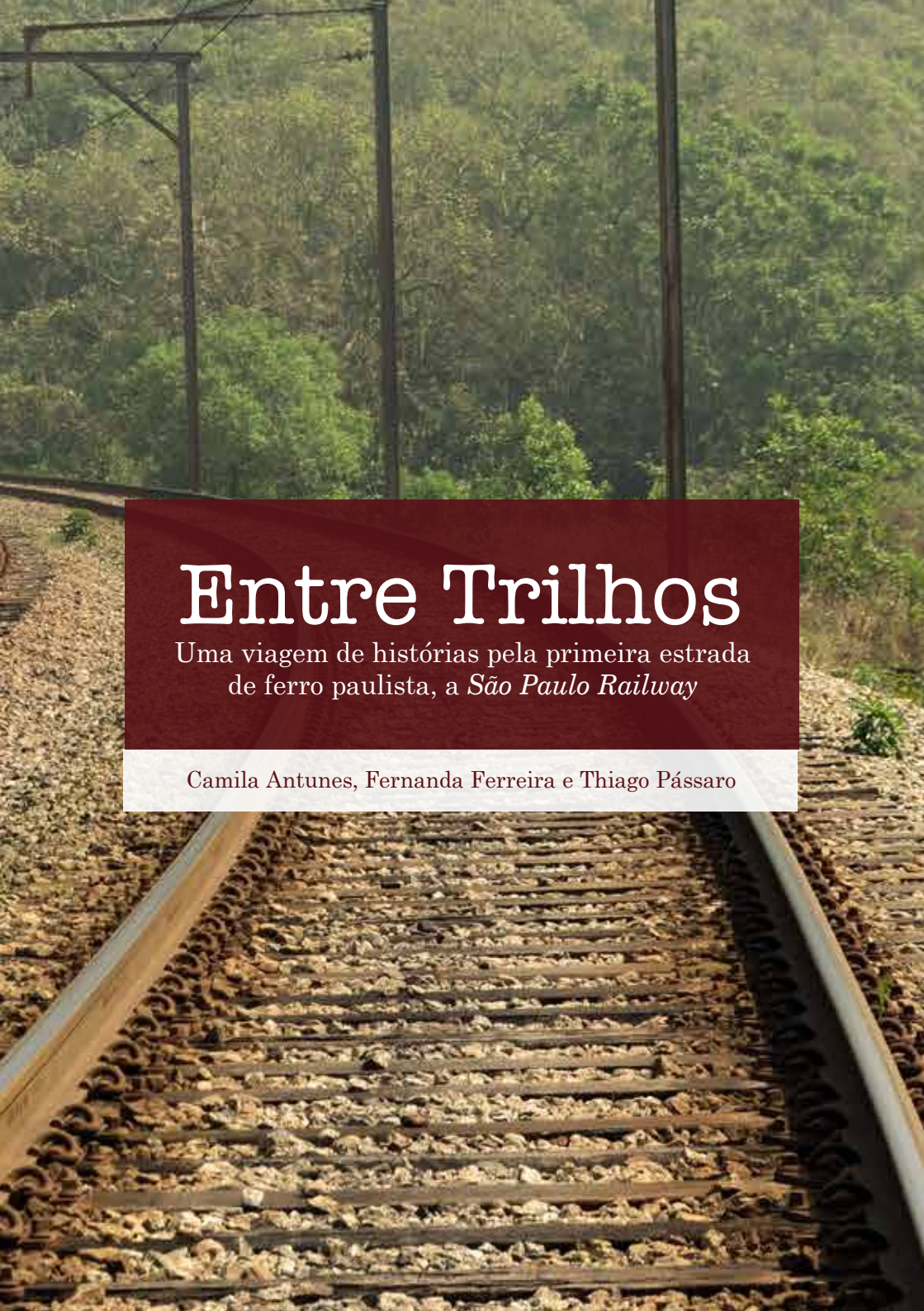




Entre Trilhos

Uma viagem de histórias pela primeira estrada
de ferro paulista, a *São Paulo Railway*

Camila Antunes, Fernanda Ferreira e Thiago Pássaro

Entre Trilhos

Entre Trilhos

Uma viagem de histórias pela primeira estrada de ferro paulista, a *São Paulo Railway*

Camila Antunes, Fernanda Ferreira e Thiago Pássaro

Universidade Metodista de São Paulo
Faculdade de Comunicação
Curso de Jornalismo

Orientação: Prof^a. Dr^a. Margarete Vieira Pedro

Coordenadora dos PEs: Profa. Dra. Verónica Aravena Cortes

Revisão: Ingrid Galleazzo Slovo

Ilustração: William Diego Lopes

Capa: William Diego Lopes

Projeto Gráfico: William Diego Lopes

Diagramação: William Diego Lopes

An89e Antunes, Camila
Entre trilhos: uma viagem de histórias pela primeira estrada de ferro paulista, a *São Paulo Railway* / Camila Antunes, Fernanda Ferreira, Thiago Pássaro. 2014.
146 p.

Monografia (graduação em Jornalismo) --Faculdade de Comunicação da Universidade Metodista de São Paulo, São Bernardo do Campo, 2014.
Orientação: Prof^a. Dr^a. Margarete Vieira Pedro

1. Estrada de Ferro São Paulo Railway 2. Ferrovia - Brasil - São Paulo (SP) - História 3. Jornalismo I. Ferreira, Fernanda II. Pássaro, Thiago

CDD 070.4

A Deus, que nos deu a oportunidade de realizar este livrorreportagem, além de nos prover saúde.

Aos nossos pais, que muitas vezes nos viram distantes, focados na produção. Eles também foram fundamentais no apoio e até no auxílio de algumas etapas.

Aos ferroviários que trabalharam ou ainda trabalham na primeira estrada de ferro paulista.

Às pessoas que têm alguma ligação com a *São Paulo Railway*.

Ao Barão e Visconde de Mauá, idealizador da SPR.

*“Preservar um Patrimônio Histórico
não é apenas manter de pé um
passado mumificado, é, antes de tudo,
conservar a cidadania de um povo.”*

André Raboni

Agradecimentos

Para a realização deste livrorreportagem, foi necessário muito empenho por parte dos autores. Mas nada seria possível sem a orientação da Professora Doutora Margarete Vieira Pedro, que tanto nos auxiliou e instruiu em todas as fases do processo.

Agradecemos também ao coordenador do curso de Jornalismo da Universidade Metodista de São Paulo, Professor e Mestre Rodolfo Martino, que foi pré-orientador deste projeto.

Seria impossível não mencionar a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), a Fazenda Nossa Senhora da Conceição, o designer William Diego Lopes, o Instituto Moreira Salles, o Arquivo Público do Estado de São Paulo, o grupo Tejofran, a Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, a MRS Logística, o Museu de Santo André e o Museu Paulista/USP, que nos auxiliaram em algumas etapas da produção da obra, bem como nos autorizaram a reproduzir parte de seus acervos.

E principalmente aos entrevistados, que compartilharam conosco suas histórias de vida e seus conhecimentos.

Muito obrigado a todos os que nos incentivaram e contribuíram para este livro se tornar realidade!

Sumário

Introdução -----	15
Santos -----	20
Paranapiacaba -----	42
Luz -----	66
Jundiaí -----	94
A Viagem de Volta-----	110
Referências -----	137
Anexos-----	145

Introdução

Imagine um país de proporções continentais em pleno desenvolvimento durante a segunda metade do século XIX e cujo principal item da economia fosse um grão, conhecido como o “ouro negro”. O apelido não era para menos. O café, que nascia nas fazendas, fez com que a pátria crescesse e se desenvolvesse, além de tornar muitos cafeicultores barões, cheios do dinheiro. Um produto que chegaria a representar cerca de 70% das exportações¹ do país anos mais tarde seria também o responsável pela modernização e consolidação de uma pátria chamada Brasil.

Para chegar até os portos, no entanto, onde o grão ganharia o mundo, as sacas, com aproximadamente 60 kg de café, eram transportadas por escravos que carregavam todo o peso nas costas. A alternativa eram as lombares das mulas, que caminhavam lentamente até o seu destino. Nessas longas viagens, cuja duração poderia chegar a meses, frequentemente parte da mercadoria se perdia pelo caminho, dando prejuízo aos seus produtores. Era necessário dar um jeito. A produção crescia e precisava ser escoada, mas a pedra no meio do caminho era justamente o transporte do grão.

Poucos anos antes deste cenário, o país acabara de implantar uma tecnologia que veio para revolucionar o mundo: o trem. Em 30 de abril de 1854, a locomotiva Baronesa dava seus movimentos iniciais na primeira ferrovia do Brasil, a Imperial Companhia de

Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, inaugurada na cidade do Rio de Janeiro e criada por Irineu Evangelista de Sousa, Barão e depois Visconde de Mauá, o maior empresário do Império. Seria esse meio de transporte, aliado ao café, que faria a nação desenvolver-se de maneira exponencial, como poucas vezes observou-se na história do Brasil até então.

Em São Paulo, que era uma região provinciana, sem muito destaque nacional e que pouco lembraria o que é hoje, o transporte do café era mais complicado ainda. Um grande obstáculo natural impedia a ligação das fazendas do interior paulista com o litoral sul. A Serra do Mar, com suas paisagens incríveis, era um difícil caminho a ser percorrido, já que os seus 800 metros de altitude obrigavam os viajantes a transpor um extenso trajeto repleto de desafios, com animais selvagens, índios e uma densa mata.

Após circular por diversos cantos do país, como Pará, Rio de Janeiro e Vale do Paraíba, as mudas de café haviam encontrado na região oeste da província de São Paulo um ótimo local para crescer. A qualidade do solo, o terreno plano e o clima favoreceram o plantio do grão. Foi aí que houve um aumento da produção, já que o produto tornou-se muito rentável. Entre 1854 e 1920, por exemplo, o total de café produzido em São Paulo cresceu mais de cinco vezes, passando de cerca de 3,5 milhões de arrobas (cerca de 51 toneladas) para mais de 20,2 milhões (cerca de 296 mil toneladas).² Melhor fosse se as sacas chegassem mais rápido ao porto, em maior quantidade e com menos perda de carga.

Ao observar esse contexto, o grande empreendedor da época entra novamente em ação. Barão de Mauá consegue do Império, em 1856, uma concessão para construir uma estrada de ferro em São Paulo, que ligaria Santos, no litoral, até a região de Rio Claro, no interior da província. Para os trilhos se consolidarem, Mauá aliou-se aos ingleses e é então que, em 1859, surge a *The São Paulo (Brazilian) Railway Company Limited*, empresa que seria responsável pela implantação da primeira ferrovia do solo paulista: a *São Paulo Railway*.

As obras da ferrovia tiveram início em 1860 e foram divididas em três partes: entre Santos e Raiz da Serra; o próprio trecho de serra até chegar ao alto da escarpa; e do Alto da Serra até Jundiaí. O orçamento para a obra ficou em cerca de 2 milhões de libras

esterlinas, o que dá mais de R\$ 2,3 milhões em valores atuais.³

Diversos privilégios governamentais – normais para a época – foram concedidos para a construção da estrada de ferro. As medidas abrangiam o repasse – dos governos imperial e da província de São Paulo à companhia inglesa – de, ao todo, 7% de juros por ano para todo valor investido, concessão de exploração por 90 anos, isenção de taxas para materiais utilizados, permissão para desapropriação de terrenos, exploração de minas que estivessem no trecho da ferrovia e a garantia de que nenhuma outra empresa implantaria uma ferrovia em cinco léguas – cerca de 30 km – para cada lado da estrada de ferro.⁴

Em 16 de fevereiro de 1867, a *São Paulo Railway* é inaugurada oficialmente. A data marcaria o início de uma transformação surpreendente no território paulista. Conhecida apenas pelas suas iniciais, SPR – ou mesmo pelo seu apelido, Inglesa –, a estrada de ferro levava modernização por onde passava. Os trilhos do progresso mudariam a economia, a geografia, a cultura e até a sociedade.

Os ingleses decidiram encerrar a linha em Jundiaí, já que tinham o monopólio do transporte até o porto. Isso fez com que o trajeto somasse, de Santos até o seu ponto final, 139 km de extensão. Apesar de seu pequeno tamanho, a SPR seria considerada a estrada de ferro mais rentável do Brasil, da América Latina e de todas as outras abaixo da linha do Equador, além de ser a ferrovia inglesa mais lucrativa do mundo fora da Inglaterra.⁵

Para desbravar a serra e fazer com que os trens chegassem até o porto, os engenheiros projetaram diversas intervenções de infraestrutura, como pontes e muros de arrimo, verdadeiras obras de arte. Além disso, eles implantaram também um sistema de cabos de aço chamado funicular, de modo que a serra foi dividida em quatro patamares, com três planos de 10% de inclinação entre eles. A extensão total do trajeto ficou em 8 km. A ideia era que pequenos carros, chamados sarrabreques – com função apenas de frear, caso necessário –, fossem alocados à composição e os cabos presos a eles. Uma máquina fixa, implantada em cada patamar, movimentaria o cabo e, com um sistema de contrapeso, um trem subiria, enquanto outro desceria.

Além de marcar época pela arquitetura e engenharia e também ser um dos fatores que tornaram São Paulo a locomotiva do Brasil, a SPR igualmente mudou a vida de milhares de pessoas, sejam aquelas que deram o suor pela ferrovia ou as que pegavam a sua bagagem e embarcavam em um passeio inigualável. Até hoje, a *São Paulo Railway* é motivo de estudos e suspiros para quem relembra esse passado.

É justamente esta a proposta do livro que está em suas mãos. Convidamos você a fazer uma viagem do século XIX até os dias de hoje. As paradas programadas são aquelas que justamente foram tão importantes para a ferrovia inglesa: a cidade litorânea de Santos, ponto inicial do trajeto; a vila de Paranapiacaba, que abrigou os trabalhadores da empresa; a Luz, na região central de São Paulo; e Jundiaí, no interior paulista. A obra conta ainda como está a situação da linha nos dias atuais e a preservação desse patrimônio histórico e cultural.

Prepare suas malas, pegue o seu bilhete e venha conosco. Nas próximas páginas, você vai conhecer a memória de pessoas que tiveram a vida afetada pela SPR, bem como descobrir os detalhes da história da primeira ferrovia do estado. Seja bem-vindo à *São Paulo Railway*!

Notas

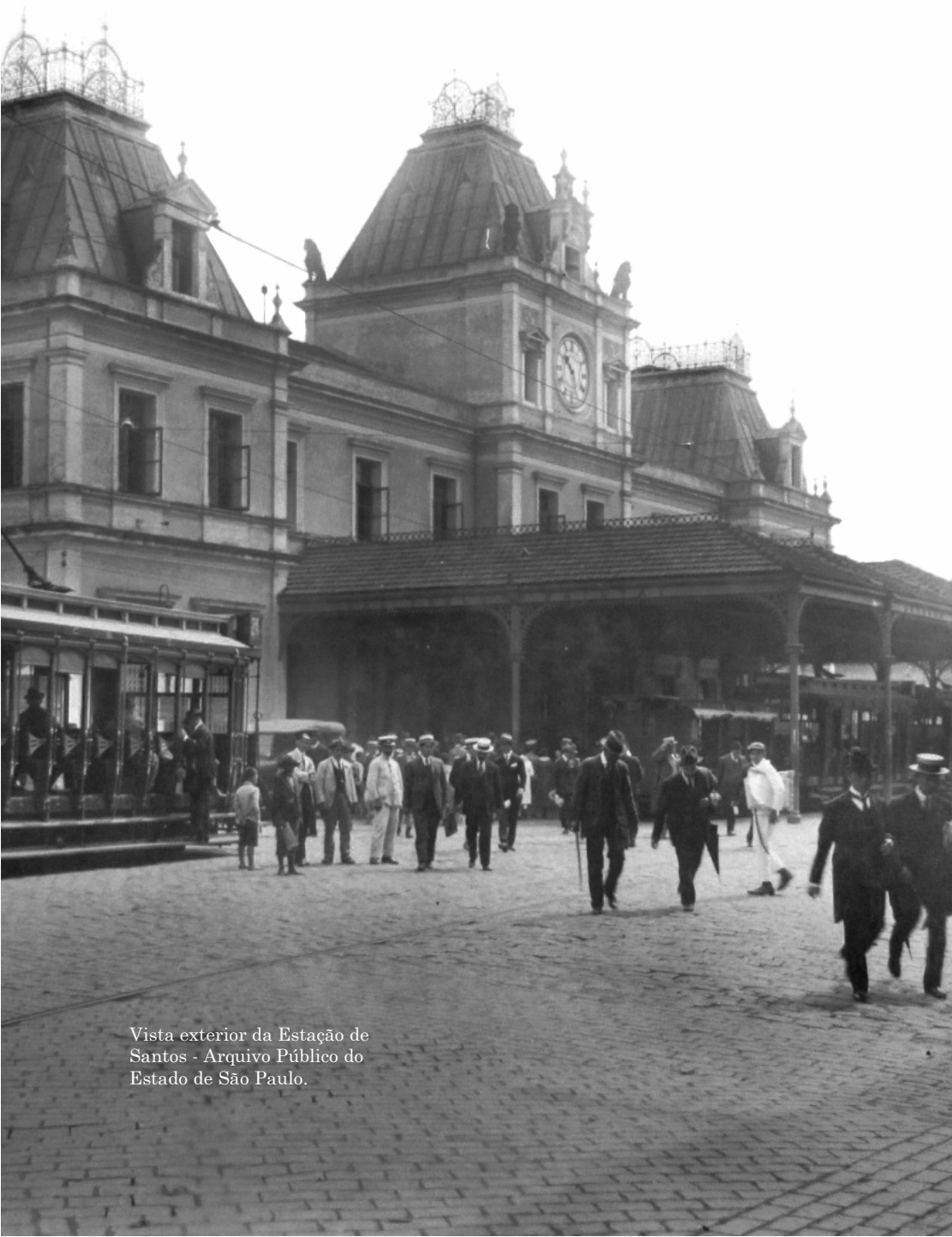
¹ Dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Anuário Estatístico do Brasil (1952) – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

² Diego Francisco de Carvalho. Café, ferrovias e crescimento populacional: o florescimento da região noroeste paulista. p. 4.

³ O passo a passo da conta pode ser conferido nos anexos, na página 145.

⁴ Moyses Lavander Jr. e Paulo Augusto Medes. SPR – memórias de uma inglesa. p. 15.

⁵ Conta o aposentado e pesquisador Rogério de Toledo Arruda (21/06/2014) e o ferroviário e coautor do livro SPR – memórias de uma inglesa, Moyses Lavander (14/08/2014), em entrevista concedida aos autores./ Informação disponível no site da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), www.abpfsp.com.br/museu_ferrovuario_paranapiacaba.htm/ Luciana Bento. Um país que saiu dos trilhos, www1.spbancarios.com.br/rdbmateria.asp?c=189



Vista exterior da Estação de Santos - Arquivo Público do Estado de São Paulo.



Santos

Localizada no bairro do Valongo, em Santos, no litoral paulista, uma construção amarela com influências inglesas chama atenção de quem passa. A estação de Santos, da antiga *São Paulo Railway* (SPR), resiste apesar dos mais de 100 anos.

Mas nem sempre a construção foi dessa forma. Em 1867, ano de inauguração da estação, o prédio branco e verde, de arquitetura mais simples, localizado no mesmo endereço, marcava o ponto inicial da primeira estrada de ferro do estado de São Paulo.

A parada tinha dois pavimentos em cantaria de pedra.⁶ A estrutura era feita em madeira de pinho e pilares de ferro forjado, com um armazém anexo, e uma gare⁷ com duas linhas e duas plataformas.

A estação de Santos iria ocupar todo o terreno da Igreja Santo Antônio do Valongo, comprada pela SPR. Mas uma lenda⁸ local conta que a igreja só está de pé até hoje por causa de um milagre: durante a desapropriação, após todos os outros itens terem sido tirados do interior da igreja, a imagem do santo ficou colada ao altar. Diversas tentativas foram feitas, mas nada tirava a estátua do local. Por isso, a companhia inglesa abriu mão de parte do terreno, levantando a estação no lugar do convento, ao lado da igreja, que foi construída em 1640 e é uma das últimas marcas da arquitetura barroca no estado paulista (**imagem 1**).

Em 1865, quando os primeiros trens começaram a circular pela região de forma provisória como uma maneira de transportar os materiais e trabalhadores para a construção da estrada de ferro, a estação estava praticamente finalizada, faltando uma varanda acoplada à fachada simples, segundo relatórios da época.⁹

Foi somente em 1897 que, com a duplicação da linha¹⁰ para melhorias da via, a estação foi reformada e ganhou o aspecto que tem hoje, com detalhes ingleses. Sua estrutura retangular com dois andares foi mantida, assim como as cores branca e verde. A influência dos ingleses começa a aparecer pelo telhado, que passou a ser inclinado, para escorrer a neve a exemplo das casas britânicas, mesmo não nevando no Brasil.

Ao descer mais um pouco os olhos, é possível visualizar as janelas grandes, com detalhes retorcidos em volta, que tomam grande parte da fachada coberta por uma estrutura também retorcida e feita em ferro fundido, que protegia os passageiros e as bagagens da chuva e do sol forte.

Imagem 1 - Detalhe da fachada da Igreja Santo Antônio do Valongo, construída em 1640 – Thiago Pássaro.



Mas é o relógio, no meio da pequena torre, que chama atenção (**imagem 2**). Localizado entre duas janelas, sua numeração romana ficou conhecida por sempre mostrar pontualmente a hora de chegada dos trens da companhia inglesa, homenageada pelos leões presentes nos cantos da torre, que representam o poder do Império Britânico.

Foi nessa estação também que a SPR pôde observar seus momentos áureos. Nesta parada do litoral, muitos passageiros embarcaram nos trens para seguir viagem pelos trilhos. O diácono e ex-funcionário do Porto de Santos, José Pascon, foi um desses passageiros. O aposentado, no entanto, utilizou a estrada de ferro quando ela já não era mais administrada pelos ingleses. Apesar disso, a herança britânica continuava viva na estação.

– Minha família era de São Carlos, então nós íamos, eu, minha mãe, minha irmã, visitar a minha tia lá. Nós saíamos daqui de Santos às 8h, íamos até a Estação da Luz e descíamos para pegar o trem do interior. E lá eu ficava mais ou menos uma hora esperando o outro trem. E eu ficava vendo os trens passarem – relembra Pascon.¹¹

Apesar de ser criança naquela época, o homem hoje de 81 anos registrou na mente os detalhes das viagens de trem, inclusive o momento de embarque em Santos.

Imagem 2 – Detalhe da torre do relógio da Estação de Santos com dois dos leões que homenageiam o Império Britânico – Thiago Pássaro.



– A plataforma era grande e escura. Muito escura. O acesso era por umas catracas importadas. Você comprava o bilhete e apresentava na catraca, o cara dava a primeira ticada e ficava um furinho. Depois você entrava no trem, o bilheteiro conferia e dava outro tique. O aparelho que eles usavam tinha o código do agente que fez a perfuração.

A estação de Santos foi desativada em 1996, com a finalização do transporte de passageiros. O local permaneceu fechado e sem uso até 2003, quando a prefeitura começou um trabalho de recuperação.

– Como eu me senti? Eu fiquei muito chateado quando ela ficou sem serviço. Mas fiquei muito mais chateado quando a plataforma original foi demolida para construir o armazém [armazém de cargas nº1, ao lado da estação]. Dos 132 metros, só 52 metros foram preservados – conta o diácono.

Foi no período de restauração que a parada ganhou novas cores: o amarelo e preto que são observados atualmente. Sua reinauguração aconteceu em 2004, quando o prédio passou a abrigar a Secretaria de Turismo de Santos e um restaurante-escola.

Mas essas lembranças guardadas com carinho por Pascon não existiriam se, há muitos anos, a necessidade de transportar produtos do interior para o porto e vice-versa não tivesse resultado na construção de uma ferrovia que ligasse os dois pontos: a *São Paulo Railway*.



Mais um dia de trabalho se iniciava na Serra do Mar, na província de São Paulo, sudeste do Brasil, na metade do século XIX. Diversos trabalhadores seguiam o longo caminho do interior da província para o litoral, levando consigo animais com os lombos carregados de sacas de produtos que deviam chegar o mais

rapidamente possível ao seu destino para continuar sua trajetória pelo mar.

O clima úmido dificultava o caminhar e a neblina impedia que muitos trabalhadores vissem mais do que alguns metros a sua frente durante o trecho na serra. O relevo montanhoso do local aumentava a dificuldade de locomoção. Mais do que corriqueiros, os acidentes resultavam em prejuízos enormes para os empregadores. Trabalhadores, animais (**imagem 3**) e parte do produto, transportado em quantidades limitadas, por muitas vezes ficavam para trás e, quando não, demoravam muito para chegar ao seu destino.

– O transporte da mula tinha certo prejuízo, pois podia morrer um animal, ocorrer a fuga de escravos. O café era uma mercadoria cara e também poderia haver saques no caminho, além do que, os dias que perduravam pela viagem poderiam estragar o produto – diz o historiador, Juliano Martins.¹²

Esse cenário, no entanto, estava com os dias contatos, porque, no mesmo ano, o governo imperial deu a concessão para a construção de uma estrada de ferro que ligaria o litoral ao interior paulista, a primeira da província.

Imagem 3 – Transporte de café por meio de carroças puxadas por mulas – Acervo Museu da Imigração.



Era justamente nessa região por onde as mercadorias seguiam até serem destinadas a outros países, e em que, futuramente, os trilhos seriam assentados. Nessa época, a maior parte dos produtos transportados nos lombos dos animais era o “ouro negro”, o café, que havia se tornado a cultura mais importante para a economia do Império e também da região onde se estabeleceu: o interior paulista.

O solo e o clima do local permitiam uma produção em larga escala, transformando o grão em uma grande fonte econômica por causa da exportação. Foi o café que mudou os eixos econômicos do Brasil, trazendo destaque para a região sudeste, até hoje conhecida como a mais rica do país.

O café foi tão importante que, durante 59 anos – entre 1871 a 1930 –, o produto representava mais da metade das exportações brasileiras. Nesse período, o grão tomou conta dos porões de navios, sendo enviado para diferentes partes do mundo. O café do interior do estado havia conquistado o paladar mundial e potencializado a economia brasileira.

Mas foi no período entre 1921 e 1930 que o “ouro negro” atingiu seu pico: o café representava 70% de todos os produtos que deixavam o país.

Bolsa do café

A oportunidade de fazer negócios com café atraía muitos comerciantes para a cidade litorânea e tornava o fluxo de negócios muito grande e pouco ordenado. É nesse contexto que Santos ganhou a Bolsa do Café em 1917, que funcionava como a bolsa de valores, mas principalmente para assuntos relacionados ao grão.

Sua principal função era gerir a compra e a venda do produto. A instituição centralizava operações comerciais de café, intermediava entregas diretas e a prazo, estabelecia as normas reguladoras, classificava o café, verificava o estoque, organizava, apurava, registrava e divulgava diariamente os preços de venda de acordo com a cotação e a situação do mercado.¹³

Durante algum tempo, a instituição funcionava em um prédio modesto entre as ruas XV de Novembro e a do Comércio, mas o volume de negócios cresceu e tornou-se necessário um lugar

maior e mais adequado para sua instalação. O novo espaço ficava a pouco mais de 100 metros de distância do antigo, na rua XV de Novembro. A posição era estratégica, já que uma das esquinas do local constitui o antigo Quatro Cantos, lugar tradicional da cidade, formado pelo cruzamento da Rua Frei Gaspar com a própria XV de Novembro.

Em uma construção majestosa, nos arredores do Porto de Santos, a arquitetura do prédio deveria representar a importância da instituição. A atenção aos detalhes é percebida até hoje para quem olha do porto em direção à cidade e depara-se com o prédio cinza que corta o céu com a torre e seu relógio.

No alto desta torre (**imagem 4**), colocada em ponto de destaque em um dos cantos do prédio de detalhes retorcidos e um pé direito¹⁴ alto, estão quatro guardiões que olham para os pontos cardeais. Neles, estão representados a agricultura, a indústria, a navegação e o comércio.

Na entrada principal da bolsa, dois deuses dão as boas-vindas aos visitantes: Ceres, deusa da agricultura, dos cereais e da fertilidade da terra, foi colocada ali como se tivesse o olhar voltado para o Porto de Santos. Ela observa as sacas de café como forma de abençoá-las antes de serem enviadas para outros países. Ao seu lado está Mercúrio, deus dos negócios, das mercadorias e principalmente protetor dos comerciantes. Ele leva o caduceu¹⁵ para proteger a fortuna almejada pelos negociantes.¹⁶

Após o declínio do café, principalmente com a quebra da Bolsa de Valores de Nova York em 1929,¹⁷ hoje o imponente prédio funciona como um museu (**imagem 5**), tombado desde o dia 12 de março de 2009 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). O local conserva a arquitetura original no interior e no exterior.

Imagem 4 – Detalhe da torre do prédio da Bolsa do Café, onde pode-se observar dois dos quatro guardiões do local – Fernanda Ferreira.





Mas a Bolsa do Café só foi criada após a província de São Paulo ter conseguido encontrar uma solução para o problema de logística do café, que era transportado pelos lombares de animais.

Foi justamente a necessidade em aumentar a quantidade e a rapidez no carregamento dos produtos exportados em Santos que mudou para sempre a realidade do trajeto, o entorno e até a vida dos trabalhadores que acompanhavam esses animais do interior, passando pela serra, até chegar à cidade litorânea. Além da questão da rapidez, o frete dos produtos encarecia muito seu preço final, impedindo que a exportação e as vendas crescessem ainda mais.

Dessa forma, a história da primeira estrada de ferro do estado de São Paulo começa a ser construída, ao se cruzar com a do notório empresário do Império: Irineu Evangelista de Sousa, Barão e Visconde de Mauá,¹⁸ que toma a iniciativa do projeto e, em 1856,

consegue a concessão para a implantação da estrada de ferro na Serra do Mar.

Além da agilidade, os trilhos trariam também o desenvolvimento econômico da província, um grande aumento na exportação de produtos nacionais e a facilidade de transportar produtos internacionais, que chegavam em navios espalhados pelo cais de Santos.

Porém, um empreendimento de tamanha grandeza precisava de capital e esforço proporcional por parte da empresa que se propusesse a trazer com a via de ferro o desenvolvimento. Para isso, o Império garantiu alguns benefícios, como a concessão por um período de 90 anos.

Além disso, a companhia teria uma zona de privilégio de cinco léguas (cerca de 30 km) a partir de qualquer ponto da ferrovia, podendo realizar as desapropriações necessárias à construção e explorar seus recursos naturais. Eles teriam ainda garantidos 7% de juros anuais a serem pagos pelo capital investido na construção da estrada de ferro, sendo 2% concedidos pela província e 5% pelo Império.

Por causa de todas essas garantias, o Império estabeleceu que, em um prazo de dois anos, a empresa devia estar organizada e as obras iniciadas. É então que Mauá, para iniciar os projetos de construção, pede ao Presidente do Instituto de Engenharia da Grã-Bretanha – uma vez que a Inglaterra era a pioneira e a nação-referência em implantação de estradas de ferro –, James Brunlees, um estudo de uma ferrovia que pudesse transpor o relevo montanhoso da serra. Brunlees, assim, envia um de seus antigos alunos, o engenheiro Daniel Makinson Fox, acompanhado de uma equipe para colher dados sobre o caminho.

Durante três semanas, o grupo inglês percorreu diversos trajetos, analisando relevo, clima, solo e outros fatores que pudessem impedir a construção da ferrovia. Dois grandes problemas foram encontrados. O primeiro deles foi achar uma passagem para a estrada de ferro. O relevo montanhoso encareceria o projeto, pois seriam necessárias diversas obras de arte,¹⁹ como pontes e túneis, para construir uma via segura na região.

O segundo deles era o declive da Serra, com 800 metros de altura, que criava a impossibilidade de transpor os trilhos sem

Imagem 5 – Fachada principal do prédio da Bolsa do Café, onde pode-se observar, ao lado do letreiro, os dois deuses Mercúrio (esquerda) e Ceres (direita) – Fernanda Ferreira



uso de tração além da locomotiva, o chamado sistema simples aderência.

O projeto deveria achar uma maneira de suavizar a inclinação para viabilizar a locomoção de um trem. A primeira alternativa era alongar a via para que o declive fosse vencido vagarosamente. No entanto, o valor do projeto seria muito alto.

Foi durante uma das viagens ao litoral, analisando o terreno, que Fox notou uma grande fissura que cortava a serra por uma longa extensão até o topo e percebeu que tinha achado a solução para o primeiro problema. O caminho ideal para a linha era seguir o delineamento do Rio Mogi, onde estavam as menores inclinações e o relevo era mais fácil de transpor.

Com o trajeto definido, o engenheiro escolheu o funicular,²⁰ um sistema de cabos de aço para subir e descer as composições na Serra do Mar. O projeto definia também, entre outros aspectos, que o tamanho da bitola, a distância entre os trilhos, seguisse, assim como todas as características da linha, o modelo inglês, de 1 metro e 60 cm (a conhecida bitola larga).

Depois de aprovado por Brunlees, o trajeto passou pela aprovação do Império, que concordou com o sistema utilizado. O custo total da ferrovia ficou em cerca de 2 milhões de libras esterlinas, o que dá mais de 2,3 milhões de reais em valores atuais.²¹

Mesmo com os projetos em mãos, até 1858 as obras não haviam começado. Por isso a concessão oferecida foi reavaliada e reformulada, garantindo mais privilégios para a empresa, como a isenção alfandegária para todo o combustível usado na construção da ferrovia.

Nessa época, Robert Sharp, proprietário da empreiteira contratada para realizar a edificação da ferrovia, sugeriu a redução do tempo de conclusão das obras, desde que, para cada ano subtraído do prazo, houvesse o pagamento de 50 mil libras esterlinas (quase 60 mil reais em valores atuais). O governo imperial aceitou a proposta, que virou mais um dos benefícios aos ingleses. Outra cláusula mudava ainda o pagamento dos juros de 7% para todo valor investido, não mais só para a construção, mas agora para todo o período de concessão.

Foi, finalmente, em 22 de dezembro de 1859, que a *The São Paulo (Brazilian) Railway Company Limited*, empresa responsável

pela construção, gestão e manutenção da ferrovia, foi oficialmente fundada. No ano seguinte, o engenheiro residente Daniel Makinson Fox e sua equipe composta por Richard F. Welby, James C. Madeley, William F. Wightman, assim como John James Aubertin, o primeiro superintendente da empresa no Brasil, seguem para Santos e iniciam efetivamente as obras da *São Paulo Railway*, como a estrada de ferro foi chamada.

O primeiro passo para a implantação da ferrovia foi contratar trabalhadores que pudessem fazer parte da construção. Porém, no Brasil, pouco se sabia sobre ferrovias e, por isso, a maior parte dos funcionários era formada por estrangeiros, homens livres vindos de países como Itália, Espanha, Holanda e até mesmo Inglaterra. Além deles, escravos também fizeram parte da mão de obra da *São Paulo Railway*, como uma forma de burlar uma das cláusulas da concessão, que obrigava a ferrovia a trabalhar somente com homens livres. No entanto, o engenheiro fiscal pede, por meio de cartas,²² ao superintendente John James Aubertin a retirada de escravos trabalhando na serra, situação que se repetia com frequência.

– Pouca gente fala do Robert Sharp. Ele alugava escravos para trabalhar na serra, então ele de certa forma burlava as normas estabelecidas no contrato – diz Moyses Lavander, ferroviário e coautor do livro *SPR – memórias de uma inglesa*.²³

Para seguir a implantação de forma mais ordenada, o projeto foi dividido em três partes e três períodos, iniciados por Santos. O primeiro deles começava no quilômetro zero da ferrovia, próximo ao cais, indo até a base da serra, antes do início da subida. O segundo era o próprio trecho de serra. E o último, a extensão de Alto da Serra até o interior paulista.

Os primeiros 20 quilômetros da linha na planície de Santos ficavam em um terreno pantanoso, praticamente alagado, dando início aos problemas para os ingleses. Todas as tentativas de colocar os materiais falhavam, já que o terreno os absorvia. Por isso, depois de obter a permissão do governo da província, parte dos trilhos foi instalado sobre um aterro que já existia desde 1827, paralelo à Estrada da Maioridade.²⁴

Ainda assim, o restante do trecho, da forma como estava o terreno, era impróprio para receber qualquer construção. O peso dos materiais fazia com que eles afundassem ainda mais. A solução encontrada para resolver o problema foi simples: alguns trabalhadores da ferrovia que moravam na região disseram que fazer uma esteira de galhos e ramos impedia a absorção. E foi isso que aconteceu, até que os materiais parassem de ceder.

O trecho ganhou três pontes principais feitas de ferro fundido: uma cruzando a porção do mar, que separa Santos do continente, a segunda sobre o Rio Cubatão e a última atravessando o Rio Mogi.

Apesar das dificuldades no primeiro trecho, o mais difícil ainda estava por vir. O principal desafio da companhia era transpor a Serra do Mar. A primeira fase das obras no local ocorreu bem, porém as fortes chuvas do período de verão desestruturavam o terreno, causando deslizamentos em um solo que já era lodoso. Foram elas também que trouxeram os primeiros problemas financeiros da companhia. Essas complicações, assim como a perda de materiais e de mão de obra em acidentes durante a construção, encareceram a obra, ultrapassando a verba prevista.

Para a implantação das estruturas, o terreno passou por diversos cortes para a construção de canais de drenagem, aterros, muros de contenção, túneis e viadutos. Mesmo com todos esses cuidados, os deslizamentos eram comuns, causados pelo forte volume de chuvas e pela umidade do terreno. Por vezes, o trabalho na ferrovia ficava interrompido por dias, até que o terreno fosse aterrado e estivesse seguro mais uma vez.

Em um desses pontos da serra, foi erguida uma das construções mais admiradas e considerada uma obra prima da engenharia: o viaduto da Grotta Funda (**imagem 6**). A construção impressionava os passageiros – que anos mais tarde passariam por ali – com seus 214,8 metros de extensão, chegando a atingir mais de 40 metros de altura em relação ao terreno no meio de uma grande fenda da serra. A estrutura vazada possuía dez vãos de 20,13 metros cada e um de 12,20 metros. Era preciso garantir que suas bases, feitas de alvenaria de pedra, não deslizassem e que a estrutura vazada não ficasse frouxa ou balançasse.



Imagem 6 – Construção do viaduto da Grotta Funda na Serra do Mar, 1864 - Militão Augusto de Azevedo/ Coleção Gilberto Ferrez/ Acervo Instituto Moreira Salles.

Durante a viagem de trem, enquanto se passava por este trecho, era possível observar uma das mais bonitas paisagens do trajeto. A posição suspensa do viaduto permitia uma imagem privilegiada da serra e toda a sua beleza natural, com as enormes árvores, os diversos tipos de plantas, o céu azul – quando o tempo contribuía – e até o barulho de água caindo entre as pedras. Era, inclusive, o momento de colocar a cabeça para fora da janela e encantar-se com tudo aquilo.

– Era linda a paisagem. Quando não tinha a neblina, a paisagem era maravilhosa. Na maior parte das vezes tinha, mas quando não tinha, nossa... – conta José Pascon, que teve a oportunidade de fazer a viagem.

A linha ganhou, anos depois, mais duas estações: Raiz da Serra e Alto da Serra, que seguiam o estilo simples da estação de Cubatão, parada seguinte à de Santos. Ambas as paradas ficavam, respectivamente, como os nomes indicam, no início e no final da Serra do Mar.

O primeiro trecho da última parte seguia da estação de Alto da Serra até São Paulo, assentado em diversos pequenos morros e riachos próximos ao rio Tamanduateí, seguindo seu delineamento e abrangendo três estações: Rio Grande (atual Rio Grande da Serra), São Bernardo (atual Santo André) e Braz (atual Brás), sendo esta última instalada na capital. Depois, continuava margeando o rio, cruzando-o por onde se localiza atualmente o bairro do Pari e seguindo para a estação São Paulo, localizada no centro da cidade.

O trecho até Jundiá foi outro desafio para os ingleses, pois não havia um vale que pudesse guiar a construção da linha até o interior. Por isso, a estrada de ferro teve de atravessar diversos vales e cumes até chegar a Serra do Botujuru.

A linha cruzava o rio Tietê em uma distância aproximada de 11 quilômetros, partindo de São Paulo, e, para isso, foram construídas duas pontes. Ao atingir a Serra do Botujuru, foi necessária a construção de um túnel de quase 600 metros escavados em rocha e argila.

Quando parte das obras foi finalizada em 1865, a imponente construção marcava um importante avanço no transporte e na comunicação com o litoral. A inauguração da *São Paulo Railway* foi marcada para o mesmo ano.

Na inauguração oficial do trecho da ferrovia já concluído, o trem partiu de São Paulo, próximo às margens do rio Tamanduateí, em direção à estação São Paulo. Mas, antes que a composição pudesse chegar, um descarrilamento matou o maquinista e deixou algumas pessoas machucadas. Depois de uma sindicância, a ferrovia passou por uma vistoria e novas obras foram feitas para garantir a segurança da circulação dos trens.

Foi só em 16 de fevereiro de 1867 que a história do estado de São Paulo mudou. A via foi oficialmente inaugurada. Apesar disso, algumas obras ainda se estenderam por dez meses depois da data, para realizar as mudanças necessárias constatadas na vistoria, após o acidente da primeira tentativa de inauguração. O aceite

oficial por parte do governo provincial foi emitido pelo presidente Cândido Borges Monteiro, o Visconde de Itaúna, em 24 de outubro do ano seguinte.

A linha final contava com doze estações, saindo de Santos e seguindo por Cubatão, Raiz da Serra, Alto da Serra, Rio Grande, S. Bernardo, Braz, S. Paulo, Agua Branca, Perus, Belem e Jundiáhy.

Com o surgimento da *São Paulo Railway*, a demanda por transporte de produtos logo cresceu, uma vez que os vagões poderiam levar muito mais mercadoria do que os animais que desciam a serra anteriormente. O problema é que, quando os produtos começaram a chegar a Santos cada vez mais rápido e em maior quantidade, o simplório cais, com seus trapiches,²⁵ precisou ser ampliado.

Nasce o Porto

Ao lado da estação de Santos, no cais, as sacas de produtos embarcavam e desembarcavam nas costas de trabalhadores que seguiam repetidas vezes do porão dos navios em direção aos armazéns e vice-versa, até que toda a mercadoria estivesse no local certo.

A capacidade da série de trapiches enfileirados ao longo do cais da cidade era muito menor do que o volume que a ferrovia poderia transportar. Mais uma vez, a estrada de ferro (**imagem 7**) seria o pontapé inicial para o desenvolvimento do estado de São Paulo.

Imagem 7 – Cais de Santos em 1880 - Marc Ferrez/ Coleção Gilberto Ferrez/ Acervo Instituto Moreira Salles.



– Primeiro veio a ferrovia, a SPR. O porto organizado não existia. Tanto é que os ingleses construíram um trapiche, porque começaram a vir muitos navios com a estrada de ferro funcionando – relata José Pascon.

O cais viu sua primeira oportunidade de mudança com o Decreto Imperial 1.746, de 13 de outubro de 1869, que autorizava a construção de docas, armazéns para carga, descarga e conservação das mercadorias em todos os portos do Império. No ano seguinte, foi dada a concessão especificamente para o Porto de Santos, com a configuração existente até hoje: armazéns enfileirados, ocupando o lugar dos precários trapiches.

– Abriu-se uma concorrência para saber quem estava interessado em construir o Porto de Santos. Um quatro empresas tentaram e não deram certo, até que a empresa Gaffrée, Guinle & Cia conseguiu – afirma Pascon.

Mais tarde, a Graffrée, Guinle & Cia, com sede no Rio de Janeiro, seria transformada em Empresa Melhoramentos do Porto de Santos e, em seguida, a Cia. Docas de Santos torna-se a responsável pelo porto.

As obras de organização começaram em 1890 com a construção de enormes armazéns em alvenaria de tijolo, substituindo a madeira, e a construção do trecho de muro que cercava o novo cais em formato linear. A inspiração veio de modelos franceses e ingleses feitos de muralhas de blocos em forma de caixas sobrepostas assentados em bases sobre estacas. Devido à limitação dos aparelhos de suspensão da época, os blocos eram lançados ao mar, transportados em flutuação para suas posições corretas e depois eram preenchidos com concreto ou argamassa.²⁶

Em 2 de fevereiro de 1892, a Cia. Docas de Santos inaugurou os primeiros 260 metros do porto. Iniciou-se também uma nova fase para a vida da cidade, pois os velhos trapiches e pontes fincados em terrenos lodosos foram sendo substituídos por aterros e muralhas de pedra, que aguentavam um fluxo de exportação e importação muito maior.

No seu ano de inauguração, o porto movimentou 124.734 toneladas e viu esse movimento mais do que dobrar até 1909, quando chegou a embarcar 1.569.844 toneladas, registrando também um recorde de exportação de café, com mais de 13 milhões de sacas.²⁷

O porto não parou de expandir. Viu o aparecimento e o desaparecimento de diversos tipos de carga: açúcar, café, laranja, algodão, adubo, carvão, trigo, sucos cítricos, soja, veículos e granéis líquidos passaram aos montes pelos armazéns enfileirados no cais de Santos durante todos esses anos.

Em 1980, com o término do período legal de concessão da exploração do porto pela Companhia Docas de Santos, o governo federal criou a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), empresa de economia mista, com maior parte do capital da União.



Geraldo de Abreu trabalha no porto como estivador há mais de 40 anos e presenciou as mudanças que o seu tipo de trabalho sofreu com o passar do tempo. Filho do português Antonio de Abreu, que chegou à cidade de Santos em 1950 e trabalhou em navios de descarga, Geraldo e seus irmãos, Armando e Mario, seguiram o mesmo caminho do pai.

– Meu pai nasceu em um lugar que se chama Porto, só que era em Portugal. Então eu cresci achando que a principal coisa que existia no mundo era o porto.²⁸

Ainda garoto, em 1969, começou a trabalhar no Morro Nova Cintra, em Santos, lavando sacas de açúcar que saíam dos navios depois do produto ter sido despejado nos porões.

– Ficava pisando na sacaria dentro da água e a cachoeira ia lavando. Depois botava para estender, para secar no tempo. Contava 25 ou 50 sacas, dependendo da determinação, fazia os pacotes para retornar às usinas – conta Abreu.

Logo depois, o estivador foi trabalhar em um armazém como separador de café. As sacas com tamanhos de grãos diferentes chegavam ao porto misturadas, por isso era necessário conferir e separar cada uma delas, para que o café fosse para o destino correto.

– Os ensacadores pegavam o saco, botavam na cabeça e entravam no armazém. Nessa época, eu era conferente. Então eles passavam, a gente pegava o furador, ia furando e conferindo o tamanho do grão, enquanto eles separavam em pilhas diferentes – relembra o trabalhador portuário.

O esforço físico era maior, já que atualmente tudo é movido por máquinas e os produtos não passam mais pela mão dos estivadores, que cuidam apenas da logística de carga e descarga de mercadorias vindas em contêiner.²⁹ Mas ele nunca se esqueceu de quando, ainda garoto, trabalhava no porto e podia ver de perto o café.

– Não posso nem me lembrar do café, dá muita saudade. Quando comecei, o principal produto era o café. Hoje não. Hoje o produto vai direto ao vagão, você nem vê. Geralmente, o estivador só sente o cheiro do café, porque vem tudo em pallets³⁰ – diz Abreu.

Hoje, o Porto de Santos tem mais de 11 mil metros de extensão, com 45 armazéns internos que substituem parte dos antigos armazéns construídos em 1892. A exportação chegou a 79,4 milhões de toneladas de produtos, sendo as principais cargas: açúcar, soja em grãos e paletizada, milho, carvão e adubos, que responderam por mais de 62% do total em 2013.³¹

A ferrovia, atualmente, perdeu grande espaço para o transporte sobre rodas no porto, mas, antigamente, eram os trilhos de ferro que levavam todos os produtos. E, nesse contexto, a *São Paulo Railway* apareceu, por mais de 70 anos, como a ferrovia monopolista desse transporte até o litoral. Mas não foram só cargas que a estrada de ferro inglesa levou.

Pessoas vindas de todos os lugares do mundo chegavam em navios para, em sua maioria, trabalhar nas fazendas de café no interior do estado. Sobre os trilhos, diversos trabalhadores e suas famílias imaginavam, durante a viagem, como seriam suas novas vidas. E esperavam que fosse melhor.

Na cidade litorânea, entre os anos de 1881 e 1959, por exemplo, período que engloba a construção do porto organizado, chegaram em navios 5.241.071 pessoas, entre migrantes e imigrantes, atingindo seu pico de 1921 a 1959, quando 3.397.257 passageiros desembarcaram em Santos.³²

Não é à toa que até uma hospedaria de imigrantes foi construída bem em frente à Estação de Santos em 1867 (**imagem 8**). Hoje, o espaço é o Museu Pelé, mas, antigamente, serviu de abrigo para que esses recém-chegados se acomodassem e tivessem seu registro realizado para, enfim, seguir para uma nova jornada.

Assim como os imigrantes, cada passageiro da SPR tinha a chance de olhar pela janela e pensar na sua parada final. E, para aqueles que seguiam rumo à capital paulista ou ao interior, o trajeto pela serra era imprescindível. Os cabos de aço subiam as composições por meio do lendário sistema funicular, cujo coração estava em uma vila inglesa no alto da serra: Paranapiacaba.



Imagem 8 – Estação Valongo (direita) e antiga Hospedaria dos Imigrantes (esquerda) em Santos – Thiago Pássaro.

Notas

- ⁶ Pedra talhada, normalmente em forma de paralelepípedo, para construção de edifícios ou muros.
- ⁷ Embarcadouro e desembarcadouro das estações de estrada de ferro, segundo o Dicionário Online Michaelis.
- ⁸ Conta o historiador Eduardo Pin (18/06/2014) em entrevista aos autores.
- ⁹ Fábio Cyrino. *Ferro, café e argila*. p. 84.
- ¹⁰ Leia mais sobre a fase de duplicação da linha no capítulo Luz, na página **82**.
- ¹¹ Entrevista concedida aos autores em 6 de setembro de 2014.
- ¹² Entrevista concedida aos autores em 17 de julho de 2014.
- ¹³ Dados oficiais disponíveis em quadros informativos no Museu do Café.
- ¹⁴ Distância entre o chão e o teto de uma construção.
- ¹⁵ Bastão em que duas serpentes se entrelaçam e cuja ponta conta com um par de asas.
- ¹⁶ Vários autores. *Bolsa do Café*. p. 105, 109, 112 e 115.
- ¹⁷ Ver mais no capítulo Jundiá, na página **97**.
- ¹⁸ Conheça a história do grande homem de negócios e sua relação com a ferrovia no capítulo Luz, na página **71**.
- ¹⁹ Nome técnico em engenharia para determinados tipos de construção.
- ²⁰ Saiba mais no capítulo Paranapiacaba, na página **45**.
- ²¹ Confira o procedimento da conta nos anexos, na página **145**.
- ²² Fábio Cyrino. *Ferro, café e argila*. p. 92.
- ²³ Entrevista cedida aos autores em 14 de agosto de 2014.
- ²⁴ Estrada pavimentada entre os municípios de São Bernardo do Campo e Cubatão, que facilitou a ligação do planalto com a baixada santista. O nome, de 1844, é uma homenagem à emancipação de D. Pedro II.
- ²⁵ Grande armazém, próximo de um cais, onde se depositam e guardam mercadorias importadas ou que devem ser exportadas, segundo o Dicionário Online Michaelis.
- ²⁶ História do Porto, www.portogente.com.br/museudoporto/arte/historia_porto.php
- ²⁷ Informações oficiais disponíveis no site da Cia. Docas do Estado de São Paulo, www.portodesantos.com.br/imprensa.php?pagina=art2
- ²⁸ Entrevista concedida aos autores em 9 de agosto de 2014.
- ²⁹ Caixa grande (de aço, alumínio ou fibra) que acondiciona carga para transporte e que tem como objetivo facilitar a locomoção e o manejo, segundo o Dicionário Online Michaelis.
- ³⁰ Estrado de madeira, metal ou plástico utilizado para movimentação de caixas e mercadorias.
- ³¹ Mensário Estatístico do Porto de Santos – dezembro de 2013.
- ³² Informações oficiais do Museu da Imigração.



Ponte da vila de
Paranapiacaba que liga
a Parte Alta e a Parte
Baixa – Thiago Pássaro.



Paranapiacaba

Uma capela simples com um telhado de formato triangular, a pequena torre reservada ao sino e poucos lugares para os convidados se localizava bem no alto da serra em um lugar para lá de especial. A igreja Nosso Senhor Bom Jesus de Paranapiacaba recebia naquele 9 de outubro de 1918 mais um casamento. O noivo, Paulino, não sabia muito bem se a visão turva era por conta da neblina típica da vila ou da emoção, mas, por um momento, ele viu sua vida passar diante dos olhos, lentamente.

Paulino Louro, um português recém-chegado da Europa ao Brasil no ano de 1912, veio atraído pela oportunidade de emprego para trabalhar na *São Paulo Railway*.

O imigrante encontrou a oportunidade de mudar de um país europeu sem sentir tanto os efeitos da variação, principalmente climática, para um país tropical. A vila inglesa de Paranapiacaba, como é conhecida atualmente³³ e que significa “lugar de onde se vê o mar” na língua tupi guarani, pertence ao município de Santo André, no estado paulista.³⁴

A vila nasceu em meio à construção da primeira ferrovia do estado de São Paulo, por ser uma obra que exigia muitos trabalhadores, além de não existir transporte regular entre a região e a capital da então província. Por isso, parte dos engenheiros e trabalhadores acampou no local. O que era para ser uma ação temporária, apenas para o trecho de construção da serra, tomou

outras proporções a partir do momento em que a vila, em 1861, chegou a receber cerca de 5.000 operários (**imagem 9**). Assim, pouco a pouco, o acampamento provisório se constituiu em um vilarejo e, ao mesmo tempo, ajudou a fixar a mão de obra no local.

A vila assemelha-se à Europa também por outros aspectos: a área, que recebe o sol por poucos meses no ano, está quase sempre encoberta por uma neblina que a envolve em uma atmosfera quase que única. Lá, é possível observar quase tudo de um jeito inglês, como o relógio no alto da torre da estação de trem, que remete à pontualidade dos ingleses. A arquitetura também tem suas influências: casas com jardins, cercados e amplos quintais, além de fogões à lenha com chaminés. Outros países também influenciaram as construções no local, já que é possível encontrar telhas francesas e madeiras irlandesas compondo a arquitetura.

Os ares europeus também estavam presentes na tecnologia inglesa, por exemplo. Os trilhos instalados na serra tiveram de romper a forte inclinação do trecho, que incluía o caminho de Santos até o local. Uma obra engenhosa feita pelos ingleses,³⁵ que

escolheram o sistema funicular (**imagem 10**) para fazer os trens subirem e descerem.

Para desbravar a serra, os ingleses dividiram o trecho em quatro partes (**imagem 11**) chamadas de patamares. Nestes, havia as máximas fixas, que movimentavam os trens por meio dos cabos de aço engatados na composição. Os patamares foram implantados a cada 2 km, sendo que, entre eles, existiam os planos inclinados. Os cabos, no entanto, não se estendiam do Alto da Serra até o litoral, eles eram divididos justamente pelos planos inclinados. Por conta disso, a cada patamar, o trem precisava fazer as manobras necessárias para seguir viagem.

O sistema funicular trabalhava como se fosse um pêndulo, sempre havendo um trem em cada uma das pontas funcionando como contrapeso. Mas, para descer a serra, as composições tinham de ser presas a carros breques, onde os cabos eram engatados. Esses veículos foram chamados de serrabreque e tinham apenas a função de breicar caso algum problema ocorresse durante a viagem.

Imagem 9 – Trabalhadores emendam cabos dos novos planos inclinados na Serra do Mar – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

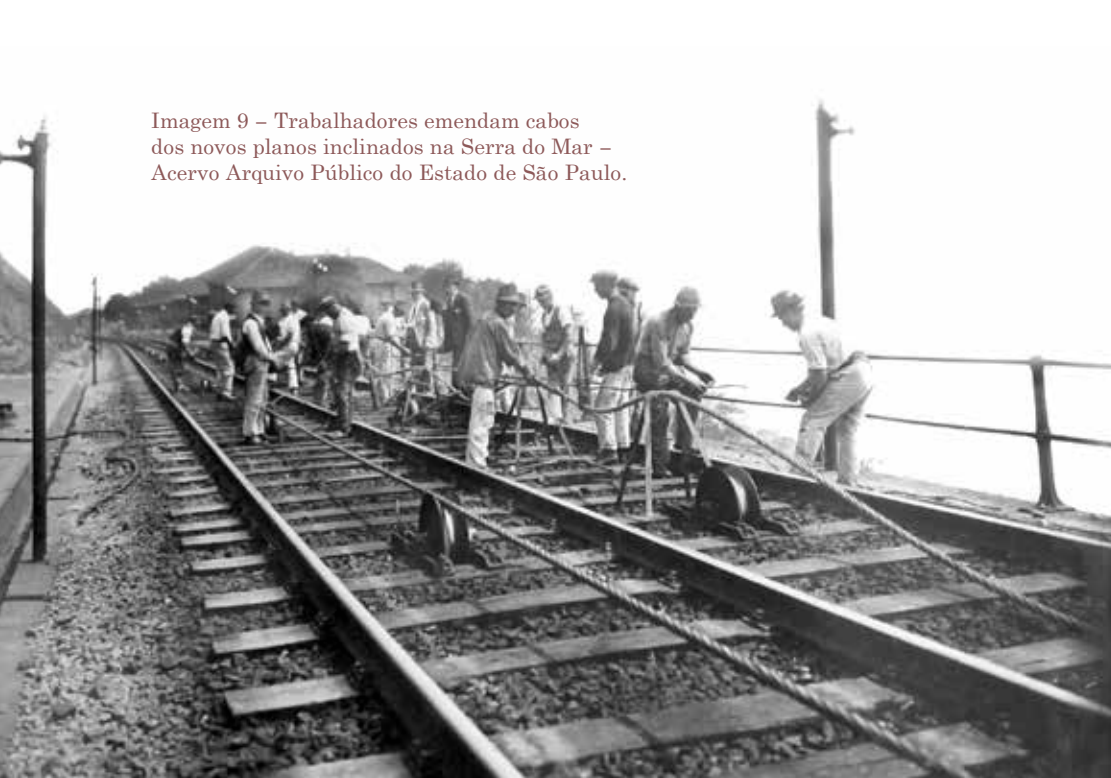
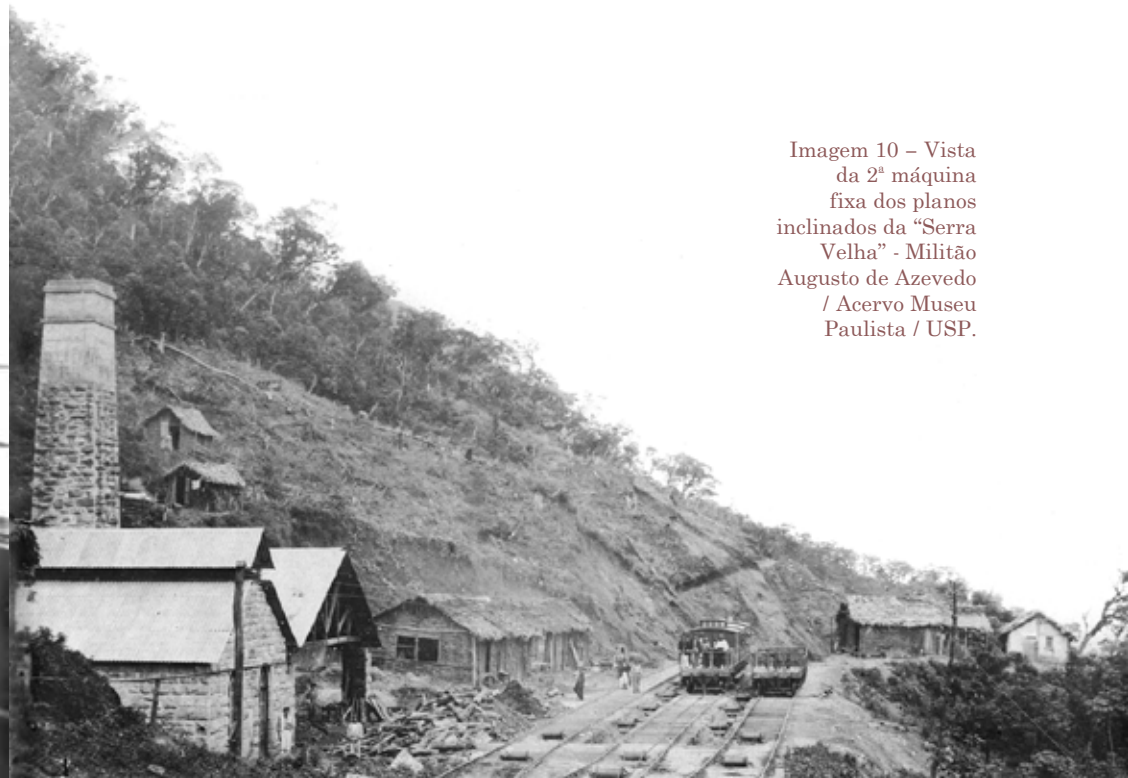


Imagem 10 – Vista da 2ª máquina fixa dos planos inclinados da “Serra Velha” - Militão Augusto de Azevedo / Acervo Museu Paulista / USP.



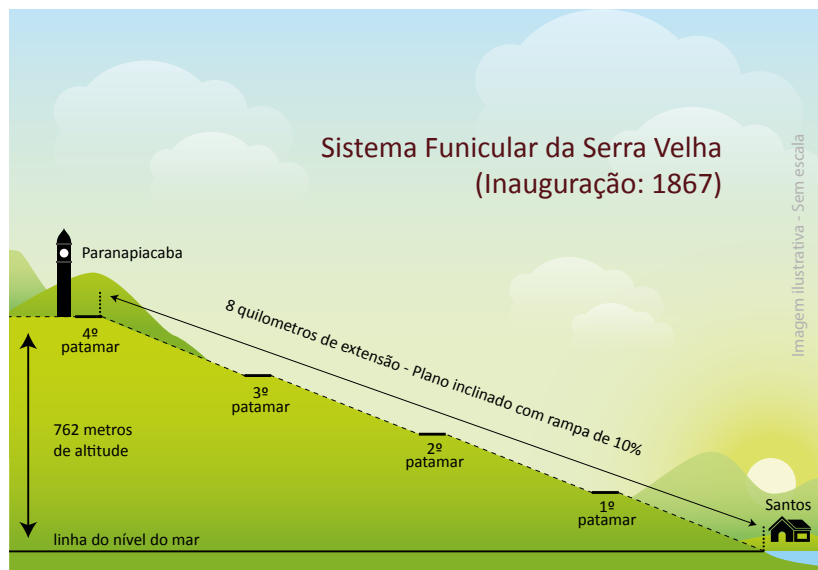


Imagem 11 – Sistema Funicular da Serra Velha

Embora tivesse seus problemas, o sistema funcionou bem até o fim do século XIX, quando a demanda cresceu e foi preciso optar por um novo modelo, que ficou conhecido como “Serra Nova” (**Imagem 12**). Com a inauguração do moderno trecho, o antigo automaticamente foi denominado como “Serra Velha”.

Uma nova divisão foi estabelecida para enfrentar as centenas de metros de altitude. Em vez de quatro patamares, a “Serra Nova” contaria com cinco. A inclinação dos planos ficou definida em 8%, dois por cento a menos que o sistema em operação. Com isso, o traçado total do trecho ficou em cerca de 10 km, um pouco maior em relação à “Serra Velha”, que tinha 8 km.

O novo sistema funicular trazia ainda um grande diferencial: o chamado cabo sem fim ou *endlessrope*. Em vez de a composição realizar diversas manobras ao trocar de trilhos para subir ou descer, o trem continuaria na mesma via, já que o cabo não seria limitado. Bastaria, então, apenas passar de um patamar para

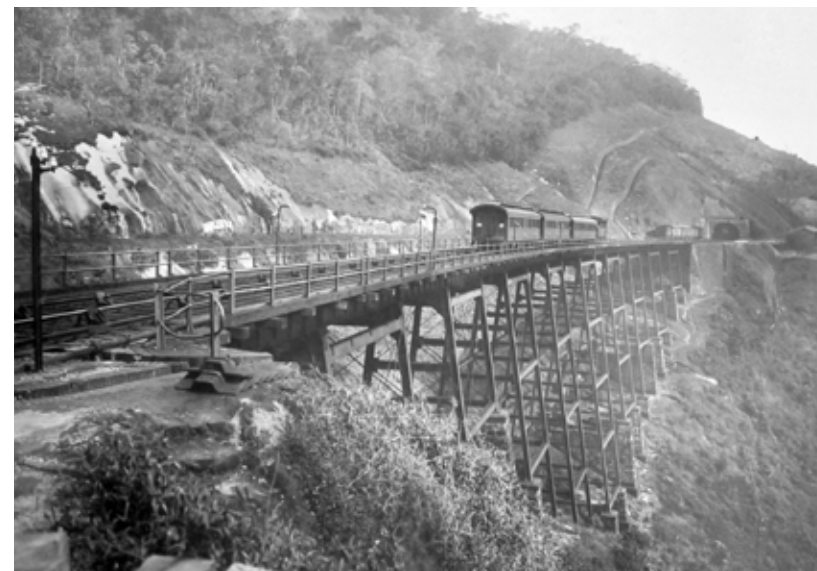


Imagem 12 – Trem de passageiros durante viagem pelo 2º plano inclinado da “Serra Nova” – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

o outro, engatando novamente o cabo. Para operar nesse novo método, o tradicional serrabreque foi substituído pelo locobreque, (**imagem 13**) que tinha a mesma função de breca a composição, caso necessário, mas que podia também se locomover, portanto, com muito mais agilidade.

O padrão de se instalar máquinas fixas movidas a vapor em cada patamar para tracionar os cabos foi mantido, só que, desta vez, elas ficavam abaixo do nível do solo e não acima. Além disso, roldanas foram instaladas no meio dos trilhos para guiar o cabo, já que este estaria presente o tempo todo na via. Assim, o locobreque apenas descia uma espécie de garra para travar o cabo de aço e descer ou subir a serra.

A média era que se colocasse uma roldana a cada dois metros, logo, o trecho total de serra teria cerca de 4.000 roldanas em movimento.

Para manter tudo em funcionamento, assim como já era adotado, casas de funcionários foram construídas ao longo dos patamares (**imagem 14**). Não é à toa que, quando os trens circulavam pela serra, fosse comum os passageiros e a família dos ferroviários (**imagem 15**) acenarem uns para os outros em um cenário com muito verde de encantar os olhos.

Com tanta tecnologia e novidade, a capacidade de transporte aumentou e o tempo médio de viagem pelo funicular caiu de 50 para 35 minutos, incluindo paradas, manobras e mudança de pessoal.³⁶

As obras para a implantação da Serra Nova, localizada paralela à Velha (**Imagem 16**), ficaram prontas em 1899, sendo a serra oficialmente inaugurada em dezembro de 1901. Os ingleses cumpriram, assim, o objetivo principal de melhorar a infraestrutura da SPR. Além disso, o desafio de superar o grande obstáculo natural paulista foi vencido mais uma vez.

Para que tudo funcionasse bem, eram precisos muitos funcionários. Assim, logo que Paulino chegou ao Brasil, ele encontrou trabalho na ferrovia. Sua função na SPR seria na área de manutenção dos trilhos, tecnicamente conhecida como via permanente. Por causa do novo emprego, o jovem português teve de encontrar um lugar para morar.

Imagem 13 – Locobreque usado nos novos planos inclinados para subida e descida dos trens na Serra do Mar – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.



Imagem 14 – Saída do túnel 1 com vista para a entrada do número 2; ao fundo casas de funcionários na “Serra Nova” – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

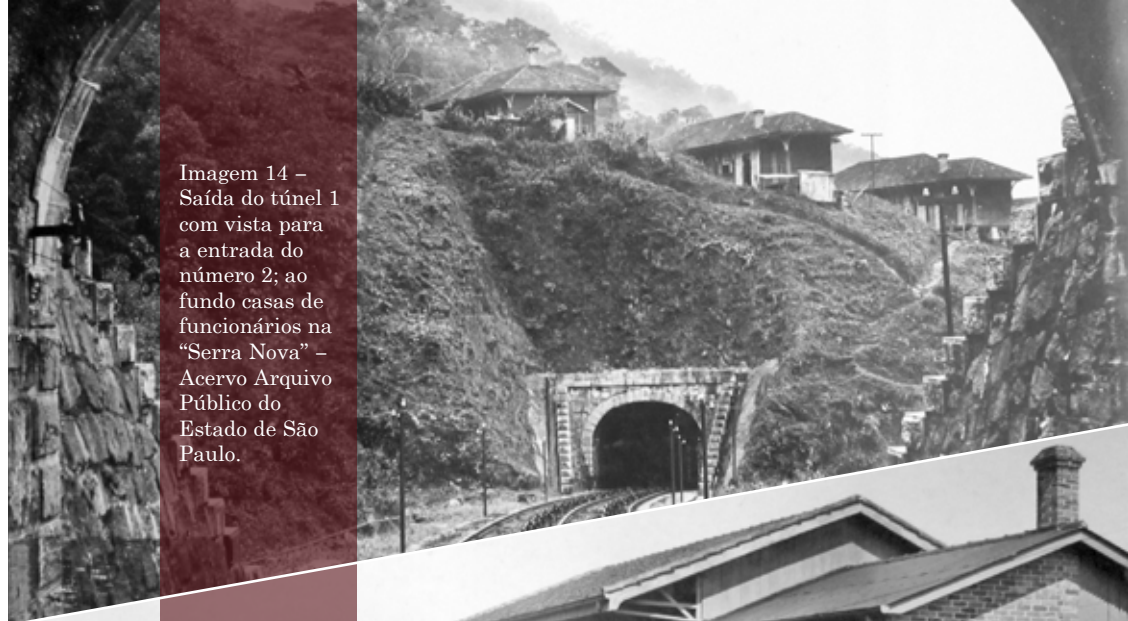
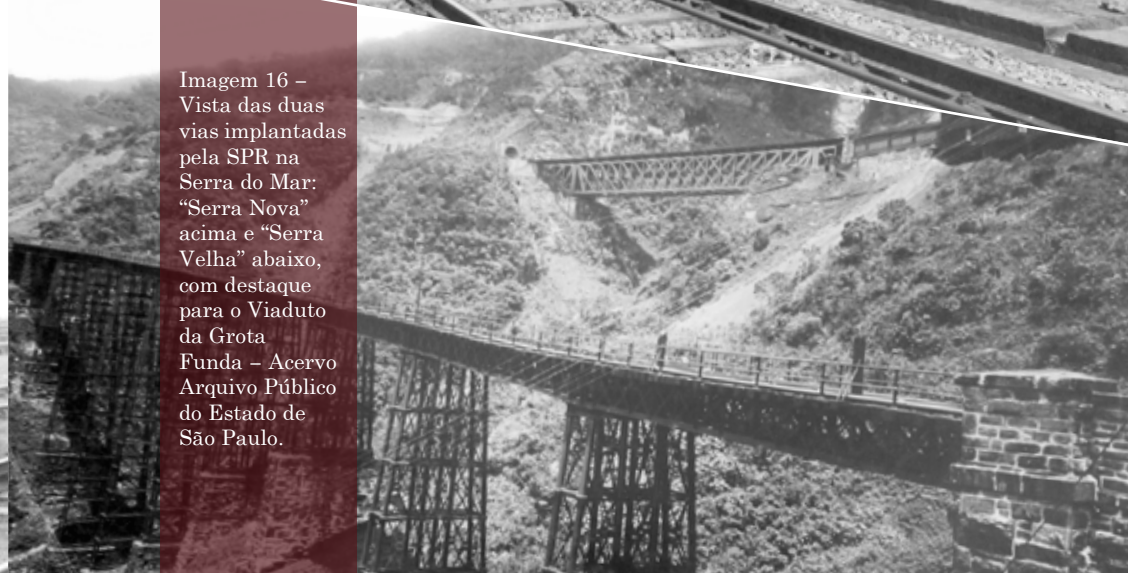


Imagem 15 – Casas de funcionários no trecho do 4º plano inclinado da “Serra Nova” – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo



Imagem 16 – Vista das duas vias implantadas pela SPR na Serra do Mar: “Serra Nova” acima e “Serra Velha” abaixo, com destaque para o Viaduto da Grotta Funda – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.



E o local foi justamente a vila ferroviária, que era organizada hierarquicamente: no ponto mais alto, de onde se avistava toda a região, foi construída a casa do engenheiro-chefe, autoridade máxima em Paranapiacaba; mais abaixo, de onde também se tinha um visual privilegiado, as casas dos engenheiros responsáveis pela construção e manutenção da ferrovia; e, nos pontos inferiores, ficavam as residências destinadas aos operários. Havia desde casas semelhantes a galpões, reservadas para os ferroviários solteiros, onde Paulino ficou, até as casas de famílias.

Os casados tinham casas com parede única e o banheiro ficava na parte de fora. Já os solteiros moravam em uma espécie de barracão (**imagem 17**), constituído por um grupo de casas com uma porta e uma janela. No centro, a organização da vila pedia que se instalasse uma família para que fosse possível controlar os solteiros, inibir a bagunça e certificar-se de que os ferroviários não levariam mulheres para os quartos.

As casas dos ferroviários tinham finas paredes em madeira, com as cercas baixas, que ofereciam pouca privacidade aos moradores. Era comum que todos soubessem uns da vida dos outros, o que, de uma forma indireta, estabelecia à SPR um controle informal dos moradores.

A casa do engenheiro-chefe foi totalmente pensada em sua funcionalidade e era a única edificação que possuía dois pavimentos.

Imagem 17 – Modelo de um dos padrões de casa de operário na vila inglesa – Thiago Pássaro / 2011.

Assim que se chegava à residência, adentrava-se a sala de visitas, onde eram recebidos os visitantes mais ilustres. O próximo cômodo era a sala de jantar, também destinada apenas às visitas. Os dois cômodos tinham as paredes pintadas de vermelho, uma cor pensada estrategicamente, seguindo o padrão cromático europeu, para que o ambiente aparentasse ser mais quente e aconchegante. A sala de visitas reservava ainda um detalhe muito interessante: uma rosa dos ventos, que orientou toda a construção.

Com dois cômodos destinados apenas às visitas, o restante da casa era apenas para a família. O quarto do casal e o quarto dos filhos tinham as paredes em tons pastel, o que relaxa. Localizados na parte superior, eles foram construídos do lado leste, onde nasce o sol, algo que deve ser considerado quando se mora em um local tão frio quanto Paranapiacaba. Assim, o sol batia durante o dia e mantinha o quarto quente para as noites frias.³⁷

Embora construída no ponto mais alto da vila (**imagem 18**) com a justificativa de que o engenheiro-chefe podia observar os

Imagem 18 – Antiga casa do engenheiro-chefe, apelidada de castelinho, localizada no ponto mais alto da vila; o espaço hoje é um museu – Thiago Pássaro.



ferroviários, pouco se via de lá de cima. A neblina era tanta que o fato de se ter uma casa no alto para o controle dos funcionários deu origem à expressão “para inglês ver”, pois de fato não se via nada.

Após ganhar moradores fixos, o acampamento começou a tomar forma de vila em 1896. Foi nessa época que o local ganhou a Igreja Nosso Senhor Bom Jesus de Paranapiacaba, um mercado municipal em 1899 e até um clube recreativo, o Lyra, de 1907 (**imagem 19**), onde os ferroviários tinham possibilidade de participar de jogos de bocha, assistir a peças de teatro, ao cinema e até se divertir nos inesquecíveis bailes de Carnaval, repletos de pessoas no salão com suas máscaras. Além disso, havia o famoso campo de futebol, considerado o primeiro do país em medidas oficiais.

Imagem 19 – Sede do Clube União Lyra
Serrano, centro recreativo da vila –
Thiago Pássaro / 2011.



Futebol sobre trilhos

A história do futebol sempre esteve ligada à ferrovia. Em 1888, no ano em que o Brasil aboliu a escravidão, foi fundado o primeiro clube de esportes no Brasil, o São Paulo Athletic, por ingleses, incluindo William Speers, superintendente da *São Paulo Railway Company*.

Charles Miller, o famoso brasileiro que trouxe o futebol para o país, também estava relacionado à SPR. Miller era filho de um inglês com uma brasileira e, aos setes anos, foi estudar em um colégio interno na Inglaterra. Nos horários livres, o menino jogava bola ou praticava esportes.

Quando voltou ao Brasil, em 1894, ele começou a trabalhar na primeira ferrovia de São Paulo. Em suas bagagens, mais do que a experiência de um mundo novo, estavam regra, apito (**imagem 20**) e até chuteira daquele esporte que se tornaria paixão nacional. Miller, então, começou a ensinar os amigos ferroviários a jogar bola.

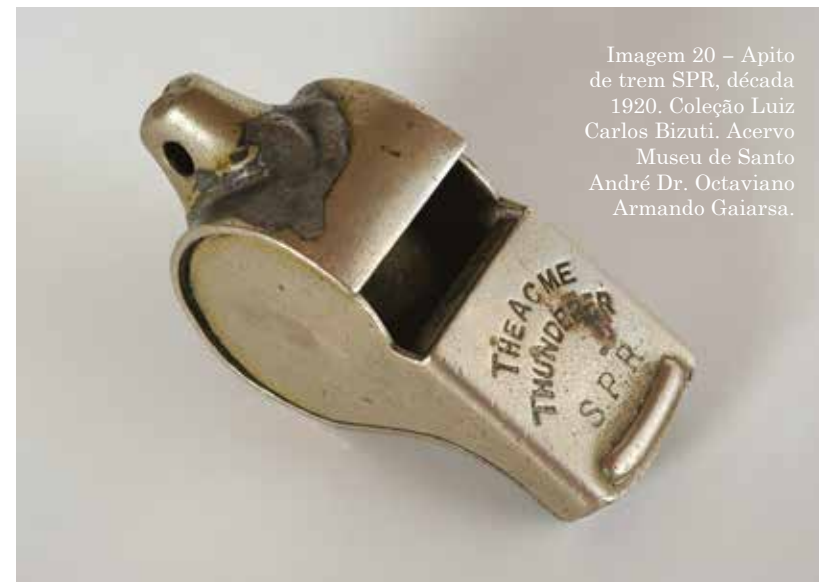


Imagem 20 – Apito
de trem SPR, década
1920. Coleção Luiz
Carlos Bizuti. Acervo
Museu de Santo
André Dr. Octaviano
Armando Gaiarsa.

Em 1895, eles decidiram marcar um jogo recreativo contra a Companhia de Gás, na Várzea do Tamanduateí. Os participantes daquela partida não imaginavam a importância daquele momento para o Brasil. No final, os funcionários da SPR saíram vitoriosos por 3 a 2.

Agora, imagine jogar uma partidinha de futebol em um lugar com tanta neblina quanto Paranapiacaba. Reza a lenda que o time da vila inglesa, Serrano Atlético Clube - que mais tarde passou a chamar União Lyra Serrano (ULS) -, como era o mandante do jogo, tinha muita vantagem sobre o adversário. E olha que nem era só por conta do apoio da torcida. Os jogadores tinham um completo entendimento sobre as condições climáticas e resolveram usar isso a seu favor. Eles colocaram em campo mais do que os tradicionais onze jogadores. A estratégia era pôr dois reservas sem tirar ninguém da partida. Logo, o time jogava com treze e o adversário não percebia, porque nada se enxerga.

Outra história inusitada é sobre o gol. Como ele não tinha rede (**imagem 21**), não era possível saber se a bola tinha passado por dentro ou por fora. Então, o time de Paranapiacaba, nesses dias de neblina muito forte, chutava a bola de qualquer jeito e já saíam gritando gol. Nem mesmo o juiz poderia ter certeza da validação.³⁸

Imagem 21 – Campo de futebol do União Lyra Serrano, considerado o primeiro com medidas oficiais no Brasil – Thiago Pássaro.



Imagem 22 – Estação de Alto da Serra que futuramente viria a se chamar Paranapiacaba – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.



Mas a vila não ganhou apenas infraestrutura para o entretenimento dos ferroviários moradores. O local foi contemplado também com uma estação que foi construída em 1867 e chamada de Alto da Serra, primeiro nome da vila.

A parada foi reerguida em 1898 (**imagem 22**) poucos metros à frente, com madeira, ferro e telhas francesas trazidas da Inglaterra, além do relógio fabricado por Johnny Walker Benson, de Londres.

Pouco após a construção da nova parada de trens e da duplicação do sistema funicular, a demanda habitacional cresceu em Paranapiacaba. Para supri-la, novas instalações foram construídas, como o novo complexo de casas na vila que Paulino encontrou quando chegou ao Brasil. Desta vez, as edificações hierarquizadas já não lembravam mais o aspecto rústico típico do acampamento. O local, resultado de um plano urbanístico, foi chamado de Vila Martin Smith, composto por ruas largas.

Pelas margens da ferrovia, era possível ver as primeiras casas que surgiram oriundas do acampamento. Mais acima, avistava-se a Vila Martin Smith, construída por meio de planejamento arquitetônico. Ainda nos arredores dos trilhos, uma ponte interliga a vila com uma área que ficou conhecida como a Parte Alta, por estar acima do nível em que se encontravam as casas dos ferroviários, na parte inglesa.

No entorno da capela, que fica na Parte Alta de Paranapiacaba, surgiu uma nova estrutura. De lá, avistavam-se casas assimétricas e coloridas, com influência portuguesa, onde moravam os comerciantes do local.

A ferrovia era a perfeita divisão entre essas duas partes, sendo a Parte Baixa com influências inglesas, e a Parte Alta com estilo português.



Foram seis longos anos morando na casa dos solteiros para que, em 1918, Paulino se casasse com Maria Dias, filha de um funcionário da SPR. Os filhos vieram logo. Ao todo, foram sete: quatro homens e três mulheres.

Maria Dias faleceu muito nova, aos 26 anos, e acabou deixando os filhos, todos pequeninhos. Paulino logo se casou de novo. Mas a falta da mãe, aliada ao trabalho exaustivo do pai, fez com que as crianças se sentissem quase que abandonadas: o pai foi morar com outra mulher e os irmãos cuidavam uns dos outros. Uma tia cuidava aqui, dava comida ali e assim eles cresceram.

Os homens, com exceção de Antônio, que foi barbeiro, seguiram o exemplo tanto do avô materno, quanto do pai: Paulino, Lauro e Carlos foram ferroviários. Era como se trabalhassem em um esquema tático de revezamento: assim que Paulino se aposentou, os filhos entraram e depois os netos.

A SPR sempre foi uma ferrovia que indiretamente esteve ligada à cultura. Em Paranapiacaba, principalmente, por localizar-se mais distante dos centros, as opções de lazer eram oferecidas ali mesmo. Moradores do local contam que, quando os ferroviários

faziam uma entrevista de emprego, se soubessem jogar bola ou fossem músicos, ajudava na contratação. Além da competência, esse foi um dos requisitos que contribuiu para a entrada de Carlos na ferrovia, pois ele era músico.

Ele trabalhou no almoxarifado da ferrovia, localizado em um lugar muito especial. Da sua janela, por exemplo, era possível ver o relógio da estação de Paranapiacaba. Ele trabalhava aos pés dos trilhos, a uma pequena distância física, mas inexistente emocionalmente.

Entre o descanso dos turnos da ferrovia, Carlos conheceu Maria Elena, supervisora de enfermagem. E o casório não demorou a sair. Naquela época, ele já tinha um filho de outra esposa, que ganhou seu mesmo nome, Carlos Louro Junior. Com Maria Elena, teve três filhos, e a paixão pela ferrovia transpareceu no nome de um deles. Rony Pablo e Renata não foram os sortudos, mas o caçula ganhou um nome emblemático: Roosevelt, nome de uma das estações ferroviárias paulistas, que ficava ao lado da estação Braz (atual Brás) da SPR.

Roosevelt nasceu em Santo André em 1974 e, depois de três anos, foi morar em Rio Grande da Serra. Ele fez parte dos poucos da família que não moraram na cidade ferroviária.

– Nunca cheguei a morar em Paranapiacaba, meu pai já nasceu lá, meus tios e toda minha família viveram lá.³⁹

Roosevelt também seguiu os passos de seus ancestrais e hoje⁴⁰ é maquinista da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).⁴¹ Ele prestou concurso e entrou para a companhia em 1996, primeiramente como agente operacional de estação e, depois de três anos, prestou um concurso interno e ingressou em sua função atual.

Além dele, um irmão por parte de pai trabalha na manutenção da CPTM há mais de 30 anos, e o outro irmão é encarregado de estação há vinte e oito anos.

Uma profissão que vem dos trilhos

O sol ainda não nasceu, mas ele já está de pé. Como Roosevelt costuma trabalhar no período da manhã, exceto alguns meses do ano, quando vai para o turno da noite, ele já está acostumado com a rotina: sua jornada de trabalho começa às 5h da manhã, mas, em alguns dias da semana, tem quinze minutinhos a mais para dormir.

– Hoje, eu entro às 5h, amanhã 5h15, 5h30 e assim vai, por causa dos horários dos trens. Aqui, praticamente nenhum maquinista tem horário fixo; ele vai alternando a entrada dele. E, além disso, tem a escala de locomotiva.⁴² Nessa minha jornada, por exemplo, trabalho três dias no metropolitano⁴³ e, no quarto dia, trabalho na locomotiva. E o horário da locomotiva é fixo: 5h30 a entrada para todos os maquinistas. Agora, quando você está no trem metropolitano, não tem um horário fixo para trabalhar.

A escala do ferroviário começa na Estação Mauá, no ABC paulista, a mais próxima de sua residência. Mas nada impede de que ele entre na Estação da Luz, por exemplo.

– Qualquer outra coisa também pode mudar o local de entrada. Por exemplo: você vai ficar no pátio para fazer uma manobra ou ficar de plantão, depende o que sai na sua escala mensal. Assim você já sabe o que vai fazer naquele dia certinho. Dia 15, estou na locomotiva, no dia 20 estou no Trem Turístico etc.

Nos fins de semana, quando ele trabalha no Expresso Turístico da CPTM,⁴⁴ entra às 8h, bate o cartão, e o trem parte da estação da Luz às 8h30 e vai até Paranapiacaba. Assim que chega, faz as manobras que forem precisas – para preservar a história, o sistema presente na vila inglesa não conta com a tecnologia dos demais trechos da CPTM –, desliga a locomotiva e fica aguardando a volta, que acontece às 15h30.

Mas, enquanto isso, ele dá uma volta pelo local e sai para almoçar em seu restaurante preferido, o Big Ben – nome dado em homenagem ao relógio da torre presente na estação da vila –, localizado na avenida Fox, 443.

Além do restaurante, a ponte que separa as duas partes da vila e também as interliga é a sua vista preferida de Paranapiacaba, a estação que ele mais admira da *São Paulo Railway*, apesar de o seu nome estar ligado à atual parada do Brás.

– Eu brinco, pois meu pai está enterrado lá, meus avôs estão enterrados lá. E eu falo assim para a minha esposa: se eu morrer e você não me enterrar lá, vou voltar para puxar seu pé.

Roosevelt trabalha sete horas por dia, em uma escala 4-2-3-1: trabalha quatro dias, folga dois, trabalha três e folga um, incluindo sábados, domingos e feriados. Essa é uma das únicas coisas de que ele reclama.

– Para o maquinista, a única coisa ruim é o final do ano: a família toda está lá no Ano Novo, Natal, esperando e você tem que pegar a trouxinha e trabalhar. Do resto, eu estou acostumado.

A relação com Paranapiacaba, assim como a herança de família, ainda continua. Até mesmo fora do horário de trabalho, é comum encontrá-lo por lá. Um hábito que ele cultivava desde pequeno, com as viagens de trem que sempre fizeram parte da rotina da família Louro.

– Meu pai saía do serviço às 17h. Quando estava chegando perto desse horário, minha mãe pegava todos os filhos e nós íamos buscar meu pai. Pegávamos o trem em Rio Grande da Serra para Paranapiacaba. Encontrávamo-nos e vínhamos embora todos juntos. Para descer para Santos, também sempre íamos de trem. A melhor memória que eu tenho da ferrovia é do meu pai, lá no trabalho, no dia a dia no almoxarifado – conta Roosevelt.

A modernização da ferrovia

Na quarta geração de ferroviários, o que não falta nesta família são histórias que envolvam o transporte sobre trilhos, assuntos sobre o dia a dia e principalmente sobre a modernização.

– A diferença é muito grande. Da época em que entrei aqui até hoje, a maioria dos trens tinha “surfistas”⁴⁵ e andava de portas abertas. Quando a CPTM entrou, isso foi banido e, aos poucos, os trens foram modernizados, as linhas, a sinalização. Já aquelas estações que são tombadas como patrimônio histórico ainda estão lá, mas muitas foram modernizadas também – relembra o maquinista.

Lauro, tio de Roosevelt, fez parte de uma realidade muito diferente da do sobrinho, uma época em que o trabalho era totalmente braçal. Ele era responsável pela sinalização da ferrovia, mas o trabalho não se resumia a acender um interruptor ou apertar um botão. No passado, um funcionário era destinado a acender os lampiões de sinalização, ele caminhava pelo trecho em que o trem passava e ia acendendo um por um. No caso de Lauro, o trecho era entre Rio Grande da Serra e Paranapiacaba. A sinalização nada mais era do que um vidro da cor vermelha ou verde e um lampião atrás aceso.

– Meu tio conta que, antigamente, se você trabalhava com uma ferramenta todos os dias, quando a pessoa se aposentava, recebia aquela ferramenta com que havia trabalhado pra levar embora. Ao se aposentar, ele levou o lampião embora – explica Roosevelt.

Essa mudança também tem influenciado diretamente o trabalho dos maquinistas e o expediente de trabalho.



Imagem 23 – Estação ferroviária Paranapiacaba, após incêndio ocorrido em 1981. Foto/Coleção Octaviano Armando Gaiarsa. Acervo Museu de Santo André Dr. Octaviano Armando Gaiarsa.

– Não é tão cansativo quanto era antigamente. Fazia-se hora extra, as pessoas trabalhavam 13, 14 horas. Ocupar a função de maquinista era uma tarefa difícil. Tínhamos pouca sinalização e pouca ou quase nenhuma tecnologia dentro da cabine do trem. Hoje já é diferente. Nos trens modernos, você pode programar para que a voz que anuncia as próximas estações fale automaticamente, através do GPS que ajuda bastante. Atualmente, o contato é via rádio; antigamente não existia. Para conversar com Centro de Controle Operacional era uma briga. Hoje é tudo mais moderno.



Imagem 24 – Relógio da já desativada estação de Paranapiacaba – Thiago Pássaro / 2010.

Mas, mesmo com a atualização, uma característica ainda é fundamental para o trabalho: a atenção. É preciso estar concentrado no serviço, porque é um serviço perigoso. Se o maquinista não estiver atento, pode avançar o sinal e causar um grave acidente.

Apesar da modernização na estrada de ferro, a vila de Paranapiacaba parou no tempo. As casas, os trens, os trilhos e os armazéns sofreram com o passar dos anos, ficando abandonados, acumulando pó e ferrugem.

Um dos ícones da vila, o relógio da estação, sofreu, em janeiro de 1981, um incêndio (**imagem 23**). As chamas afetaram todo o prédio da antiga parada – inaugurada em 1977 -, que foi destruído logo em seguida. Anos mais tarde, em 2001, Paranapiacaba teve o transporte de passageiros desativado. O relógio foi salvo do fogo, consertado e realocado na nova estação (**imagem 24**).

Com todos esses problemas, o desgosto que Carlos sentia com a situação da vila ia só aumentando.

– Na década de 70, houve um abandono muito grande com a vila, e com a ferrovia. Sempre que eu chamava meu pai para ir a Paranapiacaba, ele recusava. Ele estava acostumado com a vila toda arrumadinha.

– Vamos a Paranapiacaba, pai?

– Não, não vou lá não... ver tudo acabado.

A época áurea dos trens, no final do século XIX, passou, mas muitas lembranças ficaram nessa passagem dos anos (**imagens 25 e 26**), um pensamento compartilhado também por Roosevelt.

Imagem 25 – Casa da máquina fixa do 4º plano inclinado da Serra Velha – Thiago Pássaro.



Imagem 26 – Casa da 5ª máquina fixa dos novos planos inclinados – Thiago Pássaro.



– Era mais glamoroso, os trens chegando, a maria-fumaça, tudo. Imagina a situação! Não é que nem hoje: as vias tudo certinho; o trem demorava para chegar até São Paulo. Mas o que eu realmente espero para o futuro são melhoras para a ferrovia. Que elas cheguem a um patamar europeu, com os trens todos modernos, as estações e o acesso dos usuários.



Mesmo na quarta geração de ferroviários e com muitas histórias sobre trilhos, Roosevelt ainda se pega pensando com receio e certa dorzinha no coração sobre o fim da tradição Louro.

– Eu sempre penso: será que vai acabar a sequência? Porque um entrava, o outro aposentava. O meu avô, quando aposentou, meu pai e meu tio assumiram. Meu pai aposentou, passou um mês e meu irmão entrou. Eu tenho uma menina e meu irmão duas. Acho que não vai ter mais, porque as meninas não estão interessadas em entrar na ferrovia. A minha menina, Beatriz, até chegou a prestar o último concurso para agente de relacionamento. Mesmo tendo só 18 anos, eu já fiquei esperançoso.

A continuação da tradição pode ser incerta, mas a certeza é que os trilhos vão guardar a memória dessa família para sempre.

– Minha família toda, praticamente, sobreviveu aqui da ferrovia. E eu estou aqui e mais uma vez praticamente sustentando a minha família na mesma ferrovia. Meu avô ganhou o dinheirinho aqui, meu pai ganhou o dinheirinho aqui, eu e todos os meus irmãos. Você vê todo mundo bem. Eu sou meio suspeito. Adoro isso aqui.

A vila conhecida por seu sistema funicular ficou marcada por ele e por ser o primeiro ponto de planalto depois de transpor a serra. A partir daquele trecho, a viagem continuaria através do sistema de simples aderência, no qual o trem percorre o seu trajeto sem uso de cabos de aço ou planos inclinados.

O caminho sobre trilhos continua e a próxima parada importante, no centro da capital, reserva não apenas uma arquitetura esplêndida, como também o local que um dia abrigou a administração central da ferrovia. Moradia dos barões do café, a região da Luz tornou-se o símbolo da elegância e do progresso de São Paulo.

Notas

³³ A vila recebeu este nome apenas em 1907; até então era conhecida como Alto da Serra.

³⁴ O local pertence ao município de Santo André desde 2002, quando foi comprada.

³⁵ Saiba mais sobre o processo de construção na serra no capítulo Santos, na página 29.

³⁶ Maria Inês Dias Mazzoco e Cecília Rodrigues dos Santos. *De Santos a Jundiaí*: nos caminhos do café com a *São Paulo Railway*. p. 94.

³⁷ Informações concedidas por Eduardo Pin (18/06/2014) e Gleison da Silva Santos (18/06/2014) em entrevista aos autores.

³⁸ Informação concedida por Rogério Toledo de Arruda (21/06/2014) em entrevista aos autores.

³⁹ Entrevista concedida aos autores em 30 de maio de 2014.

⁴⁰ Até setembro de 2014.

⁴¹ Ver mais sobre a história da CPTM no último capítulo, na página 121.

⁴² Veículo utilizado para manobras e manutenção da ferrovia.

⁴³ Transporte de passageiros da CPTM, que faz a ligação entre a capital paulista e a região metropolitana de São Paulo.

⁴⁴ O ferroviário também trabalha no Expresso Turístico, um serviço oferecido pela CPTM que transporta os passageiros para Jundiaí, Paranapiacaba ou Mogi das Cruzes em carros do século passado. O valor da passagem é diferenciado em relação aos trens metropolitanos.

⁴⁵ Pessoas que, por causa da lotação dos trens, ficavam em cima das composições, por vezes sem pagar passagem.



Fachada da Estação da Luz ao anoitecer
– Fernanda Ferreira.



Luz

As rodas de ferro giram aceleradas. O contato delas com o trilho produz um som constante e inconfundível. É a composição que segue viagem rumo a sua próxima parada, uma estação monumental, que reflete a importância e o gigantismo do local em que se encontra: a cidade mais rica do Brasil, chamada São Paulo.

Ao sair da composição, o olhar perde-se na imensidão que é a Estação da Luz. São tantos detalhes que é até difícil escolher um para admirar. Um deles é o próprio vão livre da estação, com 37,90 metros. Isso sem falar nas três passarelas de ferro, acima das plataformas, que facilitam o acesso de um lado para o outro.

Ainda na parte de dentro, diversas portas de madeira tomam conta do andar de cima, justamente onde estão as pontes de passagem. E o detalhe: as estruturas de ferro que sustentam a cobertura arredondada da parada contam com as iniciais SPR, que remetem à *São Paulo Railway*, nome da antiga estrada de ferro à qual a Luz pertenceu.

Do lado de fora, os três pavimentos repletos de detalhes chamam a atenção. O primeiro conta com portas de madeiras que dão aos pedestres acesso à estação. O segundo e o terceiro pavimentos, coloridos de amarelo e salmão, são preenchidos com dezenas de janelas, sendo que o último guarda, em determinados pontos do prédio, telhados bem inclinados.

É impossível não mencionar o relógio da estação, que pode ser avistado de alguns pontos da cidade. Com cerca de três metros de diâmetro, ele está localizado em uma torre na fachada.

Mas nem sempre a Luz foi assim tão grandiosa, a começar pelo nome. A Estação São Paulo, nome dado à parada, foi inaugurada em 1867, no mesmo ano em que a SPR, e tinha muito pouco desse requinte arquitetônico. O local era bem simples (**imagem 27**), com somente uma plataforma. A aparência do imóvel predominantemente térreo da estação lembrava um comércio comum da cidade ou mesmo uma modesta residência. Uma parada apenas de passagem dos trens, que traduzia o provincianismo que era a cidade na época.

A antiga estação passou por uma ampliação na década de 1880, mas foi só no século XX, em 1901, que ela ganhou características mais modernas e mais grandiosas. Isso porque a capital paulista crescia vertiginosamente. Em 1872, por exemplo, a cidade contava com cerca de 30 mil habitantes e, em 1900, oito vezes mais, eram 240 mil moradores. Um dos principais fatores para esse crescimento era o café, que trouxe recursos e investimentos para o município e para o estado.

Ruas foram asfaltadas; linhas de bondes, criadas; a iluminação elétrica ganhou a cidade e obras de infraestrutura começaram a ser executadas para facilitar a vida dos paulistanos. A tradicional Avenida Paulista é inaugurada justamente nessa época

Imagem 27 – Primeira Estação da Luz; na época, a parada era chamada de São Paulo e tinha arquitetura simples – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.



de transformações, em 1891. Anos mais tarde, São Paulo ganhou ainda o Theatro Municipal, o Mercado e bons restaurantes, hotéis e comércios.

Outro fator que determinou o progresso paulista foram as ferrovias. Após a SPR, diversas outras estradas de ferro surgiram no estado.⁴⁶ E quem financiou a implantação de grande parte dessas estradas de ferro foi a iniciativa privada: os fazendeiros, que tinham interesse em ver uma ferrovia passar perto de suas propriedades. Assim, a produção poderia ser escoada de forma mais rápida, em maior quantidade e com menor custo. Logo, o lucro aumentaria exponencialmente.

– O financiamento foi dos fazendeiros em parceria com o Império. É daí que vinham os títulos: barões, comendadores, viscondes, através dos investimentos que eles faziam no país. Muitos fazendeiros se tornaram donos de bancos porque estavam com capital acumulado. A industrialização também chega a São Paulo através dos recursos obtidos no mercado cafeeiro. Então, o desenvolvimento do estado e do Brasil tem tudo a ver com o café – conta o historiador Juliano Martins.

Com dinheiro no bolso e poder nas mãos, alguns “barões do café” começaram a construir residências na capital, uma vez que, por morarem no interior do estado, ficavam longe do centro de negociações e, estar em São Paulo era o meio do caminho para Santos, de onde sua mercadoria seria exportada. O espaço escolhido para residir foi o bairro de Campos Elíseos, no centro da cidade, que ficava próximo à Estação da Luz e exatamente no local da parada Júlio Prestes, ponto inicial da Estrada de Ferro Sorocabana – construída com capital dos fazendeiros. Era um bairro bem localizado, servido por duas ferrovias que poderiam levá-los até as suas fazendas, no interior.

As residências desses homens de poder tinham todo o requinte arquitetônico (**imagem 28**) que o dinheiro poderia comprar. Com a presença desses “ilustres” moradores, Campos Elíseos tornou-se um bairro elegante e rico da capital.

Foi justamente com a chegada dos barões que São Paulo começou a crescer, já que queriam uma melhor infraestrutura no local onde moravam. É aí que começa a se observar toda a melhoria da cidade. Diversas edificações que surgiram nessa época, por exemplo, contaram com o investimento desses nobres, como o Theatro Municipal.

Do capital desses barões, a *São Paulo Railway* viu apenas o valor pago por eles para o transporte de mercadorias até Santos, já que ela tinha o monopólio até o porto. E essa exclusividade de trecho rendeu à SPR altos lucros. Em menos de dez anos de funcionamento, entre 1867 e 1874, por exemplo, as receitas da companhia quase triplicaram, passando de 1,237:423\$702 (lê-se mil duzentos e trinta e sete contos, quatrocentos e vinte e três mil, setecentos e dois réis.) para 3,475:374\$270 (lê-se três mil quatrocentos e setenta e cinco contos, trezentos e setenta e quatro

mil, duzentos e setenta réis). Nesse mesmo período, o saldo obtido entre a diferença das receitas e das despesas saltou mais de duas vezes e meia, ao subir de 932:288\$414 (lê-se novecentos e trinta e dois contos, duzentos e oitenta e oito mil, quatrocentos e quatorze réis), no primeiro ano de funcionamento, para 2,456:731\$530 (lê-se dois mil, quatrocentos e cinquenta e seis contos, setecentos e trinta e um mil, quinhentos e trinta réis) sete anos mais tarde.

Diferentemente do que aconteceu em outras ferrovias paulistas, em que o capital cafeeiro foi empreendido na construção das linhas, na SPR não houve esses investimentos, já que obteve recursos ingleses para sua implantação. O único Barão que financiou o projeto da *São Paulo Railway* foi Mauá, que não fazia parte do círculo de pessoas com o título de “barões do café”, pelo contrário. Mauá tinha pouca relação com esse tipo de negócio, uma vez que preferiu empregar capital em mercados quase ou nada existentes no Brasil, como a iluminação, as indústrias, os bancos e as ferrovias. Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, se tornaria o maior empresário do Império.

Barão de Mauá

Irineu nasceu em 28 de dezembro de 1813, no vilarejo de Nossa Senhora da Conceição do Arroio Grande, na Capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul. Ele era filho de Mariana de Jesus Baptista de Carvalho e João Evangelista de Ávila e Sousa, pequenos proprietários de terra. O menino não era o filho único, já que eles já haviam tido uma filha, nascida em 1811 e chamada de Guilhermina de Sousa Machado.

Um fato mudaria os rumos da vida de Irineu logo aos cinco anos de idade. Em uma noite de 1819, seu pai foi assassinado por um tropeiro durante uma viagem que fazia para vender gado. Dois anos mais tarde, a viúva Mariana conhece um novo parceiro, que obrigou a mulher a se separar dos filhos.

É então, em 1823, que o tio de Irineu, José Baptista de Carvalho, irmão de sua mãe, o leva para o Rio de Janeiro, a bordo de seu navio. Os dois chegaram à então capital do Império cerca de um mês depois de deixar o sul da nação. Uma nova vida começava para o pequeno menino de nove anos de idade.

Imagem 28 – Palácio dos Campos Elíseos, residência do fazendeiro Elias Antonio Pacheco e Chaves; local foi projetado em 1896 e serviu até mesmo de sede do governo do estado de São Paulo anos mais tarde – Thiago Pássaro / 2013.



Irineu foi trabalhar como caixeiro, em 1825, em uma casa comercial de um português renomado para época, João Rodrigues Pereira de Almeida, ou apenas senhor Pereira. Logo o menino destacou-se na empresa e cresceu de cargo, ganhando a confiança de seu patrão.

Após a Independência, em 1822, o Brasil passou por momentos de instabilidade tanto econômica como política que afetaram diretamente os negócios do comerciante português. Por conta disso, Sr. Pereira fechou as portas em 1829.

Irineu, que ajudou nas contas da falência de seu chefe – o que amenizou os impactos nas finanças, já que ele possuía grandes conhecimentos administrativos –, não ficou desempregado. Ele foi contratado no mesmo ano por um dos credores de sua antiga firma, Richard Carruthers, que também tinha negócios aqui no Brasil.

No novo trabalho, o menino com 15 anos de idade teve contato com um diferente mundo dos negócios. Aprendeu a falar inglês e adquiriu outros conhecimentos mercadológicos. Assim como antes, Irineu logo cresceu na empresa até se tornar sócio do empreendimento.

Em 1835, Carruthers anunciou sua aposentaria ao retornar para sua terra natal. O indicado para seguir com os negócios aqui no Brasil seria o próprio Irineu, que se tornaria o responsável pela empresa a partir do dia 1º de janeiro do ano seguinte, quando ele já teria completado 23 anos de idade.

Mas foi de retorno de uma viagem à Inglaterra, feita em 1840 para visitar o seu sócio Carruthers, que o futuro Barão de Mauá traria em sua bagagem para o Brasil uma diferente realidade. Lá, ele teve a oportunidade de ver indústrias em funcionamento, estradas de ferro a todo o vapor e bancos se expandido, bem diferente do que acontecia em solo brasileiro.

As malas de Irineu que retornaram da Inglaterra em 1841, além de contarem com os conhecimentos obtidos por ele no centro da economia mundial, tinham também outro elemento: uma aliança de compromisso, que entregou para sua sobrinha, Maria Joaquina, de 15 anos de idade. Eles se casaram em 11 de abril do mesmo ano e, no início de 1842, nasceu a primeira filha do casal, Ricardina, nome dado em homenagem a Richard Carruthers. A criança seria apenas um dos 18 filhos que eles teriam.

Mas os conhecimentos obtidos por Irineu na Inglaterra não ficaram só na mente. Ele começou a colocá-los em prática anos mais tarde. Foi exatamente em 11 de agosto de 1846 que ele adquiriu a Fundição e Estaleiro Ponta da Areia, localizada em Niterói (RJ), uma das primeiras indústrias do Brasil. Para muitos, Irineu estava navegando em mares desconhecidos e contra o fluxo dos negócios brasileiros.

Em uma época em que o país tinha sua economia baseada no setor primário – agricultura, pesca, mineração etc. –, o futuro Barão adorava investir em áreas pouco ou nada exploradas do mercado nacional. Foi o caso da própria Ponta da Areia, onde aplicar capital em uma indústria era algo surpreendente, além das outras empresas que ele teve com o passar dos anos, como a Companhia de Gás do Rio de Janeiro, o Banco do Commercio e da Industria do Brasil,⁴⁷ a Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas, o Banco Mauá, McGregor & Cia. e a primeira ferrovia do Brasil, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro Petrópolis.

– Ele queria criar um Império na América do Sul. Ele até falava: “eu quero que esse Império dure 1.000 anos”. O Império Lusitano seria considerado o quarto Império, mas Mauá queria o quinto Império, que seria o Império do Brasil, não necessariamente do Brasil, mas o Império dele – conta o tetraneto de Irineu, Eduardo André Chaves Nedehf.⁴⁸

O título de Barão de Mauá veio em 30 de abril de 1854, no ano de inauguração da pioneira estrada de ferro do Brasil. A via ligava o Porto da Estrela – atual Porto Mauá – até Raiz da Serra, no sentido de Petrópolis. O trajeto era finalizado em cerca de 23 minutos, dando o pontapé inicial para o progresso brasileiro sobre trilhos.

Para receber um título da nobreza naquela época, o benemérito precisava fazer algo de importante pelo país. Mauá sempre pensava no desenvolvimento de sua nação ao criar suas empresas, e a ferrovia não foi diferente. A iniciativa de implantar o caminho de ferro no Brasil fez o Imperador conceder a honra imperial ao homem de negócios de então 40 anos de idade.

– A recomendação [do título] sempre partia de algum ministro, de alguma autoridade. E, no caso, em 1854, foi o Luís Pedreira de Couto Ferraz, o Visconde de Bom Retiro – explica o herdeiro de Irineu.

Com o título de Barão, Irineu logo mandou providenciar um monograma⁴⁹ com a sobreposição das letras “B” e “M”, trocou a assinatura e mandou criar um brasão de armas. Quem descreve esse nobre símbolo é um dos biógrafos mais conhecidos de Irineu, Jorge Caldeira, em seu livro *Mauá – empresário do Império*:⁵⁰

– O formato era do tradicional escudo, mas, em vez de leões, castelos e outros símbolos heráldicos, preencheu os espaços com os troféus comerciais que tinha colhido. O escudo tinha duas partes. Na porção superior, mandou gravar sobre fundo de ouro uma locomotiva a vapor negra sobre trilhos da mesma cor; na metade inferior, em prata, um navio a vapor contra um fundo azul; ao redor, compondo a bordadura, quatro lampiões a gás dourados com chama em vermelho. E, para completar o conjunto, uma coroa por cima e uma faixa com uma divisa que dizia muito sobre um tema caro: *Labor Improbis Omnia Vincit* (O trabalho estrênuo a tudo vence).

O brasão foi incrementado ainda com dois Mercúrios, deus do comércio, e também com os símbolos da Ordem da Rosa, homenagem que Mauá recebeu em 1850 por ter elaborado o Código Comercial Brasileiro – com a insígnia, Mauá é elevado ao grau de comendador –, e da Ordem de Cristo, condecoração recebida em 1849 em consideração a ele ter feito a canalização dos rios Maracanã e Macacos, ambos no Rio de Janeiro.

Anos mais tarde, em 1874, o brasão passaria por mudanças (**imagem 29**), já que o título de Barão passou a ser de Visconde de Mauá, com honra de grandeza, uma vez que o Imperador D. Pedro II concedeu a honraria pelo fato de Irineu ter conseguido realizar a obra do cabo submarino telegráfico, que ligava o Brasil à Europa. Com isso, a antiga coroa presente no brasão ganha um novo modelo.



Imagem 29 – Brasão do Visconde de Mauá feito por Luiz Aleixo Boulanger, escrivão de nobreza e fidalguia do Império do Brasil – Acervo Pessoal / Eduardo André Chaves Nedehf.

Após instalar a primeira ferrovia do Brasil no Rio de Janeiro, o então Barão de Mauá voltou os olhares para outra localidade, que não tinha tanta importância como a capital do Império: a província de São Paulo. Nessa região, o empreendedor viu a possibilidade de um novo negócio: uma estrada de ferro que fosse responsável pelo escoamento da produção de café do interior para o Porto de Santos. Caso o projeto desse certo, com certeza seria algo muito lucrativo.

Após conseguir a concessão do governo imperial para a construção do empreendimento em 1856, Irineu alia-se aos ingleses para reunir capital suficiente. O projeto foi orçado em cerca de 2 milhões de libras esterlinas, o que dá mais de 2,3 milhões de reais em valores atuais. Com o dinheiro arrecadado, as obras se iniciam em 1860.

Um dos principais parceiros de Mauá nessa jornada era os Rothschild, uma família tradicional alemã com grande influência na Inglaterra que entrou no projeto como acionista em 1860. O Barão perceberia, no entanto, que a união lhe custaria muito caro.

– Não é que foi um erro, porque era uma alternativa que ele tinha de tentar segurar o frenesi dos ingleses ou dos Rothschild. Foi uma tentativa de frear os Rothschild. Mauá é quem propôs esse negócio. Ele seguia aquele velho lema: “se você não pode com os inimigos, junte-se a eles”. Só que os Rothschild já tinham planejado que teriam de acabar com os negócios daquele sul-americano. Eles fizeram a sociedade, mas eles já estavam para destruir – comenta Nedehf.

De acordo com o herdeiro do Barão, as empresas do Mauá estavam liquidando os negócios britânicos na América do Sul, por isso eles tomaram medidas drásticas. Uma delas foi o apoio dos acionistas majoritários ingleses ao fato da *Robert Sharp & Sons* – empresa contratada para realizar as obras de implantação da SPR – suspender os trabalhos por falta de recursos. O ato dos britânicos foi considerado um golpe financeiro para Irineu, mas nada foi comprovado oficialmente.

O Barão teve de investir do próprio bolso cerca de 130 mil libras esterlinas em 1864 (cerca de 154 mil reais em valores atuais), sendo que, quando a SPR começou a funcionar oficialmente, três anos depois, a *The São Paulo (Brazilian) Railway Company Limited* devia à Irineu 497 mil libras esterlinas (aproximadamente 590 mil reais), cerca de 25% do valor total para a implantação da ferrovia.

Mas por que um homem tão inteligente como ele colocaria tanto dinheiro em um empreendimento que poderia comprometer sua vida financeira, ao invés de negociar com os acionistas? Além do fato de Mauá ser o banqueiro oficial da obra e querer prezar o nome que tinha no mercado – o que ele punha sempre em primeiro lugar –, não desejando relacioná-lo a um projeto fracassado, o tetraneto de Irineu tem ainda um segundo item a ser considerado:

– O principal defeito do Visconde de Mauá, defeito de banqueiro, era sua cegueira patriótica. Na verdade, ele não queria perder o sonho de fazer do Brasil um Império. Então, antes que o Brasil ultrapassasse a Inglaterra, os Rothschild resolveram fazer isso.

Antes mesmo de realizar os pagamentos, o Barão já havia vendido, em 1863, todas as suas ações que tinha na companhia, devido a problemas financeiros que ele já enfrentava com as suas outras empresas. No ano seguinte, quando ele arcou com o prejuízo, Irineu entrou na Justiça contra a *The São Paulo (Brazilian) Railway Company Limited*, que ele próprio ajudou a fundar. No mesmo ano de 1864, os ingleses passam a tomar conta da SPR.

O processo correu por anos até que, em 1869, o Tribunal Superior da província de São Paulo dá vitória aos ingleses sobre a ação. Mauá entra com recurso e, três anos mais tarde, consegue sair vitorioso. No entanto, os ingleses também entraram com recurso, desta vez em segunda instância. É então que, no ano de 1875, o mesmo Tribunal que deu ganho de causa a Irineu afirma que, embora a ferrovia esteja no Brasil, o caso deveria ser julgado na Inglaterra, já que a sede da companhia ficava em Londres.

Caso ganhasse o processo, Mauá receberia uma soma em dinheiro que o ajudaria com os problemas financeiros. No entanto, o Barão, que chegou a ter um capital reunido maior do que as contas do próprio Império,⁵¹ foi à falência em 1878.

– Ele deu tudo: anel de casamento e até os próprios óculos. Ele fez questão de usar tudo, até os bens pessoais para pagar a dívida (**imagem 30**). Na realidade, ele não precisava dar tudo, porque o Código Comercial, que foi ele mesmo quem escreveu, previa que não era preciso. Ele poderia manter parte da vida financeira dele, que eram as propriedades, coisas particulares, casa... Não precisava, mas ele jogou tudo – relembra o tetraneto.

Imagem 30 – Frasco do perfume e utensílio culinário do Barão de Mauá, algumas das últimas peças que pertenceram a Irineu – Acervo Pessoal / Eduardo André Chaves Nedehf.



Mauá fez isso justamente por querer honrar o seu nome com aqueles que um dia acreditaram em suas ideias e investiram capital nos seus projetos: os acionistas. Claro que ele poderia dividir as contas em vermelho com esses parceiros, mas, para Irineu, isso era algo vexatório.

– Ele poderia ter guardado dinheiro para ele, mas quis usar todo o dinheiro que tinha para pagar e honrar a dívida. Os acionistas tinham de ter assumido a dívida junto com a falência do Mauá. Ele não passou para nenhum a falência. Ele deu todo o dinheiro para pagar a dívida. Tanto é que ele falou: “eu vou ser caixeiro da minha própria falência” – conta Nedehf.

Quando Irineu ainda estava em processo de falência, decidiu produzir um documento⁵² que explicasse aos colegas de negócios os motivos de sua derrocada. Nele, o Barão mostra seu ponto de vista para diversos temas, como as atitudes do governo imperial e a implantação de suas empresas. Ele dedica, inclusive, algumas páginas à SPR:

– Foi objecto frequente de nossas conversas durante o anno de 1855 a construcção de uma estrada de ferroque, partindo de Santos, galgasse a serra do Cubatão, e pela linha mais recta se dirigisse aos districtos mais productivos da província de S. Paulo, aonde a culturado café começava a desenvolver-se em condições tão favoráveis, que promettia á provincia um futuro dos mais esperançosos.⁵³

E continua:

– É sabido que a companhia da estrada de Santos a Jundiahy impugnou o pagamento das quantias por minha ordem adiantadas para a construcção dessa estrada, escudando-se em uma serie de actos preparados com reconhecida e provada má fé. (...) tratarei, pois, de resumir, quando fôr possível, assumpto de tamanha

gravidade, que influio tão decisiva e desastradamente nas finanças da casa Mauá, a ponto de poder eu afirmar, pondo a mão na consciência e os olhos em Deus, que, a não ser este commettimento, estaria longe de qualquer probabilidade a dolorosa posição financeira em que mevejo colocado. (...) No entanto, quem foi a VICTMA daquela insensata deliberação? – A consciência de cada um o dirá.⁵⁴

É então que o Barão afirma:

– É sem duvida um consolo ter a minha intervenção amparando tão grandes interesses. Foi ella, porém, a causa primordial da minha ruina; – tal é a justiça dos homens!

O documento termina:

– Pela parte que me toca, fui vencido, mas não convencido.

Sem dúvida, Mauá era um homem de negócios muito à frente do seu tempo.

– Eu já digo que não é uma coisa normal. Ele era muito diferente. Alguns dizem que era por causa da maçonaria, mas não era, porque ele não era maçom. Não era influência do Richard Carruthers, porque o Richard queria que ele fosse uma coisa e ele não. Era coisa dele. Não tinha como comparar. Não tem uma imagem de comparação aqui no Brasil de uma pessoa como ele – diz o tetraneto.

Um Barão que realizava ações no século XIX, que repercutem até hoje.

– Ele tinha um sonho e realizou. Obviamente ele foi atropelado pelos ingleses. Quando falo ingleses, falo os Rothschild. O que ele fez? Construiu as ferrovias. Tanto é que as companhias, as estradas de ferro ainda funcionam. Estão caindo aos pedaços, mas estão aí. As companhias de gás, quase em todo o país, também. Ele fundou e ainda estão funcionando. De qualquer maneira, tudo o que está relacionado às comunicações, industrialização, tem o dedo dele aqui no país – afirma Nede hf.

Mauá (**imagem 31**) faleceu aos 76 anos, em Petrópolis (RJ), no dia 21 de outubro de 1889, menos de um mês antes da Proclamação da República. De acordo com o atestado de óbito do Visconde, a causa da morte foi pneumonia e diabetes.

O herdeiro lembra de seu tetravô com as memórias de um passado nobre. A própria casa em que ele mora com a mãe – trineta do Barão –, no Rio de Janeiro, é uma viagem no tempo.

Logo que se entra na sala, já é possível observar que ali vive alguém com a cabeça longe do século XXI. O retrato de Irineu, já com os cabelos brancos, divide espaço com outras dezenas de quadros pendurados na parede. Isso sem falar no brasão de Mauá, exposto no alto, quase como um Cristo Redentor abençoando os moradores. O quarto do herdeiro, então, nem se fala. É praticamente impossível de se mover sem tocar em algum documento histórico. São milhares de papéis, alguns com cerca de 200 anos, que estão guardados e protegidos bem ali do lado onde Eduardo tem os seus maiores sonhos:

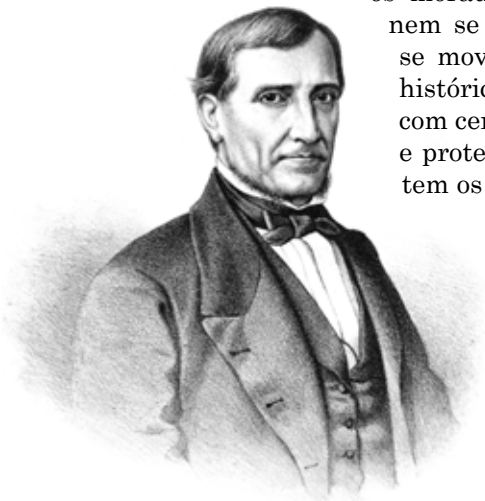


Imagem 31 – Irineu Evangelista de Sousa, Barão e Visconde de Mauá
– Acervo Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

– Olha, sinceramente, eu não sei se vou ver isso, mas queria ver aquela estrada de ferro [Mauá/Petrópolis] funcionando de novo, a primeira. Pelo menos a Santos-Jundiaí ainda está funcionando, bem ou mal está lá. Se bem que eu queria ver o trecho com o funicular funcionando.



Mas, se para o Barão de Mauá a *São Paulo Railway* foi uma das grandes razões de sua falência, para os ingleses a ferrovia era motivo de alegria. Em dez anos, entre 1870 e 1880, a quantidade de mercadoria transportada aumentou duas vezes, ao passar de 68.433 toneladas para 177.482 toneladas. O café, principal produto levado pelos vagões, também cresceu logo nos primeiros anos de funcionamento da SPR. Em 1874, por exemplo, 45.308 toneladas do produto foram levadas pelos trens, mais de duas vezes em relação a 1867, quando a quantidade era de 18.327 toneladas.⁵⁵

O número de passageiros transportados também aumentou, não tanto quanto a carga, mas de 75.399 pessoas na década de 1870, chegou a 130.584 nos dez anos seguintes. No entanto, ao mesmo tempo em que esses dados animavam os britânicos, também os preocupavam. Isso porque a demanda cresceu exponencialmente e a ferrovia começou a dar sinais de esgotamento, principalmente no trecho de serra, onde as composições precisavam ser divididas em menores quantidades para utilizarem o sistema funicular.

Esse ambiente criou um clima de pressão por parte dos fazendeiros e da própria mídia, que pediam ao governo a encampação da *São Paulo Railway* – como previa a concessão, a ferrovia passaria por inspeção a cada 30 anos e, caso fosse constatada uma operação que deixasse a desejar, o contrato poderia ser rescindido.

– Os ingleses viram já no começo da década de 1890 que a ferrovia estava muito para trás do estado. Aquilo que a ferrovia trouxe, ela mesma não estava conseguindo sustentar. O movimento todo: imigrantes, cargas, industrialização, café descendo, máquinas subindo,

passageiros, uma loucura. Eles pensaram: “isso aqui é uma mina de dinheiro. Se a gente deixar do jeito que está, eles vão chegar aqui e falar que está funcionando mal e vão encampar a gente” – diz Moyses Lavander, ex-ferroviário e coautor do livro *SPR – memórias de uma inglesa*.⁵⁶

Era preciso tomar alguma atitude. A próxima avaliação aconteceria em 1897, já que a estrada de ferro inglesa foi inaugurada em 1867.

– Então, antes que fosse feita qualquer coisa, os próprios ingleses procuraram o governo imperial. Chegaram lá e falaram com Floriano Peixoto: “Nós temos uma ferrovia em São Paulo que precisa ser ampliada. São Paulo cresceu muito. O nosso contrato garante juros de 7%, então nós queremos saber se a gente pode investir. Queremos garantir os 7%” – completa o escritor.

Feitos os respectivos acordos, em 17 de julho de 1895, as partes assinam o documento que prevê a ampliação da ferrovia, período que ficou conhecido por “duplicação” ou “fase 2”.

Foi justamente nessa época, na virada do século XIX para o XX, que diversas modificações foram realizadas no trecho da SPR. O contrato assinado pelo Império e a *The São Paulo (Brazilian) Railway Company Limited* previa, por exemplo, a construção de uma linha paralela à existente, duplicando o trajeto. O acordo estabeleceu ainda que houvesse a implantação de um novo sistema funicular, com mais tração e potência.⁵⁷ O prazo de concessão aumentou para mais 30 anos, até 1927.

O contrato entre a *São Paulo (Brazilian) Railway Company Limited* e o governo imperial previa também a ampliação das estações. Por causa disso, diversas paradas de trens foram reconstruídas, adotando um padrão arquitetônico inglês. As passarelas de ferro sobre as estações e os telhados de madeira, por exemplo, eram marcas inconfundíveis da SPR. Assim como os trens, que eram divididos por classes – 1ª, 2ª e 3ª –, as paradas também foram separadas pela sua importância:

– No caso de estação, essa classificação tinha relação com o fato de ser uma estação completa para cargas, passageiros e serviços de encomendas e telegráficos, ou se era apenas uma parada de desembarque rápido, ou mesmo um ponto de abastecimento ou apenas telegráfico – explica o professor André Galdino,⁵⁸ técnico e especialista em transporte.⁵⁹

No período de duplicação da SPR, por exemplo, a linha contava com oito postos telegráficos (Alemoa, Casqueiro, Areaes, Guapituba, Capuava, Utinga, Túnel e Botujuru), um entreposto (Pari), 21 estações de terceira classe (Cubatão, Raiz da Serra, Campo Grande, Rio Grande, Ribeirão Pires, Pilar, São Bernardo, São Caetano, Ipiranga, Mooca, Barra Funda, Água Branca, Lapa, Pirituba, Taipas, Perus, Caieiras, Juqueri, Belém, Campo Limpo e Várzea), quatro estações de segunda classe (Piassaguera, Alto da Serra, Brás e Jundiaí) e apenas duas estações de primeira classe (Santos e São Paulo).

E, perto das paradas, havia cabines que carregavam um tipo de letreiro indicando o nome do local. Segundo o professor André, elas tinham uma função fundamental:

– As cabines eram para controle de tráfego, com destaque para o guarda-chaves, responsável por operar o Aparelho de Mudança de Via (AMV), que permitia um trem sair de uma via e passar para outra. Depois, essas cabines passaram a abrigar os equipamentos de sinalização e controle já automatizados. Já os postos telegráficos (**imagem 32**) eram utilizados como local de comunicação para segurança no tráfego e como ponto de comunicação de lugares que podiam ser isolados.



Imagem 32 – Posto telegráfico do Casqueiro, no quilômetro 7, no litoral paulista – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.



Imagem 33 – Vista da Estação da Luz para o lado de Santos – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

A Estação São Paulo foi uma das paradas que veio abaixo com a fase de duplicação da *São Paulo Railway*. Antes de se tornar de primeira classe, a parada, que havia sido ampliada na década de 1880, era apenas uma estação de passagem, sem muita importância. Uma decisão por parte dos ingleses, no entanto, mudaria esse cenário.

A cidade de São Paulo já demonstrava sinais de grande desenvolvimento e progresso, antes mesmo da chegada em peso dos “barões do café”. Por causa do aumento do número de passageiros e da quantidade de carga transportada, a estação que levava o nome da capital paulista também viu a demanda crescer, exigindo a construção de uma nova parada (**imagem 33**).

Nesse contexto, a Estação São Paulo é escolhida para ser a sede administrativa e técnica da *São Paulo Railway*. Anteriormente, a administração da ferrovia já era localizada no centro da capital paulista, com representantes de alto cargo

também em Paranapiacaba, como o engenheiro-chefe, que morava no Castelinho.⁶⁰ Agora, os escritórios seriam centrados na nova estação, que passou a se chamar Luz. É importante ressaltar que a diretoria da companhia sempre ficou em Londres, além de Paranapiacaba continuar com importantes líderes da SPR no local.

Projetos foram realizados para erguer a nova estação, que parecia um maravilhoso monumento arquitetônico (**imagem 34**).

O desenho escolhido foi o do engenheiro Charles Henry Driver (1832-1900), que previa uma estação de dois pavimentos, alvenaria aparente em tijolos, estrutura enorme de ferro para cobrir a parada, um relógio de quatro faces colocado a 52 metros de altura, além de diversos outros detalhes que estão presentes até hoje no local. O edifício ocuparia uma área de mais de 7.500 metros quadrados, além de contar com 125 metros de fachada principal, voltada para o Jardim Público da Luz.

Com o objetivo de melhorar a mobilidade da cidade, evitando cruzamentos, as linhas por onde circulavam os trens foram rebaixadas até seis metros e pontes foram construídas acima da ferrovia para que os outros veículos circulassem pela região. A obra teve início em 1895 e foi inaugurada oficialmente em março de 1901.



Imagem 34 – Interior do salão principal da Estação da Luz – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

– A Estação da Luz ficou o centro da ferrovia, a sede da ferrovia inglesa. E tudo foi se desenvolvendo em volta, tanto é que o bairro do Bom Retiro, o bairro do Pari se desenvolveram em torno da Estação da Luz. A maioria dos funcionários da ferrovia morava próximo da estação. Era um bairro ferroviário mesmo e, por exemplo, meus avôs, que trabalhavam na ferrovia, residiam bem perto da Estação da Luz. E outros muitos funcionários moravam em torno. Os ingleses, com a evolução do tempo, construíam vilas para os funcionários morarem, residências geminadas – conta Ayrton Franco Santiago, ex-funcionário da Luz e antigo superintendente da já extinta Rede Ferroviária Federal, Regional São Paulo.⁶¹



Um dos principais conjuntos de casas construídos próximo à ferrovia era a Vila dos Ingleses (**imagem 35**), localizada em uma rua sem saída, com acesso pela Rua Mauá, a poucos metros da Luz, no centro de São Paulo.

As 28 residências que formam a vila foram erguidas nas primeiras décadas do século XX para abrigar os técnicos e engenheiros – e suas famílias – que vieram da Inglaterra para prestar serviço à *São Paulo Railway*.

O terreno pertencia, anteriormente, ao jardim do palacete da Marquesa de Itu, que, em 1913, cedeu o espaço ao engenheiro Eduardo de Aguiar D'Andrada, responsável por construir as residências.⁶²

As casas com aparência inglesa foram inspiradas justamente nos subúrbios londrinos, com raízes no estilo vitoriano.

– A arquitetura inglesa, ela é caracterizada, principalmente, porque as casas têm três andares e um sótão. O telhado também é muito característico, porque lá neva. Então, para você perceber se uma casa

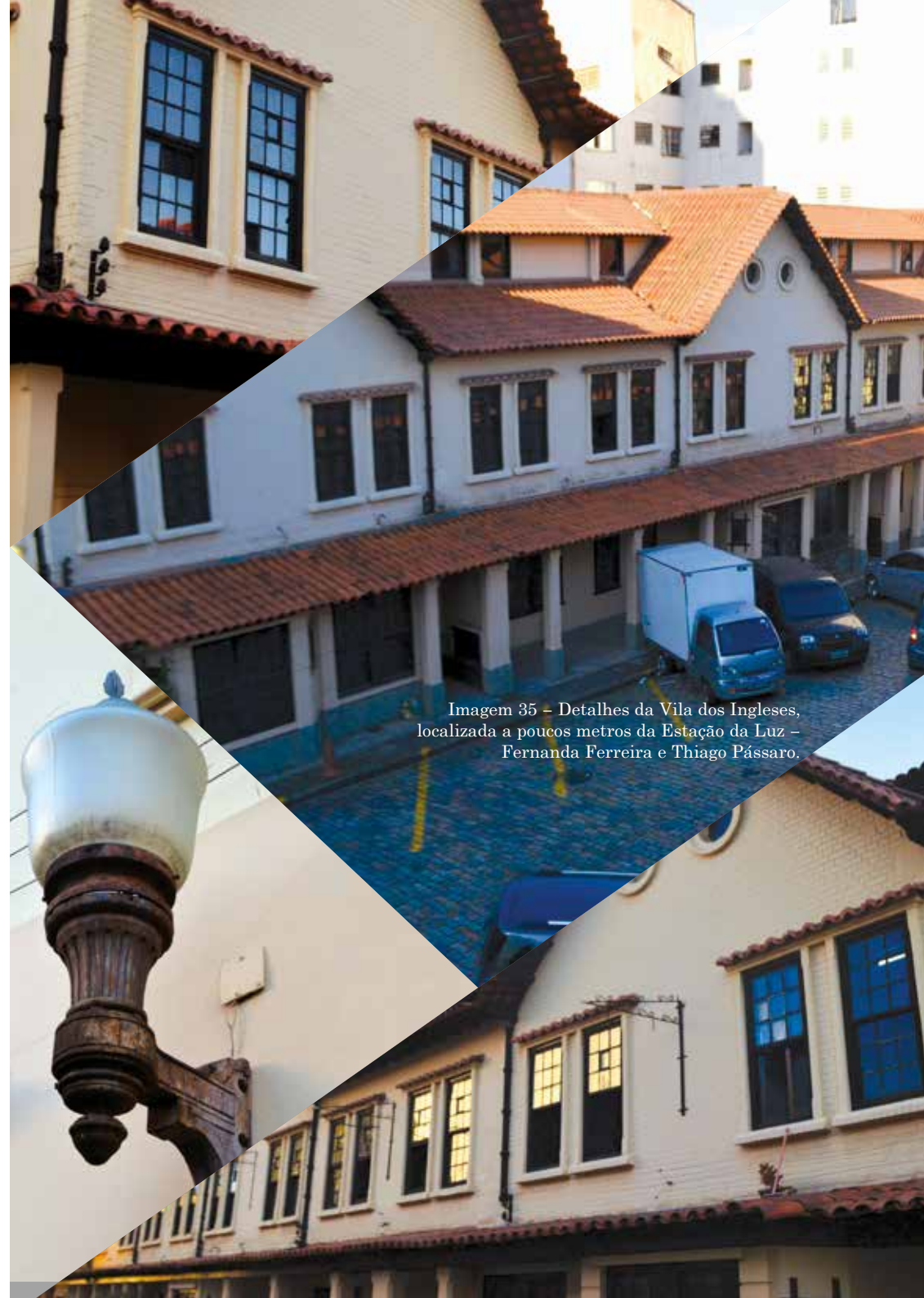


Imagem 35 – Detalhes da Vila dos Ingleses, localizada a poucos metros da Estação da Luz – Fernanda Ferreira e Thiago Pássaro.

é tropical ou não, você vê o ângulo do telhado. Quanto menor o ângulo, mais frio, porque neva mais. No Brasil, o ângulo é totalmente aberto, porque dissipa mais o calor. Há a questão também que não existe jardim; o jardim no Brasil é uma tradição que veio de Portugal e Espanha – explica o representante institucional do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo, Thiago Pizo Scatena.⁶³

Com o passar do tempo, principalmente após o fim da concessão inglesa da SPR, o local sofreu forte degradação, servindo até como cortiço entre os anos 1950 e 1970. Na década de 1980, os herdeiros da propriedade resgataram o espaço, ao revitalizar as moradias e colocá-las para alugar, somente para fins comerciais. Em 2012, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephat) abriu um processo para tombar a vila.



Toda essa região em torno da Luz fez parte da vida de Ayrton, que teve contato com a ferrovia desde criança.

– Inclusive a família da minha mãe, que não era ferroviária – a do meu pai era ferroviária, a da minha mãe não –, morava no Bom Retiro. Meu pai e minha mãe se conheceram aqui. Então eu vivi muito tempo aqui – relembra o ex-ferroviário.

Ayrton faz parte de uma geração familiar de funcionários da estrada de ferro. Ele conta que ele, o pai Aureliano Santiago, o avô Agostinho Santiago e até o bisavô Bertolo Santiago foram todos ferroviários.

– O meu bisavô era um imigrante espanhol semianalfabeto que veio pra cá e trabalhou na via permanente, uma atividade muito dura. Meu avô já foi uma categoria melhor como chefe de trem. Meu pai foi melhor ainda e trabalhou na área comercial. E eu pude estudar e me formar engenheiro, uma vida difícil. Eu me formei, estagiei e continuei aqui na empresa – diz o ex-superintendente.

Ainda de acordo com o engenheiro, trabalhar na *São Paulo Railway* era um privilégio, como se toda a equipe fosse uma família. Por conta disso, uma vaga na empresa era muito cobiçada, fazendo com que os pais desejassem que os filhos seguissem carreira na companhia. Não é à toa que diversas gerações de uma mesma família se tornaram ferroviários.

No caso de Ayrton, ele ingressou na empresa, já não mais SPR e, sim, Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ), em 1967, como estagiário, sendo contratado no ano seguinte. Relembra que começou na área de manutenção, com atividades muito braçais e complexas.

Nesse meio tempo, o filho de ferroviário forma-se como engenheiro e, enquanto trabalha na estrada de ferro, a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA)⁶⁴ é criada, em 1957, com o objetivo de administrar todas as ferrovias com concessão federal. É a partir de então que a EFSJ passa a pertencer a essa nova empresa. Anos mais tarde, a RFFSA implanta a Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU)⁶⁵, que seria responsável apenas pelo transporte de passageiros.

Os anos foram passando até que ele conseguiu evoluir de cargos, chegando a ser, entre 1984 e 1985, Superintendente Geral de Trens de Subúrbio da CBTU e, já na década de 1990, Superintendente da Rede Ferroviária Federal em São Paulo.

Ayrton Santiago nasceu um ano depois de a SPR ser encampada pelo governo federal, em 1946, após a concessão inglesa de 90 anos ter acabado. O ano do fim do contrato também seria lembrado por outro acontecimento, desta vez marcante para a Estação da Luz.

A encampação oficial aconteceu no dia 13 de setembro de 1946, quando a *São Paulo Railway* deixou de ser dos ingleses e passou a pertencer à União. No entanto, foi somente no dia 7 de novembro que estava marcado realmente o encerramento da concessão.

Na madrugada do dia anterior, no dia 6, um grande incêndio atingiu o elegante e imponente prédio da Estação da Luz, destruindo parte da estrutura e diversos documentos sobre o período que a ferrovia era dos ingleses. Justamente pela proximidade da data do fim do contrato e pela importância do acervo mantido no local, suspeitou-se de que o incêndio tivesse origem criminoso, mas nada foi comprovado.

– A estação incendiou até de manhã, pelo tamanho dela, até porque a própria torre serviu como chaminé. Se a gente não perdeu a estação inteira, a gente deve [à torre], que canalizou a chama. Isso projetou as estruturas e o relógio começou a derreter. E ainda com a estação pegando fogo – dizem que isso foi comovente, as pessoas choravam – ele batia. E quando deu a última badalada, porque é um relógio sonoro, ele caiu, derretido. Ele funcionou até o último momento – relembra o historiador Eduardo Pin.⁶⁶

Após o incêndio, a estação foi reformada e manteve grande parte das características originais. Um novo pavimento foi construído no local, onde atualmente funciona o terceiro andar. Após essa intervenção, a Luz continuou como sede administrativa da ferrovia e sofreu apenas reparos com o passar dos anos, incluindo a grande restauração que ganhou no início dos anos 2000. Portanto, a parada que hoje pertence à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) – empresa criada em 1992, como herança estadual da CBTU – é praticamente a mesma inaugurada em 1901, ainda pelos ingleses (**imagem 36**).

E foi no primeiro andar dessa grandiosa estação que Ayrton trabalhou por 25 anos.

– A minha vida inteira trabalhei na Luz. Trabalhei também na área de manutenção, o coração da ferrovia. Depois, fui galgando as posições, fui chefe de operações, fui superintendente e assim foi. Eu conheço muito bem aqui, mais da metade da minha vida vivi aqui. Conheço cada buraco – afirma o ex-ferroviário.

Para o engenheiro aposentado, a Luz significa a honra de ter sido funcionário de uma ferrovia tão importante para o desenvolvimento de São Paulo e do Brasil. Uma época em que o salário não era tão alto, mas suficiente para sustentar a família e conviver com pessoas que a estrada de ferro coloca no mesmo nível. Ayrton sabe, no entanto, que a sua tradição ferroviária familiar encontrou o fim da linha.

Imagem 36 – Iniciais da *São Paulo Railway* em uma das torres da Estação da Luz – Thiago Pássaro.



– Eu sou quarta a geração da ferrovia e vou interrompê-la, porque minhas filhas não vão continuar aqui. Uma das minhas filhas é arquiteta e urbanista. Ela gostava até de ferrovia, vinha aqui e em Paranapiacaba. E a minha outra filha é advogada. Elas não viveram muito a ferrovia, viveram outro esquema, não tão participativo – Santiago ressalta cabisbaixo.

A certeza que fica para o engenheiro aposentado é a de poder olhar cada detalhe da Estação da Luz e relembrar de seu glorioso passado. Momentos que estão guardados em sua memória, sempre sonorizados pelo barulho de trem ao fundo.

– A Estação da Luz é a sede da empresa na qual meu pai e meu avô trabalhavam. É um marco de São Paulo, um monumento de São Paulo. Então, as grandes figuras estavam aqui, era imponente a Estação da Luz, até hoje ela é. Eu acho que precisa-se criar o carisma ferroviário que o Brasil deixou de ter.

Depois dessa longa pausa para conhecer a fantástica história da Luz e seus arredores, chega a hora de prosseguir viagem. O aviso sonoro de fechamento das portas apita, indicando que o trem partirá. Antigamente, o soprar repleto de fumaça das caldeiras das locomotivas é quem cumpria essa função, deixando todos os passageiros alertas. Em uma parada em que hoje circulam cerca

de 145 mil pessoas,⁶⁷ no passado era local de barões, homens engravatados e mulheres com seus vestidos de época, além de funcionários com o seu tradicional uniforme, com quepe e sobretudo.

Os trilhos da *São Paulo Railway* ainda nos reservam muitas aventuras. Entre, acomode-se e aprecie a vista. A nossa próxima parada fica a cerca de 60 quilômetros da Luz, em uma cidade que o café chegava do interior do estado para embarcar nos vagões e seguir até o Porto de Santos, pelos caminhos da Inglesa: Jundiaí, o fim da linha para a SPR.

Notas

⁴⁶ Saiba mais sobre outras estradas de ferro que trouxeram o progresso para o estado de São Paulo no capítulo Jundiaí, na página 103.

⁴⁷ Grafia original da época.

⁴⁸ Entrevista concedida aos autores em 15 de agosto de 2014.

⁴⁹ Entrelaçamento das letras iniciais do nome de uma pessoa, segundo o Dicionário Online Michaelis.

⁵⁰ Jorge Caldeira. *Mauá – empresário do Império*. p. 294.

⁵¹ Jorge Caldeira. *Mauá – empresário do Império*. p. 439.

⁵² Publicado em 1878 e intitulado *Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá & C. e ao Público*, o texto é considerado uma autobiografia de Irineu.

⁵³ Ortografia original do documento.

⁵⁴ Idem

⁵⁵ Moyses Lavander Jr. e Paulo Augusto Medes. *SPR – memórias de uma inglesa*. p. 32.

⁵⁶ Entrevista concedida aos autores em 14 de agosto de 2014.

⁵⁷ Ver mais no capítulo em Paranapiacaba, na página 46.

⁵⁸ Entrevista concedida aos autores, por e-mail, em 24 de agosto de 2014.

⁵⁹ André Galdino também é geógrafo e Diretor de Pesquisa da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF).

⁶⁰ Conheça mais detalhes da casa do engenheiro-chefe no capítulo Paranapiacaba, na página 50.

⁶¹ Entrevista concedida aos autores em 21 de agosto de 2014.

⁶² De acordo com documentos concedidos pelo Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo.

⁶³ Entrevista concedida aos autores em 10 de setembro de 2014.

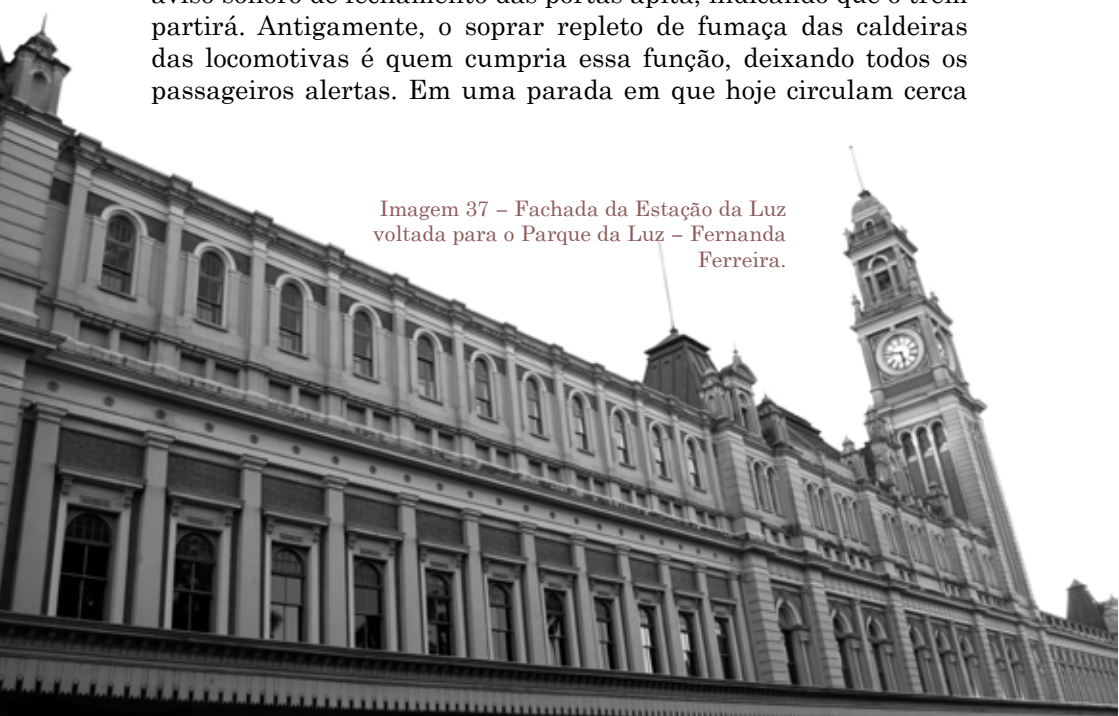
⁶⁴ Veja mais detalhes sobre as outras administrações da estrada de ferro entre Santos e Jundiaí no último capítulo, na página 116.

⁶⁵ Saiba mais no capítulo A viagem de volta, na página 118.

⁶⁶ Entrevista concedida aos autores em 18 de junho de 2014.

⁶⁷ Informações contidas no material publicitário da CPTM, www.cptm.sp.gov.br/Midia-CPTM/anuncie.asp

Imagem 37 – Fachada da Estação da Luz voltada para o Parque da Luz – Fernanda Ferreira.





Grãos de café espalhados pelo chão durante o processo natural de secagem na Fazenda Nossa Senhora da Conceição – Camila Antunes.



Jundiaí

O café, responsável pelo crescimento do estado de São Paulo e do Brasil entre os séculos XVIII e XIX, não tem origens brasileiras. Nativo de terras árabes e da Etiópia, o grão só chegou à América Latina quando o rei da França Luís XV, da dinastia Capetiana, conseguiu mudas da planta e começou a cultivar em suas colônias, entre elas a Guiana Francesa, vizinha do Brasil.

Ao saber dessa informação, D. João V, rei de Portugal, baixou um decreto e mandou uma expedição, da qual o sargento-mor Francisco de Melo Palheta participou, à Guiana Francesa em 1722. O problema é que o Luís XV tinha dado ordens claras: o produto não deveria sair dos territórios sob controle da França. A lenda⁶⁸ da chegada do café ao Brasil, no entanto, conta que, após Claude d'Orvilliers, esposa do governador do país vizinho, M. d'Orvilliers, encantar-se com Palheta, cede algumas mudas para o sargento. É então que o café chega ao solo brasileiro, em 1727, escondido no meio de um ramo de flores enviado pela admiradora de Palheta.

A história de como o café chegou ao Brasil não é comprovada, mas há indícios de que realmente o grão tenha chegado ao país por contrabando, já que as nações que o tinham fizeram de tudo para conservá-lo apenas em suas terras, pois sabiam de seu potencial.

O fato é que o café veio para o Brasil sem muitos preparativos para sua chegada. Após ser plantado, primeiramente no Pará

e passar pelo Vale do Paraíba, o grão atingiu seu ápice quando chegou ao oeste paulista. O produto tornou-se líder da economia nacional, principalmente das exportações, recebendo o apelido de “ouro negro” pela sua importância.

Na década de 1840, por exemplo, o Brasil assume a liderança do mercado mundial de café – posição também observada nos últimos anos⁶⁹ – e, em 1875, torna-se responsável por cerca de 50% da produção do grão no mundo. O exponencial crescimento também foi observado no início do século seguinte, em 1906, quando o Brasil exportou mais de 80% de todo o café comercializado no planeta.⁷⁰

Mas, para ganhar novos países, o café precisava sair das fazendas do interior da província de São Paulo e chegar até o Porto de Santos. Definitivamente, o trajeto era um desafio a ser vencido. Mas a *São Paulo Railway* aparece como uma facilitadora do transporte, ao implantar os trilhos ingleses pela primeira vez no solo paulista. Inicialmente, a estrada de ferro foi projetada para seguir até Rio Claro, mas, quando chegou a Jundiaí, os ingleses perceberam que o monopólio de descida da serra era altamente lucrativo, e, assim, decidiram terminar a linha por ali, garantindo que todo o café escoado para o Porto de Santos passasse impreterivelmente pela SPR.

– Ela foi o início de tudo, porque, a partir da *São Paulo Railway*, é que começa a expansão. Teria de ter uma ferrovia ou algum meio para facilitar esse transporte. E qual a principal importância dela? Começou a escoar muito mais café e com isso gerar muito mais renda. Cada vez mais renda entrando e chegando, há acúmulo de capital. Foi o pontapé inicial para o desenvolvimento econômico e dos transportes do estado de São Paulo – conta o historiador Juliano Martins.

O local que se tornou o fim da linha era apenas o começo das regiões que cultivavam o café. Um dos grandes produtores da cidade era a Fazenda Nossa Senhora da Conceição, uma propriedade fundada em 1810 e que retrata, na prática, como a organização econômica do país foi mudando ao longo dos anos.

No início do século XIX, o foco do local era a plantação de

cana de açúcar. O seu cultivo perdurou até 1850, quando houve a expansão do café pelo interior paulista. A fazenda também acompanhou as mudanças e passou sua atividade agrícola da cana para o café, já que o grão era muito mais lucrativo.

Em 1860, o descendente de portugueses Francisco José da Conceição, o Barão da Serra Negra – título que remetia ao lugar no qual nasceu – comprou a fazenda. Conhecido por ser um homem que sempre esteve relacionado ao comércio e à agricultura, o Barão tinha dez fazendas ao todo, localizadas em Mato Grosso, Goiás e São Paulo. Seu patrimônio era muito grande: só em escravos, o nobre tinha mais de 800, uma fortuna para a época.

O Barão era uma pessoa influente no Império, já que era chefe do Partido Liberal,⁷¹ e dono e fundador do Banco de Piracicaba.

O Barão foi casado com a Dona Gertrudes Eufrasiana, a Baronesa de Serra Negra, que tinha ligação com os fundadores de Franco da Rocha e Francisco Morato. O casal teve, ao todo, dez filhos.

A história de Francisco José da Conceição chega ao fim em outubro de 1900, quando o Barão morre. Nessa época, ele já havia vendido a fazenda para um dos filhos, José da Conceição.

Antes de mudar de mãos, a fazenda, em seus tempos áureos, tinha cerca de 3 mil alqueires de terra (aproximadamente 72 mil quilômetros quadrados), com extensão de Jundiaí à Itatiba, além de 350 mil pés de café que eram cultivados no local.

Não foi somente a mudança de dono que afetou o andamento dos negócios da propriedade. Com a abolição da escravatura, em 1888, boa parte da fortuna que o Barão da Serra Negra tinha investido perdeu-se e o local passou a abrigar imigrantes italianos que supriram essa falta de mão de obra.

A fazenda passou por várias fases. Até o final da década de 1920, ainda era plantado café nela. A crise de 29, no entanto, afetou diretamente a fazenda. Com a quebra da Bolsa de Valores de Nova Iorque, os preços de diversas mercadorias, inclusive o café, despencaram.

O Brasil foi totalmente atingido, uma vez que sua economia baseava-se na monocultura do grão e, naquela época, os Estados Unidos eram os maiores compradores de café brasileiro. Por causa disso, o governo adotou uma série de medidas para amenizar a



Imagem 38 – Detalhe do galho de uma muda de café cultivado na Fazenda Nossa Senhora da Conceição, antiga propriedade do Barão de Serra Negra – Thiago Pássaro.

crise no país, como a compra de parte do estoque dos fazendeiros para depois queimá-lo, com o objetivo de manter o preço ou evitar novamente uma queda muito brusca nos valores. Estima-se que mais de 70 milhões de sacas foram queimadas nas primeiras décadas do século XX.⁷²

Além de trabalhar com o café produzido no local (**imagem 38**), a Fazenda Nossa Senhora da Conceição também comprava e revendia os grãos de outros pequenos produtores da região, que não tinham contato com o mercado de exportação. Como a propriedade era voltada exclusivamente para a produção cafeeira, o impacto da crise foi grande.

José Flávio da Conceição era casado com Dona Angelina da Silveira, com quem teve sete filhos. Após perder o marido no final da década de 1920, ela tornou-se a dona da fazenda e, ao perceber o problema que estava se instalando, resolveu cultivar uva no local. O objetivo era obter renda com um produto alternativo ao café, além de aproveitar a aproximação dos imigrantes italianos com o fruto.

– Dona Angelina derruba todos os 350 mil pés de café e passa a cultivar uva entre as décadas de 1940 e 1950. Com a morte da Dona Angelina, os filhos retomam a produção do café, porém, a partir daí, café e uva. Eles começaram a diversificar a produção para não serem atingidos novamente – explica Martins.

No ano de 1962, porém, a fazenda volta às suas origens e faz novamente do café o foco da produção. O plantio comercial do grão no território jundiaense, no entanto, dura apenas até a década de 1980, quando o local parou de trabalhar com o café de forma mercantil. Atualmente, a Fazenda Nossa Senhora da Conceição ainda cultiva o grão, só que agora em menores proporções. O intuito é apenas lembrar os áureos tempos do local, quando o Barão de Serra Negra circulava pela propriedade. O café é apenas encontrado na lojinha da fazenda, totalmente voltada para os turistas, que ali descobrem uma herança cafeeira responsável pelo progresso paulista e brasileiro.

Os sete filhos de José e Angelina ficaram conhecidos como Irmãos Conceição, que, após a morte da mãe, revezaram-se para manter a fazenda. Até que, no ano em que a propriedade volta a ter a produção exclusiva para o café, os irmãos venderam suas respectivas partes para a irmã mais nova, Helena Conceição. Seu marido, Roberto Alves de Lima, é quem comprou, na verdade, a propriedade, mas deixou para a esposa cuidar.

Helena morreu em 1982, deixando a fazenda como herança para a filha, que levava o mesmo nome da mãe. A herdeira era casada com Alfredo, com quem teve dois filhos, ambos atuais donos da fazenda, já que a mãe morreu em 2000. Um deles, Antônio Sestini, é quem mais fica na propriedade. Ele comanda o restaurante da fazenda, bem como a pequena produção de café.

– Comecei a trabalhar na fazenda em 1999, quando eu recepcionava as pessoas. Em 2005, abri o restaurante e, desde 2000, trabalhamos com passeios. Começamos com uma escola por mês, depois foi aumentando e hoje eu tenho, em média, três por dia – diz Sestini.⁷³



Imagem 39 – Casa principal da Fazenda Nossa Senhora da Conceição – Thiago Pássaro.

Hoje, quem chega à fazenda, sente-se em uma viagem ao passado. A entrada principal é toda de terra, repleta de palmeiras em sua volta, que cobrem o caminho com uma refrescante sombra. No meio da estradinha, à direita, há a casa principal amarela (**imagem 39**), com detalhes em branco, construída no século XIX. Na frente da residência, uma piscina azul com água cristalina convida a todos para darem uma mergulhada. A pedra mineira, que contorna o local, dá acesso a duas escadas, uma de cada lado, que levam o visitante até uma varanda central. Ainda na parte de baixo, no entorno da piscina, entre as escadas, uma fonte embeleza o lugar. É só então, ao passar pela varanda, que a casa fica mais próxima e com aparência de ser muito maior.

Dividida em dois pavimentos, a residência também conta com duas escadas, uma de cada lado, que levam para uma pequena sacada. Na parte de cima, as janelas tomam conta da fachada e das laterais. Já no andar térreo, três arcos servem de apoio para

a cobertura da área externa da residência, onde ficam as portas principais, que estão sempre trancadas. Para ver algo no interior, só mesmo buscando uma brechinha entre as cortinas.

Mas é em uma porta simples lateral do sobrado que há uma das principais surpresas da fazenda: a senzala doméstica (**imagem 40**) da casa. O espaço guarda, inclusive, uma triste memória da época: as correntes usadas pelos escravos.

Além da casa principal, a fazenda preservou ainda o antigo maquinário de produção do café. O próprio restaurante tem diversos adornos relacionados ao passado do local. Todas essas lembranças são de uma época em que o grão era a referência da economia do estado e do país. E, assim como as demais fazendas do interior, a Nossa Senhora da Conceição utilizava a *São Paulo Railway* para transportar a grande quantidade de sacas para o litoral. O problema é que, para a produção dessas propriedades chegar até o Porto de Santos, as sacas precisavam chegar à Jundiaí, onde os trilhos da SPR terminavam.

Imagem 40 – Senzala doméstica da Fazenda Nossa Senhora da Conceição; local fica abaixo da casa principal e até hoje mantém as características originais – Thiago Pássaro.





A estação ferroviária da cidade foi inaugurada após sete anos de obras, em 1867. Em um primeiro momento, a ferrovia foi pensada para ir até Rio Claro, mas, quando os ingleses fizeram as contas e perceberam que o monopólio de transporte na serra era altamente lucrativo, eles decidiram encurtar o trecho. Além de economizar recursos, a SPR ganharia mais dinheiro, já que os interessados teriam de ir até Jundiaí, e não os ingleses até os fazendeiros.

Assim, coube aos produtores do grão, não só de Jundiaí, como do interior de forma geral, chegarem até os entornos da parada para que suprissem a própria demanda. Nessa época, a ferrovia já se mostrava um meio muito eficaz. Assim, os cafeicultores foram construindo diversas ferrovias, investindo grande parte do próprio capital nas estradas de ferro, que também contavam com incentivo da União. Diferentemente da *São Paulo Railway*, essas estradas de ferro obtiveram autorização de implantação por meio do governo provincial, e não do Império. Esse fato mudaria a história dessas ferrovias anos mais tarde, quando empresas foram criadas para administrar os trilhos sob concessão governamental e também de posse do país.⁷⁴

Imagem 41 – Colheita de café no interior de São Paulo em 1900; local abrigava as fazendas produtoras do “ouro negro” – Guilherme Gaensly / Coleção Gilberto Ferrez / Acervo Instituto Moreira Salles.



Por questões óbvias de interesse, essas novas ferrovias tinham o traçado definido a partir das fazendas (**imagem 41**). Com isso, elas foram apelidadas de “cata-café”, já que serviam, basicamente, para transportar o grão das áreas produtoras até Jundiaí, onde seria levado, então, para Santos, pelos trilhos ingleses.

As principais estradas de ferro financiadas pelos cafeicultores levavam o nome da área produtora do “ouro negro” mais importante do trajeto. É o caso da Estrada de Ferro Sorocabana (1875), a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1875) e a Companhia Ytuana de Estradas de Ferro (1872).

Outra importante ferrovia que ia para o interior, mas cujo nome homenageava o estado como um todo era a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, aberta ao tráfego em 1872. Também conhecida pelas suas iniciais, a CP partia exatamente de onde a SPR acabava, em Jundiaí. A empresa registrou grande crescimento, principalmente quando chegou à Campinas, região que somava 29% da produção do estado, superando sozinha todo o Vale do Paraíba até 1886.⁷⁵

A outra única ferrovia que também partia de Jundiaí era a Companhia Ytuana de Estradas de Ferro (CYEF). Suas origens têm relação direta com a história da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), uma vez que a companhia férrea só surgiu após uma rixa entre fazendeiros da região de Itu e empresários de Sorocaba. A ideia era que os homens de negócio chegassem a um acordo e criassem uma ferrovia que passasse por ambas as cidades. No entanto, os cafeicultores de Itu queriam ligar a região até o terminal da *São Paulo Railway*, ao contrário dos interesses dos outros acionistas, que queriam chegar até a capital paulista. Dessa forma, as empresas separaram-se e criaram suas próprias estradas de ferro.

A divisão entre a EFS e a CYEF, no entanto, durou só alguns anos, pois, anos mais tarde, as empresas juntaram-se, formando a Companhia União Sorocabana e Ituana. Juntas, as empresas cobriam uma extensão de 820 km de trilhos e mais de 222 km de vias fluviais nos rios Piracicaba e Tietê.⁷⁶

Além da Sorocabana, da Ituana, da Mogiana e da Paulista, outras ferrovias também surgiram no estado com o passar dos anos. Elas, assim como a SPR, também foram responsáveis por levar o



Imagem 42 – Vagões da Companhia Paulista (CP) descendo a serra pelos trilhos da SPR – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

progresso por onde passavam. Seguindo caminhos alternativos, essas estradas de ferro que não tinham conexão direta com Jundiaí precisavam se interligar, fazendo com que, em alguns casos, os fazendeiros pagassem dois ou mais fretes por cada ferrovia em que a carga passasse.

Assim que chegasse a Jundiaí, a mercadoria teria de ser movida para os vagões da *São Paulo Railway*, de onde seguiriam, principalmente, para o litoral paulista. Mas, em determinadas situações, os vagões da Companhia Paulista (**imagem 42**) tinham a permissão de seguirem pelo trecho da inglesa, só que a locomotiva era trocada e, claro, o frete cobrado da mesma forma.

Mas, antes de receber essas duas ferrovias, Jundiaí, justamente por não ter sido planejada para ser o fim da linha da SPR, foi construída como uma estação simples e rústica, arquitetura típica de uma parada intermediária. No entanto, com as mudanças de plano dos ingleses, no final do século XIX, a estação foi adaptada aos novos moldes e ao padrão da SPR, com a implantação da famosa passarela de ferro sobre os trilhos. A parada ganhou ainda uma segunda plataforma e o característico telhado de madeira, que protege o local.



Com a presença de três ferrovias na cidade, era praticamente comum as histórias dessas companhias férreas cruzarem-se em Jundiaí. É o caso do ex-funcionário da Rede Ferroviária Federal,⁷⁷ Ecidir Chiesa.

Seu pai (**imagem 43**) foi truqueiro – um ramo da mecânica na ferrovia – da Companhia Paulista por 35 anos. Por causa disso, Ecidir e os seis irmãos estavam constantemente em contato com os trens. Eles assistiam à movimentação das composições e ficavam observando a troca de carga entre as companhias.

– A gente via que os trens de passageiros que iam para São Paulo andavam lotados. O trem chegava e o horário era sagrado: você podia acertar o seu relógio com a chegada e a saída dos trens. Não tinha atraso e não adiantava. Era certinho – conta Chiesa.⁷⁸

Para um menino que cresceu entre os trilhos, um momento simples como o almoço poderia se tornar mágico. Levar a marmita do pai ferroviário todos os dias havia se tornando um *hobby*.

– Morávamos nas proximidades da ferrovia. A gente entregava a marmita pela cerca, porque não podia entrar. Ele sempre falava: “não pode entrar aqui, é perigoso por causa do tráfego de trens e vagões”. A gente ficava esperando sentadinho ele almoçar ou jantar, devolver a marmita e a gente caminhava os três quilômetros até em casa – relembra o filho orgulhoso.



Imagem 43 – Armando Chiesa (na parte superior, o terceiro da direita para a esquerda), pai de Ecidir, durante um dia de trabalho com os colegas ferroviários – Acervo Pessoal / Ecidir Chiesa.

Mas Ecidir não ficava só como espectador dos trens. Ele e a família também costumavam fazer passeios para o interior. E, justamente por serem familiares de um funcionário, todos tinham passe-livre.

– Para mim, era um sonho, porque era a coisa mais maravilhosa que tinha. Você ficava na janela e via a movimentação do trem. Aquilo era uma diversão para a gente. Foi a melhor fase da minha vida e a dos meus irmãos – recorda o ex-funcionário da RFFSA.

Para quem cresceu cercado por trens, era previsível a escolha de seguir os caminhos do pai. Mas não foi este rumo que a vida de Ecidir tomou.

Sua mãe, Norbertina, nunca quis que os filhos entrassem na ferrovia. Para ela, era um serviço muito pesado, muito sujo e mal remunerado. A intenção sempre foi vê-los dentro de uma indústria.

Uma mudança na política nacional, porém, alterou o destino do jovem. As intensas greves na indústria, em plena Ditadura Militar (1964-1985) complicavam a contratação de funcionários em Jundiaí, como relembra Ecidir.

Após sair de uma gráfica e ao saber da crise, ele aceitou o convite e o incentivo do pai para preencher uma ficha na ferrovia. Poucos dias depois, já estava empregado. No começo, Ecidir colocou como meta que aquilo seria passageiro e, assim que a situação econômica do país melhorasse, sairia. Mas, novamente, sua vida tomou outros rumos. Ele entrou em 1978 na Rede Ferroviária Federal (**imagem 44**) e permaneceu lá por exatos 20 anos.

Durante o tempo que ficou na ferrovia, Ecidir trabalhou como mecânico de manutenção. Ele fazia os reparos necessários nas locomotivas, nos motores em geral, em freios pneumáticos e também em toda parte elétrica.

O trabalho foi seu “ganha-pão” até o final da década de 1990, quando a ferrovia foi privatizada e a empresa que ganhou o leilão fez um corte em massa.⁷⁹ O agora ex-ferroviário foi demitido juntamente com dezenas de pessoas no Brasil inteiro.

Nessa época, ele não tinha nem 50 anos e ainda não podia se aposentar. Foi, então, que precisou começar do zero e procurar um novo emprego. Entre muitas tentativas, erros e acertos, ele conseguiu se aposentar em 1999. Mas um telefonema mudou seus planos em 2006. Um convite feito pela MRS, a concessionária que venceu o leilão, fez Ecidir retornar para a ferrovia, onde ele trabalha atualmente.

Por ter trabalho em momentos tão diferentes, inclusive em empresas distintas, mas sempre sobre os mesmos trilhos, Ecidir conseguiu perceber, na prática, as mudanças que ocorreram não somente no trecho, mas na profissão em si.

– A MRS trabalha em cima de tecnologia. A antiga Rede Ferroviária Federal não tinha muito, pois eles estavam muito na mão do governo. Se a máquina estivesse rodando, para eles já estava bom. Se deu defeito, vai um mecânico e resolve. Era assim. A MRS se preocupava muito com isso, porque queria ter lucro e, para ter lucro, não pode ter muito defeito na locomotiva. Se der defeito, está tendo prejuízo – explica o ferroviário.

Imagem 44 – Ecidir Chiesa (direita) em seu primeiro dia de trabalho na Rede Ferroviária Federal; identidade funcional do ferroviário – Acervo Pessoal / Ecidir Chiesa.





Imagem 45 – Plataforma 2 da estação Jundiaí, parada final da *São Paulo Railway* – Thiago Pássaro.



A ferrovia e seus trilhos trouxeram o desenvolvimento em muitos setores. Para Jundiaí (**imagem 45**), levou bancos, fábricas e indústrias. Para muitas pessoas, assim como para Ecidir, o sustento de vida.

– Para mim, representava tudo, porque, quando entrei na ferrovia, quando comecei a conhecer o que realmente era, passei a gostar muito da ferrovia, a me apegar muito aos colegas de trabalho. Para mim, representou a minha vida. Não foi muita coisa o que consegui, mas foi praticamente tudo na ferrovia. Agradeço muito à Rede Ferroviária Federal. Agradeço muito ao meu pai que, de certa forma, me influenciou – até hoje, tenho o meu pai como o meu herói. E a ferrovia como uma família, a família ferroviária – conta o ferroviário.

Mas, se para Ecidir a ferrovia hoje tem um papel fundamental na sua vida, para os ingleses parou de ter há muitos anos, quando a *São Paulo Railway* deixou de existir. Mesmo assim, seus trilhos ainda sustentam rodas em movimento, com resquícios do passado memorável.

No entanto, há os que não sabem reconhecer a importância desse patrimônio, geralmente, pela falta de conhecimento histórico. Por isso, a preservação é uma parte indispensável para fazer uma viagem de volta ao passado e, quem sabe, traçar um futuro sobre trilhos.

Notas

⁶⁸ Basílio de Magalhães. *O café: na história, no folclore e nas belas artes*. p. 3, 8, 37, 39, 40 e 41.

⁶⁹ Em 2013, mais de 49 milhões de sacas foram produzidas em território nacional, sendo 32 milhões destinadas à exportação. Informações oficiais do Ministério da Agricultura.

⁷⁰ Miyoko Makino. O café pede passagem. *Revista Caminhos do Trem: Origens*. p. 31.

⁷¹ O Partido Liberal era “defensor de um poder local forte, com autonomia das províncias”, de acordo com o artigo *Regências no Brasil – resumo, revoltas regenciais, história*, publicado no site História do Brasil.net.

⁷² Informação disponível no artigo *Queima de café em 1931*, do site Novo Milênio, www.novomilenio.inf.br/santos/fotos081.htm

⁷³ Entrevista concedida aos autores em 12 de julho de 2014.

⁷⁴ Saiba mais sobre o destino das estradas de ferro no próximo capítulo, na página 116.

⁷⁵ Maria Inês Dias Mazzoco e Cecília Rodrigues dos Santos. *De Santos a Jundiaí: nos caminhos do café com a São Paulo Railway*. p. 59.

⁷⁶ Informações obtidas por meio do site da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm

⁷⁷ Saiba mais sobre a famosa RFFSA no próximo capítulo, na página 117.

⁷⁸ Entrevista concedida aos autores em 18 de setembro de 2014.

⁷⁹ Descubra mais sobre esse processo de privatização no capítulo A viagem sobre trilhos, na página 119.



Logo da *São Paulo Railway*
presente em um locobreque
exposto na Associação Brasileira
de Preservação Ferroviária
(ABPF) – Thiago Pássaro.



A Viagem de Volta

Eduardo Pin sempre gostou de andar de trem. A emoção começava antes mesmo de embarcar na composição. Ao avistar a parada, eram só arrepios. Poder observar os detalhes da fachada da estação, sentir o prazer de comprar o bilhete e ainda ser recebido com simpatia por funcionários que vestiam o tradicional uniforme, com quepe – que levava as iniciais da ferrovia – e sobretudo. Ferrovieiros furavam ou marcavam a data do dia no bilhete dos passageiros, indicando que o *ticket* foi verificado. Tomar um cafezinho na cafeteria dentro da estação era outra das alegrias dele.

Pin, que hoje é historiador e morador de Paranapiacaba, relembra cada um desses momentos:

– Eu me lembro de ir para a estação da Luz ainda com garoa. Era tudo muito bom. O som do trem é outra coisa que não sai da minha cabeça, é muito presente. Tem também memórias olfativas, de cheiros que você sentia no meio da viagem, como a lona do trem que queima e dá aquele cheiro de queimado, o cheiro dos outros trens. É fantástico. Para quem viveu isso, não tem preço. Nunca mais vai ser igual. Eu me sinto um privilegiado de ter vivido tudo isso.

Em 1996, Eduardo embarcou em mais uma viagem pelos trilhos que um dia pertenceram à *São Paulo Railway*. Sua estação de desembarque seria também o destino final do trem: a parada de Valongo, em Santos.

A descida da serra ocorreu pelo sistema cremalheira – que prevê rodas dentadas presas à composição ligadas a um caminho de ferro colocado entre os trilhos, garantindo melhor aderência. O sistema substituiu o funicular da “Serra Velha” em 1974, sem deixar vestígios. Já o funicular da “Serra Nova”, inaugurado no começo do século XX, havia sido desativado em 1982.

O historiador lembra que, diferentemente do que acontecia nos áureos tempos da estrada de ferro inglesa, a composição quase não tinha passageiros. Antes de entrar no trem, um bilhete na frente da estação de embarque já o tinha deixado em alerta e emocionado. Talvez a pouca quantidade de usuários justificasse o recado. Aquela seria a última viagem de passageiros para o litoral paulista.

– Primeiro que a notícia que ia acabar foi muito triste. E fazer aquela viagem – Eduardo faz uma pausa, respira e continua – foi muito triste e também muito especial. A viagem é linda. Essa descida tem um potencial turístico muito lindo.

O fim da *São Paulo Railway* tem início alguns anos antes dessa viagem. O contrato de concessão do trecho dado aos ingleses pelo governo imperial em 1856 era de 90 anos, logo, seu fim seria em 1946.

Com menos de 140 km de extensão, a ferrovia inglesa foi a estrada de ferro mais lucrativa do Brasil, da América Latina e de todas aquelas localizadas abaixo da Linha da Equador. E esse resultado financeiro não foi à toa. Ter o monopólio do transporte na Serra do Mar, ligando o planalto paulista até o Porto de Santos, fez com que as receitas da empresa crescessem muito. E o que os ingleses temiam era justamente perder essa ferrovia para o governo – por isso modernizações eram frequentes – ou mesmo ganhar uma concorrente, como uma companhia ferroviária que chegasse a Santos por meio de um caminho alternativo na serra.

Moyses Lavander, coautor do livro *SPR – memórias de uma inglesa*, conta em sua obra⁸⁰ que a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CM) era uma das empresas que tinha a intenção de chegar até a cidade litorânea. A CM conseguiu, inclusive, autorização do governo para a implantação da ferrovia por meio do decreto federal 977, de 5 de agosto de 1892. Ainda segundo o escritor, o trajeto previsto para essa estrada de ferro seria de 248 km, ligando Ressaca (Santo Antônio da Posse) a Santos.

Após mais de 20 anos do início da SPR, o monopólio da serra seria, enfim, colocado em cheque com esse projeto da Companhia Mogiana. O problema é que o empreendimento necessitaria de alto financiamento, que, por questões óbvias, não contaria com capital inglês.

– A *São Paulo Railway* tinha amplo conhecimento dos fatos, tanto é que, entre as alternativas de duplicação da serra⁸¹ apresentadas em 1896, uma das opções era exatamente o traçado estudado pela própria Cia. Mogiana – relata Lavander no livro.⁸²

No meio desse trajeto, estava uma ferrovia em crise financeira, a Estrada de Ferro Bragantina (EFB), que tinha conexão com a estação de Campo Limpo da SPR. Com essa informação, logo os ingleses montaram uma estratégia: se a Bragantina fosse comprada, a CM não poderia passar por ali.

– O intento da SPR com isto era, obviamente, fechar o caminho da Mogiana através do dispositivo legal da zona privilegiada, mas, por algum tempo, ainda alimentou-se a possibilidade de ser autorizada a passagem da linha sem haver a dita conexão com a Bragantina, todavia isso dependeria da respectiva indenização arbitrada por tribunais – explica Moyses em *SPR – memórias de uma inglesa*.

Em 1903, então, a EFB é adquirida e passa a pertencer à *São Paulo Railway*, o que fez com que o fim do monopólio fosse adiado pelos ingleses. A postergação, no entanto, foi apenas temporária. Isso porque, em 26 de julho de 1938, a Estrada de Ferro Sorocabana inaugura a linha Mayrink-Santos (**Imagem 46**), um ramal que passaria pela cidade de São Paulo e chegaria até o litoral paulista.

– Além da perda do monopólio na serra, a crise da economia cafeeira em 1929, com a quebra da Bolsa de Valores de Nova Iorque, também foi um duro golpe para a SPR. No entanto, a ferrovia ainda assim continuava sendo lucrativa, a tal ponto que os ingleses queriam a prorrogação da concessão, mas o governo brasileiro não aceitou cláusulas que beneficiavam aos ingleses – diz André Galdino, técnico e especialista em transporte ferroviário.

Sem a possibilidade de esticar mais o tempo de domínio sobre a SPR, a ferrovia é encampada em 13 de setembro de 1946, sendo 7 de novembro a data marcada para o encerramento da concessão.

E, mesmo com a perda do pote de ouro brasileiro, os ingleses ainda não saíram com os bolsos vazios. Justamente pelo fim do contrato, o decreto número 9.869 – que trata da encampação – previa a indenização de Cr\$ 531.104.240,00 (menos de R\$ 0,01 em valores atuais⁸³) aos estrangeiros.

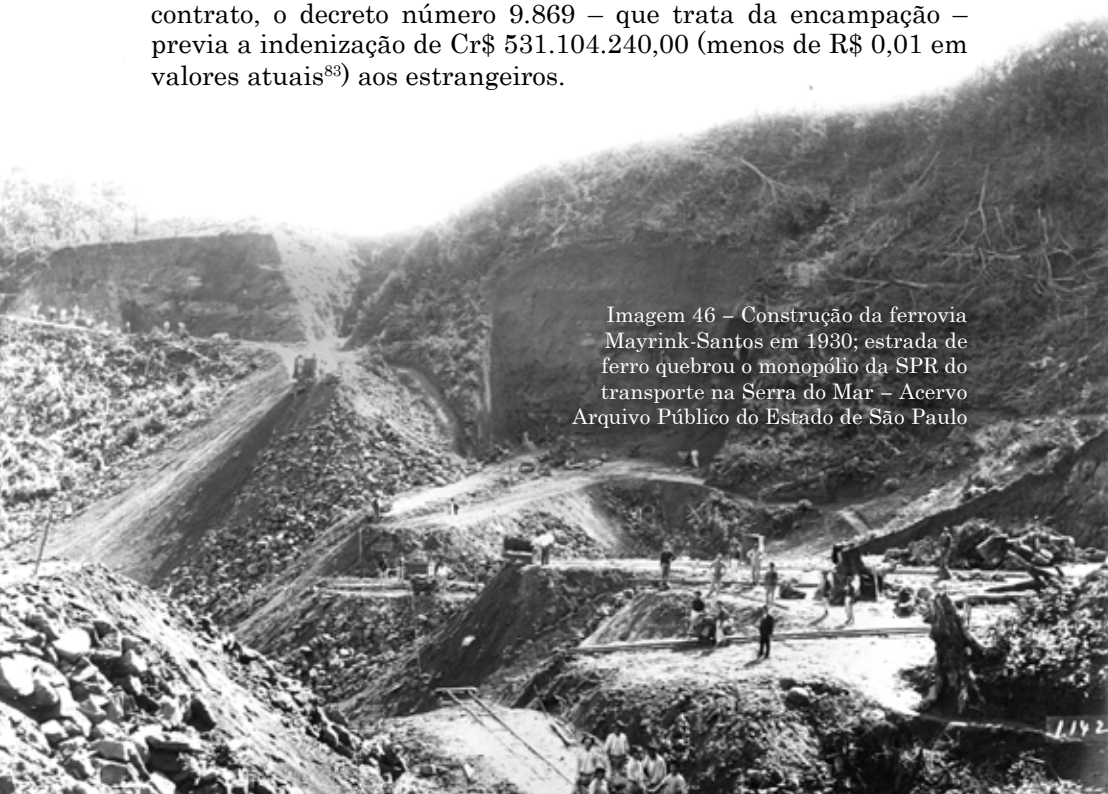


Imagem 46 – Construção da ferrovia Mayrink-Santos em 1930; estrada de ferro quebrou o monopólio da SPR do transporte na Serra do Mar – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo



Imagem 47 – Locobreques com os dois logos da primeira estrada de ferro paulista: *São Paulo Railway* (ao centro) e Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (esquerda) – Fernanda Ferreira.

Após o fim do contrato, a *The São Paulo (Brazilian) Railway Company Limited* deixa de ser a detentora da SPR, mas não fechou as portas. A empresa com sede na Inglaterra continuou a operar até o fim do século passado.

– Era uma empresa dos Rothschild, cujo capital estava aplicado no Brasil, não era uma empresa ferroviária de lá aqui. Eles lá dominavam negócios de especulação financeira, tais como bancos e financeiras – explica o professor Galdino.

Com a encampação em 1946, a ferrovia inglesa passa a pertencer ao Brasil, ao governo federal. É a partir deste ano que o nome *São Paulo Railway* ficaria apenas na mente e nos corações das pessoas, já que a linha passou a se chamar Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (**Imagem 47**), termo comum de se ouvir até hoje na boca de ex-ferroviários, estudiosos, pesquisadores, passageiros, enfim, todos aqueles que se remetem à primeira ferrovia paulista.

Foi exatamente a partir dessa época, entre 1929 e 1957, que um mau funcionamento das ferrovias brasileiras de forma geral começa a ser observado. De acordo com o pesquisador de transportes brasileiros Tony Belviso.⁸⁴

As estradas de ferro não se atualizaram, nem em equipamentos, nem em recursos humanos, funcionando sempre de maneira precária com locomotivas e vagões do século XIX, linhas que ainda possuíam lastro de terra, traçados sinuosos e prestando serviço lento, demorado, burocrático e caro. Em resumo, (...) a agonia teve início na Era Vargas.

No caso da então Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, Galdino ressaltava que a ferrovia sempre se manteve com bons índices de segurança e confiabilidade de operação, com intenso tráfego. A cultura organizacional da empresa inglesa tinha ficado como uma herança pelos trilhos da antiga *São Paulo Railway*.

Anos mais tarde, dois fatores afetariam diretamente as ferrovias brasileiras, inclusive a EFSJ, de modo a contribuir para um desvio de trajeto da história das composições, cujo destino final seria o declínio. O fim da linha aproximava-se para os trens.

O primeiro deles foi uma escolha feita pelos governantes brasileiros, mudando a prioridade do modo de transporte no país. A partir da chegada de Juscelino Kubistchek à presidência, em 1956, vê-se a instalação de um grande número de montadoras de automóveis no país, já que o presidente havia aberto a economia para o capital internacional, criando incentivos às multinacionais.

Essas companhias precisavam escoar a sua produção. É então que, aliado a um discurso da necessidade do “desenvolvimento brasileiro” por parte de JK, rodovias começam a ser abertas no país. A ideia de implantar e expandir as estradas de rodagem não é o problema em questão, mas, sim, como esse planejamento foi feito. As rodovias foram construídas paralelas aos trechos ferroviários, como se fossem modelos concorrentes de transportes e não complementares. O trem é deixado de lado em detrimento dos carros.

Existe certa injustiça ao considerar JK o responsável pela decadência do transporte ferroviário no Brasil, pois a consolidação das ferrovias federais e a consequente desativação de ramais antieconômicos já estavam previstas anteriormente. O presidente apenas não incluiu as ferrovias entre as prioridades do seu ambicioso Plano de Metas, distribuídas em cinco grupos: transportes, alimentação, indústria de base, educação e Brasília (a transferência da capital federal da cidade do Rio de Janeiro para Brasília, antecipada na primeira Constituição republicana), afirma o doutor em engenharia de transportes, Eduardo Gonçalves David.⁸⁵

É ainda durante a gestão JK que as ferrovias brasileiras sofreriam outro duro golpe. Após a forte concorrência que os trilhos ganharam com os automóveis, a falta de investimento no passado e diversos outros itens fizeram com que o serviço entrasse em decadência, como destaca o pesquisador Tony Belviso⁸⁶:

Outros fatores negativos para o sistema foram: a gradual eliminação do transporte de passageiros; a erradicação de ramais (que provocou a morte de inúmeros municípios, agravando o êxodo rural); a falta de uma reformulação política de integração nacional como a construção da ligação norte a sul e a modernização das já existentes; a demora na modernização dos subúrbios das grandes cidades e a criação de uma classe de ferroviários totalmente apática, que via na ferrovia apenas um emprego público. A história provavelmente teria sido outra se não fôssemos dependentes apenas do ciclo do café no início dos sistemas ferroviários, e do governo, depois.

A Companhia Paulista, a Central do Brasil e a própria Santos-Jundiaí eram exceção desse contexto. Para tentar resolver o problema e amenizar os impactos das contas no vermelho das estradas de ferro brasileiras, o governo federal cria, em 1957, a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, mais conhecida pelas iniciais: RFFSA.

A empresa ficaria responsável pela administração, operação e pelo material de quase 20 ferrovias que já tinham administração da União, incluindo a EFSJ. Haveria unificação, em que os recursos para a manutenção de todas elas seriam de capital público.

Para a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, a medida seria um desastre, uma vez que, ao reunir as ferrovias em uma só empresa – incluindo as lucrativas e as em crise financeira –, todas teriam de repartir os investimentos e as despesas, independentemente de seu potencial de geração de recursos. Além disso, a diretoria da EFSJ deixou de existir, criando-se uma regional da RFFSA em São Paulo, responsável por todas as estradas de ferro da União em solo paulista.

– Se você tivesse dez ferrovias federais, nove davam prejuízo e a única que dava lucro, quem era? A Santos-Jundiaí. Então a Santos-Jundiaí começa a financiar o prejuízo das outras. Isso faz com que, cada vez mais, ela vá se empobrecendo, diminuindo os seus recursos, evitando melhorias no sistema e isso tudo vai ocasionar o sucateamento da estrada de ferro – conta Eduardo Pin, historiador.

Apesar de todos os problemas que a RFFSA possa ter causado, a empresa foi um último suspiro das ferrovias. Por outro lado, a Rede Ferroviária foi responsável também por melhorias no sistema, como a substituição das locomotivas a vapor (**imagem 48**) por máquinas a diesel de maior capacidade de tração, o incremento do transporte de líquidos (combustíveis) e granéis (minérios e grãos), a retificação de traçados etc.⁸⁷

Com objetivos muito parecidos aos da RFFSA, anos mais tarde, em 1971, é criada a Ferrovia Paulista S. A., a Fepasa, uma empresa paulista que seria a gestora das ferrovias com concessão do governo do estado de São Paulo, como a Sorocabana e a Companhia Paulista. No total, cerca de 5.000 km de trilhos seriam de incumbência da nova companhia.

Com o crescimento exponencial das cidades – São Paulo, por exemplo, passou de 240 mil habitantes em 1900 para cerca de 3,5 milhões em 1950, um aumento de mais de 1.000%⁸⁸ –, a demanda por transporte de passageiros também progrediu nas ferrovias. Foi necessário ampliar o serviço e realizar melhorias, como mais horários de trens, vagões com maior capacidade e um sistema operacional de via mais eficaz.



Imagem 48 –
Detalhe da roda de
uma locomotiva utilizada nos
trilhos ingleses da SPR – Thiago Pássaro.

Nesse contexto, o governo federal cria, em 22 de fevereiro de 1984, a Companhia Brasileira de Transporte Urbanos, a CBTU, que ficaria responsável por todo o transporte de passageiros sobre trilhos do Brasil. Enquanto isso, a RFFSA geraria apenas o transporte de cargas.

Entre as décadas de 1980 e 1990, tanto a Fepasa quanto a Rede Ferroviária Federal começaram a apresentar déficits orçamentários, com cada vez mais dificuldade de administrar as ferrovias brasileiras.

É a partir da década de 1990, então, que a União implanta o Programa Nacional de Desestatização (PND), que visava, entre outras ações, a privatizar o transporte ferroviário de carga.⁸⁹

Entre 1996 e 1998, diversos leilões foram realizados. Na região Sudeste, por exemplo, a malha de mais de 1.600 km que liga Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo foi adquirida pela MRS Logística no dia 20 de setembro de 1996. Entre esses trilhos, estavam os da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. A nova empresa ganhou a concessão do transporte de materiais no trecho, inclusive o acesso ao Porto de Santos. A MRS começou a operar no dia 1º de dezembro do mesmo ano.



Imagem 49 – Interior do carro de passageiros Pullman, utilizado na *São Paulo Railway* – Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

No final do processo de privatização dos trechos, a Fepasa é incorporada à RFFSA e também leiloadada em 1998. O vencedor foi o grupo de Ferrovias Bandeirantes S.A. (Ferroban) – em maio de 2006 a empresa é adquirida pela América Latina Logística (ALL). No ano seguinte, a história da Rede Ferroviária Federal S.A. chegaria ao fim, já que a empresa começa a ser extinta. O final de todo o processo de encerramento aconteceu somente em 2007.

Foi nessa época também que o transporte de passageiros de longa distância é desativado, deixando mais uma marca negativa e triste para a história das ferrovias. Carros-restaurante, carros-dormitório, assentos confortáveis para assegurar uma boa viagem, o prazer de ver diversos tipos de paisagens em cada lugar que o trem passava em seu extenso trajeto. Tudo isso ficaria apenas registrado na memória a partir de então (**imagem 49**).



Quanto ao transporte de passageiros que sobrou em São Paulo, o governo estadual criou uma nova empresa em 1992 para gerir essa área: a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, a CPTM. Com a iniciativa, as linhas da antiga Sorocabana, da EFSJ e da Central do Brasil ganharam um novo nome, que incluía uma letra e uma cor. A Santos-Jundiaí, por exemplo, que teve o trecho dividido em dois [Rio Grande da Serra – Luz e Luz – Jundiaí], passou a se chamar linha D – Bege e A – Marrom, respectivamente, e a identidade visual de comunicação nas estações passou a adotar as respectivas cores.

A companhia entrou em operação em 1994 e teve de modernizar todo o sistema justamente para atender, mais uma vez, a crescente demanda de passageiros. Paralelo a isso e literalmente aos trilhos da extinta EFSJ, a MRS e a ALL operavam os trens de carga. Em outras palavras, mesmo após décadas do surgimento da primeira estrada de ferro paulista, a coexistência dos dois tipos de transporte continuou, mas com um foco maior agora no de passageiros. O trem de carga, que um dia levou o “ouro negro” do progresso, agora tem de aguardar e pedir passagem.

Em 2008, a CPTM decidiu mudar novamente a nomenclatura das linhas, agora com números e pedras preciosas. A linha D – Bege, por exemplo, passou a se chamar 10 – Turquesa. Em 2010, a estação final do trajeto foi redefinida para o Brás e não mais Luz – e a A – Marrom se tornou 7 – Rubi, nomes que continuam até hoje.

Como um todo, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos conta com 92 estações, distribuídas em 22 municípios da Grande São Paulo. A empresa transporta cerca de 2,5 milhões de usuários por dia. No trecho que envolve a SPR, a linha 10 leva cerca de 400 mil pessoas diariamente; e a linha 7, mais de 401 mil usuários.⁹⁰

– A ferrovia hoje é eficiente, porém erra em não oferecer um transporte de passageiros de longa distância. A demanda São Paulo – Baixada Santista é alta e diária no fluxo de passageiros. A “Serra Velha”, que está abandonada, poderia ser modernizada e oferecer o transporte de passageiros, com terminal em Santos e em São Paulo, além de seguir pelo menos até Campinas, e sabemos que em ambos os casos as rodovias já estão saturadas de trânsito. As ferrovias são o transporte do futuro, porque sobreviveram às mudanças do século XX e chegaram ao século XXI. No Brasil, se incentiva até o transporte aéreo, caro, poluidor e com riscos de acidentes, pois sua manutenção é cara e complexa, enquanto a ferrovia segue na UTI do abandono e descaso, com projetos que só se arrastam e não se finalizam por anos e anos – analisa o professor André Galdino.

Com mais de 100 anos em funcionamento, o trecho da SPR sofreu com altos e baixos ao longo de sua história, sempre com a preocupação de modernizar e ampliar o sistema – a começar pela construção da “Serra Nova” e até hoje na busca de novas soluções. Após tantas administrações posteriores à dos ingleses, a *São Paulo Railway* viu seu trajeto e arredores mudarem e se desenvolverem. O engenheiro especialista em sistemas metro-ferroviários Paulo Roberto Filomeno destaca algumas dessas transformações.

– Foi a mudança de perfil na ferrovia; de ser uma ferrovia que transportava de tudo e era a principal ligação de São Paulo com a baixada santista e acabou sendo renegada, acabou não existindo mais. Tanto é que a gente só recebe areia e bobina de ferro, hoje em dia, transportadas por trem. Além disso, foram feitos investimentos grandes, como a colocação da terceira linha de Santo André até Pirituba, a reconstrução de estações de passageiros, a sinalização hoje já está toda eletrônica, houve investimentos em melhoria da via permanente e outras coisas que não se investiu no

transporte de cargas, porque a própria CPTM diz que a prioridade do governo do estado hoje é o transporte metropolitano. Então isso foi a grande mudança de perfil da linha.⁹¹

Apesar dos avanços tecnológicos observados atualmente, as ferrovias brasileiras em geral também sofreram outras transformações no passado que foram sentidas na história ferroviária. As estradas de ferro brasileiras atingiram a extensão máxima no início dos anos 1960, quando chegaram a 38 mil quilômetros. No entanto, o rumo que elas tomaram fez com que a cada ano o número diminuísse. Na década de 1980, por exemplo, o Brasil somava cerca de 28 mil km de ferrovias, uma perda de quase 10 mil km.⁹² Trechos foram desativados, estações foram fechadas, trens pararam de circular. Por onde passavam os trilhos do progresso, a vegetação cresceu e tomou conta, isso sem falar no pó acumulado, na ferrugem (**imagem 50**), nos objetos danificados com o clima. Um descaso de apertar o coração. O glorioso passado ferroviário virou apenas imaginação.



Imagem 50 – Aparelho de mudança de via exposto ao tempo em Paranapiacaba
– Thiago Pássaro.



Imagem 51 – Detalhe da arquitetura de padrão inglês usada nas estações da *São Paulo Railway* – Thiago Pássaro.

– É triste, dói, emociona e dá ódio, o desprezo que os governos têm em relação à ferrovia e também aos ferroviários aposentados. Tudo é tratado como descartável e relegado ao abandono. É extremamente decepcionante ler como outros países tratam suas ferrovias e a memória ferroviária e olhar tanto descaso no Brasil – relata o professor André Galdino.



No caso do trecho da antiga SPR, poucos itens foram preservados. Das estações com estilo inglês, por exemplo, sobraram aquelas que foram tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico

e Artístico Nacional (Iphan) ou pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), que são: Santos, Rio Grande da Serra (**imagem 51**), Ribeirão Pires, Brás, Luz, Jaraguá, Perus, Caieiras, Franco da Rocha, Várzea Paulista e Jundiaí. Nelas, é possível observar diversos elementos do passado: as passarelas de ferro sobre os trilhos, o telhado de madeira que cobre as plataformas com acabamento nas pontas, os próprios pilares de sustentação do telhado que contam com ornamentos, tijolos expostos usados na construção do prédio da estação e janelas e portas de madeira. Não é difícil, inclusive, encontrar placas com a ortografia antiga, como as palavras “rêde”, “sahida” e “prohibida” (**imagem 52**).

Além das estações, a *São Paulo Railway* deixou também como legado a vila de Paranapiacaba, com todo o seu encanto local, o sistema funicular da “Serra Nova”, carros, vagões e locomotivas e ainda diversos materiais e equipamentos que foram reunidos no Museu Tecnológico Ferroviário, localizado na vila inglesa de Santo André.

O problema é que grande parte desse rico acervo histórico está danificado, abandonado, exposto a condições climáticas e repleto de pó e ferrugem. Um revés que atinge o passado da SPR e também dos brasileiros.

– Não temos no Brasil uma cultura de preservar a memória. Temos uma mente que ensina que tudo é descartável e sem valor, uma mente consumista e imediatista, que só pensa no hoje, no momento. As ações têm de partir da forma que educamos as crianças e jovens e de como o governo cuida do patrimônio – alerta Galdino.

Preservar a história é, mais do que causar um sentimento nostálgico ao se lembrar da ferrovia, observar o que foi feito anos antes, para, assim, entender o presente e até fazer projetos para o futuro.

–A gente tem de olhar o passado como uma experiência. Assim como você olha e vê que foi burra a experiência de ter desativado o trem. Preservar essas estações, preservar esses trens que sobraram, vai fazer com que as pessoas reflitam sobre esse momento, porque o que se tenta fazer no Brasil é apagar. O novo apaga o velho. E na Europa não é assim. O velho pode conviver com o novo. Agora, uma das maneiras de se fazer isso é a viagem de trem, mesmo que não sejam os trens comerciais, mas os trens turísticos. Eles também contribuem, de alguma forma, para a gente lembrar que, algum dia, as pessoas viajavam de trem – diz Eduardo Pin.

Com o objetivo de mudar, ou pelo menos amenizar, essa situação ao preservar parte do patrimônio ferroviário brasileiro, é que surge a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, a ABPF, criada em 1977.

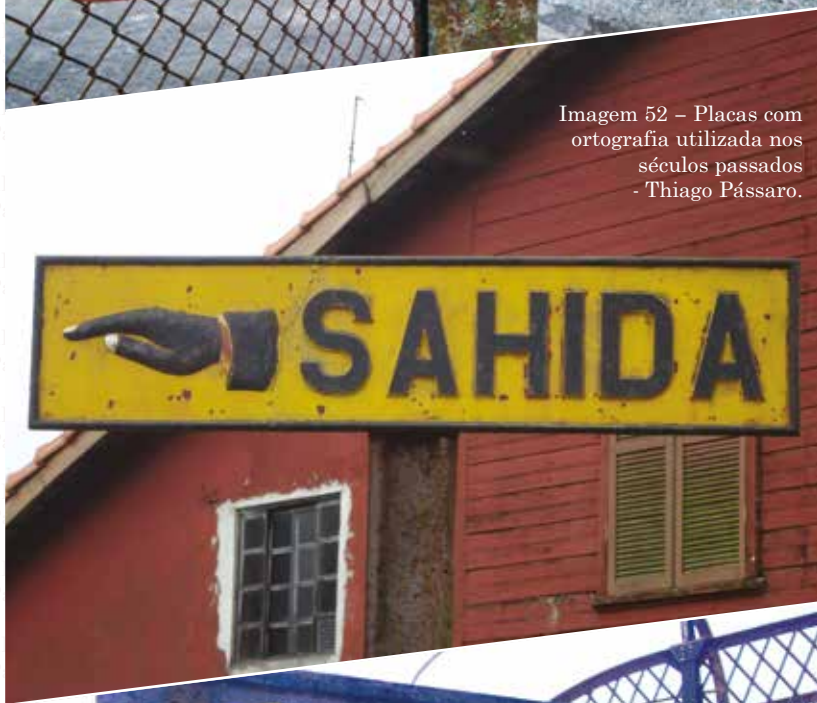
A entidade foi fundada, curiosamente, não por um brasileiro, mas, sim, por um francês, Patrick Dollinger, que, na época, teve a iniciativa de criar uma associação para resgatar a história da ferrovia.

– Patrick pegava o trem de longo percurso e ia para interior. Nessa época, na década de 1970, ele já via muito material rodoviário abandonado: máquina a vapor, maria-fumaça etc. E ele falou: “puxa, tudo isso se acabando assim. Será que aqui ninguém se interessa por nada?” – conta Anderson Alves Ponte, representante institucional da ABPF.⁹³

Para criar a associação, o francês teve a ideia de anunciar o projeto em um jornal. Em um primeiro momento, duas pessoas entraram em contato com ele: Sérgio Romano e Juarez Spaletta. Dollinger, então, conversa com os pretendentes e os três aceitam o desafio.



Imagem 52 – Placas com ortografia utilizada nos séculos passados - Thiago Pássaro.



O trio começou a espalhar a ideia para amigos e conhecidos e conseguiram reunir um grupo de 14 pessoas. Foi somente aí, então, que surge oficialmente a ABPF.

Mas, como conseguir o material ferroviário para preservar? Por ser de propriedade da União, a associação não podia simplesmente pegar o patrimônio dos trilhos, das estações, dos pátios e armazenar com eles. A ABPF, então, explica a proposta para a Rede Ferroviária Federal e obtém, em regime de comodato, um primeiro lote de locomotivas e trens.

O acervo, no entanto, veio muito danificado e precisava ser restaurado. Antes disso, o grupo percebeu que algo estava errado: onde seria possível armazenar o material? Após pesquisarem diversos lugares, eles encontram um espaço em Campinas, cidade que ainda mantém a sede da associação.

– A partir do trabalho desenvolvido em Campinas, outras regionais surgiram. A de São Paulo surgiu em 1998, a convite da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo, através do Museu do Imigrante para trazer o contexto de resgatar café, ferrovia, imigração – afirma Conte.

Com o passar do tempo, o acervo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária cresceu e hoje a regional São Paulo, localizada na Mooca, bem ao lado do Museu da Imigração, guarda diversos materiais do passado férreo.

São locomotivas enormes, carros de passageiros – de ferro e também de madeira –, os famosos locobreque e serrabreque da *São Paulo Railway*, vagões de carga e até as marias-fumaça. No meio de tanto maquinário, um contorno dourado chama a atenção, principalmente quando o sol reflete os brilhantes raios sobre o objeto. Basta encurvar um pouco a cabeça para ver o imponente símbolo da primeira estrada de ferro paulista, as iniciais SPR, presentes no lado de fora de um dos .

Imagine ainda poder observar os detalhes de um carro-restaurant que um dia alimentou milhares de pessoas. Logo na entrada da composição, a cozinha, com aparência industrial. Um corredor de madeira à frente, repleto de janelas, leva o passageiro para o saguão principal, cujo teto guarda pequenas vidraças azuis,

com desenhos em alto relevo. O azul dos vidros dá um tom mais colorido ao carro, que ainda contrasta com a forte luz do sol que toma conta do ambiente. As latas de tinta e outros materiais para manutenção presentes no chão de madeira nos fazem lembrar que não estamos no passado. É apenas um carro-restaurant usado pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro que está sendo revitalizado pela ABPF.

Há ainda outro momento de nostalgia assim que se entra na composição ao lado: um carro-dormitório. Um longo corredor une as duas pontas do carro, sendo que, no meio desse trajeto, diversas portas convidam o passageiro a entrar. Em cada um dos ambientes, há armários, uma janela, uma cama e também um banheiro. Imaginar que, por noites e dias, pessoas e até famílias se hospedaram ali, quase em um hotel em cima dos trilhos, é de emocionar.

Mas a restauração não é movida de momentos como esse. É preciso de muitos recursos. Como a ABPF não conta com auxílio governamental, a entidade obtém verba, por exemplo, ao promover passeios de maria-fumaça para escolas e também para o público em geral aos fins de semana, tanto no Museu da Imigração, quanto em Paranapiacaba. É a oportunidade de viajar pelos trilhos do passado, em carros cheios de detalhes históricos (**imagem 53**) que



Imagem 53 – Interior de um carro de passageiros utilizado pela SPR no início do século XX – Fernanda Ferreira.

fazem olhar para a vista da janela e ter a certeza de que o que está lá fora é o presente.

O pesquisador ferroviário Leandro Guidini é um dos voluntários que ajuda a operar esses passeios turísticos da ABPF. Sempre que pode, é ele quem dá vida à viagem, ao colocar a locomotiva para funcionar.

– Conheci a ABPF quando tinha nove anos e logo me tornei sócio. Então foi amor à primeira vista. Sempre quis ser maquinista. É apaixonante, é uma profissão deliciosa. Gosto muito de fazer isso, principalmente com locomotivas a vapor. Diferentemente do que as pessoas pensam, sim, é quente. Você se queima, sua, fica sujo, mas, quando realmente gosta, se acostuma e isso não faz diferença nenhuma, é o de menos – conta Guidini.⁹⁴

O voluntário sabe que, ao fazer as rodas da locomotiva girarem, a fumaça tomar conta do ambiente e ainda soltar o tradicional apito ferroviário que sai do coração da maria-fumaça, a alegria e as lembranças tomam conta de cada um dos passageiros sentados bem atrás dele.

Além dos passeios de maria-fumaça e da restauração de material rodante da ferrovia, a regional São Paulo da ABPF também é responsável pelo Museu Tecnológico Ferroviário, em Paranapiacaba. São ações e espaços que mostram fisicamente a história das estradas de ferro paulista para os visitantes, incluindo aquela que foi a primeira do estado, a *São Paulo Railway*.

A memória e a preservação da ferrovia estão diretamente relacionadas também à paixão das pessoas pelo assunto. A emoção e o interesse pelos trens fazem com que a história ultrapasse as paredes dos museus e dos acervos de instituições independentes, governamentais ou particulares. Faz, inclusive, um mundo ferroviário se reproduzir em uma simples casa.



Quem anda por uma das ruas de Rio Grande da Serra, perto da estação ferroviária, não imagina que uma das residências guarda diversos tesouros históricos. O morador dessa casa que funciona como uma espécie de museu amador é Rogério Toledo de Arruda, um servidor aposentado de 68 anos.

Assim que a porta de entrada é aberta, é possível observar que a garagem de Arruda é muito mais do que um simples local de estacionamento de automóveis. Em todos os cantos, há um objeto que remeta ao passado da ferrovia, com grande destaque para a SPR.

Há, por exemplo, placas pesadas de ferro que indicam a quilometragem da ferrovia (**imagem 54**), tijolos com as iniciais da *São Paulo Railway* usados na construção de moradias dos funcionários na serra, materiais utilizados na construção da ferrovia, como pregos e martelos, equipamento de mudança de via, peças do sistema funicular e até uma lanterna usada nas composições. Arruda respira fundo como se pudesse voltar no tempo e conta:

– Essa lanterna tem uma história interessante: os trens, naquela época, tinham um engate muito primitivo entre um vagão e outro, entre um carro e outro. E às vezes acontecia de o engate se romper. O engate se rompendo, uma parte do trem ficava parada na linha e o maquinista não via e ia embora com o resto. E aquele trem que ficava lá era um perigo muito grande, principalmente se fosse à noite, um outro trem poderia vir e bater. Então, o que os ingleses fizeram? Eles começaram a pôr uma lanterna no último carro ou no último vagão. Então, quando um trem chegava a uma estação, um empregado ia atrás do trem para ver se tinha lanterna. Se tivesse a lanterna, é porque o trem estava inteiro. Se não tivesse a lanterna, é porque tinha ficado um pedaço na linha. E dessa

história de lanterna do último vagão veio a história do time que está em último lugar do campeonato: “é o lanterninha!”⁹⁵

O servidor aposentado conta que conseguiu reunir todo esse acervo por meio de doações de amigos, de presentes e até dele próprio ao andar pelos trilhos e achar algo interessante. No entanto, grande parte dos materiais Arruda adquiriu por meio de pessoas que iam até os patamares na serra, pegavam os objetos e os vendiam. Pela idade e pelo peso das peças – algumas entre 20 e 30 kg, segundo ele –, o apaixonado pela SPR não teria condições de fazer o trajeto.

Os materiais chegam até a casa dele em péssimas condições, já que algumas delas existiam há muitas décadas, não tinham manutenção e o próprio clima da serra as danificava. E é ele mesmo quem faz o restauro de cada objeto. No final do processo de restauração, tudo parece novinho. São peças de aproximadamente 100 anos com aparência de que os ingleses as acabaram de adquirir para o uso na ferrovia.

– Eu vou restaurando devagarzinho. Vou raspando, fazendo pesquisa de cor original. Se bem que é difícil saber a cor original, porque como teve vários donos, cada um pintava de uma cor, mas faço isso e vou restaurando as peças. Acontece que tenho uma limitação financeira. Já gastei oito, nove mil reais nas peças todas. E tenho também uma limitação de espaço. Então parei de comprar está fazendo mais ou menos um ano – diz o colecionador.

Justamente por adquirir peças históricas, há quem acuse Arruda de incentivar o furto ou mesmo estar adquirindo material roubado da União, se enquadrando em um caso de crime de receptação. Mas a situação ficou sob controle quando o Ministério Público visitou a casa do aposentado, quando ele ainda morava em Paranapiacaba, entre 2009 e 2010. Ele explicou que os promotores fotografaram todo o acervo e o entrevistaram por horas. Dias mais tarde, ele recebeu a confirmação que poderia ficar com os objetos



Imagem 54 –
Peças
originais da
primeira
estrada
de ferro
paulista
preservada
na casa
de Rogério
Toledo Arruda;
na ordem:
placa de ferro
de quilometragem

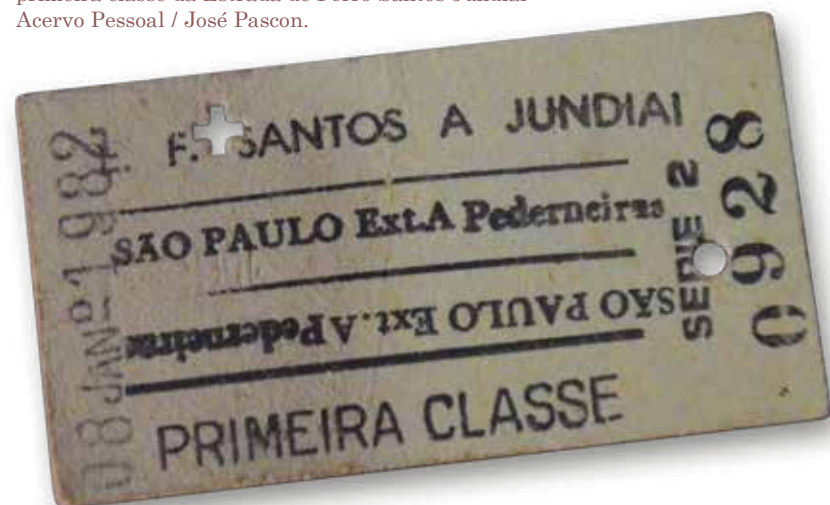
usada pela SPR; lanterna colocada no último
carro das composições; placa de ferro de
quilometragem usada na EFSJ; placa de madeira
de identificação da SPR usada em carros de
passageiros; relógio de posição de trens no sistema
funicular e logo da EFJS usada no carro número 5 –
Acervo Pessoal / Rogério Toledo Arruda.

desde que os restaurasse, não se desfizesse deles e também não obtivesse lucro com nada. Para Arruda, a decisão não foi uma repressão, pelo contrário. Para um aposentado risonho como ele, é um prazer abrir as portas e compartilhar todas as suas recordações com as pessoas.

Fumaça exalando da locomotiva, pessoas embarcando nos trens com suas malas nas mãos e o apito agudo da maria-fumaça que conta do ambiente. O relógio inglês da estação não falha. Está na hora de embarcar e aproveitar mais uma viagem pelos trilhos da *São Paulo Railway*. Mas a gente se despede por aqui. Cada um agora seguirá novos caminhos com a certeza de que a ferrovia nunca vai esquecer cada passageiro que transportou, assim como o passageiro também trará sempre na memória momentos incríveis vividos em uma composição.

Despedida esta apenas temporária. Afinal, o fim desta jornada é apenas o início de muitas outras que virão. A ferrovia não para e as viagens continuam. A gente se encontra na próxima estação. Até lá.

Imagem 55 – Exemplo de bilhete utilizado nos trens de primeira classe da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí – Acervo Pessoal / José Pascon.



Notas

⁸⁰ Moyses Lavander Jr. e Paulo Augusto Medes. *SPR – memórias de uma inglesa*. p. 144.

⁸¹ Ver mais no capítulo Paranapiacaba, na página 46.

⁸² Moyses Lavander Jr. e Paulo Augusto Medes. *SPR – memórias de uma inglesa*. p. 144.

⁸³ Saiba o método de conversão nos anexos, na página 145.

⁸⁴ Tony Belviso. Guinadas ferroviárias. *Revista Caminhos do Trem: a conquista do território*. p. 62.

⁸⁵ Eduardo Gonçalves David, Um passado glorioso. *Revista Caminhos do Trem: de volta aos trilhos*. p. 14 e 15.

⁸⁶ Tony Belviso. Guinadas Ferroviárias. *Revista Caminhos do Trem: a conquista do território*. p. 62.

⁸⁷ Idem.

⁸⁸ Censos de 1900 e 1950, disponíveis no site da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo, http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1950.php e http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1900.php

⁸⁹ O Programa Nacional de Desestatização foi criado no começo da década de 1990, no governo Fernando Collor de Melo (PRN – Partido Republicano Nacionalista). Até os anos 2000, já o Brasil sob gestão do PSDB (Partido da Social Democracia Brasileira), com Fernando Henrique Cardoso, as privatizações se intensificaram. No total, 33 empresas estatais foram vendidas, quase metade delas do setor petroquímico. O governo conseguiu obter uma receita de mais de US\$ 105 milhões.

⁹⁰ Segundo informações disponibilizadas no material publicitário (mídia kit) da CPTM, www.cptm.sp.gov.br/Midia-CPTM/anuncie.asp

⁹¹ Entrevista concedida aos autores em 16 de junho de 2014.

⁹² De acordo com o documento *O sistema ferroviário brasileiro*, da Confederação Nacional do Transporte (CNT). p.25.

⁹³ Entrevista concedida aos autores em 12 de agosto de 2014.

⁹⁴ Entrevista concedida aos autores em 20 de junho de 2014.

⁹⁵ Entrevista concedida aos autores em 21 de junho de 2014.

Referências

- ALVES, Danilo Janúncio. **História dos Bairros Paulistanos – Pari.** Banco de Dados Folha. S.d. Disponível: http://almanaque.folha.uol.com.br/bairros_pari.htm. Acessado: 5 set. 2014.
- APRESENTAÇÃO Institucional. MRS. s.d. Disponível em: https://www.mrs.com.br/interna.php?nomPagina=aempresa/apres_institucional.php&IdSecao=0. Acessado em: 16 set. 2014.
- Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). **Museu Tecnológico Ferroviário – Paranapiacaba.** Disponível em: www.abpfsp.com.br/museu_ferrovuario_paranapiacaba.htm. Acessado em: 23 set. 2014.
- Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). **Surge a locomotiva.** Disponível em: www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm. Acessado em: 25 set. 2014.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS. **MRS – MRS Logística S. A.** s.d. Disponível em: <http://www.antf.org.br/docs/br/MRS.pdf>. Acessado em: 16 set. 2014.
- BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO. **Privatização do Brasil:** 1990-1994/ 1995-2002. Brasília, 2002. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/especial/Priv_Gov.PDF. Acessado em: 1 out. 2014.

- BARBOSA, Gino Caldato. et al. **O palácio do café**. São Paulo: Magma Cultural, 2004, 132 p.
- BELVISO, Tony. Guinadas Ferroviárias. **Revista Caminhos do Trem**: a conquista do território, São Paulo, v. 4, p. 62, 2008.
- BENTO, Luciana. **Um país que saiu dos trilhos**. Sindicato dos Bancários. 2001. Disponível em: <http://www1.spbancarios.com.br/rdbmateria.asp?c=189>. Acessado em: 23 ago. 2014.
- BRANDALISE, Vitor Hugo. **Tombada estação de trem de Santos, a 1ª do estado**. Estadão.com. 2010. Disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral, tombada-estacao-de-trem-de-santos-a-1-do-estado-imp-,570191>. Acessado em: 16 set. 2014.
- CAFÉ brasileiro mundo afora. **Revista Cafeicultura**. 2007. Disponível em: <http://www.revistacafeicultura.com.br/index.php?mat=8740>. Acessado em: 26 set. 2014.
- CALDEIRA, Jorge. **Mauá** – empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 557 p.
- CARVALHO, Diego Francisco. Café, ferrovias e crescimento populacional: o florescimento da região noroeste paulista. *Revista Histórica*. ed. 27. 2007. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao27/materia02/>. Acessado em: 2 set. 2014.
- CAVALCANTI, Flavio R.. **Padrões monetários no Brasil**. VFCO. s.d. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/HistDocs/Moedas-brasileiras-cronologia.shtml>. Acessado em: 12 set. 2014.
- CENSO de 1872. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo. s.d. Disponível em: http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1872.php. Acessado em: 12 set. 2014.
- CENSO de 1900. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo. s.d. Disponível em: http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1900.php. Acessado em: 12 set. 2014.
- CENSO de 1950. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo. s.d. Disponível em: http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1950.php. Acessado em: 12 set. 2014.
- CHARLES William Miller. Educação UOL. s.d. Disponível em: <http://educacao.uol.com.br/biografias/charles-william-miller.jhtm>. Acessado em: 23 set. 2014.

- COMO o café chegou ao Brasil. Top Café. S.d. Disponível em: <http://www.topcafe.com.br/o-cafe-no-brasil.html>. Acessado em: 26 set. 2014.
- COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. **Histórico**. s.d. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/a-cbtu/a-companhia/historico>. Acessado em: 16 set. 2014.
- COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Imprensa*. s.d. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/imprensa.php?pagina=art2>. Acessado em: 28 set. 2014.
- COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Porto de Santos**. s.d. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/Santos.pdf>. Acessado em: 08 out. 2014.
- COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS. **Publicidade**. s.d. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/Midia-CPTM/anuncie.asp>. Acessado em: 16 set. 2014.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **O sistema ferroviário brasileiro**. Brasília, 2013. 58 p.
- CPTM bate recorde de passageiros transportados. UOL. 2013. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/11/18/cptm-bate-recorde-de-passageiros-transportados.htm>. Acessado em: 16 set. 2014.
- CRUZ, Thais Fátima dos Santos. **Paranapiacaba**: a arquitetura e o urbanismo de uma Vila Ferroviária. 2007. 195 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.
- CYRINO, Fábio. **Ferro, café e argila**. São Paulo: Lendmark, 2004. 240 p.
- DAVID, Eduardo Gonçalves. Um passado glorioso. **Revista Caminhos do Trem**: de volta aos trilhos. São Paulo, v. 6, p. 14-15, 2008.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Histórico**. s.d. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Disponível em: 16 set. 2014.
- ESTAÇÃO DO VALONGO. **Guia de Santos**. s.d. Disponível em: <http://www.turismosantos.com.br/ptb/guia-de-santos/loais/ir/atracoes-em-santos/estacao-do-valongo>. Acessado em: 22 set. 2014.

EXPORTAÇÃO. Café Bento Grão. 2012. Disponível em: <http://cafebentograo.com.br/exportacao.php>. Acessado em: 26 set. 2014.

FNSC – Escola. Fazenda Nossa Senhora da Conceição. S.d. Disponível em: <http://www.fnsccom.br/escola.html>. Acessado em: 26 set. 2014.

GARCIA, José Carlos. **A história do café**. Estância Piraju. S.d. Disponível em: <http://www.estanciapiraju.com.br/ahistoriadocafe.htm>. Acessado em: 26 set. 2014.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Paranapiacaba**. Estações Ferroviárias. 2013. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/paranapiacaba.htm>. Acessado em: 28 set. 2014.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Santos**. Estações Ferroviárias. 2013. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/santos.htm>. Acessado em: 22 set. 2014.

HISTÓRIA do Porto. *Porto gente*. s.d. Disponível em: http://portogente.com.br/museudoporto/arte/historia_porto.php. Acessado em: 28 set. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Produto Interno Bruto dos Municípios 2011**. 2011. Disponível em: ftp://ftp.ibge.gov.br/Pib_Municipios/2011/pdf/tab01.pdf. Acessado em: 28 set. 2014.

LAVANDER JR., Moyses; MENDES, Paulo Augusto. **SPR – memórias de uma inglesa**. São Paulo: Clanel, 2005. 360 p.

LIMA, Roberto Guião de Souza. **O ciclo do café vale-paraibano**. Instituto Cidade Viva. 2008. Disponível em: http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/ciclo-do-cafe_pg-13-a-39.pdf. Acessado em: 23 ago. 2014.

MAGALHÃES, Basílio de. **O café: na história, no folclore e nas belas artes**. São Paulo: Editora Nacional, 1980. 272 p.

MAKINO, Miyoko. O café pede passagem. **Caminhos do Trem: origens**. São Paulo, v. 1, p. 31, 2008.

MALHA Sudeste. RFFSA. s.d. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/Privatiz/sudeste.htm>. Acessado em 16 set. 2014.

MARINGONI, Gilberto. **Barão de Mauá: O Empreendedor**. São Paulo: Aori Produções Culturais, 2007. 204 p.

MAZZOCO, Maria Inês Dias; SANTOS, Cecília Rodrigues dos. **De Santos a Jundiá: nos caminhos do café com a São Paulo Railway**. São Paulo: Magma Editora Cultura, 2005. 239 p.

MENDES, Iba. **Galeria dos brasileiros ilustres: Barão de Mauá**. s.d. Disponível em: <http://www.ibamendes.com/2012/08/galeria-dos-brasileiros-ilustres-barao.html>. Acessado em: 12 set. 2014. Michaelis Online. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/>

MILANI, Renato Matias. **A importância do sistema ferroviário para o desenvolvimento capitalista: uma análise do caso brasileiro – Da implantação ao avanço industrial nos anos 50**. Fundação Armando Alvares Penteado. 2010. Disponível em: http://www.fAAP.br/faculdades/economia/ciencias_economicas/pdf/Renato.pdf. Acessado em: 23 ago. 2014.

MINADEO, Roberto. A controversa figura de Mauá. **Revista de Administração Mackenzie**. São Paulo, v. 3, p. 19-31, jan. – jun., 2002. Disponível em: http://www.mackenzie.br/fileadmin/Graduacao/CCSA/Publicacoes/volume_3_numero_1/A_Controversa_Figura_de_Maua.pdf. Acessado em: 12 set. 2014.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. **Saiba mais**. s.d. Disponível em: www.agricultura.gov.br/vegetal/culturas/cafe/saiba-mais. Acesso em: 28 set. 2014.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Exportações por produto: Anuário Estatístico do Brasil – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)**. Brasília, 1952.

MORAES, Maurício. **Vila dos Ingleses – São Paulo à inglesa**. Casa e Jardim.com. [2013?]. Disponível: <http://revistacasaejardim.globo.com/CasaEjardim/0,25928,EJE630350-2186-3,00.html>. Acessado em: 12 set. 2014.

MUSEU DA IMIGRAÇÃO. **Imigração para o estado de São Paulo: imigrantes estrangeiros e migrantes nacionais entrados pelo Porto de Santos por via férrea e rodoviária em 132 anos, compreendendo os períodos: 1827-1880, 1881-1920 e 1921-1959**. São Paulo, 1960.

MUSEU DO CAFÉ. **Salão do Pregão**. Santos, 2014.

MUSEU Tecnológico Ferroviário – Paranapiacaba. ABPF. s.d. Disponível em: http://www.abpfsp.com.br/museu_ferroviario_paranapiacaba.htm. Acessado em: 23 ago. 2014.

OBRAS de Arte. Engenharia Civil.com. s.d. Disponível em: <http://www.engenhariacivil.com/dicionario/obra-de-arte>. Acessado em: 22 set. 2014.

OITO estações da CPTM são tombadas em São Paulo. UOL Mulher. 2010. Disponível: <http://mulher.uol.com.br/casa-e-decoracao/noticias/agencia-estado/2010/07/27/oito-estacoes-da-cptm-sao-tombadas-em-sao-paulo.htm>. Acessado em: 16 set. 2014.

PIRES, Elaine Muniz. **História dos bairros paulistanos – Bom Retiro**. Banco de Dados Folha. S.d. Disponível: http://almanaque.folha.uol.com.br/bairros_bom_retiro.htm. Acessado em: 5 set. 2014.

PORTO DE SANTOS. **Mensário estatístico**: dezembro/2013. 2013. Disponível em: http://201.33.127.41/DocPublico/estmen_CPT/2013/estmen-2013-12.pdf. Acessado em: 28 de set. 2014.

QUEIMA de café em 1931. Novo Milênio. 2005. Disponível: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos081.htm>. Acessado em: 12 set. 2014.

REDE FERROVIÁRIA SOCIEDADE ANÔNIMA. **Histórico**. s.d. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>. Acessado em: 16 set. 2014.

REGÊNCIAS No Brasil – Resumo, Revoltas Regenciais, História. História do Brasil.net. s.d. Disponível em: http://www.historiadobrasil.net/resumos/regencias_brasil.htm. Acessado em: 25 set. 2014.

RESUMO Histórico. **Porto de Santos**. s.d. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/historia.php>. Acessado em: 12 de set. 2014.

SILVA, Sidney Barbosa da. **História do Futebol – “Resumo”**. Campeões do Futebol. 2005. Disponível em: http://www.campeoesdofutebol.com.br/hist_futebol.html. Acessado em: 23 ago. 2014.

SINDICATOS DOS ARQUITETOS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Moradias paulistas**: a inglesa. s.d. 15 p.

SOUSA, Irineu Evangelista de. **Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá & C. e ao público**. Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & C.: Rio de Janeiro, 1878. 165 p.

SURGE a locomotiva. ABPF. s.d. Disponível em: <http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm#>. Acessado em: 12 set. 2014.

VALLONGE, Giuliana. **Crise de 1929 atingiu economia e mudou a ordem política no Brasil**. Revista Cafeicultura. 2009. Disponível em: <http://www.revistacafeicultura.com.br/index.php?tipo=ler&mat=27265>. Acessado em: 12 set. 2014.

VEIGA, Edison; BURGARELLI, Rodrigo. **Estado decide proteger a Vila dos Ingleses, na Luz**. Estadão.com. 2012. Disponível: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,estado-decide-protetger-a-vila-dos-ingleses-na-luz,928626>. Acessado em: 12 set. 2014.

VILA INGLESA. **Jornal da Gazeta**. São Paulo: Gazeta, 14 set. 2012. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=0wtxxPy-3o>. Acessado em: 12 set. 2014.

Anexos

Conversão dos custos da *São Paulo Railway*:

A SPR custou cerca de 2.000.000 de libras esterlinas.

Em 1865, 1 libra = 10 réis logo,

2.000.000 de libras esterlinas = 20.000.000 de réis.

Em 1860, 1.000.000 de réis = 1 conto de réis logo,

20.000.000 de réis = 20 contos de réis.

Em 2004⁹⁶, 3:187\$500 (lê-se três contos, cento e oitenta e sete mil e quinhentos réis) = R\$ 221.148,75 logo,

20:000\$000 (20 contos de réis) = R\$ 1.387.600,00 (em valores de junho de 2004).

Em valores atualizados⁹⁷ para agosto de 2014, a *São Paulo Railway* custou R\$ 2.377.285,45

Conversão de Cruzeiros em Real

De acordo com o site IGF⁹⁸, um Cruzeiro (utilizado entre 1/1/1942 e 12/2/1967) equivale ao real se o valor for dividido por 1.000⁵ multiplicado por 2,75.

Com isso, Cr\$ 531.104.240,00 valem menos de R\$ 0,01 em valores para agosto de 2014.

Notas

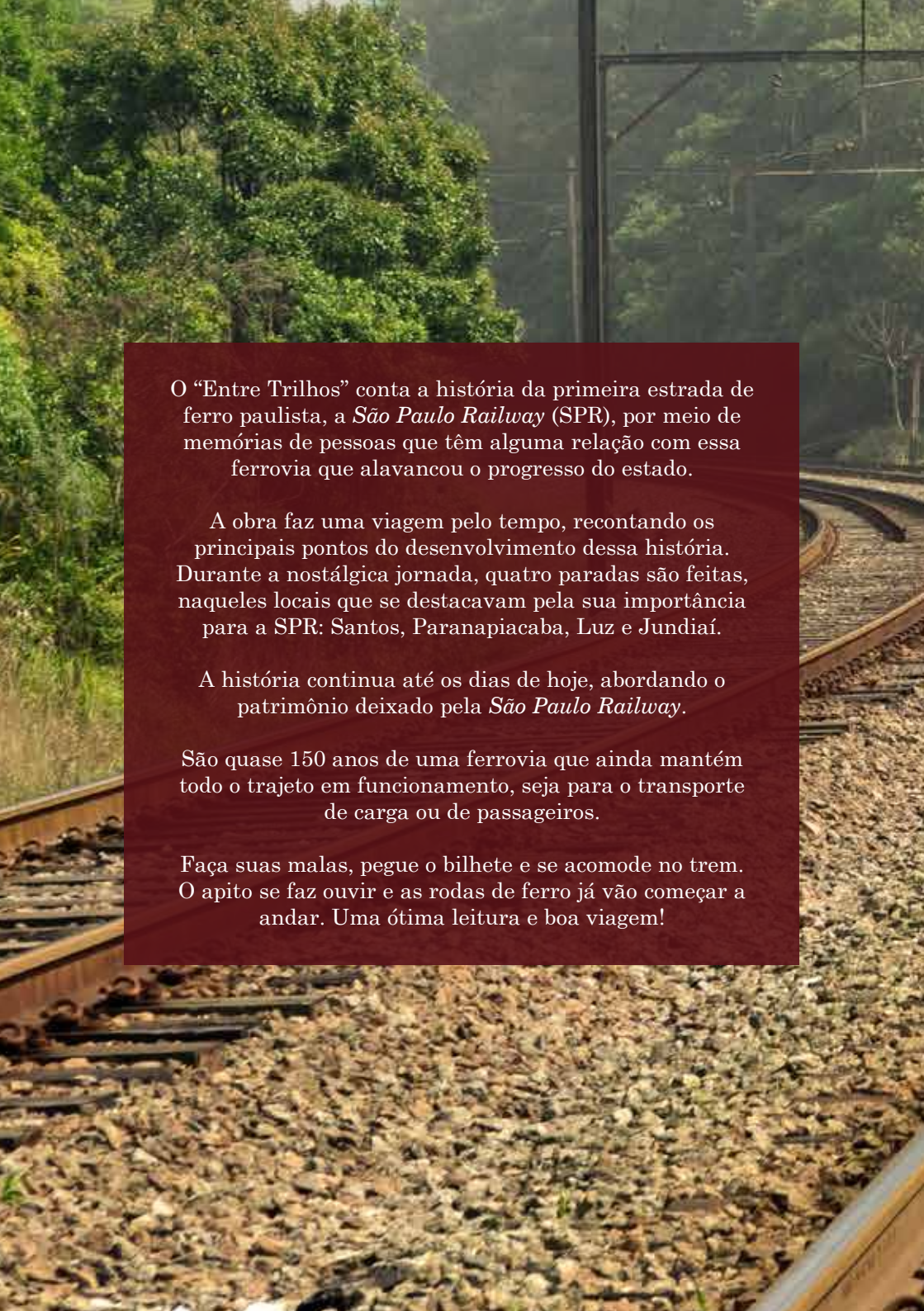
⁹⁶ Fábio Cyrino. Ferro, café e argila. p. 105.

⁹⁷ Por uma questão didática e de apenas facilitar a comparação, não foram incluídos juros no período. A calculadora utilizada para a atualização foi a do site Profcar, www.profcardy.com/calculadoras/atualizacao-monetaria.php?tipo=sem-juros

⁹⁸ www.igf.com.br/calculadoras/conversor/conversor.htm

1ª edição: Novembro 2014
Impressão: Imagem Digital
Papel de Miolo: Couche 115g
Papel de Capa: Papel Supremo 300g
Tipografia: Century e American Typewriter

Continue essa viagem no nosso site:
<http://sprtcc.wix.com/livro>



O “Entre Trilhos” conta a história da primeira estrada de ferro paulista, a *São Paulo Railway* (SPR), por meio de memórias de pessoas que têm alguma relação com essa ferrovia que alavancou o progresso do estado.

A obra faz uma viagem pelo tempo, recontando os principais pontos do desenvolvimento dessa história. Durante a nostálgica jornada, quatro paradas são feitas, naqueles locais que se destacavam pela sua importância para a SPR: Santos, Paranapiacaba, Luz e Jundiaí.

A história continua até os dias de hoje, abordando o patrimônio deixado pela *São Paulo Railway*.

São quase 150 anos de uma ferrovia que ainda mantém todo o trajeto em funcionamento, seja para o transporte de carga ou de passageiros.

Faça suas malas, pegue o bilhete e se acomode no trem. O apito se faz ouvir e as rodas de ferro já vão começar a andar. Uma ótima leitura e boa viagem!