

## ODILON: EVOCAÇÕES E INSTIGAÇÕES

Célio DEBES\*

Quando travei relações de amizade com Odilon Nogueira de Matos, já era ele um nome consagrado.

Isso se deu na primeira metade da década de 1960, quando passamos a conviver no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Encontrávamo-nos nas substanciosas e proveitosas sessões de sábado, iniciadas às 15 horas, sob a presidência do inesquecível Aureliano Leite. Os sócios, de modo geral, chegavam mais cedo, entretendo-se, em grupos, em animadas conversas, sendo a História, na maioria das vezes, o tema dessas improvisadas tertúlias.

Nestas ocasiões, é que passei a manter contato com Odilon. Nasceu, daí, uma convivência, convertida em amizade, que se prolonga por todos estes anos, inclusive nas entidades outras a que pertencemos e a que frequentamos.

Mas, o Odilon circunspecto, distante, eu conhecia, de vista, desde quase quatro lustros antes. Era ele, então Secretário da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, instalada, à época, num dos andares da Caetano de Campos, na Praça da República.

A essa altura, embora não pertencente ao quadro discente, era eu frequentador assíduo da Escola. Uma das alunas, hoje minha esposa, de quem me enamorara, era o motivo das diárias incursões. Essas incursões repetiam-se para usufruir dos fugazes momentos em que a acompanhava, depois das aulas, até o ponto em que tomava o velho bonde da Light, que a CMTC, havia pouco absorvera.

A impressão que Odilon, então me infundiu foi a de um homem de poucos amigos, arredo, sisudo...

Dizem que a primeira impressão é a que prevalece. Se é verdade, no caso de Odilon, não foi o que ocorreu comigo.

Quando passei a conviver com ele, já o consagrado Historiador, descobri a pessoa encantadora, cordial e afável, com amigos incontáveis e admiradores sem número, absolutamente o avesso da imagem que fazia daquele prestimoso e circunspecto dirigente administrativo, por mim, até então, só conhecido à distância. ...

Pois bem, passamos a entreter uma amizade que se estreitou com o decorrer do tempo, inobstante, os contatos pessoais serem espaçados.

Fruto de sua gentileza, passei a receber, consolidando, ainda mais nossas relações, a *Notícia Bibliográfica e Histórica*. O primeiro exemplar que, assim, chegou-me às mãos, correspondia a número já avançado. Desejoso de obter os volumes anteriores, manifestei a Odilon esse propósito. Com a cordialidade de sempre, esclareceu que vários números estavam esgotados. Tive a impressão de que ousara em minha pretensão. Muito possivelmente, percebera meu embaraço. E, para desvanecer-lo, disse que iria verificar entre as sobras o que existia, e o que encontrasse estaria a minha disposição. Dias decorridos, era ele portador de quantos números da *Notícia* encontrara. Continuo, no entanto com algumas falhas, mas o altruísta Odilon enriqueceu sobremodo minha coleção!

\* Advogado e Mestre em História (USP). Pertence às Academias Paulistas de Letras e de História. Publicou, entre outros, *O Partido Republicano de São Paulo na Propaganda (1872-1889)*; *Campos Salles, Perfil de um estadista* (2 vol.) e dois volumes de *Washington Luis 1869-1924 e 1925-1930*, tendo em preparo e de 1931 em diante.

Um das poucas vezes, tive ocasião de colaborar nessa publicação que só o persistente e desprendido Odilon poderia ter concebido e mantido, com regularidade, por décadas a fim. A acolhida desses escritos nas páginas da Notícia foi um galardão, não apenas por ter logrado o beneplácito do Mestre bondoso, mas, igualmente, pelo alcance que esses consagrado órgão lograra conquistar .

O tempo consumia-se, quando, numa tarde de dezembro de 1972, na Biblioteca do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, então dirigida por Barreto do Amaral, Tito Lívio Ferreira lançou a idéia da fundação da Academia Paulista de História. Os demais presentes o numismata Alvaro da Veiga Coimbra, o historiador Brasil Bandecchi e o autor destas linhas aplaudiram a sugestão.

No curso das providências necessárias à concretização da Academia, foi necessário enfrentar questão delicada, a escolha dos demais componentes da corporação.

Um dos primeiros nomes lembrados foi o de Odilon Nogueira de Matos, que mereceu aplausos e acolhida unânime, pois era um dos cultores da ciência a que a Academia se consagrava, trazendo, como trouxe, com seu nome e com sua produção, o prestígio de que a entidade nascente iria gozar.

Assíduo às reuniões-almoço, verificadas na última quarta feira do mês, com participação ativa em torno dos temas então abordados, interessava-se pelos destinos da Instituição .

No empenho de dar-lhe destaque e prestígio, colocou a *Notícia Bibliográfica e Histórica* a seus serviços, instigando os Acadêmicos a utilizarem-se de suas páginas. Propôs, mesmo, que cada qual escrevesse pequeno estudo sobre os patronos de suas Cadeiras. O que concretizou, na medida em que seu apelo foi atendido.

Seu prestígio pessoal e sua dedicação a nossa Companhia -a cujas reuniões comparecia, -é importante que se ressalte -deslocando-se de Campinas, para integrá-las e prestigiá-las -fez recair nele a escolha para presidi-la, por um triênio, de cuja Diretoria o autor tem a satisfação de haver feito parte, como vice-presidente.

Quando, algum tempo depois, foi criado o mensário *Boletim da Academia Paulista de História*, tomou-se seu colaborador, prestigiando a iniciativa de um de seus sucessores, Duílio Crispim Farina, de saudosa memória.

Na gestão de Douglas Michalany, que deu ao Boletim feição gráfica mais atraente, prosseguiu Odilon a

escrever em suas páginas, contribuindo para aumentar-lhe o prestígio. O Boletim, na gestão de Michalany logrou atingir a extraordinária tiragem de 2.000 exemplares, bem como circulação nacional e internacional!

Hoje, o Boletim, a partir da gestão de Luiz Gonzaga Bertelli, transformou-se na *Revista da Academia Paulista de História*, de edição bimensal. E Odilon prosseguiu a emprestar seu apoio, com trabalhos de mérito que, pelo espaço da publicação, têm vindo a lume em partes.

Outra Instituição cultural, das mais expressivas de São Paulo, a Academia Paulista de Letras, não podia prescindir de sua participação. E, a 25 de setembro de 1984, o falecido Brasil Bandecchi recebeu-o em nome do Silogeu, empossando-se, dessa forma, na Cadeira 22.

Na nossa Academia de Letras, quase sem falhas, lá encontramos Odilon, mesmo nos últimos tempos em que problemas de saúde tomaram penosos estes seus esforços. Mas o bravo e amantíssimo Odilon não desiste da convivência com seus amigos e confrades.

Além de seus trabalhos, insertos na *Revista da Academia Paulista de Letras*, tem brindado, seus companheiros e o auditório de convidados, com palestras eruditas e atraentes. Sua dedicação neste campo, patenteia-se por sua disposição de, em mais de um ano social, proferir duas conferências, uma em cada semestre. Essa atitude, mais relevo ganha, quando, nem sempre, se conseguem oradores, para uma única manifestação!

A impressionante operosidade intelectual de Odilon, levou seus pares da Casa de Carvalho a celebrar, em sessão plenária, com o pronunciamento de vários acadêmicos, o trigésimo aniversário da Notícia Bibliográfica e Histórica.

E a obra desse incansável lidador da História, com escritos pertinentes, em vários periódicos, mormente nos dois de Campinas -*Diário do Povo* e *Correio Popular* - e no de Itu (*A Federação*), com avultada expressão numérica. No primeiro dos campinenses, 837 artigos e, no ituano, 331, estes em contagem não atualizada!

O Suplemento Cultural de *O Estado de S. Paulo* contou, de 1956 a 1967, com 45 de suas produções.

Além de nos órgãos das duas Academias, temos suas contribuições intelectuais em destacadas outras publicações do País, como na *Revista de História*, da Faculdade de Filosofia da USP, fundada e dirigida pelo inesquecível Eurípedes Simões de Paula, e, na desaparecida *Anhemi* .

Toda essa bagagem tinha, necessariamente, de atrair a atenção de confrarias intelectuais outras, nacionais e internacionais. Assim, as Academias Paulista de Educação e de Jornalismo, o Centro de Ciências, Letras e Artes de Campinas, além da Academia Campinense de Letras e do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, convocaram-no para o seu aprisco, como Titular. Na categoria, também honrosa de Correspondente, conferiram-lhe a dignidade inúmeras Academias de Letras e Institutos Históricos, de grande número de nossos Estados e de cidades brasileiras. No exterior, pertence, nessa mesma categoria, à Academia Portuguesa de História, à Real Academia de História de Madri, e à Academia Nacional de Historia, da Argentina.

O reconhecimento de seus méritos, como é bem de ver-se, transpôs as lindes de nossa terra, o que honra e dignifica a intelectualidade brasileira.

A produção de Odilon é bastante ampla e abarca vários ramos do saber. Música- da qual é profundo conhecedor, tendo, inclusive, fundado a Sociedade Bach, em São Paulo -geografia, economia, biografia, bibliografia, estudos sobre obras e autores, além, evidentemente, História, inclusive a regional (Um pouco de história de Campinas).

Tratar de cada qual dessas especialidades seria esforço ingente, ultrapassando, de muito, os limites desta publicação, e isso, na hipótese de contar com engenho para efetivá-lo.

De sua obra, creio, melhor seria cuidar, ainda que ligeiramente, de - tema de nossa comum predileção - a Estrada de Ferro. Não posso, porém, calar minha satisfação pela acolhida que deu aos subsídios para a História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, editados, sob o título de *A Caminho do Oeste*, por ocasião do centenário da grande Empresa de transporte. que mereceu citação sua, no trabalho que dedicou ao amplo tema.

Na Nota Introdutória de seu clássico *Café e Ferrovia*, esclarece sua preferência pelo assunto, ao mesmo tempo em que classificava, modestamente, a obra.

“Um simples trabalho de classe motivado, de um lado, pela forte atração, talvez familiar, que as ferrovias sempre exerceram em nosso espírito, e de outro pela circunstância animadora de então trabalharmos em uma estrada de ferro” (ed. de 1974, p. 19).

Esqueceu-se, porém, de declarar que nascera em cidade -Piratininga –cerca de três anos após ter sido ela elevada a município, cidade essa idealizada e fundada por integrante da alta administração da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Adolfo Augusto Pinto, autor, também, de um dos clássicos sobre, principalmente Estradas de Ferro, com sua História da Viação Pública de São Paulo (1901), foi o autor da idéia da criação de um povoado, que daria consistência à arrancada da Paulista no rumo das barrancas do Paraná. No tocante a Piratininga, tocou a esta Estrada de Ferro armar e lotear a área que, denominada Piratininga, seria o “centro abastecedor da boca do sertão” (p. 94).

Soma-se, dessa forma, a seu pendor por tal meio de comunicação, o fato de ter vindo ao mundo exatamente numa cidade fruto do empenho de uma Estrada de Ferro.

Café e Ferrovia é, conforme o próprio autor assinala, a abordagem de assunto “como de comum é reconhecido, da mais alta relevância para a história econômica de São Paulo”.

Ao mesmo tempo, espicaça os estudiosos a que encarem outros aspectos da matéria, não abordados no livro, mas que constituem “ sugestões nele existentes, verdadeiros convites e pesquisas mais acuradas” p. 20).

Ao referir-se à história econômica de São Paulo, poderia estar manifestando pretensão regionalista. Nada mais inexacto.

São Paulo, na verdade, foi a Província do Império onde essa faceta da História econômica do Brasil ganhou significado e expressão. Ecoavam, até o limite cronológico da abordagem que Odilon empreendeu (1940), as sábias palavras do então Presidente de São Paulo, o pernambucano Saldanha Marinho, referindo-se, em 1868, ao ponto inicial da era ferroviária levada a efeito pela gente de nossa terra, diante da resistência e do desinteresse da direção da Inglesa, a São Paulo Railway, senhora do privilégio para levar as linhas até Rio Claro, em efetivar o prolongamento.

“Está, pois, formada uma Companhia Paulista.

É o primeiro exemplo desta ordem no País. É a primeira Companhia Brasileira que, em ponto tão elevado, abstrai de capitais estrangeiros e se liberta do jugo comercial estrangeiro (gn).

É fato de um alcance enorme para o futuro”

Referia-se Saldanha Marinho (Relatório de 1868) à concretização da certeza, de que estava convicto, da capacidade dos lavradores da Província tinham de levantar o numerário preciso para a construção da primeira Estrada de Ferro de penetração, rumo aos centros produtores da rubiácea. Tratava-se, todavia, do primeiro trecho do longo caminho a ser palmilhado, custeado, exclusivamente, com capitais brasileiros, ou melhor, paulistas, como se daria em grande parte de seu prolongamento!

Este acontecimento, inédito no Império, evidencia o quanto carece de consistência a pretendida vinculação dos recursos financeiros para a construção das ferrovias à extinção do tráfico de escravos.

Quando a Lei Euzébio de Queirós Matoso logrou aprovação (1850), perdia o açúcar seu predomínio na economia nacional. Concomitantemente, assumia o café a preponderância.

Nos centros açucareiros, o elemento servil tomara-se mão de obra ociosa e onerosa. Já, nas zonas cafeeiras, o braço escravo era buscado com afinco e empenho.

Pois bem, lá, onde poderiam sobejar recursos, desconhece-se a construção de Estrada de Ferro, com capital local. As que foram implantadas, ou decorreram de recursos externos, ou de meios advindos dos cofres imperiais.

Os cafeicultores, mesmo após a introdução do trabalho livre, a um tempo, empregavam grandes somas na aquisição de escravos (depois da abolição do tráfico africano, surgiu o tráfico interprovincial) e na construção dos Caminhos de Ferro.

Daí o acerto de Odilon em dedicar-se ao estudo das Ferrovias, como elementos de grande valia para a História Econômica de São Paulo.

A lucidez do autor de *Café e Ferrovia* manifesta-se na periodização a que se ateu. Ao estancar seu estudo em 1940, tomou por base o momento em que para as Estradas de Ferro, na verdade, iniciou-se o desapareço. Nessa década, lavrava, com intensidade devastadora, a II Guerra Mundial, até seu término um lustro depois.

Um dos alvos dos estrategistas envolvidos no conflito, foi o ataque às vias de comunicações, com ênfase nas Estradas de Ferro, as mais eficientes no transporte de material bélico e no deslocamento de tropas.

Dependente de importação, tanto do material fixo (trilhos), como do rodante (locomotivas, principalmente),

as empresas ferroviárias nacionais foram-se deteriorando. Nossa incipiente indústria siderúrgica, por falta de capacidade técnica e mal equipada operacionalmente, não tinha como livrar-nos do “jugo comercial estrangeiro” ...

Agravando a situação, os países industrializados, envolvidos todos na conflagração, vitoriosos e vencidos, estavam, sem exceção, com seus parques ferroviários destruídos ou grandemente desgastados. A necessidade da própria recuperação, obstava o fornecimento externo de qualquer material ferroviário.

Concomitantemente, a desmobilização das forças combatentes, em especial a dos norte americanos, fez surgir os denominados excedentes de guerra, mormente os de destinação civil (tratores, retroescavadeiras e outras máquina pesadas próprias para terraplanagem).

O custo elevado do transporte desses excedentes, verdadeiras sucatas para seus países de origem, tomou as nações desprovidas de tais recursos técnicos, seus destinatários naturais. Um programa convidativo foi montado. Baixos preços, prazos longos e período de carência para o início das amortizações.

O Brasil foi um dos caudatários desse programa. Adquiriu abundante soma desse maquinário. Sua utilização, na abertura de estradas de rodagem, dispensado a utilização do material siderúrgico inexistente, deu-lhe um impulso extraordinário, principalmente por serem abertas, na prática, paralelamente às ferrovias. Além disso, contavam, também, para esse aproveitamento, a rapidez e a economia com que abriam estirados leitos, dispensando o modorrento sistema manual de picaretas, pás e caçambas de tração animal...

De roldão com tais inovações, surgiu a indústria automobilística, demandando mais rodovias.

Ao serem reabertas as importações de material ferroviário, além dos estraves burocráticos, as Estradas tiveram de enfrentar a concorrência rodoviária. Esta sem peias para a recusa de produtos a serem transportado e as Ferrovias jungidas a normas rígidas, não desfrutavam de tais regalias. Dessa forma, adveio a incapacidade financeira para o reequipamento e para resistir à disputa desigual.

Vem, aqui, a talho, a causa fundamental para a derrocada das Estradas de Ferro, apontada por Odilon (p. 129), a “total ausência de plano”, no tocante a sua implantação. Pecado em que reincidiram os governantes, quando da implantação da rodoviária. Ou melhor, ao não terem esquematizado uma política de transportes no Brasil...

Prevalece, pois, a secular filosofia, manifestada, em 1855, pelo então dirigente da Província, o ilustrado Antônio José Saraiva, quando do anúncio da construção da São Paulo Railway, preconizando a substituição das estradas carroçáveis, pelo trem de ferro. Era a prevalência da substituição de um meio de transporte, por outro, em lugar da integração dos modais (ferrovia, rodovia, hidrovia, aérea, etc.). Agora, a rodovia é que substitui a ferrovia, num manifesto prejuízo para a economia nacional.

Assunto palpitante, que tem sido tangenciado, esse da “crise das ferrovias brasileiras”. Odilon, como a lamentar esse “capítulo ausente” em seu livro, instiga os pesquisadores a suprir a lacuna, aflorando assuntos outros capazes de gerar teses de importância para a História de

São Paulo e para a compreensão de sua trajetória, no cenário nacional.

Ainda que perfunctoriamente, vali-me da provocação contida em *Café e Ferrovia*, para as ligeiras considerações sobre a penosa crise ferroviária, apontando algumas causas de sua precipitação. Espero que, pelo menos as evocações se salvem, nestas despreziosas notas, traçadas a propósito dos 90 anos da vida fecunda do idealizador e diretor da trintenária *Notícia Bibliográfica e Histórica*, o meu incansável e diligente amigo Odilon Nogueira de Matos.

Abençoada, sob todos os aspectos, sua fecunda longevidade!

