

23.4.65

O FIM DA LINHA

Aos 85 anos, está-se extinguindo a Estrada de Ferro Rio Douro, quase abandonada, reduzida nos seus ramais e esquecido o seu passado de glória, quando dela dependia todo o transporte de material para a construção das reprêas, que iriam abastecer a Cidade do Rio de Janeiro, e servia de caminho aos turistas e excursionistas dominigueiros, que procuravam aqueles arredores.

Entretanto, hoje seu panorama é bem diferente. No lugar das antigas lavouras de café do Império, encontramos terras esgotadas, abandonadas. Os seus trens repletos continuam a circular, não mais transportando multidões alegres em busca do descanso campestre. Este tempo já vai longe. Seus trens mantêm-se cheios, mas outro motivo contribui para isso. Suas poucas estações são abertas e suas tarifas, alheias à inflação, continuam a ser a dos dias de glória. O carona em seus carros não é um intruso, mas os passageiros habituais.

Os moradores de Belfort Roxo ainda vêem a velha locomotiva a vapor puxando com esforço quatro vagões, que passam para realizar o trabalho que há quase um século é seu — o de transportar material para as reprêas de Rio Douro, Xerém e Tinguá, que contribuem para o abastecimento do Rio Quatrocentão. Por este motivo a composição da Estrada de Ferro Rio Douro é conhecida popularmente como "trem do socorro das águas", já fazendo par-

te da tradição dos subúrbios, por onde passa.

Entregue ao público em 15 de janeiro de 1883, com 58 km de extensão construída pelo Ministério da Agricultura, teve a Estrada de Ferro Rio Douro sua construção a cargo de um empreiteiro inglês Antonio Gabrieli, que levou sete anos para concluir este trecho. Possuía, então, a ferrovia quatro locomotivas a vapor, um carro de passageiros e quarenta e um de carga, sendo seu principal objetivo desde esta época o transporte de material dos mananciais.

Com o desenvolvimento da população do Rio de Janeiro e conseqüente necessidade da captação de novos mananciais para o respectivo abastecimento de água, foi a estrada se estendendo ao lado das novas linhas adutoras, possuindo em 1925, 146 km.

A linha, que teve início na Estação de Francisco Sá, atravessando os populosos subúrbios de Del Castilho, Inhaúma, Irajá, Colégio e outros, atravessando Belfort Roxo para terminar em Jaceruba, apresentava, em 1926, um movimento de 1 602 505 passageiros. Atualmente passam pelas suas estações cerca de 756 mil passageiros por ano.

Por decreto do Governo Provisório, em 1930, foi a Rio Douro desligada da Inspeção de Águas, passando a fazer parte da Estrada de Ferro Central do Brasil, vindo a constituir as suas linhas outros tantos ramais da Linha Auxiliar.

A valiosa carga de café foi substituída por produtos da pequena lavoura, principalmente verduras, que não conseguem, entretanto, devolver à Estrada das Águas seu esplendor imperial.

Destinada a desempenhar uma tarefa árdua, que já realizou, vê a Rio Douro chegar seu fim, entretanto seu trem continua a passar morosamente, recordando aos que o vêem, os calmos tempos do século, que lhe pertenceu.