

Nos Trilhos – São Paulo Railway¹

Tatiana Stephanie Gimenez Silveira²

Paula Veneroso³

Marco César Araújo⁴

UNIFIEO – Centro Universitário Fieo

Palavras-chave: Trilhos; São Paulo Railway; Fotodocumentário ; Trem; ferrovia paulista.

Introdução

O trabalho trata, inicialmente, das condições econômicas em que o estado de São Paulo se encontrava, em específico, no século XIX, considerando também as dificuldades que existiam, quanto a tentativa de comunicação entre a planície e o planalto do estado. Com crises que foram ocorrendo, desde a da cana-de-açúcar, dos minérios que se esgotaram até o início do cultivo do café que ajudou conseqüentemente para o surgimento da primeira ferrovia no estado de São Paulo, conhecida como São Paulo Railway. O tema discorre pela “coincidência”, das diferentes linhas ferroviárias que passaram a existir no século XIX e que tinham envolvimento direto com a expansão da cafeicultura e com o desenvolvimento populacional do Estado.

O relatório acompanha um fotodocumentário com imagens atuais que mostram desde as estações com características ainda da época da inauguração da ferrovia São Paulo Railway, de 26 abril de 1956 quando foi dada a concessão, e como elas permanecem até hoje, e as pessoas que fazem uso da ferrovia.

Com o desenvolvimento industrial a partir da do ano de 1950, houve o período das ferrovias ficarem excluídas do objetivo de progresso do Estado e foram diversos os fatores que levaram a isso. O conteúdo jornalístico abordado foi justamente tentar descobrir o motivo pelo qual existe a degradação no trecho que sai de Paranapiacaba e chega até Jundiá e qual a possibilidade de voltar a existir e a funcionar o transporte de passageiros como um trem turístico de Paranapiacaba a Santos.

1.1 Objetivo

O objetivo do trabalho é documentar, por meio de imagens, o que restou dos trens no estado de São Paulo que hoje fazem parte do cotidiano das pessoas como vestígio de outro tempo. É ainda o de mostrar por meio de fotografias atuais as estações e os componentes ligados a linha ferroviária São Paulo Railway, e como estão conservadas até hoje. Tornando-se assim, uma tentativa de reviver as estações, ainda em funcionamento, ou abertas para visitação.

As Estações fotografadas são aquelas que ainda possuem as estruturas daquele tempo em que a linha férrea foi inaugurada, tendo o todo ou as partes ainda conservadas. São elas: Jundiaí, Caieiras, Perus, Jaraguá, Luz, Brás, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra.

1.2 Justificativa

O principal fato de ter escolhido esse tema foi por gostar de andar de trem e preservar recordações de uma infância em que tive a oportunidade de conhecer o percurso que saía da Luz e chegava até Paranapiacaba, quando não até Santos. Hoje, essa linha não existe mais para o transporte de passageiros, e isso suscitou em mim a curiosidade e a tentativa de saber os motivos que levariam a quem fosse responsável (no caso do governo ou das empresas que fazem parte da concessão) a desativar a linha ferroviária que hoje poderia ser utilizada para atender turistas. Se antigamente uma atitude diferente tivesse sido tomada, hoje talvez pudéssemos andar de trem pelo Brasil inteiro, o que não acontece.

2. Metodologia e técnicas utilizadas

Para este trabalho foram utilizados diversos conteúdos bibliográficos que mencionam sobre as condições no estado de São Paulo no século XIX, assim como foram utilizados conteúdos de revistas, palestras e exposições fotográficas e históricas.

As entrevistas e fotografias foram realizadas com minha câmera fotográfica de 7.2 MGpx,. Foram necessárias também pesquisas de campo para a escolha específica do

tema, conheci praticamente todas as linhas de trens da região metropolitana. No total, foram tiradas 2110 fotos úteis e quase um total de 3000 fotos, foi feita uma seleção em que restaram 135 fotos e que foram inseridas aproximadamente 40 fotos no fotodocumentário.

O produto foi feito com auxílio de um especialista na área, com o uso do programa Photoshop 7.0 para melhorar a qualidade das fotografias, bem como para deixá-las em PB (Preto e Branco), uma vez que não sabia se o produto seria feito em imagens coloridas ou em branco e preto. Também foi escolhida trilha sonora adequada ao tema para a apresentação do conteúdo abordado.

2.1 Descrição do produto

“Nos trilhos – São Paulo Railway” é um fotodocumentário que possui conteúdo escrito informando sobre a época em que essa ferrovia existiu, assim como fotos atuais mostrando o cotidiano dos passageiros que passam pelas estações que restaram, assim como características arquitetônicas e objetos evidenciados pelo contraste entre o novo e o velho. Com imagens das estações que pertenciam ao percurso da Vila de Paranapiacaba até Jundiaí.

3. Considerações

Com o isolamento do planalto do estado de São Paulo no século XVIII em relação ao Porto de Santos, eram utilizados caminhos e trilhas para transpor a serra do mar, algo que não era muito fácil de se fazer. Por estradas de difícil acesso e percurso foram transportados a cana-de-açúcar, as pedras preciosas (que logo se esgotaram) e mais tarde o café.

Foram diversos os motivos e causas que levaram a “decadência” da ferrovia São Paulo Railway, porém é necessário discorrer primeiro os motivos que levaram para que esta ferrovia existisse. Conhecida como a “inglesa”, foi a primeira ferrovia do estado de São Paulo. Ela trouxe para o estado o desenvolvimento da produção cafeeira e que conseqüentemente ajudou aos poucos à industrialização, o comércio e a agricultura, além de contribuir para o aumento populacional do estado causado principalmente pela imigração. Assim como menciona o historiador Edgard Carone “o crescimento urbano

pode ser medido de várias maneiras: aumento populacional; diversificação das atividades artesanais e, em alguns casos, industriais”. (CARONE, 2001, p. 54).

Existem diversas perspectivas que demonstram a relação entre o desenvolvimento da produção cafeeira, o crescimento populacional e as ferrovias em São Paulo. Segundo Moisés Lavander tal dependência foi causada principalmente pelo antigo sistema de transporte que era realizado pelas tropas de mulas. Essa realidade aos poucos foi se alterando através da implantação das ferrovias que modificaram as relações econômicas de diferentes localidades, principalmente naquelas que foram diretamente afetadas.

O café conhecido como ouro verde no Brasil, passou a fazer parte da crescente economia do estado de São Paulo que precisava de novo meio de transporte, porque sofreu impactos com o desenvolvimento do café rumo ao interior paulista.

Eram praticamente intransitáveis as condições das vias que ligavam Santos ao planalto. A partir do início do século XIX surgiu a necessidade dos homens que faziam o cultivo de café ter algum outro meio para transportá-lo. Desde o século XIX as ferrovias estiveram diretamente ligadas ao crescimento da economia. Naquela época, o progresso era diretamente relacionado com o café, principal produto do comércio brasileiro. Conseqüentemente com o início da industrialização e em a partir dos anos 1950, as ferrovias deixaram de ser tão utilizadas quanto eram anteriormente, foram diversos os fatores que acarretaram esse estado de descaso que existe hoje, considerando que:

[...] Se eu tiver que articular ferrovia com rodovia, a coisa já fica menos competitiva. Se eu tiver que tirar a carga daqui, levar para a ferrovia, para levar para o porto e de lá colocar e levar em um caminhão, ele faz isso mais rápido e mais barato. A ferrovia não consegue competir. Então, a ferrovia funciona muito bem para grãos, minério de ferro, cimento, coisas dessa natureza. Ou seja, grandes volumes precisam ser transportados ao mesmo tempo, normalmente em longa distância.

Então, você tem a ferrovia dentro de um segmento muito próprio dela, no que ela está atuando hoje. Não é qualquer coisa que está apropriada e deve ser transportado por ferrovia. (Entrevista realizada com Luciano Luz, Engenheiro do Metro e CPTM – 14/02/2008).

Os chamados patamares e sistema funicular, que eram utilizados pra fazer a transposição dos trens na serra do mar, ficaram degradados após a construção da cremalheira, um outro tipo de Sistema para a transposição da serra, só que ao invés da

utilização de cabos, são utilizados dentes de aço para segurar os vagões na descida e subida da serra do mar. Hoje

Os cinco patamares foram totalmente vandalizados, a linha funicular esta abandonada, o mato esta tomando conta ali, e pouco restou a não ser das belas imagens que encontramos por ai, e da memória daqueles que tiveram a felicidade de fazer esse passeio pela cidade. (Entrevista realizada com Moysés Lavander – 01/02/2008).

A maior parte do descaso é caracterizado principalmente por vagões abandonados e enferrujados ao longo da via, e sendo observados em minha pesquisa de campo. Outros componentes que podem ser encontrados são linhas de trem sem utilização, como trilhos, dormentes e cascalhos (aquelas pedras que ficam sobre o trilho do trem) cobertos por mato e lixo, dependendo de sua localidade.

A linha hoje não atende mais aos passageiros, no trecho entre Rio Grande da Serra até Santos, algo que acaba se opondo ao que ocorrera no início do século XIX, sendo que o trajeto era também utilizado para o transporte de passageiros, principalmente imigrantes que chegavam no porto de Santos e eram remanejados para o interior paulista para trabalharem no cultivo do café.

Atualmente, para chegar na Vila de Paranapiacaba é necessário pegar um trem que sai da Estação da Luz sentido Rio Grande da Serra e depois pegar um ônibus que faz o trajeto até a Vila. Os moradores da região passam por diversos tipos de dificuldades principalmente o fato de não poderem mais usufruir de um transporte rápido e “barato” como o trem.

O trecho foi desativado em 13/01/2001, para trens metropolitanos. Na criação da CPTM, em 1992, foi passado para CPTM o trecho da CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos, de Jundiaí a Rio Grande da Serra, ficando o trecho de Rio Grande a Santos para a empresa MRS Logística, responsável pelo transporte de cargas. A CPTM e a STM – Secretaria de Estado de Transportes Metropolitanos (Jurandir Fernandes) através de estudos detectou, que o custo operacional (operação, manutenção e Recursos Humanos e Custo-benefício) para manter este trecho era muito alto, pela quantidade de pessoas transportadas diariamente. E como havia transporte de ônibus (das 04h00 as 23h00), resolveu desativar e investir, em outros locais. (Dados da assessoria de imprensa da CPTM - 2007).

Os usuários de trens, em um contexto geral, tem opinião formada a respeito dessas linhas que se encontram abandonadas ao longo dos percursos e dos trajetos de linhas de trens hoje utilizadas. Elas comentam que tais trilhos poderiam ser utilizados para o transporte de mais vagões ou para fazer outras linhas rumo outra direção qualquer. O especialista na área de transportes há dez anos, Luciano Ferreira da Luz, possui outra opinião, ele diz que

existe pouca informação a respeito das condições que a concessão dos serviços de cargas foram feitos. Uma primeira coisa precisa ser dita, e reafirmada, o transporte de cargas sempre teve prioridade em prevalecer o transporte de passageiros no Brasil. É uma característica de nosso sistema ferroviário, na década de 90 quando o Governo Federal concedeu o transporte de cargas, em nenhum momento os contratos e leis de concessões dizem que o concessionário era obrigado a oferecer um serviço de transporte de passageiro. Então ele se concentra naquilo que diz respeito a ele, o transporte de cargas, evidentemente. (Entrevista realizada – 14/02/2008).

Segundo Luciano Luz, a empresa é responsável por determinada concessão e responsabiliza-se também por aquilo que está rescrito ao contrato. Muitas vezes vagões, trilhos, dentre outros componentes que fazem parte de uma ferrovia não são de responsabilidade daquela empresa que simplesmente passa por aquele lugar.

Essa dificuldade foi também comentada ao entrar em contato com a empresa MRS Logística (Minas, Rio, São Paulo Logística), na qual a funcionária do Departamento de Assessoria Jurídica Elizabeth Christine B. L. P. Freitas afirmou que as pessoas acabam usando “termos comparativos dizendo que a concessão foi mal feita, que é ruim ou que não fizeram nem o restauro e tampouco a manutenção das plataformas pelas quais somos responsáveis”. (Entrevista realizada – 12/12/2007).

Luciano comenta a respeito e diz que:

nem todo patrimônio ferroviário foi concedido à iniciativa privada. Então você fala que precisa de uma ou duas locomotivas, meia dúzia de vagões para transportar carga e de uma sala de manutenção para que ela faça o seu apoio logístico. Ela não precisa daquelas estações todas inteiras, não precisa de todos os pátios, não precisa de todos os trens e tudo isso então que ela não precisa, ficou a cargo da união e é a união que tem que tomar conta, e que tem que ser responsável por tudo isso. Bom, se é algo que esta sucateado, degradado, há muito tempo não tem uso e que provavelmente não terá uso de novo, a tendência é de que as coisas vão continuar se degradando e dificilmente podem ser recuperadas. (Entrevista realizada com Luciano Ferreira da Luz – 14/02/2008).

Segundo Luz, existe outra questão que precisa ser salientada: a “obsolescência dos equipamentos, das instalações e tudo mais”, pois a ferrovia São Paulo Railway foi inaugurada no século XIX, e mantém as características da época. “Difícilmente algo dessa época conseguiria estar hoje mesmo após muito investimento em perfeitas condições de uso para a vida moderna que nós temos hoje”. (Entrevista realizada Luciano Ferreira da Luz – 14 de fevereiro de 2008).

Uma das discussões mais abordadas por Luciano Luz foi principalmente o fato de que hoje a maior parte das estações construídas naquela época e que fazem parte do dia-a-dia do passageiro hoje (percurso de Rio Grande da Serra à Jundiaí), estão tombadas pelo Patrimônio Histórico, ou seja, há uma série de restrições sobre a reforma e manutenção. O que fazer sobre determinados moldes? O que fazer então com uma estação assim?

As soluções sugeridas por Luz para a preservação e conservação desse Patrimônio Histórico foram a de talvez utilizar essas estações como um Museu, um Centro de convenções, e a atitude de mantê-las em um bom estado é fundamental principalmente pelo que a estação representa para aquela determinada região. O papel do Município é fundamental para que exista de fato a preservação histórica. Mais uma alternativa seria a de talvez construir outras estações ao lado das atuais que estão tombadas pelo Patrimônio.

Existe um projeto conhecido como TLCD - Transportador de Correia de Longa Distância que será implantado com o objetivo de talvez trazer o trem turístico à ativa, porém a informação obtida com Empresa MRS Logística (Minas, Rio, São Paulo) pode-se afirmar que o projeto demorará em ser implantado e ainda é uma incógnita a possibilidade de existir um trem turístico que faça o percurso de Paranapiacaba até Santos, novamente.

6. Considerações finais

Considerando que a primeira ferrovia do estado de São Paulo, hoje não mais utilizada para o transporte de passageiros, não há certeza de que um trem turístico existirá. Portanto, da mesma maneira que hoje as ferrovias voltaram a ser um

investimento, no período em que a ferrovia passou a ser utilizada poderia ter sido pensada uma possibilidade para que tal trajeto não estivesse ocioso hoje e assim ser pelo menos utilizada para o trajeto de turistas da Vila de Paranapiacaba até Santos.

Referências bibliográficas:

A história do café no século XIX:

<http://www.historianet.com.br/conteudo/default.aspx?codigo=518> – Acesso no dia 21/03/2008.

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária:

<http://www.abpfsp.com.br/contato.htm> - Acesso em 16/11/2007

ARAÚJO, Marco César. **História social da industrialização brasileira**. São Paulo: Edifício, 2008.

Barão de Mauá:

<http://www.maua.sp.gov.br/museu/> - Acesso em 19/03/2008

BATISTA, José Batista - O surto ferroviário e seu desenvolvimento, in Anais do III Congresso da História Nacional. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1942, p. 431-586. apud SAES, Flávio Azevedo Marques de Saes – Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870 – 1900, Faculdade de Economia e Administração, USP - p.178

BORBA, Frederico de Assis Pacheco. **Integração dos transportes ferroviários metropolitanos**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, Serviço de Documentação, 1971.

CÁNOVAS, Marília Dalva Klaumann. **IMIGRANTES ESPANHÓIS NA PAULICÉIA: Trabalho e Sociabilidade urbana, 1890 -1922**. São Paulo, 2007 (USP).

CARONE, Edgar. **A evolução Industrial de São Paulo (1889 -1930)**. Senac.

CASTRO, Bertholdo de. **Na trilha das ferrovias (On the track of the railways)**. Rio de Janeiro, 2005: Reler Editora Ltda – p. 27 -35.

CRUZ, Thais Fátima dos Santos. **Paranapiacaba: a arquitetura e urbanismo de uma Vila Ferroviária**. Setembro de 2007 (TESE - UFSCAR).

Estações ferroviárias: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/cronologia/index.htm> - Acesso em 24/10/2007 – maio/ junho 2007

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fundação do desenvolvimento da Educação, 1995. pág. 43 - 443.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Companhia Editora Nacional – 30ª edição – P.42 – 89.

Geocities - Companhia paulista:

<http://www.geocities.com/jblago/cp.html> - Acesso em 05/04/2008.

GERODETTI, João Emilio/ CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil: Nos cartões postais e álbuns de lembranças**. São Paulo Solaris Edições Culturais, 2005 – pág. 80 -95.

GATTÁS, Ramiz. **A indústria automobilística e a 2ª revolução industrial no Brasil**. Origens e perspectivas. Prelo Editora Ltda – 1981.

História da Estrada de ferro central do Brasil: http://www.aenfer.com.br/0102_Historico2.html – Acesso em 16/11/2007

HOBBSAWN, Eric J. **A era das revoluções: Europa 1789 – 1848**. Tradução de Maria Tereza Lopes e Marcos Penchel, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977. Direitos adquiridos pela Editora Paz e Terra S.A., 2001.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26ª edição – São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

Juscelino Kubitschek:

<http://elogica.br.inter.net/crdubeux/hkubitschek.html> - Acesso em 22/04/2008.

LAVANDER JR, Moysés/ MENDES, Paulo Augusto. **SPR, memórias de uma inglesa: A história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões**. São Paulo: 2005 – pág. 1 – 132.

LUZ, Luciano Ferreira da. **Os trilhos na áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas**. São Paulo, 2006 (USP).

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 3a. ed. (rev.), São Paulo : Arquivo do Estado, 1981.

Memorial do Imigrante:

<http://www.memorialdoimigrante.sp.gov.br/ahc/index.htm> - Acesso em 21/03/2008 - Imigração no estado de São Paulo apud www.memorialdoimigrante.gov.br – Histórico da hospedaria)

MONTEIRO Arlete Assumpção. **Santo André: dos primórdios à industrialização. Um estudo sobre os imigrantes ao longo da São Paulo Railway**. São Paulo, 1995 – Tese/ USP.

MOSCOM, Maria Amélia. **O turismo e a ferrovia**. Americana/ SP, Outubro de 2001 (Centro Universitário Salesiano de São Paulo - UNISAL).

MRS Logística: www.mrs.com.br – acesso em 24/10/2007.

MRS Logística:

<http://www.mrs.com.br/interna.php?nomPagina=tecnologia/tcld.php&IdSecao=6> – Acesso em 28/03/2008 – TCLD – Transportador de Correia de Longa Distância

OLIVEIRA, Anne Caroline Franco Oliveira/ SILVA, Maria Risomar da. **Nas entrelinhas do metrô de São Paulo**. Osasco, 2006.

OLIVEIRA, Francisco de. **A economia da dependência imperfeita**. 5.ed, Rio de Janeiro: Graal, 1989.

PRADO JR., Caio. **Evolução Política do Brasil: Colônia e Império**. 13 ed. São Paulo: Brasiliense, 1983.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo 1870-1940**. São Paulo: Hucitec – 1981.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Agricultura. Departamento de Imigração e Colonização. **Estatística dos trabalhos executados pelo Departamento de Imigração e colonização durante o ano de 1961**. São Paulo, 1962. Disponível em: <<http://www.memorialdoimigrante.com.br>>. Acesso em: 26 abr. 2008.

Sociedade de Preservação e Resgate de Paranapiacaba:

<http://www.paranapiacaba-spr.org.br/sistema.htm> - Acesso em 09/01/2008