



#### “TÚNEL VELHO” DE COPACABANA

**O** BRIGANDO-SE a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, em 1890, a construir uma linha de bondes para servir ao bairro de Copacabana, tratou imediatamente de dar comêço às obras de perfuração de um túnel, no fim da rua Real Grandeza.

Diversas causas, no entanto, como a febre amarela, a varíola, o estado de sítio decretado pelo Governo, proibindo a entrada de dinamite nesta Capital e, ainda, o desleixo dos empreiteiros, fizeram com que as obras se interrompessem por diversas vêzes.

Quando o engenheiro José de Cupertino Coelho Cintra assumiu a gerência daquela Companhia, cuidou logo de rescindir o contrato de empreitada e êle mesmo foi dirigir os trabalhos, atacando-os com afinco.

O menos que se dizia dêsse arrojado projeto era que “seria dispendiosíssima uma linha de bondes tão extensa, além do mais, por baixo de um morro, unicamente para apanhar cajú e areia”, pois era só o que havia em Copacabana naqueles antanhos...

Reiniciadas, porém, as obras, eis que abundantes chuvas fizeram ruir enorme barreira à bôca da galeria, do lado da rua Real Grandeza.

As águas se incumbiram de levar dali para a aludida rua considerável massa de barro, facilitando dêsse modo o serviço de desentulho. Também, com a queda da barreira, o túnel teve a sua extensão diminuída em cêrca de 10 metros.

Enquanto prosseguiam as obras de perfuração do túnel, trafegavam os bondes pela rua São João Batista até ao fim da rua Real Grandeza, ostentando a tabuleta "Copacabana — Real Grandeza". A tabuleta provocava constantes interpelações do público:

— "Já se vai a Copacabana de bonde?"

— "Sim, respondia o condutor, a Copacabana... do lado de cá".

Oito meses foram gastos no trabalho de perfuração do túnel. No dia 15 de maio de 1892, o Dr. Coelho Cintra fêz passar um dêsse veículos, pelo braço do operário, a muque, através da galeria de avançamento. "Antes — é êle quem conta — já havia feito passar para o outro lado os respectivos "trucks", lá preparados à espera do "dono"... Os trilhos se achavam assentes desde a saída do túnel, do lado de Copacabana, até à altura da rua Barroso (atual Siqueira Campos), no comêço da ladeira, para o serviço de atêrro, removido em 'trolleys'. Quando êste primeiro bonde, sem rodas, apareceu em Copacabana, inglês folião, funcionários do Cabo Submarino (Western Telegraph Co.), velhos e pacientes moradores de Copacabana, onde existia uma das raríssimas casas, que era também utilizada como estação telegráfica, *bisparam o mutilado*, naturalmente por meio de binóculos e, então, foi um espoucar de foguetes que não acabava mais. Diversos pescadores acudiram, correndo até àquêle ponto; souberam do acontecimento e aderiram à folia, dando vivas, quebrando ainda mais o silêncio daqueles desertos".

Terminadas as obras, foi o tráfego da linha de bondes inaugurado no dia 6 de julho.

Só podiam transitar através dêsse túnel os bondes da Companhia Jardim Botânico; outros quaisquer veículos e mesmo pedestres estavam proibidos de atravessá-lo. A Companhia mantinha uma agência, no fim da rua Real Grandeza, para vigiar, dia e noite, a impenetrabilidade do seu túnel. Sòmente em 1901 foi êle entregue ao livre trânsito público.

A fotografia mostra o "Túnel da Copacabana" — como era chamado — com 6 metros de largura por 180 de comprimento. Com a abertura do Túnel do Leme, em 1904, ficou conhecido como "Túnel Velho". Em 1927, foi alargado para 13,20 m, passando, desde então, a se denominar "Alaôr Prata".

Custou o Túnel da Copacabana cêrca de 500 contos, inclusive desapropriações.