

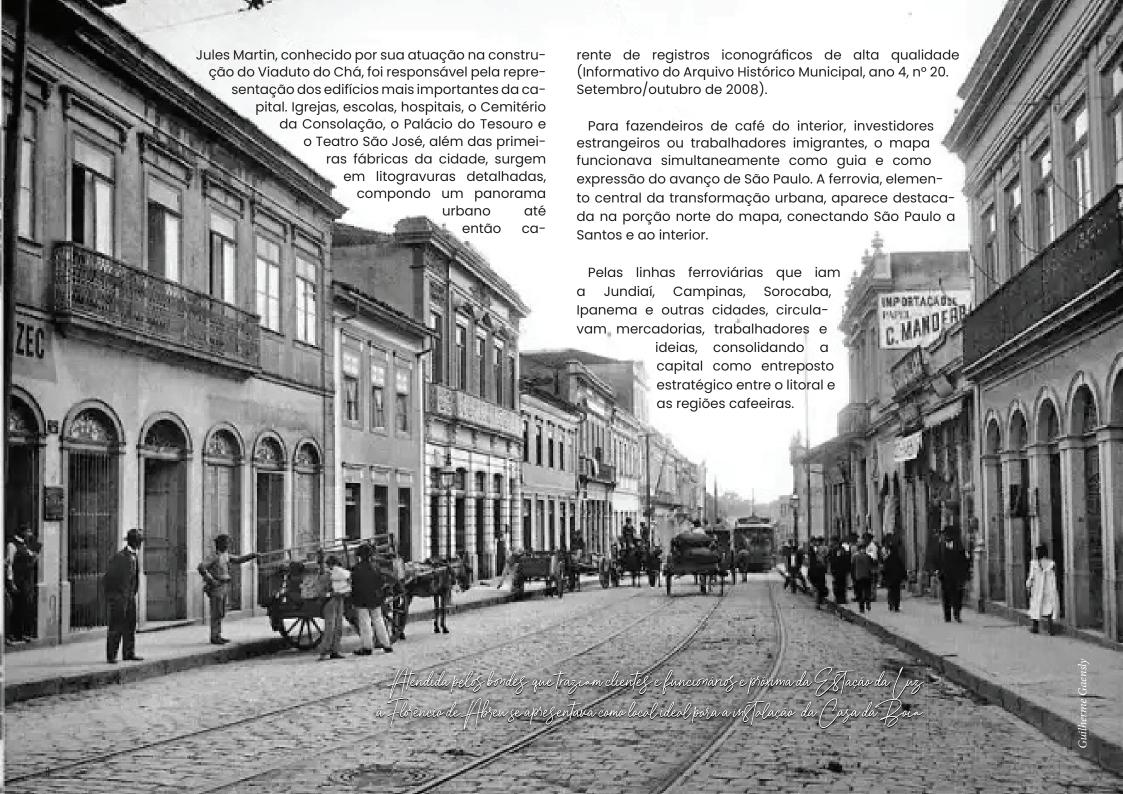
m 1877 o engenheiro Fernando de Albuquerque e o litógrafo francês Jules Martin registraram uma cidade em transformação no Mapa da Capital da Província de São Paulo.

Publicado em cores, sobre papel colado em tecido, esse mapa não apenas orientava viajantes, homens de negócios que vinham do interior e estrangeiros que vinham trabalhar na Capital, mas também simbolizava a ambição de uma cidade que se modernizava em ritmo acelerado.

Ruas traçadas em grelha, edifícios públicos, igrejas, hotéis, fábricas a vapor e, sobretudo, as linhas férreas que começavam a redesenhar a geografia paulistana revelavam uma cidade que pretendia afirmar-se como polo econômico e urbano do país.

A representação da porção mais densamente povoada de São Paulo era delimitada ao norte pelo Jardim Público, ao sul pelo Largo da Liberdade, a leste pela várzea do Gasômetro e a oeste pelo Largo 7 de Abril, atual Praça da República.

O mapa evidencia as contribuições do presidente de província João Teodoro Xavier (1872-1875) ao tecido urbano, incluindo a criação do Jardim Público e da Ilha dos Amores, espaços de lazer que revelavam o esforço do governo em tornar a cidade não apenas funcional, mas também agradável aos habitantes e visitantes.



Próximo às estações, galpões industriais, oficinas e depósitos indicam como a ferrovia catalisou o crescimento urbano, atraindo investimentos privados e incentivando a criação de novos bairros.

Ao lado das linhas férreas multiplicavam-se fábricas de tecidos, marcenarias, oficinas e o Gasômetro, com suas altas chaminés de tijolos aparentes. Esses elementos, destacados no mapa, simbolizam a chegada de uma era industrial em que ferro, cobre e aço tornavam-se indispensáveis no cotidiano urbano: nas caldeiras, nas tubulações, nas estruturas dos edifícios e nos equipamentos das fábricas.

Não por acaso, Rizkallah Jorge escolheu instalar seu comércio de cobre, a Casa da Bóia, na Rua Florêncio de Abreu, próxima à ferrovia e à linha de bonde que passava em frente, garantindo fácil acesso para clientes e funcionários.

Em notas e recibos pertencentes ao Acervo Casa da Boia conseguimos verificar como o comércio se beneficiou dos trilhos e armazéns para transportes de suas mercadorias e recebimento de insumos.

O surgimento da ferrovia no século XIX marcou o início de uma nova relação entre tempo, espaço e vida urbana.



Tabella 6

EXTRACTO DA NOTA DE EXPEDIÇÃO

Porta Nº 587

Data 5 Nº da Consig. 666 Estação de

REMETIENTE — Snr. Masé C. da Cilva

Consignatario

Destino

Quantos Volumes

Designação de Mercadorías

Rinkallah Torge

8 Fest funno em SF 457 25720 24200 244200

Julhas Centre.

Boirros surgiram em tórno da ferrovia. Acima a Fábrica de Óleo Água Branca con Truída à margem dos trilhos.

Ho lado recibo de mercadoria transportada
pela São Paulo Railway paa
Rizkalfah Forge de Tinada à
armazenamento no Pátio do Pary.
em São Paulo.

Em 1825, na Inglaterra, os primeiros trilhos conectaram o porto de Stockton às minas de Darlington (SOUKEF Jr., 2010, p.180), criando um modelo de transporte que logo se espalhou pelo mundo.

Detentores do saber-fazer e possuidores de capital para investimentos, os britânicos se destacaram na implementação das ferrovias, atuando como empreendedores, força de trabalho e fornecedores de equipamentos.

Até meados do século XIX, ferrovias inglesas já haviam sido instaladas em países como França, Estados Unidos e Alemanha, espalhando a experiência britânica e fazendo do apito das locomotivas um dos símbolos mais potentes de progresso e modernidade. No Brasil, o trem chegou em um período de grande transformação. Entre as décadas de 1870 e 1880, o país vivia o fim gradual da escravidão e a consolidação do café como principal produto de exportação. São Paulo, em particular, seria a província mais beneficiada pela malha ferroviária. O aumento da produção exigia rapidez para levar milhões de sacas até o porto de Santos: se em 1870 eram pouco mais de meio milhão, vinte anos depois esse número havia se multiplicado por seis (LAMOUNIER, 2012, p.154). A ferrovia era, portanto, essencial para escoar a riqueza gerada pelo café.

A São Paulo Railway, empreendimento britânico que ligava o litoral ao planalto, transformou completamente a logística do grão cultivado em terras paulistas. A equipe responsável pela construção incluía o engenheiro chefe James Brunlees, o engenheiro residente Daniel Makinson Fox, o superintendente John James Aubertin, além de outros engenheiros britânicos e auxiliares de empreiteiros (CYRINO, 2004, p.167).



Decreto nº 1.759, de 26 de Abril de 1856

Autorisa a incorporação de huma Companhia para a construcção de huma Estrada de ferro entre a Cidade de Santos e a Villa de Jundiahy, na Provincia de S. Paulo.

Tendo em attenção o que Me representárão o Marquez de Mont'Alegre, o Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, e o Barão de Mauá: Hei por bem Determinar o seguinte:

Art. 1º Ficão autorisados os referidos Cidadãos para incorporarem huma Companhia fóra do Paiz, a qual se encarregue de construir, usar e costear, mediante as condições a que se refere o Artigo seguinte, huma Estrada de ferro, que, partindo das visinhanças da Cidade de Santos, onde for mais conveniente, se approxime da de S. Paulo e se dirija á Villa de Jundiahy na respectiva Provincia.

Art. 2º A' sobredita Companhia, se for incorporada na conformidade do Decreto Nº 838 de 17 de Setembro de 1855, e das condições que com este baixão, assignadas pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, serão concedidos os privilegios e favores constantes das mesmas condições.

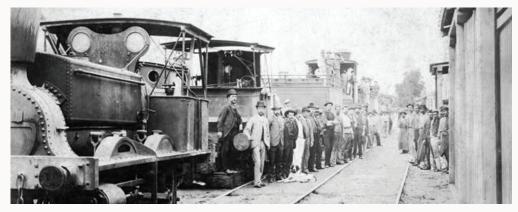
Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em vinte seis de Abril de mil oitocentos cincoenta e seis, trigesimo quinto da Independencia e do Imperio.

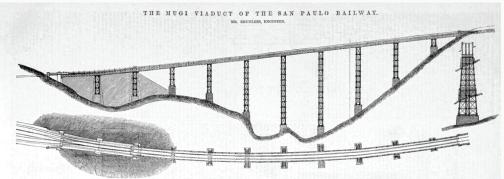
Com a Rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Coutto Ferraz.

É curioso notar a presença de Fox, então com apenas 26 anos, mas sua escolha se justifica: o engenheiro já havia trabalhado com Brunlees em ferrovias no norte do País de Gales e na fronteira entre Espanha e França. Além disso, era familiarizado com o espanhol e tinha facilidade em aprender o português (CYRINO, 2004, p. 81). Instalado na província, organizou uma expedição para conhecer o território paulista por onde passaria a linha férrea, explorando caminhos antes percorridos por indígenas e tropeiros e enfrentando o maior desafio natural da região: a Serra do Mar.

Fox realizou um levantamento da área durante um ano e três meses, concluindo que seria necessária uma estrutura com cabos de aço para movimentar os trens. A construção da linha foi dividida em três setores: o primeiro, de Santos até a Serra, na região de Piassaguera; o segundo, na subida da Serra; e o terceiro, do ponto mais alto até Jundiaí.





Acima, o decreto de concessão da linha. À esquerda, engenheiros e trabolhadores no plato da Serra do Mor. Aboixo, o projeto de um dos viadutos da ferrovia.

Para superar os desafios naturais da Serra do Mar, foram projetados quatro declives, "cada um com comprimento de pouco mais de dois quilômetros e inclinação de 1,3%, uma casa de força e uma máquina fixa a vapor para tracionar os cabos dispostos em cada um dos declives" (SI-QUEIRA; SOUKEF Jr, 2013, pp. 49-50).

O trecho serrano exigiu as maiores intervenções: pontes, viadutos, aterros e muros de contenção. Para vencer o intenso desnível, utilizouse o sistema funicular, no qual cabos em duas pontas eram puxados por máquinas localizadas nos topos de cada patamar inclinado.

A conclusão do trecho que ligava Santos a São Paulo ocorreu em 6 de setembro de 1865. A data ficou marcada não apenas pelo término da obra, mas também por um acidente durante a inauguração, registrado em relatório do engenheiro Antônio Augusto Monteiro de Barros, endereçado ao conselheiro Antônio Francisco de Paula Souza, então ministro e secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

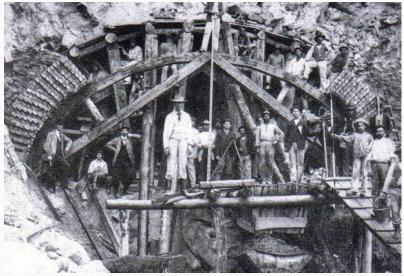
Segundo o documento, "concluiu-se no dia 3 de setembro de 1865 o assentamento dos trilhos até a estação de São Paulo, no bairro da Luz".

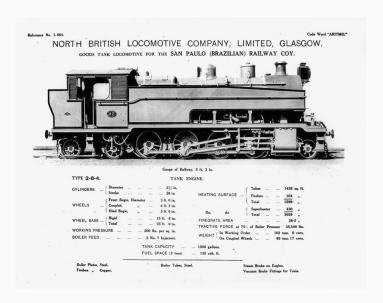
Três dias depois, estava prevista a chegada de duas locomotivas conduzidas pelo bispo da cidade; porém, como ainda eram necessárias obras complementares nas vias, a composição, "puxada por duas locomotivas à velocidade de aproximadamente sessenta quilômetros por hora, conforme relatou o engenheiro Diniz Street, acabou descarrilando em virtude do rompimento dos dormentes em uma curva próxima à transposição do rio Tamanduateí" (CYRINO, 2004, pp. 90-91).

Na ocasião do acidente, estavam presentes, além do engenheiro Diniz Street — demitido em razão do ocorrido —, o padre Pires da Mota, o presidente da província, conselheiro João da Silva Carrão, e o Barão de Ramalho.

O relatório do engenheiro fiscal trazia ainda informações sobre o estado das obras ao longo do trajeto ferroviário: no trecho de Santos, por exem-







Da esquerda pora a direita traçado da linha Santos-Fundini. ContTrução de túnel na Sersa do Mor e o prospecto da locomotiva adquirida pora tracionor o chamado "trem dos Imigrantes, a portir do início do Séc. XX. A composição por ava dentro da então Hospedoria dos Imigrantes, hoje Museu da Imigração, no bojiro do Brás.

plo, a estação de passageiros encontrava-se desaparelhada, os armazéns eram considerados insuficientes e os depósitos já estavam concluídos. Em Cubatão, por sua vez, não havia armazéns para mercadorias.

Quanto à manutenção, em Santos só era possível realizar reparos leves nas locomotivas, ficando os serviços mais complexos para as oficinas de São Paulo.

Na capital, tinham sido iniciados os trabalhos de construção da estação de passageiros, e os armazéns de mercadorias, depósitos de locomotivas e oficinas estavam em fase de conclusão, erguidos em alvenaria de tijolos de boa qualidade.

Entretanto, a argamassa utilizada nas oficinas era inadequada — feita de terra –, o que provocou a queda de uma das paredes, levando o engenheiro a recomendar a demolição total da edificação (CYRINO, 2004, p. 91).

Um acidente de tal magnitude abalaria a estrutura e o nome da estrada de ferro inglesa, causando desconfiança da execução do seu projeto e da façanha que era, de fato, atravessar a Serra do Mar e ligar o litoral ao interior da província e, somente em 1867, a ferrovia seria de fato inaugurada, sem nenhum tipo de pompa nem circunstância.

A superprodução cafeeira da década de 1890 levou os armazéns ao limite, a ponto de sacas se acumularem pelas ruas da cidade (CYRINO, 2004, p. 104). As medidas anteriormente adotadas pela companhia já não bastavam para atender à crescente demanda, tornando-se urgentes novas ampliações.

Em 1895, um acordo firmado com o Governo Republicano determinou a duplicação da linha férrea, bem como a construção de novos armazéns e a modernização das estações, de modo a oferecer melhores condições para passageiros, bagagens e mercadorias.

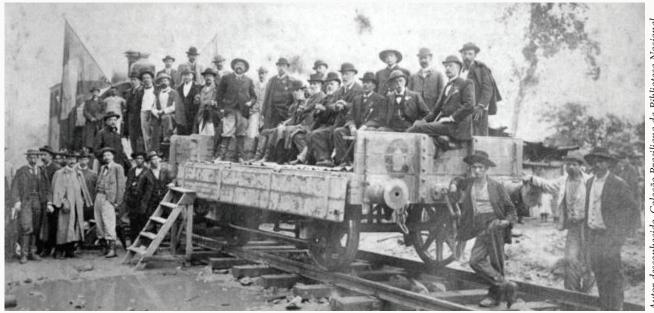
## S. PAULO RAILWAY COMPANY

## AVISO AO PUBLICO

Achando-se os armazens desta companhia na estação do Pary completamente cheios de cargas e existindo grande número de vagões por descarregar por falta de logar, pede-se ao publico a prompta retirada de suas mercadorias, afim de facilitar as descargas e não prejudicar a recepção das mesmas, na estação de Santos.

Superintendencia de S. Paulo, 4º de abril de 4892.

Wiliam Speers, superintendente.



utor desconhecido. Coleção Brasiliana da Biblioteca Nacional.

Logo o ramal único da Santos-Fundiai ficou sobsecarregado e não rara a empresa publicava nos jornais anúncios para que os proprietários retirassem os materiais armazenados no Pátio do Pari. Ho lado, a comitiva do presidente Prudente de Moraes inspeciona a linha vizando a sua duplicação.

A superintendência da ferrovia definiu, então, projetos para novos armazéns em São Paulo, no bairro do Brás, nas proximidades da Hospedaria de Imigrantes, e na Luz, atrás do Seminário.

O Brás, vizinho da Hospedaria, desenvolveu-se em torno dos trilhos e dos armazéns, enquanto a região do Pari foi transformada pela abertura de novas vias.

Adolpho Augusto Pinto, engenheiro fiscal da São Paulo Railway, recorda que, "Tendo já então crescido bastante o tráfego da Estrada, tornara-se insuficiente para o movimento de cargas o primitivo armazém, estabelecido à Rua da estação, depois chamada Mauá".

Assim, indicou a várzea do Pari como o local mais adequado para o desenvolvimento do trá-

fego de mercadorias. Para tanto, tomou "desde logo o encargo de promover a abertura da Rua Paula Sousa através de terrenos pertencentes a D. Maria de Paula Sousa, o que facilmente consegui da proprietária, por intermédio de seu procurador, o Barão de Piracicaba".

Para o engenheiro fiscal, esse foi o melhoramento mais importante executado pela São Paulo Railway antes da duplicação da linha, pois "os grandes armazéns e pátios do Pari, assim como a nova via pública que então se abriu, dando saída para a Rua Florêncio de Abreu, melhoraram os serviços da Estrada e impulsionaram o desenvolvimento desse importante bairro comercial da cidade" (PINTO, 1912).

A Rua Paula Sousa ganhou importância como centro de comércio e armazenamento, ligando o rio Tamanduateí à já movimentada Florêncio de Abreu.

A cidade se expandia e, com ela, os corredores de circulação de mercadorias e pessoas. O trem, portanto, não apenas transportava cargas: ele redesenhava a geografia urbana.





O período de concessão da ferrovia à São Paulo Railway durou oitenta anos, que representaram possivelmente os mais fundamentais para este modal de transporte na capital paulista.

A partir de 1946, os ativos da São Paulo Railway foram encampados pelo Estado, dando origem, no ano seguinte, à ferrovia São Paulo Jundiaí.

Em 1957 a ferrovia passaria a se integrar à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA e o sistema funicular começava a mostrar obsolescência já nos anos seguintes, com o aumento do uso do modal rodoviário (caminhões) para a transposição da Serra do Mar.

Em 1984 o sistema de locobreques foi desativado para cargas, e a partir de 1987 passou a ser utilizado somente para trens turísticos que saíam de Paranapiacaba ao quarto patamar da Serra,

serviço finalizado em 1994 e que encerrou um capítulo importante da história ferroviária no Brasil.

Hoje o trecho é operado pela MRS (Malha Rodoviária Sul) e, tal como quando foi concebido, no século XIX, continua a representar um desafio logístico digno da importância da maior capital do país.

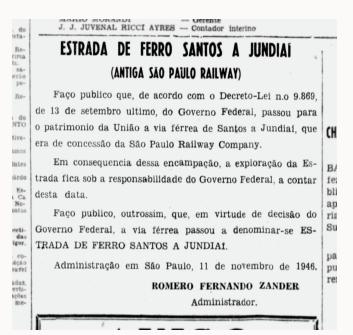
As sete locomotivas criadas pela fabricante suíça Stadler (a partir de 2012) exclusivamente para operação da MRS na Serra do Mar, em São Paulo, gerando cada uma 6.710 hp de potência, são as mais poderosas locomotivas a utilizar o sistema de cremalheiras em operação atualmente no mundo.

Em Trem das Onze, de Adoniran Barbosa, o eu lírico teme perder o último trem para o Jaçanã, na zona norte paulistana, no antigo Tramway da Cantareira.

A canção revela como o trem marca horários, regula chegadas e partidas e organiza a vida daqueles que deixam suas cidades em busca de oportunidades.

Hoje, ao olharmos o Mappa da Capital da Província de São Paulo de 1877, vemos traçadas as marcas desse processo: ruas abertas para dar vazão ao comércio, linhas férreas conectando o interior ao litoral, novos bairros surgindo ao redor dos armazéns.

O trem, ao lado de empreendimentos como a Casa da Bóia, ajudou a moldar a paisagem urbana e a organizar a vida cotidiana. Mapas, trilhos e edifícios se tornam, assim, testemunhos materiais de uma modernização que fez da capital paulista uma metrópole — lembrando-nos que progresso e memória caminham sempre juntos.





Fim da concessão com a

São Paulo Pailway.

mas não fim dos desafios.

Atransposição da sersa do mar é

feita atnolmente pela MPS

com as mais potentes locomotivas

elétricas de cremolheira em

operação no mundo.

Referências

https://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1877.htm

https://www.mrs.com.br/empresa/ferrovia-frota/

CYRINO, Fábio. Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da the San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura.

São Paulo: Landmark, 2004

LAMOUNIER, Maria Lucia. Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil no século XIX. São Paulo: Edusp, 2012 PINTO, Adolpho. A transformação e o embellezamento de S. Paulo: artigos publicados n'O Estado de S. Paulo, em novembro de 1912.

São Paulo: Typ. Cardozo Filho, 1912

SOUKEF Junior, Antonio. A preservação dos edifícios da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí. São Paulo: Annablume, 2010

SIQUEIRA, Lucília; SOUKEF Junior, Antonio. A Ingleza e o Inglês: A São Paulo Railway e Charles Robert Mayo. São Paulo: Editora CLA, 2013

