a construção de uma estrada de ferro entre Ubatuba e Cruzeiro. A estrada, segundo o projeto, subiria a Serra pelo lado norte de Ubatuba, mais ou menos pelas vertentes do Rio Ubatuba e Indaiá (Barra Sêca), indo alcançar a parte superior do vale do Paraibuna e, transposto êste, entrar no do Paraitinga. Subiria pelo Paraitinga, desde abaixo de Cunha, deixaria Campos de Cunha à direita e atravessaria a Quebra Cangalha para descer perto de Cachoeira e daí alcançar Cruzeiro. Não saiu do papel.

CARLOS BORGES SCHMIDT