

Um Guia Ferroviário Brasileiro do Fim do Século XIX

MOACIR M. F. SILVA
Consultor-Técnico do C.N.G.

Em novembro de 1898 apareceu um interessante volume de 0,20 m x 0,29 m com 266 páginas (dando ao livro a espessura de 0,018 m) com uma capa em tricomia (ao centro de moldura de folhas e flores soltas uma composição ferroviária fumegando em uma curva e, abaixo, um pacote entrando na baía de Guanabara, vendo-se outro navio próximo ao Pão de Açúcar ao fundo; a bandeira do Brasil dobrando-se ao alto do desenho e ainda em posição inclinada, à esquerda, esvoaçantes flâmulas de Portugal, França, Inglaterra e Itália), trazendo os seguintes dizeres: (a), por fora da bela gravura colorida, impressos: “*Indicador J. Cateysson*”, no alto; “*Editores Guillard, Aillaud & Cia, 96, Boulevard Montparnasse, 96, PARIS*”, em baixo; e ainda, por fora do desenho, a meio do lado direito e paralelo a este, a data: “*Novembro de 1898*”; (b), fazendo parte da ilustração e escrito sobre uma faixa que se desmolda do canto inferior esquerdo ao centro da gravura, as palavras: “*Indicador oficial*” em tipo pequeno e tinta preta e “*da Viação do Brasil*”, em letras maiores, em vermelho.

A página de rosto desse guia tem os seguintes dizeres: “*Indicador Geral da Viação do Brasil — Linhas férreas, fluviais e marítimas — Com privilégio do Ministério da Viação e Obras Públicas — Patente 2 448 — Decreto de 22 de Dezembro de 1897 — Por J. Cateysson — Novembro de 1898 — Administração Guillard, Aillaud & Cia — Paris, 96, Boulevard Montparnasse — Lisboa, 212, rua Áurea, 1.^o*”

(Observe-se que em 1897 o nome completo desse Ministério era “Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas”. Por que teria o A suprimido, por sua conta, a *Indústria*? Curioso é que previsse o nome futuro, aliás, atual)

Além do Prefácio e de numerosas cartas de elogios do Corpo Diplomático no Rio de Janeiro e de diretores das grandes companhias de navegação e de estradas de ferro e ainda as referências favoráveis da imprensa da época (*Jornal do Comércio, Gazeta de Notícias, O País, Jornal do Brasil, Gazeta Comercial e Financeira, O Debate*, todos do Rio de Janeiro e *Gazeta de Petrópolis*) — (Observe-se que então se escrevia: Brasil e Paiz ambos com “z”), — e de informes úteis inclusive tabelas de câmbio sobre Inglaterra, Portugal, França Alemanha e Estados Unidos, — a obra contém 5 secções: (I) Tiens de passageiros, horários, distâncias, preços; (II) Mercadorias; classificação e preços de transportes; (III) Navegação fluvial e costeira; (IV) Navegação transatlântica; e (V) Linhas férreas europeias em correspondência com as escalas das companhias marítimas que saem dos portos do Brasil”

Como se vê, esse volume era bastante informativo — e portanto utilíssimo — em tudo quanto concerne à viação brasileira da época (a *interna*, terrestre, fluvial e de cabotagem, e mesmo a *externa*, transatlântica, incluindo as articulações com as ferrovias estrangeiras, nos portos de escala)

A título de curiosidade, com aquêles saboi que têm as coisas e os ditos do passado, reproduzimos do “Prefácio”, assinado: “Os editores, Guillard, Aillaud & Cia” — e que começa dizendo “O INDICADOR GERAL DE VIAÇÃO DO BRASIL, que hoje apresentamos, é uma verdadeira revelação dos constantes progressos que tem feito a República dos Estados Unidos do Brasil”, (Os gífos são nossos), — apenas estas linhas que se encontram no centro da página IV:

“E”, pois, o INDICADOR um verdadeiro trabalho nacional, que não só serve de preciosíssimo auxílio aos que viajam, como também *revela ao Estrangeiro que o Brasil não é um país atrasado como alguns pensam*” — (Gifado por nós) — (Note-se que o livro era escrito por um estrangeiro e impresso em Paris)

Mas a parte preponderante, com maior número de páginas, era sem dúvida a ferroviária, com abundância de informes, inclusive vários gráficos esquemáticos das ferrovias então exist-

tentes, — alguns dos quais agora reproduzimos, não tanto pelo seu aspecto “histórico”, — de recordações do fim do século passado, “aquêlê delicioso período do *fim do século XIX* aos primeiros anos do *novecentos*, tão gratamente recordado”, — mas como demonstrativo da expansão geográfica de nossas estradas de ferro em uma fase de sua evolução a caminho de seu primeiro meio-século.

Naquele ano de 1898, a 31 de dezembro, as nossas ferrovias totalizavam apenas 14 664 km, 300 (praticamente 14 700 km) — Ainda assim, proporcionalmente à extensão atual, havia, então, atiaso no crescimento das ferrovias, pois já deveriam ter totalizado, em 1898, os 16 700 km, se o seu crescimento anual tivesse sido constante e uniforme.

Vamos recordar, um pouco, através das páginas dêsse velho guia ferroviário, os nomes das estradas de ferro e de algumas linhas em tráfego:

1 — Estrada de Ferro Central do Brasil

- a) Subúrbios do Rio de Janeiro (da Central a Santa Cruz);
- b) Rio de Janeiro — Barra do Pirai — São Paulo;
- c) Rio de Janeiro — Sapopemba — Matadouro;
- d) Belém a Macacos;
- e) Subúrbios de São Paulo (de Penha a Noite, hoje Roosevelt);
- f) Rio de Janeiro — Juiz de Fora — Sete Lagoas;

2 — Estrada de Ferro Leopoldina

- a) São Francisco — Meriti — Petrópolis (E F do Norte);
- b) Rio de Janeiro — Mauá — Petrópolis (Estrada de Ferro do Grão Pará) — Da Prainha no Rio de Janeiro a São José do Rio Preto (Km 112) — Lê-se, na pág 33 do “Indicador J Cateysson”, nas “Obsevações”, a propósito da *Estrada de Ferro do Grão Pará*:

“Os passageiros que tenham de ir a Petrópolis têm de tomar a barca na *estação da Prainha (Capital Federal) até a estação da Estrada de Ferro do Grão Pará (Mauá)*. — Os bilhetes ao preço de 8\$000 réis, ditos bilhetes de recreio, só são vendidos aos domingos e dias feriados; são válidos para o mesmo dia — A Companhia dá assinaturas ao preço de:

Mensais	150\$000 réis
Trimestrais	350\$000 ”
Semestrais	500\$000 ”

(Observe-se que além do \$ escrevia-se “réis”);

- c) Serrania — Ligação — Saúde (De Serrania a Saúde, 353 Km);
- d) Furtado de Campos a Rio Novo — 9 Km (No Indicador está erradamente: “Furtado do Campo”);
- e) Guairani a Pomba, 28 Km;
- f) Pôito Novo do Cunha a Saúde (370 Km);
- g) Recreio a Santa Luzia (150 Km);
- h) Vista Alegre a Leopoldina (12 Km);
- i) Patiocínio a Itaperuna;
- j) Cisneio a Paraoquena (18 Km);
- k) Patiocínio a São Paulo de Miriaé (18 Km);
- l) Macaé a Glicério (43 Km);
- m) Volta Grande a Pirapetinga (31 Km);
- n) Niterói — Nova Friburgo — Portela (De Sant’Ana de Maruí, em Niterói, a Portela, 237 Km);
- o) Nova Friburgo a Pôito Novo do Cunha (102 Km);
- p) De Condeio a Macuco (Km 19,5);
- q) Niterói — Macaé — Miracema (240 Km);
- i) Quicamã a Manuel de Morais

- s) Campos a Carangola e Santo Antônio (169 Km);
 t) Campos a Mineiros (23 Km);
 u) Campos a Mimoso (109 Km).
- 3 — *Estrada de Ferro do Bananal* (de Barra Mansa a Bananal, 28 Km).
 4 — *Estrada de Ferro Resende a Bocaina* (de Surubi a Tibiriçá, 45 Km).
 5 — *Estrada de Ferro Minas e Rio* (de Cruzeiro a Três Corações, 179 Km).
 6 — *Estrada de Ferro da Capital de Minas* (de Belo Horizonte a General Carneiro).
 7 — *Companhia Estrada de Ferro União Valenciana* (de Desengano a Rio Preto, 64 Km).
 8 — *Comércio a Rio das Flores* (V. F. *Rio das Flores*) (de Comércio a Três Ilhas, 53 Km) — Com a seguinte observação:
 “De Três Ilhas a Paraibuna por tração animal na extensão de 18 quilômetros.”
- 9 — *Rio de Janeiro a Pôrto Novo do Cunha* (Do Rio a Pôrto Novo, 261 Km, 433).
 10 — *Estrada de Ferro de Juiz de Fora ao Piau* (De Juiz de Fora a Furtado de Campos, 67 Km).
 11 — *Estrada de Ferro Vassourense* (de Vassourense a Vassouras, 7 Km, 500).
 12 — *Miguel Burnier a Ouro Preto* (de Miguel Burnier, Km 497,900 a Ouro Preto, Km 540,346).
 13 — *Estrada de Ferro Rio D’Ouro* (do Caju, no Rio de Janeiro, a Tinguá, Km 51,540).
 14 — *Estrada de Ferro do Corcovado* (De Laranjeiras a Paineiras).
- Note-se que no “Indicador” está escrito errado: “*Palmeiras*”.
- Na mesma pág. (33) do “Indicador” em que figura a E. F. do Corcovado, há, nas “Observações”, informes relativos a horários e preços de passagens do “*Plano Inclinado de Santa Teresa*” (que subia da rua do Riachuelo, atual 199, Ladeira do Castro) há muito desaparecido e que estava em correspondência com os bondes de Santa Teresa, Curvelo, Vista Alegre e Silvestre e, neste último ponto, com a E. F. Corcovado.
- 15 — *Empresa Férrea Maricá* (De Neves a Maricá, 49 Km).
 16 — *Estrada de Ferro Oeste de Minas*
- a) Sítio — São João d’El Rei — Paraopeba (602 Km)
 b) Aureliano Mourão a Rio Vermelho (Do Km 222 ao Km 272)
 c) Gonçalves Ferreira a Itapeçerica (Do Km 327 ao Km 347)
 d) Lavras a Fortaleza
 e) Perdões a Toscano de Brito (De Rio Vermelho a Candeias).
- 17 — *Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil* (De Mangueira a Paraíba do Sul)
 18 — *Estrada de Ferro Campista* (De Atafona a Campos)
 19 — *Estrada de Ferro Rio Doce* (De Livramento a Páhuira, 27 Km)
 20 — *Estrada de Ferro de Muzambinho*
- a) Três Corações a Areado (152 Km)
 b) Freitas a Campanha (86 Km)
- 21 — *Estrada de Ferro Teresópolis* (De Piedade à Raiz da Serra, 22 Km).
 22 — *Companhia Viação Férrea Sapucaí*
- a) Soledade a Sapucaí (Km 271)
 Rio Eleutério (Ligação no Rio Eleutério com a Mojiana)
 b) Soledade a Baependi (31 Km).
 c) Conservatória — Bom Jardim — Livramento (De Barra do Pirai a Livramento, 155 Km)
 d) Barra do Pirai a Passa Três (De Barra a Passa Três, 41 Km)
- 23 — *São Paulo Railway Company* (De Santos a Jundiá, 139 Km)
 24 — *Estrada de Ferro Bragantina* (De Campo Limpo a Bragança, 52 Km)

Na mesma pág. (61) do "Indicador" constam:

25 — a) *Companhia Carris de Ferro São Paulo a Santo Amaro*

b) *Bondes a Vapor a Santo Amaro.*

c) *Comp. A. H. Fazenda Dumont*

26 — *Companhia Mojiana*

a) Campinas a Casa Branca, 173 Km;

b) Campinas a Ribeirão Preto, 318 Km;

c) Casa Branca a Ribeirão Preto (Do Km 173 ao K 318);

d) Campinas a Espírito Santo do Pinhal;

e) Cascavel a Poços de Caldas

(No "Indicador" está errado: "Poço das Caldas");

f) Jaguari a Monte Alegre, 48 Km;

g) Casa Branca a Canoas, 72 Km;

h) Amparo a Serra Negra, 41 Km;

i) Mojimirim a Sapucaí, 47 Km;

j) Ribeirão Preto a Uberaba, 295 Km;

k) Uberaba a Araguari, 181 Km;

27 — *Companhia União Sorocabana e Ituana*

a) São Paulo a São Manuel, 345 Km;

b) Boituva a Itapetininga, 65 Km;

c) Cerquillo a Tieté, 8 Km;

d) Vitória a Redenção, 23 Km;

e) Jundiá a Ita, 70 Km;

f) Mayrinck a São Pedro, 125 Km;

g) Jundiá a Itaici, 46 Km;

h) Piracicaba a João Alfredo, 24 Km;

i) Treze de Maio a Pôrto Martins, 15 Km;

j) Botucatu a Cerqueira César, 117 Km.

28 — *Tramway da Cantareira de São Paulo*

(Cantareira — Tremembé — Mandaqui — Sant'Ana — Tamanduatei).

29 — *Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais*

a) Campinas a Jundiá, 45 Km;

b) Campinas a Cordeiro, 73 Km;

c) São Paulo a Descalvado, 226 Km;

d) Cordeiro a Rio Claro, 17 Km;

e) Piraçununga a Santa Veridiana, 43 Km;

f) Santa Rita a Pôrto Ferreira, 60 Km;

g) Descalvado a Aurora, 30 Km;

h) Rio Claro a Jabuticabal, 223 Km;

i) Visconde do Rio Claro a Jaú, 137 Km;

j) São Carlos a Santa Eudóxia, 45 Km;

k) São Carlos a Ribeirão Bonito, 41 Km, e, finalmente

l) *Navegação*, escalando nos seguintes portos e distâncias:

Pôrto Ferreira — Pôrto Prainha (Km 222) — Pôrto Amaral (Km 238) — Pôrto Cunha Bueno (Km 257) — Pôrto Jataí (Km 270) — Pôrto do Cedro (Km 308) — Pôrto Guataparâ (Km 320) — Pôrto M. Prado (Km 328) — Pôrto Jabuticabal (Km 340) — Pôrto Pitangueiras (Km 350) — Pôrto Pontal (Km 358).

- 30 — *Companhia Itatibense* (De Louveira a Itatiba, 21 Km).
- 31 — *Companhia Ramal Férreo Campineiro*
- a) Campinas a Cabras, 33 Km;
 - b) Campinas a Dr. Lacerda, 31 Km.
- 32 — *Companhia Carril Agrícola Funilense* (De Campinas a Funil)
- 33 — *Estrada de Ferro do Paraná*
- a) Paranaguá a Curitiba, 110 Km;
 - b) Curitiba a Ponta Grossa, 191 Km;
 - c) Serrinha a Rio Negro, Km 160;
 - d) Morretes a Antonina, Km 16,1;
 - e) Curitiba a Roça Nova;
 - f) Serrinha a Restinga;
 - g) Restinga a Ponta Grossa.
- 34 — *Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina* (na ortografia da época *Thereza Christina*) (De Imbituba às Minas, 111 Km).
- 35 — *Estrada de Ferro de Pôrto Alegre a Cacequi*
De Pôrto Alegre a Cacequi e São Gabriel, 452 Km) — De Pôrto Alegre a Taquara, viagem fluvial (80 Km), daí por via férrea a São Gabriel (Km 451,883) — Com as seguintes observações, entre outras:
- “A Companhia Fluvial faz partir todos os dias menos aos sábados um de seus vapores de Pôrto Alegre para a estação da Margem do Taquari e outros da Margem para a cidade, menos aos domingos. — As horas da partida são: de Pôrto Alegre 8 h. da noite, da Margem às 5,00 da tarde *mais ou menos, por depender da chegada dos trens*. O preço das passagens nos vapores da “Companhia Fluvial” entre a estação da Margem e Pôrto Alegre, é de 5\$000 réis à ré e de 2\$500 à *proa sem alimentação*.” (Os grifos são nossos).
- 36 — *Estrada de Ferro de Pôrto Alegre a Nova Hamburgo* (De Pôrto Alegre a Nova Hamburgo, 43 Km)
- 37 — *Estrada de Ferro de Quaraí a Itaqui* (na ortografia da época: *Quarahy a Itaquy*), 180 Km.
- 38 — *Estrada de Ferro de Santa Maria a Cruz Alta* (Santa Maria a Cruz Alta e Passo Fundo, 355 Km).
- 39 — *Southern Brazilian Rio Grande do Sul*
(De Rio Grande (Marítima) a Pelotas e Bajé, 283 Km) — Nas “Observações” que trazia a tabela de preços e horários constavam, entre outros, os tópicos seguintes:
- “Os menores de 8 anos pagarão meia passagem, ficando porém à Administração salvo o *direito de acomodar no mesmo lugar dous, nestas condições, embora não da mesma família*. Os menores de 3 anos de idade, conduzidos ao colo, terão passagem gratuita. Os viajantes só têm entrada nos carros com *bilhetes ou passes em forma*.” — (Os grifos são nossos).
- 40 — *Estrada de Ferro do São Francisco* (de Alagoinhas a Juazeiro, Km 462,3).
- 41 — *Companhia Estrada de Ferro Bahia e Minas* (De Ponta d’Areia a Bias Fortes, 308,6.
- Embora não constassem da tabela nem as distâncias quilométricas nem os preços das passagens para *Saudade* e *Filadélfia*, esses dois topônimos já figuravam nessa tabela.
- Das “observações” destacamos as duas seguintes:
- “Os trens partem em dias *indeterminados* às 6 horas da manhã. (Grifo nosso).
- “Os imigrantes para sua localização dentro da zona da Companhia terão passagem grátis até os seus destinos.” — (Como é sabido, nessa zona se fez sentir a notável atuação de Teófilo Ottoni, relativamente à colonização com imigrantes estrangeiros, tanto assim que a antiga *Filadélfia* passou a ser a atual Teófilo Ottoni. A. E. F. passa hoje em Teófilo Ottoni e prossegue até Araçuai.

- 42 — *Companhia Tram-Road de Nazaré* (De Nazaré a Amargosa, Km 98,814).
 43 — *Estrada de Ferro Central da Bahia* (antiga “Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company Limited”).
 a) De São Félix a Machado Portela, 259 Km;
 b) Cachoeira a Feira de Sant’Ana, 45 Km.

Os dois trechos ligados por uma ponte de 355 metros, sôbre o rio Paraguaçu, denominada “ponte D. Pedro II.

- 44 — *Estrada de Ferro da Bahia a São Francisco*
 a) Bahia a Alagoinhas (Km 128,130).
 b) Alagoinhas a Timbó, 83 Km.
 45 — *Estrada de Ferro de Santo Amaro* (Santo Amaro a Jacu, 36 Km).
 46 — *Companhia Trilhos Urbanos do Recife*
 a) Recife a Olinda, 9 Km;
 b) Encruzilhada a Beberibe, 7,3 Km.
 47 — *Estrada de Ferro Sul de Pernambuco* (Recife a Garanhuns, Km 146,420).
 48 — *Estrada de Ferro Central de Pernambuco* (Central a Antônio Olinto, 180 Km).
 49 — *Great Western of Brazil Railway Co. Ld.*
 a) Recife a Timbaúba, 118 Km;
 b) Carpina a Limoeiro, Km 23,101.

Das “observações” ao horário e tabela de preços, destaco esta, que provavelmente, jamais terá sido cumprida:

“Ninguém poderá transportar consigo nos trens mais de uma arma de fogo, a qual deverá ser apresentada ao chefe da estação para verificar se se acha des-corregada”.

- 50 — *Estrada de Ferro Alagoas* (“Alagoas Railway Company Limited”).
 a) Jaraguá a União, 88 Km;
 b) Lourenço de Albuquerque a Viçosa, (Km 47, 2 ao Km 97).
 51 — *Estrada de Ferro Paulo Afonso* (Piranhas a Jatobá, 116 Km).
 52 — *Estrada de Ferro Cachoeiro do Itapemirim*
 a) Cachoeiro a Alegre, 50 Km;
 b) Cachoeiro a Castelo.
 53 — *Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo*
 Constava apenas, no “Indicador J. Cateysson”, de novembro de 1898, esta nota:
 “A via férrea Sul do Espírito Santo, propriedade do Estado, terá 163 Km de desenvolvimento, dos quais 21 Km apenas estão em tráfego com o fim apenas de auxiliar a construção do resto”. (Não se dizia, porém, qual o trecho de 21 Km já em tráfego. O grifo é nosso).
 54 — “*The Natal and Nova Cruz (Brazilian) Railway Limited*” (“De Natal a Nova Cruz, 121 Km).
 55 — *Estrada de Ferro de Baturité*
 a) Central a Quixeramobim (Km 235,380);
 b) Baturité a Prudente de Moraes;
 c) Central a Maranguape (Km 28,447).
 56 — *Estrada de Ferro Sobral* (Camocim a Ipu, Km 216,280).
 57 — *Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras* (Caxias a Cajazeiras, Km 12,2).

Com a seguinte observação no horário (e tabela de preços):

“A Estrada de Ferro liga os rios Itapicuru e Parnaíba, ambos navegáveis e servidos: o 1.º pela Cia. de Navegação a Vapor do Maranhão e Empresa Fluvial Maranhense e o 2.º pela Cia. de Vapores do Rio Parnaíba”.

- 58 – *Estrada de Ferro de Bragança* (Belém a Jancupi, Km 101).
 59 – No Estado da Paraíba, em 1898, a via férrea ia de Cabedelo a Independência, com um pequeno ramal para Taipu para Pilar.
 60 – No Estado de Sergipe, em 1898, a estrada de ferro iria de Aracaju a Simão Dias, com dois pequenos ramais, um para Laranjeiras e outro para São Cristóvão. (Na gravura respectiva, constava: “Projeto”).

Relativamente a essas três ferrovias, nos Estados do Pará, da Paraíba e de Sergipe, o “*Indicador*” não lhes dava os nomes de então, nem tão pouco as tabelas dos respectivos horários, distâncias quilométricas e preços das passagens, mas apenas os gráficos esquemáticos das linhas (pelos quais tiramos as indicações constantes dos ns. 58 a 60 acima).

Como vemos, pelos fins do século passado, tínhamos no Brasil umas sessenta estradas de ferro, espalhadas por várias regiões do território nacional. E’ bem de ver-se que muitas dessas ferrovias eram ainda apenas trechos iniciais do que deveriam ser.

• • •



Fig. 1 — A E. F. Oeste de Minas foi, há alguns anos, incorporada à Rede Mineira de Viação.

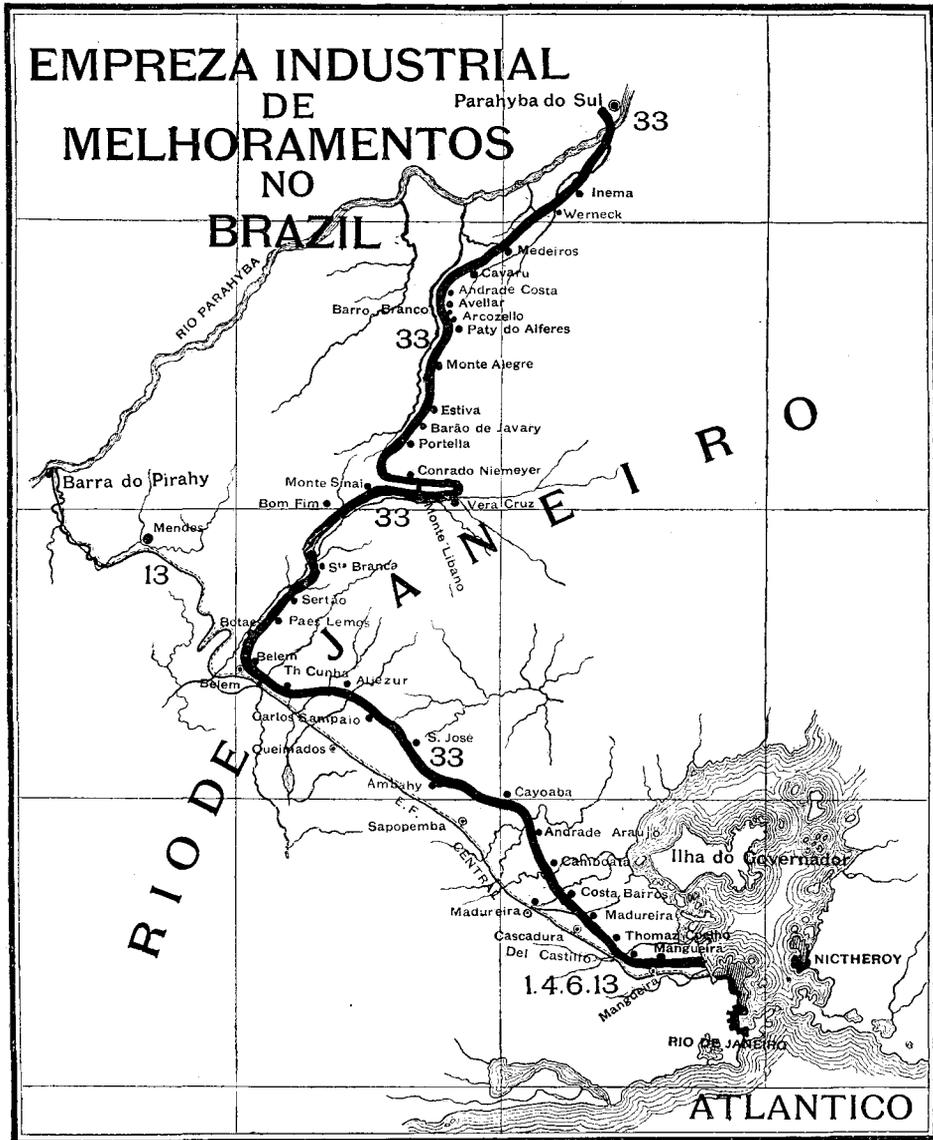


Fig. 2 — A antiga “Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil” passou, tempos depois, à E. F. Central do Brasil, constituindo a denominada “Linha Auxiliar” (bitola 1m,00)



Fig. 3 — As antigas EE.FF. de Muzambinho e Minas e Rio, depois de constituírem, com a E. F. Sapucaí, a "Rêde Sul Mineira", foram incorporadas na atual "Rêde Mineira de Viação".

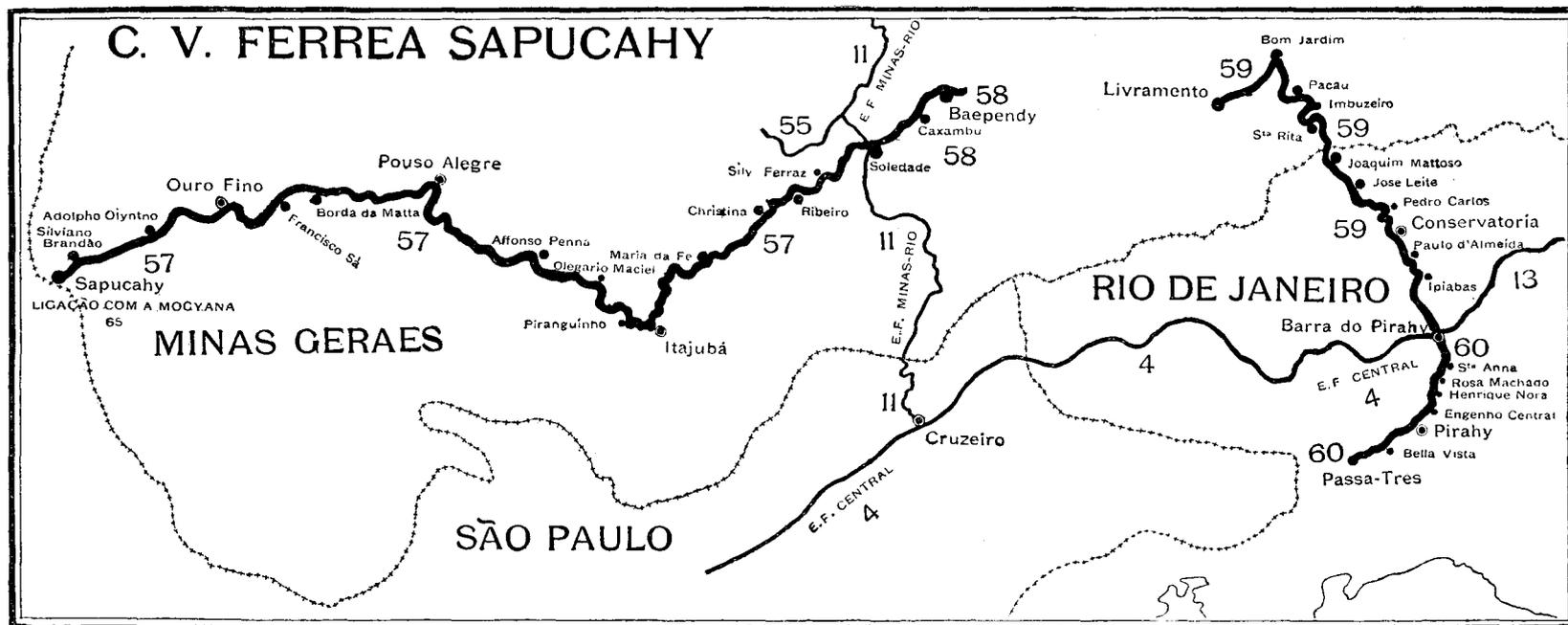


Fig. 4 — A Cia. Viação Férrea Sapucaí que se compunha das duas linhas acima representadas, desapareceu, ao fundir-se com as EE. FF. Muzambinho e Minas e Rio, as quais passaram a constituir a antiga "Rêde Sul Mineira", incorporada na atual "Rêde Mineira de Viação".

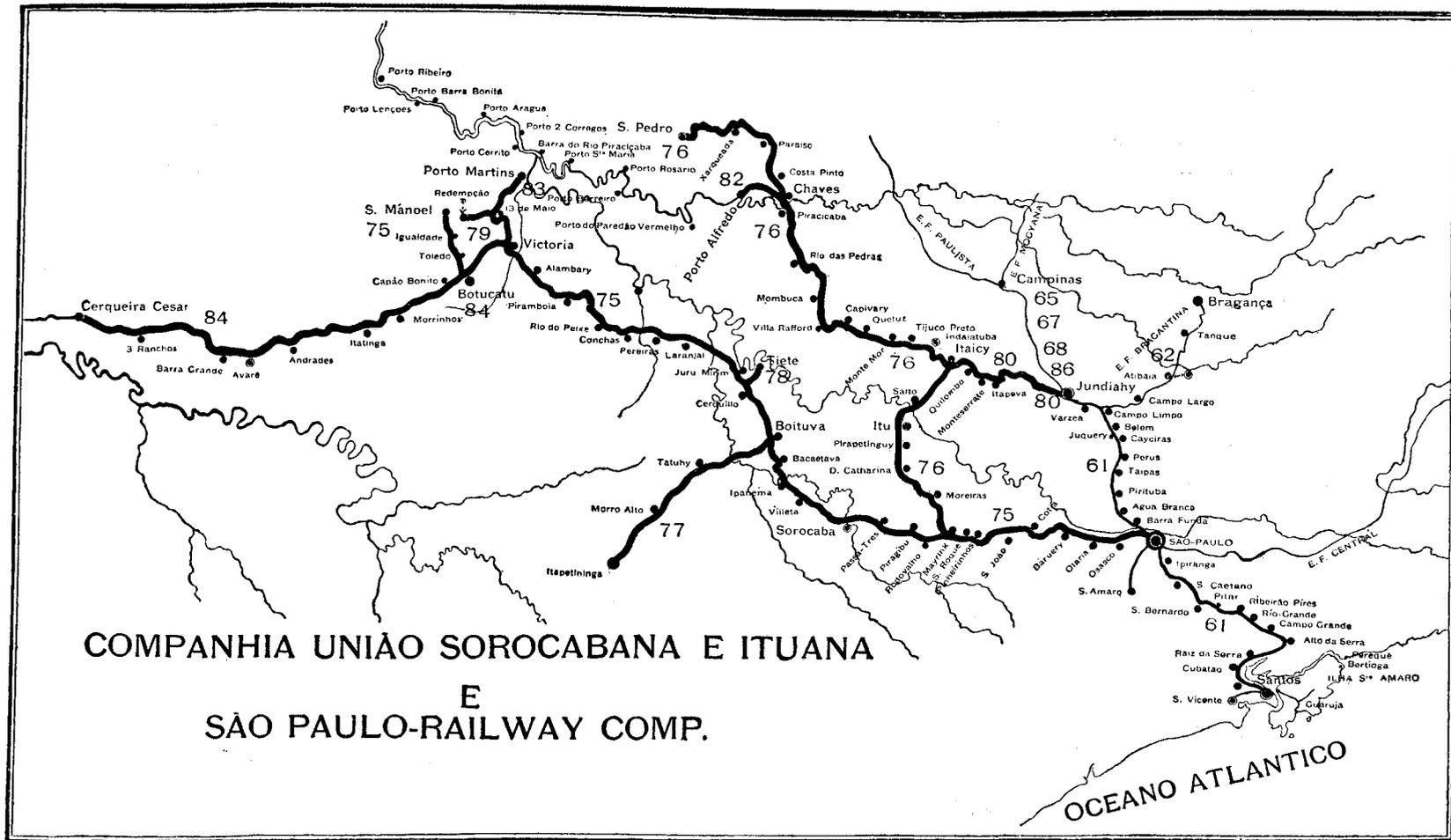


Fig. 5 — A antiga Comp. União Sorocabana e Ituana é a atual E. F. Sorocabana; e a S. Paulo Ry. a atual E. F. Santos-Jundiaí

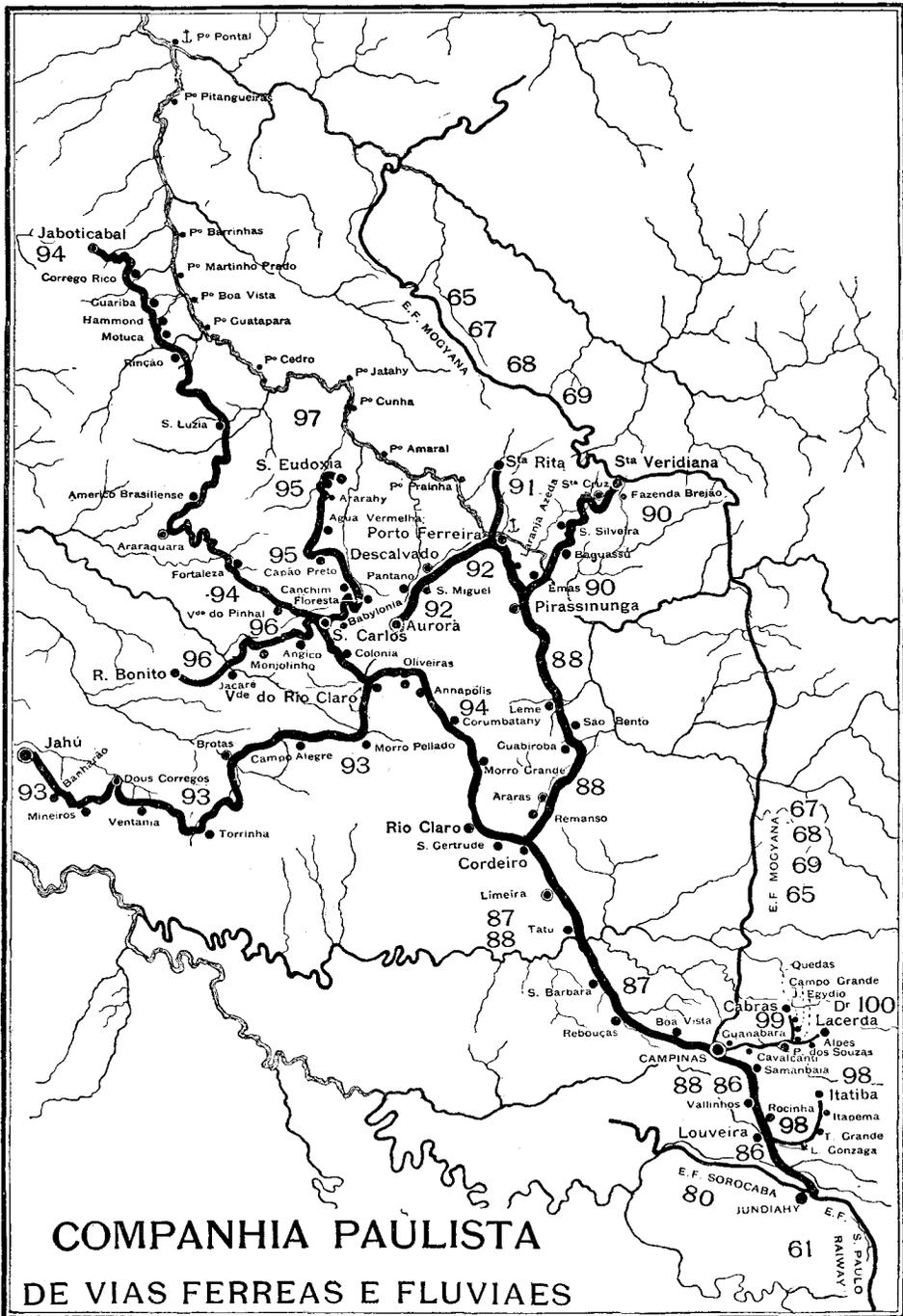


Fig. 6 — O nome atual da "Paulista" é "Companhia Paulista de Estradas de Ferro".

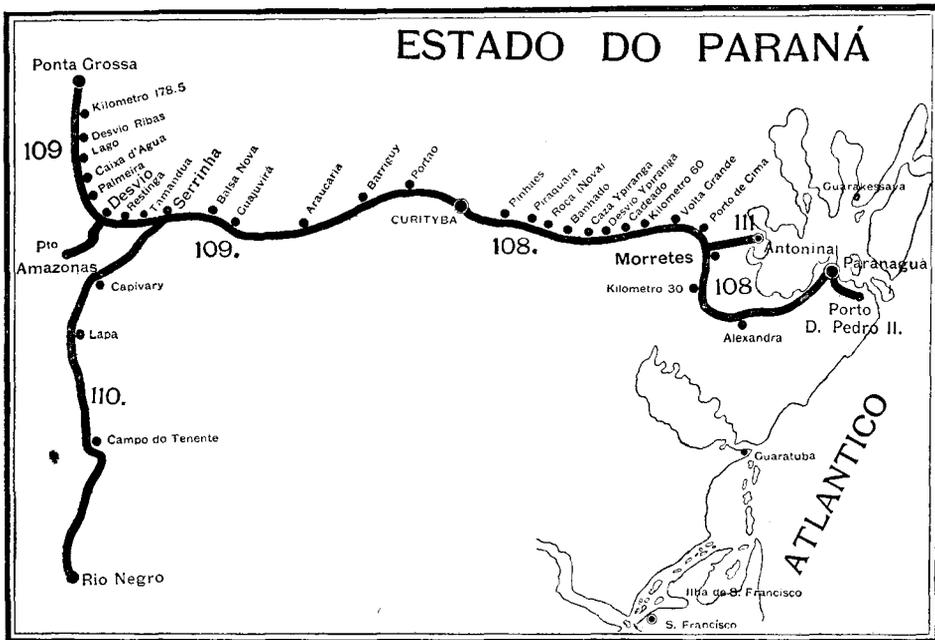


Fig. 7 — O que havia de linhas férreas no Paraná, em fins de 1898. (“E. F. do Paraná”).



Fig. 8 — A antiga E. F. Caxias a Cajazeiras, em fins de 1898. Foi o início da atual “E. F. São Luís a Teresina”, que liga essas duas capitais do “meio-norte”.

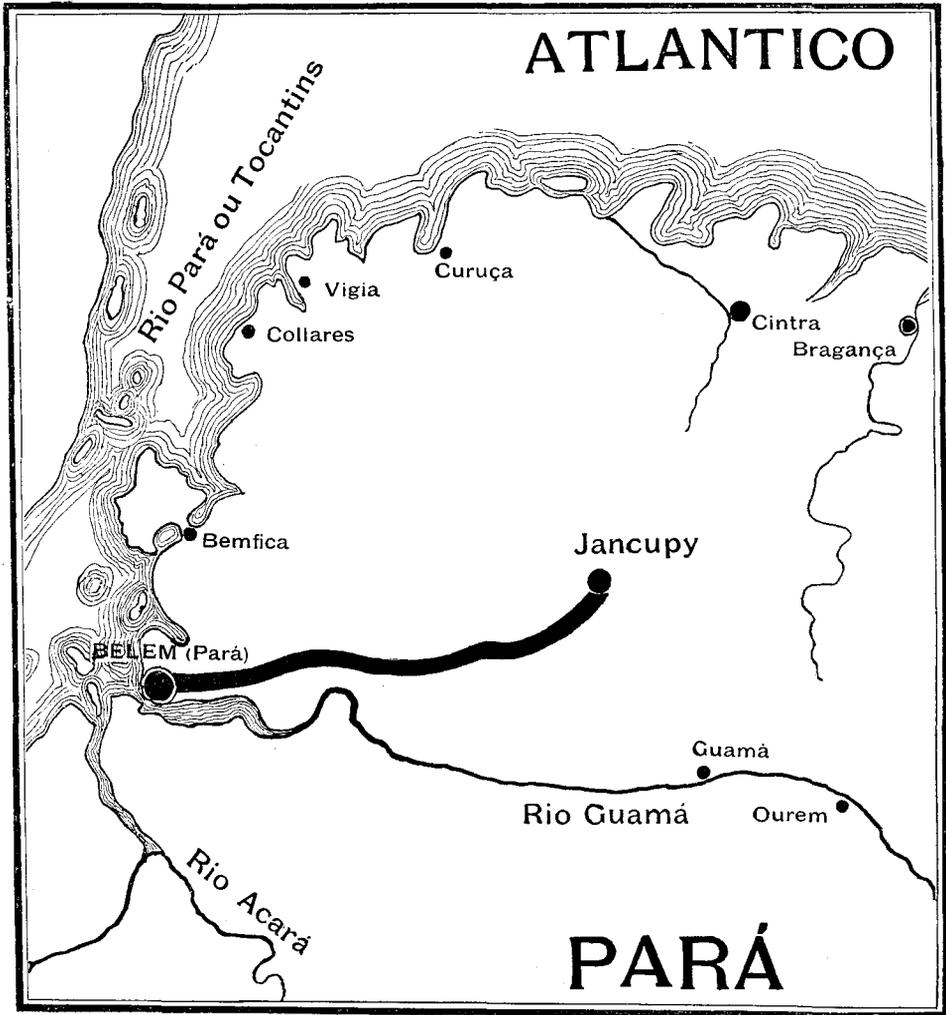


Fig. 9 — A E. F. de Bragança em fins de 1898. A denominação Jancupy, que seria no Km 101, não existe mais. Na quilometragem atual os topónimos mais próximos são Granja Eremita (Km 95,4) e Jambu-Açu (Km 103,6).

Supomos que êsse “Indicador J. Cateysson”, de 1898, seja o mais antigo dos nossos “guias” ferroviários *gerais*, isto é, que informam sôbre tôdas as ferrovias brasileiras.

Talvez tenha sido êle o inspirador do vulgarizado “Guia Levy”, editado em São Paulo, que deve ter aparecido no ano seguinte, pois está no ano LVI, tendo publicado, até janeiro último, inclusive, 655 edições (mensais).

Guias ferroviários particulares ou *especiais*, isto é, *de uma só estrada*, — da Central, da Leopoldina, da Rêde Paraná-Santa Catarina, etc., geralmente publicados pela própria Estrada, — têm havido inúmeros. Mas, *guias gerais*, só conhecemos, até hoje, êsses dois, sendo o velho e desaparecido “Indicador J. Cateysson” muito mais interessante e, materialmente, com melhor apresentação.

* * *

Ao ensejo desta referência a um velho “*guia ferroviário*”, que nos relevem ligeira digressão emocional.

Quantas recordações, quantas evocações pode suscitar o simples manuseio de um antigo “indicador” de viagens, com as suas informações descritivas e numéricas de percursos, horários, preços, etc!...

Especialmente, quando sôbre um dêsses vulgarizados livrinhos transcorreu ininterruptamente como sempre o velho tempo, — por mais de meio século!...

Terras e localidades outrora percorridas, ou apenas agradavelmente entrevistas de passagem, de dentro do veículo em plena marcha... Pessoas afastadas no espaço ou no tempo, ou desaparecidas para sempre... Coisas perdidas, mas jamais esquecidas... Atos e ocorrências, palavras e gestos, pensamentos e sentimentos, tudo quanto marcou emocionalmente os dias do passado... Tudo quanto nos fêz sentir a *delícia da vida*, gozando-a ou sofrendo-a, pode, por vêzes, voltar à nossa lembrança, no volver as páginas de um velho guia de viagens...

Até mesmo os antigos anúncios, que na época mantiveram êsse “guia”, — uns de hotéis, de pensões, de restaurantes, de *bars*, (naqueles tempos ainda não havia nem “casinos”, nem “boites”, nem “cabarets”; apenas os “cafés-cantantes” e... “*otras cositas más*”...); outros reclames curiosos das mais diversas casas de negócio, comércio ou indústria, quase todos de firmas há muito desaparecidas; finalmente, alguns anúncios de *objetos* e de *hábitos*, — especialmente as *modas femininas*, — que já não existem mais, substituídos por novos *usos* e *costumes*... quanta lembrança despertam, quanta saudade de tudo que inelutavelmente passou!...

Sente-se, entre as páginas amarelcidas, a ação inexorável da morte... (dos seres e das coisas)!...

A leitura de alguns anúncios antigos, especialmente das modas femininas, com seus *figurinos* de então, faz-nos rir, dado seu velho pitoresco; mas a de muitos outros anúncios, por vêzes bem simples e sem quaisquer figuras, nos traz à flor dos lábios aquêle melancólico sorriso que acompanha as recordações deliciosas...