

Há 150 anos, 1º trecho de ferrovia era inaugurado

Em 1865, Santos-Jundiaí começava a operar 20 km

CÉSAR MIRANDA
DA REDAÇÃO

Este mês, faz 150 anos que o trem alterou por definitivo a paisagem urbana de Santos – e o perfil econômico do Estado de São Paulo. Em 22 de fevereiro de 1865, entravam em operação os primeiros 20 quilômetros de linha férrea, da Estação do Valongo até o sopé da Serra do Mar.

Tratava-se do primeiro trecho concluído pela empresa São Paulo Railway, já com operações de carga e passageiros. Porém, a estrada de ferro completa, ligando Santos a Jundiaí, só seria inaugurada oficialmente dois anos depois.

A informação do início das operações do trecho veio à tona graças à curiosidade do pesquisador Rogério Toledo Arruda, de 69 anos. Aposentado do Tribunal de Justiça, há cerca de sete anos ele vem se debruçando sobre a história das ferrovias no Brasil.

A paixão pelo meio de transporte vem do tempo em que viveu em Rio Grande da Serra, cidade próxima da vila ferroviária de Paranaíacaba, em Santo André.

A data histórica foi “descoberta” durante a leitura do jornal *Correio Paulistano*, o primeiro diário de São Paulo, criado em 1854, em visitas ao Arquivo Público do Estado. “Fiquei muito entusiasmado”, diz Arruda, que, agora, mora em São Vicente.

Embora o jornal não tenha registrado a abertura do trecho, os anúncios dos donos de diligências, carruagem puxada por cavalos para o transporte de passageiros e mercadorias, comprovam o funcionamento



Na internet

O pesquisador Rogério Toledo Arruda lançará em breve uma página na internet sobre a história das ferrovias: www.ferroviaspr.com.br.

do trem. Elas percorriam a antiga Estrada do Vergueiro, nome pelo qual foi conhecido o Caminho do Mar, que ligava São Paulo a Santos.

AGILIDADE

Nessas viagens, os usuários do serviço eram os fazendeiros e seus familiares, que podiam descer onde hoje é Cubatão, e fazer o restante do trajeto de trem, até chegar a Santos; aqui, embarcariam em navios a vapor para o Rio de Janeiro ou Europa.

Os vagões eram também utilizados para levar mercadorias, sobretudo o café, que seriam exportados. “Não pense que eram todos que pegavam o trem. No começo, alguns tinham medo e o achavam muito barulhento”, diz o pesquisador.



Trecho de serra da estrada de ferro Santos-Jundiaí, na primeira metade do século 20. A imagem é de um cartão postal da época



Verdadeiras pontes suspensas fazem a ferrovia vencer a Serra do Mar; imagem é do início do século 20

Finalização das obras só em 1867

■ Durante as obras de conclusão do trecho inicial da São Paulo Railway, vários estragos foram causados na estrada de terra, perto da estação inicial, no sopé da Serra do Mar.

O assunto chegou a ser abordado na imprensa. Incomodados com a repercussão negativa e a imagem, os ingleses – responsáveis pelo projeto de ligação da ferrovia entre o Planalto paulista e o Porto de Santos – trataram rapidamente de resolver o problema, refazendo parte da estrada.

E aproveitaram ainda para fazer uma ‘média’ com o Governo Provincial, oferecendo passagens gratuitas até Santos aos voluntários da Guerra do Paraguai, onde embarcariam em navios.

Enfrentando muitas dificuldades técnicas durante a implantação, principalmente no trecho da Serra do Mar, a São Paulo Railway Company conseguiu, no mesmo ano de 1865, concluir outra importante parte da ferrovia.

Em 2 de novembro, já era possível viajar de trem entre Santos e São Paulo. “A viagem levava entre quatro e cinco horas. Nas diligências, esse tempo subia para seis, sete horas”, diz Arruda.

IMPULSO

Em 1867, finalmente os 159 quilômetros da ferrovia, financiados por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, estavam prontos. A concessionária teve o privilégio de explorar a linha por período de 90 anos, o que lhe garantiu a condição de maior empresa ferroviária do Brasil em volume de carga.

A vultosa obra ligava o município de Santos ao de Jundiaí, tendo como ponto de passagem a cidade de São Paulo; cruzava os municípios de Cubatão, Santo André (Paranaíacaba), Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Mauá, novamente Santo André (área central) e São Caetano do Sul, até chegar à Capital paulista.

Mais tarde, outras ferrovias foram construídas ligando a outras regiões do interior paulista. “As ferrovias viraram a economia para São Paulo, que deixou de ser extremamente provinciana. Foram elas que determinaram o enriquecimento extraordinário do Estado e o apelido de locomotiva do País”, diz o pesquisador.



Um viaduto na foto de 1868 (esq.), ao fundo; início do trecho de Serra - foto de Militão Augusto de Azevedo, reprodução do livro Santos e seus Arrabaldes, de Gino Caldato Barbosa



Outro imagem de trecho na Serra, só que do início do século 20

Doutor[®] do Sono

- ✦ COLCHÕES com até 70% de DESCONTO
- ✦ Toda linha de COLCHÕES a pronta entrega
- ✦ COLCHÕES em até 10 X sem juros*

13 Lojas

Santos | São Vicente | Praia Grande | São Bernardo do Campo

Televentas: (13) 3302 1010 | www.doutordosono.com.br