



A PRIMEIRA FERROVIA BRASILEIRA

Edilberto TREVISAN

Quando estamos para comemorar o sesquicentenário da instalação da Província do Paraná, tornam à lembrança outros acontecimentos nacionais coevos que, aparentemente alheios ao nascimento do Paraná, integram a marca histórica do meado do século XIX.

Foram acontecimentos distantes da terra paranaense, mas compõem o panorama em que surgiu a Província do Paraná, dão-lhe as exatas proporções e medidas, não se diria do avanço técnico, mas pelo menos do momento em que ainda timidamente a sociedade brasileira começava a utilizar os progressos da Revolução Industrial.

O estabelecimento do primeiro trecho de estrada de ferro na capital do Império, apesar de diminuto em sua estrutura, foi, porém, um desses acontecimentos históricos que teria amplos reflexos nas décadas subsequentes. Mauá, a figura central da idéia ferroviária no Brasil, para isso teve de lutar, talvez menos com as dificuldades financeiras, que não foram pequenas, do que com a retransa que sempre se opõe às coisas novas. Já lhe dissera o Marquês do Paraná: *Trem de ferro não é cabrito maltês para galgar montanhas.*

Assim, na mesma década em que nascia o Paraná autônomo, também se estendiam os primeiros poucos quilômetros de trilhos, do Porto Mauá, no fundo da Baía da Guanabara, até a vila da Serra da Estrela, na direção de Petrópolis. Apesar da importância do acontecimento, são raras, por isso também muito apreciadas, as referências sobre a pequenina ferrovia de Mauá. Sem subsídios governamentais, foi iniciada a construção em 29 de agosto de 1852, inaugurando-se o primeiro trecho até Frágoso em

30 de abril de 1854. Em 16 de dezembro de 1856, ficou concluído mais um trecho de dois quilômetros até a Raiz da Serra, hoje Inhomirim. A linha apresentava trilhos de boleto duplo, 32 kg por metro, fixados sobre painelas (não dormentes) pelo sistema Greave, bitola de 1,68, neles correndo a *Baronesa*, como se sabe, nossa primeira locomotiva. Todo o material rodante e da via permanente viera da Inglaterra, onde Mauá estudara as primeiras estradas de ferro inglesas.

Mas, com tais características, como operava na prática esse primeiro trem de Mauá? Como dissemos, poucos se propuseram a descrever o seu funcionamento que, afinal, em seu tempo, apesar de novidade, constituía o óbvio à vista de todos.

É preciso então recorrer às narrativas dos cronistas da Corte e principalmente de viajantes estrangeiros, para colher as impressões que ficaram dessa pequena viagem ferroviária.

Uma velha crônica de José de Alencar de 1854 é um dos mais interessantes documentos, num tempo em que, indicado por Francisco Octaviano (o celebrado poeta daquelas estrofes eternas *quem passou pela vida em branca nuvem*), o futuro autor de *Iracema* colaborava regularmente no jornal *Correio Mercantil*, diário carioca que existiu de 1848 a 1868. Nessas colunas apareciam nomes de peso de nossa história literária, como Gonçalves Dias e Manuel Antônio de Almeida, entre outros. Deste último, ali saíram em folhetins, em 1852, as *Memórias de um Sargento de Milícias*, depois publicadas em dois tomos, de 1854 e 1855.

Nele também, nesse tempo, Machado de Assis iniciava a vida como simples revisor. Alencar completa a coleção de nomes famosos, deletreando no *Correio* seus pendores literários, antes de empreender a obra ciclópica de seus romances. Borboleteava o estilo com leveza, “comentando, para gáudio de seus leitores, os fatos da semana, desde um simples incidente policial até os acontecimentos da guerra do Oriente; desde os sucessos da Charton e do Gentile, até os sermões de Mont’Alverne; desde a simples máquina de coser, até o complicado mecanismo social, salpicando tudo com o condimento da graça e do bom humor”. Quem assim escreveu foi o biógrafo Arthur Motta.

Esse era o espírito das crônicas semanais de Alencar no *Correio Mercantil*, mais tarde, em 1874, coligidas no livro *Ao Correr da Pena*, com reedições conhecidas em 1888 e modernamente apresentado pela Melhoramentos. Os folhetins de Alencar reuniam doses de jornalismo e de literatura, mistura que permite compreender a descrição descomprometida do romântico sobre a obra material de Mauá. Com alguma razão, afirmou um analista daquela fase que Mauá, ao lado de Teófilo Otoni, Mariano Procópio, Calógeras e outros, “estadistas, no sentido exato da expressão, no Império, tanto diferiam dos românticos, palradores em idéias”... É assim que a visão romântica de Alencar sobre a iniciativa pioneira de Mauá perde-se nos coloridos do trecho marítimo, praticamente esquecendo a ferrovia propriamente dita, do Porto Mauá à vila da Raiz da Serra:

A barquinha de vapor corta ao largo resvalando docemente pela flor d'água, mas sem aquela excessiva velocidade que dá aos objetos um aspecto fantástico. A cidade do Rio de Janeiro vai fugindo à vista, e com o vago da distância começa a retratar-se no horizonte como um painel magnífico iluminado pela esplêndida claridade dos raios de sol.

Depois de uma página inteira sobre a baía, finalmente:

Mas eis a ponte do desembarque que se alonga pela proa da barca; chegamos a Mauá. Saltemos, e, como o lugar não tem nada que ver, como as construções da Companhia ainda estão em principio e não oferecem nada de curioso, tratemos de tomar os nossos lugares no vagão, e de prepararmo-nos para a nova viagem, tendo o nosso bilhete em mão segundo o regulamento.

Deu o sinal. Lá vamos levados pelo monstro de fogo que se lança, rugindo como um a fera, vomitando fumo, devorando o espaço. Alexandre Dumas já o disse,. o prazer da velocidade tem um gozo, uma voluptuosidade inexprimível. A primeira vez, porém, a novidade, o vago do desconhecido, destroem em parte aquele prazer, e produzem uma espécie de embriaguez de espírito, que de alguma maneira paralisa o pensamento. Não há idéia fixa, não há preocupação, por mais forte que

seja, que resista a esse choque súbito de tantas emoções, a esse tumulto confuso das impressões que se sucedem rapidamente, que se aglomeram, se repelem e se destroem.

Depois de dezenove minutos desse vôo fantástico, desse sonho acordado, despertais repentinamente aos gritos do cocheiro e aos trancos de um dos incômodos carros da Companhia, que vos faz imediatamente lembrar dos passeios ao Catete. Resignai-vos como eu, e, se tendes alguma idéia favorita, alguma imagem suave, que vos ande a sorrir na mente, abri-lhe a vossa alma, e esquecei as misérias deste mundo. Quando mal pensardes, estareis no alto da serra.

Alfredo d'EscragnoIle Taunay, o Visconde, menciona uma dessas descrições, de Carlos Augusto Taunay, publicada em 1862 sob o título de *Viagem Pitoresca a Petrópolis para servir de roteiro aos Viajantes e recordação deste ameno torrão brasileiro...* (Rio de Janeiro, 152 páginas, 1862)

A nota de Taunay, sobrinho de Carlos Augusto, foi incluída entre os escritos deixados por ele inéditos e cuja publicação, embora anunciada em 1897, ocorreu somente em 1921 (*Filologia e Crítica*, Melhoramentos de S.Paulo, 191 páginas). Talvez por escrúpulo ali o Visconde não menciona o nome do autor seu parente, que no entanto se encontra esclarecido até por Sacramento Blake, pelo menos desde 1893. Não manuseamos o livro de Carlos Augusto, do qual porém o sobrinho nos proporciona algumas transcrições, afirmando que se compunha de três partes: ida, estada e volta.

Do trecho marítimo, até o porto Mauá, através da baía, “a derrota já inclina para a ilha do Governador, maior que certos principados italianos ou alemães e cuja superfície verdejantemente ondulada, cujas praias ocupadas por quase não interrompida série de casas, sítios, manufaturas de cal, olarias, choças de pescadores, eclipsadas cá e lá por bonitas ilhas, enlevam os olhos...” A lancha, rebocando dois ou três saveiros, sempre se retardava.

Da ferrovia, nada transcreve o Visconde de Taunay, provavelmente porque à época em que escrevia (1897), há muito ela deixara

de interessar, substituída que fora por outras linhas ferroviárias. Apenas a paisagem eterna do Rio, continuava sempre linda, como na canção. Acrescenta Taunay: “tomavam-se, porém, as diligências, findo o trecho da via férrea até a Raiz da Serra, a primeira construída no Brasil e... toca a subir”, pelos caminhos da serra, nas carruagens puxadas por quatro burros, sob o zunido dos chicotes, a trote largo.

O livro de Carlos Augusto Taunay, que não examinamos, não passava de um guia turístico para viajantes, como assinala o próprio título. Outros autores, esses estrangeiros, deixaram registros mais minuciosos sobre o mesmo trajeto, ainda que menos conhecidos porque publicados em idioma estranho.

O visitante suíço von Tshudi, subindo para Petrópolis, em dezembro de 1857, fez essa pequena viagem e descreveu-a em quadros realistas, proporcionando-nos conhecer todos os *confortos* prodigalizados aos viajantes daquele tempo. Vale a pena acompanhar o observador Tshudi nessa curiosa travessia pelo velho Rio de Janeiro:

Da Prainha (hoje Praça Mauá), próximo ao Arsenal da Marinha, diariamente parte uma barca a vapor, cedo às 6 horas, de tarde às 2 horas, mantendo a ligação da capital do Império com Petrópolis. Por intermédio de um grande pavilhão comercial, em cuja entrada se encontra a Caixa, onde se adquirem as passagens para a barca e para a estrada de ferro, chega-se ao embarcadouro, que se distingue entre os demais embarcadouros do Rio de Janeiro por não oferecer risco de se quebrar pescoço e pernas.

Em nenhuma cidade marítima de igual porte, há menos preocupações do que no Rio, quanto a embarcadouros, não direi cômodos, mas seguros, embora as condições da Baía para tal finalidade, a rigor, sejam geralmente bastante favoráveis. As autoridades competentes não querem ou não sabem aproveitá-las em benefício do público.

O vapor é uma barca vagarosa. No convés posterior, sobre o qual se ergue uma tolda de madeira, encontra-se um camarote para as senhoras, e na frente, alguns bancos de madeira, como primeira classe. A parte da frente destina-se para os passageiros de segunda classe e para

os pés no chão (pessoas descalças), inclusive escravos, quer dizer, cujas passagens importam em terceira classe, no mesmo lugar dos ensapatados. Eles partilham um espaço apertado, com sacos, caixas, malas, cestas, mulas, e ainda o piloto. A roda do leme encontra-se pois colocada perto da proa, de modo que o marinheiro na direção não seja prejudicado na visão à distância.

Geralmente duas ou mais lanchas, bastante carregadas, são rebocadas pela barca. A marcha desta torna-se por isso bastante lenta, pouca coisa mais rápida que uma baleeira bem tripulada, permite porém apreciar a maravilhosa viagem da grandiosa Baía, com os quadros continuamente variados de sua orla, as inúmeras ilhas cobertas da mais luxuriosa vegetação e as formas bizarras dos rochedos que emergem da água. Certamente, a Baía do Rio de Janeiro, com toda razão, goza da fama de uma das mais belas paisagens do mundo.

De seu ponto de partida, a barca segue a direção norte, com leve inclinação para oeste. Logo que passa o ancoradouro dos navios de guerra, alcança a pequena Ilha da Enxada, rumo para a Ilha do Governador e segue seu curso, ao longo da costa, por entre inúmeras e pequenas ilhas.

A Ilha do Governador, a mais importante das ilhas da Baía, com superfície de cerca de 20 quilômetros quadrados, é em sua maior parte acidentada, principalmente em suas partes ocidental e sul. Nessa mesma ilha há lavouras em algumas Fazendas. O povoamento se estabeleceu de preferência junto à praia e compreende um círculo numeroso de casas e choupanas, em redor de quase toda a ilha. Ali se encontram em funcionamento de 14 a 18 fornos de cal e uma olaria. A Freguesia a que pertencem os moradores chama-se Freguesia de N. Sra. Da Ajuda da Ilha do Governador.

Mais longe, para noroeste, fica a pequena e romântica Ilha de Paquetá, mais ou menos povoada e em bom estado de cultura. Ali também funcionam fornos de cal em grande escala (principalmente de conchas de Vênus flexuosa Lam.) Eles suprem uma boa parte da demanda anual de cal da cidade. À Freguesia do Senhor Bom Jesus do Monte da Ilha de Paquetá pertencem ainda as ilhas próximas de Brocoió, Pancarahyba e o grupo sul

das ilhas Jerobaibas (Ferro, Redonda, Água, Casa, Palma Romana, Braço Forte).

As ilhas pequenas proporcionam um encanto peculiar. Nelas, com frequência, surge uma choupana solitária num insignificante bananal, rodeado de algumas laranjeiras e algum pedaço de lavoura de arroz ou mandioca. Muitas vezes se ergue apenas um par de esbeltas palmeiras, de corolas farfalhantes por cima da vegetação rasteira, ou então se levanta apenas um rochedo exótico da superfície líquida, suavemente ondulada.

Quase a cada batida da roda do motor vem uma nova paisagem, com outras variedades.

Durante os meses de verão, em que sobre a baía pesa o calor de um meio-dia mais forte, a viagem se torna um tanto mais incômoda, e rapidamente são consumidos as duas vasilhas de água em frente do convés posterior. Vêm-se também negros oferecendo limonada fresca, espremendo a fruta madura do caju e deixando escorrer o suco adstringente por entre os dedos escuros, num copo de água com açúcar.

Após uma 1 ½ hora de viagem, com maior demora se houver muitos reboques para puxar, a barca chega ao Porto de Mauá, a uma distância do Rio de Janeiro de cerca de 11 milhas marítimas.

Ali já espera a locomotiva a vapor, que parte imediatamente, sem demora, para os pés da serra. Esse trecho de estrada de ferro, o primeiro em todo o Brasil, com cerca de 12 milhas inglesas de percurso, foi construído por uma sociedade de ações com um capital de 2.000 contos, em cuja direção está o Barão de Mauá, e as obras acabaram em 20 de abril de 1854. Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, um dos mais notáveis brasileiros, alinha-se entre os maiores financistas do Império e, como homem empreendedor, desenvolve constante atividade em vários ramos, até além das fronteiras de seu país.

Entre outros empreendimentos, foi por ele fundado o Banco que leva seu nome, com uma importante representação em Montevidéu, a grande fábrica de máquinas a vapor em Ponta da Areia, em Niterói, em frente da capital do Império, e a Companhia de Navegação do Rio Amazonas.

Na Câmara Legislativa, como deputado, defendeu sua província natal de S. Pedro do Rio Grande do Sul, de maneira que ele está na primeira linha, como verdadeiro defensor das liberdades constitucionais de sua pátria, dos direitos e do progresso.

A ferrovia não foi bem construída, em parte devido ser o terreno, em determinados trechos que percorre, bastante pantanoso, talvez também se deva levar em conta ser a primeira ferrovia construída no Brasil. As diferenças de níveis que, entre os trilhos, em vários pontos são grandes tornam a viagem não muito agradável.

Os vagões são pequenos, desconfortáveis e imundos. A segunda classe às vezes não é suficiente para comportar o número de passageiros e então os escravos são empurrados contra os passageiros de primeira classe, numa proximidade bastante incômoda pela transpiração provocada pelo calor de trinta e alguns graus.

Quase na metade exata do trecho ferroviário, fica a estação de Inhomirim, a pouca distância da povoação de igual nome. Nos arredores há muitas plantações de cana e algumas Fazendas em bom estado de cultura, as quais vão até quase o Alto da Serra. A várzea, através da qual corre a ferrovia, é larga e agradável, embora pantanosa em alguns trechos.

Durante o trajeto, observei algumas vezes uma fauna ornitológica bastante rica, antes de tudo em aves do pântano e tanagrídeos. Depois, a região novamente se mostrava deserta de seus moradores alados.

Via de regra, viajar-se-ia em maior velocidade nessa ferrovia, o que, pela sua construção defeituosa, não seria nada prudente. Vinte e poucos minutos após a partida de Porto de Mauá, chega a locomotiva à estação final da Raiz da Serra, aos pés da Serra da Estrela, parte da Serra dos Órgãos. Ali ficam as carruagens de prontidão para subir a serra.

Por segurança, para encontrar um lugar num desses veículos nem um pouco cômodos, compra-se logo o bilhete já no agente dessa companhia, na estação de Prainha.

Completamente carregados de passageiros e de carga, a longa fila de carros deixa a estação, quase todos com cocheiros alemães, puxados por quatro fortes animais. Quando a subida permite, andarão a galope ou em trote suado. (von Tschudi, *Reisen durch Süd-Amerika*, vol. 1, págs. 193/198)

Em maio de 1865, portanto oito anos depois da passagem de von Tschudi pela região, outro cientista estrangeiro, o naturalista Louis Agassiz, então no Brasil chefiando uma missão americana de estudos, fez a mesma viagem do Rio a Petrópolis, também utilizando idêntico itinerário, pela Estrada de Ferro Mauá. Por coincidência, anos antes, em 1834, Tschudi tivera oportunidade de estudar com Agassiz, em Neuchâtel, onde Agassiz lecionava História Natural. Posteriormente, depois de 1846, transferiu-se Agassiz para os Estados Unidos (*v: Viajantes Estrangeiros no Paraná, do autor*). Essa coincidência mostra como os dois estudiosos seguiriam rumos inteiramente diversos.

O viajante von Tschudi buscava nas terras por onde passava informações econômicas de interesse dos governos europeus, colhendo elementos sobre população, escravidão, situação dos colonos vindos da Europa, meios de transporte, matérias primas, num largo leque de dados que hoje constituem um rico filão de pesquisa histórica.

Já Agassiz, como naturalista de renome, procedia de modo bem diverso. Mesmo esse pequeno trajeto em que ambos coincidiam, parte insignificante das grandes explorações que realizaria pelo território brasileiro, desde logo evidencia onde ficavam essas diferenças. Ali não se detém Agassiz em descrever a ferrovia de Mauá, que já então não era nenhuma novidade. Diz o narrador que, desembarcando no porto de Mauá, *ali subimos em vagão e um novo trajeto de uma hora, por terrenos baixos e pantanosos, nos levou ao sopé da montanha (Raiz da Serra)*.

De Mauá, Agassiz e seus companheiros seguiram num cupê aberto, puxado por mulas, pela estrada coleando a montanha. O panorama da serra e sua vegetação absorvem as atenções dos viajantes: a variedade das palmeiras, as acácias, os fetos, as begônias, as tumbérgias despertam comparações com a flora do hemisfério norte.

Mas é impossível não sentir a atração da montanha. A orografia da região deixa de princípio Agassiz perplexo: *As montanhas que a estrada percorre, como todas aquelas dos arredores do Rio, têm um formato inteiramente particular. Elas são escarpadas e cônicas e, à primeira vista, fazem pensar numa origem vulcânica. São tais perfis abruptos que dão tanta grandiosidade à cadeia que temos sob os olhos, pois a altura média dos picos não ultrapassa seiscentos a novecentos metros (dois a três mil pés). Um exame mais atento mostra que essas formas ásperas e fantásticas resultam de uma lenta decomposição da rocha e não foram produzidas por alguma convulsão súbita.*

E Agassiz logo compara: *De fato, o aspecto exterior das rochas é ali de tal modo diferente daquele que se conhece no hemisfério norte que o geólogo europeu se detém imediatamente desorientado diante delas, e pensa em ter de recomeçar o estudo de toda a sua vida.*

A descrição das explorações científicas de Agassiz foi publicada no Brasil sob o título de *Viagem ao Brasil* (1865-1866), constituindo o volume 95 da Coleção Brasileira, embora aqui tenhamos nos servido da versão francesa (*Voyage au Brésil, Hachette, 1869*), a mesma fonte do tradutor brasileiro.

A justaposição de relatos de autores diferentes mas relativos a épocas bem próximas expõe um quadro mais ou menos verdadeiro sobre os dias de exploração da Estrada de Ferro Mauá, como ligação obrigatória do Rio de Janeiro com Petrópolis, quando a linha foi prolongada até esta última, sob o nome de Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, iniciativa de Pandiá Calógeras, seu irmão George e do engenheiro Luiz Berrini, com cerca de nove quilômetros. Nela, pela primeira vez no Brasil, foi então empregado sistema suíço de cremalheira Riggenback.

De época mais recente, aí pelos fins do século XIX, ficou um registro da ferrovia de Mauá, já com o acréscimo do trecho da Grão Pará. Essa notícia pertence ao italiano dr. Alfonso Lomonaco, em suas memórias *Al Brasile* (Milão, 1900). Nesse tempo, a viagem marítima tinha dois horários, ao meio dia e às quatro horas, afim de conectar a chegada da barca no porto de Mauá com a partida do trem:

Ao desembarcar do vapor, encontramos em seguida, sobre uma plataforma de madeira que avança sobre o mar, o trem já pronto para partir. O primeiro trecho que o trem percorre – a assim conhecida ferrovia de Mauá – que se desenvolve da praia até o pé da Serra, representa a primeira cepa ferroviária que foi plantada no Brasil, inaugurada no ano de 1852 (aqui Lomonaco confunde a data da concessão imperial com a da inauguração – 1854). Esse trecho percorre um terreno ondulado, pantanoso e alagadiço, recoberto de mata cerrada. Apenas ultrapassada a série de pequenas colinas que orlam a praia, apresenta-se à vista o panorama da Serra da Estrela, da qual, à medida que se aproxima, se dominam melhor os pitorescos contornos. Da Raiz da Serra, onde termina a ferrovia de Mauá, principia a do Grão Pará, em operação há três ou quatro anos e cuja construção ainda não se completou em toda sua extensão. Da Raiz da Serra até o alto, o trem sobe costeando os morros, que a cada momento apresentam aspectos mais novos e fantásticos. Entre outros, é notável a vista do conhecido morro dos Frades, em torno do qual, em certo trecho, a estrada coleia, prodigalizando em seu cume arredondado várias excrescências rochosas, como saliências superpostas, que lhe dão a aparência fantástica da enorme cabeça de um polvo.

Do alto da Serra se descortina, durante alguns minutos, o maravilhoso panorama da baía do Rio de Janeiro, da cidade e dos morros circundantes, de uma beleza incomparável, a ponto de extasiar o observador mais insensível.

Mas inegavelmente é o trecho inicial da Mauá que representa a imagem da implantação ferroviária no Brasil, a primeira cepa de uma grande árvore no dizer de Lomonaco, com as condições técnicas e econômicas que permitiram o seu surgimento no meado do século XIX. Além disso, as memórias desses viajantes ensejam considerações inesperadas sobre os objetivos e o real significado das longas peregrinações desses estrangeiros por terras distantes e pouco conhecidas.

No que respeita a Carlos Augusto Taunay, é ele o estrangeiro já radicado no Brasil e seu desejo de comunhão com o entusiasmo dos naturais do país.

Quanto a Johan Jakob von Tschudi (1818-1889) e Jean Louis Rodolphe Agassiz (1807-1873), ambos suíços, o segundo naturalizado norte-americano, viajando pela pequenina estrada de ferro, compunham o significativo fluxo de viajantes e cientistas estrangeiros que passaram pelo Brasil, no decorrer do século XIX. O livro de Lomonaco, apesar da desconfiança com que vê a colonização italiana no Brasil, contém um apanhado completo não somente dos núcleos implantados nas diversas regiões, como um retrato da própria nação naquele momento.

Foi uma corrente de exploradores, cientistas, artistas, homens de negócios que, a partir do início daquele século, com Mawe, Martius e Saint-Hilaire, chega até Peckolt, em épocas pré-republicanas. Nesse longo e permanente processo, aparecem figuras importantes e díspares, sob o aspecto econômico, político e cultural. Isso permitiu a Pedro Calmon, relegando uma interpretação individual, metodiza-los em conjunto, por períodos: 1808-32, fase descritiva; 1835-65, interpretativa; 1866-1891, integrativa, esta, segundo o historiador, “não apenas de estudar, mas de dominar a natureza”.

No Segundo Império, podemos ressaltar um aspecto nem sempre suficientemente considerado quanto à personalidade do Imperador, de formação universalista e sempre disposto a participar dos eventos capazes de facilitar um melhor conhecimento do Brasil. Quanto a isso, andava o Império completamente a favor da maré, pois, o Brasil precisava difundir a extensão de suas potencialidades futuras, na dependência da participação das nações mais desenvolvidas. A implantação da ferrovia de Mauá constituía um sinal da clarividência em aprender com quem sabia, absorver os conhecimentos e partir para a ação. O Imperador mantinha com isso uma tradição de família, diretriz sábia, quase despercebida no conjunto da administração nacional, mas cujos resultados práticos não podem ser minimizados.

Von Tschudi e Agassiz realçam com propriedade essa faceta da política imperial, ao procurar atender às várias situações criadas pela observação exercida pelos visitantes estrangeiros, observação que às vezes chegava até a caracterizar vigilância. O primeiro viajava por iniciativa de governos europeus, preocupados com as condições de seus

compatriotas que vinham tentar vida nova no Brasil. Era um crítico arguto e severo sobre o Brasil e os mais diferentes setores sociais, o que tornou sua obra um repositório valioso para a história. Pode tranquilamente ser considerado como pertencente à fase de transição, entre as de descrição e de interpretação imaginadas por Calmon.

Agassiz, na qualidade de cientista, à frente de uma distinta delegação de estudiosos, aproxima-se do trabalho interpretativo. Hoje se destaca entre os seus integrantes o então desconhecido, depois notável filósofo e psicólogo norte-americano William James (1842-1910), na época com apenas 23 anos.

Essa política de abertura cultural, que constituiu uma das iniciativas mais sábias do Segundo Império, não se restringiu apenas ao trabalho de estrangeiros. A ciência adventícia, escreve Calmon, era seguida do interesse nacional pelo sertão... E despertava a atenção nacional para o incremento dos estudos brasileiros sobre sua própria terra. Na própria expedição de Agassiz se destaca a participação pessoal na viagem amazônica de Tavares Bastos, como relata Carlos Pontes em sua obra *Tavares Bastos* (Brasília, volume 136, pág. 217).

Tanto mais clarividente era o trato das autoridades imperiais com esses viajantes e exploradores, quase sempre incentivados pessoalmente pelo Imperador, quando se sabe quanta desatenção costuma hoje ser reservada a tais iniciativas. A esse respeito, assim pensa um moderno pesquisador do governo norte-americano: “Nas relações entre as duas nações (Brasil e Austria no século XIX), os acordos políticos podem estabelecer e desenvolver relações contratuais, mas o contato espiritual de fato e a fundação de um respeito mútuo entre duas nações devem ser firmemente alcançados somente através de um intercâmbio adicional de cultura. Somente um tal intercâmbio permite uma visão da alma do povo estranho e desconhecido, e muito tempo depois de caducar os tratados, continua a servir, ainda que tênue, como uma ligação entre os povos, mesmo diante de governos hostis”. (Ezekiel Stanley Ramirez, *As Relações entre a Austria e o Brasil*, Brasília, volume 337, pág. 123)

O abandono da prevalência do aspecto cultural nas relações internacionais, como preparativo dos entendimentos comerciais, pode levar certos comentadores estrangeiros a juízos distorcidos sobre nossa história. Alguns até passam em julgado, como aquele de Carlheinz Hahmann e Charles S. Small de que a ferrovia de Mauá fora construída para transportar a nobreza do Rio a Petrópolis. (*Brazilian Steam Album*, volume II, Canton Ohio, 1985) Essa afirmativa é desmentida pelo relato dos viajantes estrangeiros aqui citados.

Se no plano externo a passagem dos viajantes estrangeiros colhia resultados tão significativos, no plano interno consolidava a colocação de imigrantes, refletia diretamente na expansão do trabalho livre, preparava o terreno aos capitais estrangeiros, principalmente ingleses e franceses, na exploração mineral, estradas de ferro, bancos e serviços públicos, como enumera Heitor Ferreira Lima.

Um observador mais generoso, além dos indicadores econômicos, poderia avançar, alcançando os expressivos índices do desenvolvimento cultural ocorrido no Segundo Império. Dele, as manifestações mais evidentes são as que brotam espontaneamente da literatura. Quando o Brasil começava a observar-se, a conhecer seu corpo físico, surgem os primeiros livros que viravam as costas para o litoral, olhando para o sertão, até ali o centro das atenções dos estrangeiros. Tratando do Visconde de Taunay e de *Inocência*, aparecido em 1872, reconheceu Wilson Martins que “intitulando o capítulo I de *O sertão e o sertanejo*, ele empregava duas palavras que iam reaparecer sucessivas vezes em tantas obras marcantes de nossa literatura (de Alencar a Euclides da Cunha, passando por Afonso Arinos e Coelho Neto), além de implantar um tema central, talvez o tema central das nossas meditações sobre o Brasil...” (Wilson Martins, *História da Inteligência Brasileira*, III)

Tema atual, levantado pelos viajantes estrangeiros no século XIX, até hoje ainda não esgotado. Nos dias atuais, cogitam de restaurar para fins turísticos a pioneira ferrovia de Mauá. Poderá, então, realizar-se a profecia do grande brasileiro, no ato da inauguração, há cento e cinquenta anos, perante o Imperador:

Seja-me permitido, Imperial Senhor, exprimir nesta ocasião solene um dos mais ardentes anelos do meu coração: esta estrada de ferro, que se abre hoje ao trânsito público, é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor, não deve parar...

