

## — opinião —

### Crise Global

E os mercados financeiros mundiais?...

No ano passado (2008), os mercados financeiros mundiais passaram por sua pior crise desde a grande depressão dos anos 30.

Grandes instituições financeiras quebraram; outras vendidas a baixo preço ou somente sobreviveram graças a grandes operações de resgate. Os mercados de ações caíram em mais de 50%, uma grande compressão de liquidez e de crédito se dissolvem e muitas economias de mercado emergentes se debilitaram e tiveram de procurar a ajuda do FMI - Fundo Monetário Internacional. Que coisa?...

O que nos aguarda em 2009? O pior já passou?

Para respondermos essas perguntas, se é que conseguiremos, temos que compreender que há um "círculo vicioso de contração econômica e de agravamento de condições financeiras". Os Estados Unidos, por exemplo, certamente experimentarão sua pior recessão em décadas, uma contração profunda e prolongada que deve durar até o final de 2009.

Além disso, toda a economia mundial, para cessarmos a alegria de alguns inocentes, se contrairá. Haverá recessão na zona do Euro, no Reino Unido, no resto da Europa, no Canadá, no Japão e nas demais economias avançadas. Também é de fácil compreensão, existe o risco para as economias de mercados emergentes (que é o caso do nosso Brasil); já os elos comerciais, financeiros e cambiais transmitirão os choques financeiros a elas (economias emergentes).

Desta forma, a menos que os governos (todos: economias avançadas e emergentes) recapitalizem rapidamente as instituições financeiras, a compressão de crédito se tornará mais forte, porque os prejuízos podem crescer mais rapidamente que a recapitalização e os bancos se verão forçados a reduzir créditos e empréstimos.

Por tanto, é de fácil compreensão – só não vê quem não quer! – que este ano (2009), e esperamos que fique somente nele, será um período um pouco amargo, de recessão mundial e mais desgastes financeiros, prejuízos e algumas falências.

Apenas através de ações de políticas firmes e sensatas, coordenadas e efetivadas pelos países de economia e mercado avançados e os de economia e mercado emergente, poderão garantir que a economia mundial se recupere em 2010, em vez de entrar em um período de estagnação econômica mais longo.

É o que achamos sobre o que paira neste "mundo globalizado..." atualmente!

PS: Este texto é um diálogo com o último texto do Sr.Nouriel Roubini (especialista e professor de economia na escola Stern de Administração de Empresas da Universidade de Nova York) disponível.

**Dario Bittencourt – Engenheiro Ferroviário**

## — memória ferroviária —

# Os Trens de Passageiros de Longo Percurso entre Rio de Janeiro e São Paulo

O "Trem Azul", ou "Cruzeiro do Sul" como era oficialmente batizado representava o que de mais moderno e confortável havia de disponível para a viagem entre as duas mais importantes cidades do país. Iniciou o serviço na Estrada de Ferro Central do Brasil - E.F.C.B. em 1929. O material rodante foi fabricado nos EUA pela American Car and Foundry, sendo o lote composto por doze carros dormitórios e três carros bagagem - buffet (restaurante), utilizados geralmente como três composições de cinco carros (4 + 1), tracionados por locomotivas a vapor em bitola larga.

Construídos em aço carbono e pintados em azul escuro, receberam os números DM - 201 a 212 (carros dormitórios) e F - 101 a 103 (carros bagagem - buffet). Os carros dormitórios possuíam nove cabines com 2 camas beliche, sendo oito com camas transversais e uma com camas longitudinais, estas exatamente no centro do carro. Cada cabine possuía internamente, além do beliche, uma pia com espelho no canto junto à janela e uma pequena cadeira próxima à porta. Cada carro possuía dois banheiros comuns a todas as cabines, com acesso pelo corredor longitudinal (o lado do corredor apresentava apenas nove janelas, contra onze do lado das cabines).

Os carros bagagem - buffet eram equipados com cozinha e salão com duas mesas para quatro pessoas, uma mesa para duas pessoas e sete poltronas com mesas individuais basculantes; havia ainda um gabinete para o chefe do trem, dispensa e o compartimento de bagagem. Ambos os carros possuíam originalmente truques de três eixos, sendo o comprimento entre os engates de 20,6 metros.

Era o símbolo do luxo de trem de passageiro entre 1930 e o final da década de 1940.

A partir de 29 de março de 1950, data do 92º aniversário da E.F.C.B., entrou em serviço na Linha Rio - São Paulo o trem "Santa Cruz" com os carros de aço inox fabricados pela The Budd Company - Philadelphia - EUA com a seguinte formação típica:

- 1 Carro Correio
- 1 Carro Bagagem / Chefe do Trem
- 3 a 4 Carros Dormitório (Cabine Dupla)
- 1 Carro Restaurante
- 1 a 2 Carros Dormitório (Cabine Individual)
- 1 Carro Poltrona para 56 passageiros (eventual)

As saídas simultâneas do Rio e São Paulo eram diárias às 23h (trens com prefixos DP-3 e DP-4).

Em 1952, a E.F.C.B. criou a versão diurna do Santa Cruz (também com saídas simultâneas do Rio

e de São Paulo).

Nas décadas de 1960 e 1970, foram compostos também outros trens como as Automotrizes (adquiridas em 1958) e os Trens Húngaros (adquiridos em 1973) sem contar com o noturno com carros reformados do antigo "Cruzeiro do Sul". O serviço de Trem de Passageiros Rio / São Paulo chegou a ter 6 (seis) trens/dia.

A versão diurna do Santa Cruz rodou até 1984 e em 16 de Fevereiro de 1991 o Santa Cruz deixou de circular definitivamente.

Novo projeto de Trem de Passageiros entre Rio de Janeiro e São Paulo foi apresentado a imprensa em 18 de novembro de 1994, o "Trem de Prata" e a primeira viagem comercial ocorreu em 08 de Dezembro de 1994 com um trem em cada sentido em dias alternados.

No dia 29 de novembro de 1998, partiu de São Paulo para o Rio de Janeiro o último trem chegando em Barão de Mauá dia 30 de novembro de 1998, encerrando a jornada dos famosos Carros BUDD no Ramal de São Paulo.

O Cruzeiro do Sul perdeu totalmente o seu status para o trem Santa Cruz, que a partir de então tornou-se o expoente em conforto na viagem entre o Rio e São Paulo. Os carros do Cruzeiro do Sul foram colocados como os expressos NP-1 e NP-2, que partiam do Rio às 20h40, chegando em São Paulo às 07h:50 (no sentido inverso os horários eram 20h45 e 07h55), sendo utilizados até meados da década de 1960, quando passaram para uso das turmas de via permanente, eletrotécnica e socorro. É interessante notar que os truques originais foram substituídos pelos de dois eixos com mancais de rolamento.

Atualmente, existem ainda alguns carros dormitórios, bagagem - buffet e restaurantes do antigo Trem Cruzeiro do Sul desviados no Pátio de Barão de Mauá provenientes do Engenho de Dentro, no extinto Terminal da Marítima de Gamboa e nas Oficinas do Horto Florestal em Belo Horizonte, todos infelizmente em estado precário, mas que poderiam ser restaurados para operar trens turísticos, tracionados por locomotivas a vapor, revivendo a época gloriosa do "Trem Azul" ou "Cruzeiro do Sul".

Quanto aos antigos Carros BUDD, também desviados em algumas oficinas de material rodante da extinta RFFSA, todos em mau estado, poderiam ser tratados da mesma forma, como trens turísticos. A respeito do assunto planeja-se o projeto do "Trem da Costa Verde", que circularia entre Barão de Mauá e Itacuruçá no Ramal de Mangaratiba.

**Helio Suévo Rodrigues**

