



**MODERNIZAÇÃO DESTRUTIVA: A POLÍTICA DE  
TRANSPORTES DA AUTOCRACIA CIVIL-MILITAR E O  
SUCATEAMENTO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO-  
INDUSTRIAL E DA VILA DE PARANAPIACABA**

**DESTRUCTIVE MODERNIZATION: THE TRANSPORT  
POLICY OF THE CIVIL-MILITARY AUTOCRACY AND  
THE SCRAPPING OF THE RAILWAY-INDUSTRIAL  
COMPLEX AND THE TOWN OF PARANAPIACABA**

**Mauricio Tintori Piqueira\***

**Prefeitura Municipal de Santo André**

 <https://orcid.org/0009-0001-1582-9247>

[tintorimauricio@gmail.com](mailto:tintorimauricio@gmail.com)

**Fernando Santos da Silva\*\***

**Rede Internacional de Pesquisa em História e Culturas no Mundo**

**Contemporâneo - RIPHCC**

 <https://orcid.org/0000-0002-3825-962X>

[fercmo@gmail.com](mailto:fercmo@gmail.com)

**RESUMO:** O presente artigo tem como objetivo primordial analisar as ações de desmonte e privatização da Rede Ferroviária Federal, sobretudo as contribuições historiográficas, econômicas e socioculturais da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e seu complexo industrial-ferroviário instalado na centenária vila do Alto da Serra, atualmente conhecida como Paranapiacaba, no município de Santo André, Grande ABC paulista, a partir da década de 1970. Essas mutações, ao passaram a atender os interesses do setor primário da economia durante o período “Brasil do Milagre” do Regime Civil-Militar, desconsideraram o organismo vital instituído pela companhia britânica, São Paulo Railway Company, neste importantíssimo microcosmo da história dos transportes brasileiro.

---

\* Pós-doutor em Educação, Arte e História da Cultura do Centro de Educação, Filosofia e Teologia da Universidade Presbiteriana Mackenzie de São Paulo. Doutor em Ciências Sociais pela PUC-SP, área de concentração Sociologia. Atualmente exerce o cargo de Historiador na Prefeitura Municipal de Santo André-SP, atuando na Vila de Paranapiacaba. Também atua como professor do Ensino Médio Técnico do Centro Paula Souza, lecionando na ETEC Lauro Gomes, de São Bernardo do Campo- SP.

\*\* Doutor em Educação, Arte e História da Cultura pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM). Membro da Rede Internacional de Pesquisa em História e Culturas no Mundo Contemporâneo (RIPHCC).

**PALAVRAS-CHAVE:** Transporte ferroviário no Brasil; São Paulo railway company; Brasil do milagre; regime civil-militar.

**ABSTRACT:** The main objective of this article is to analyze the dismantling and privatization of the Federal Railway Network, especially the historiographical, economic, and sociocultural contributions of the Santos-Jundiaí Railway and its industrial-railway complex located in the century-old village of Alto da Serra, currently known as Paranapiacaba, in the municipality of Santo André, Greater ABC region of São Paulo. These changes, which began to serve the interests of the primary sector of the economy during the “Brazilian Miracle” period of the Civil-Military Regime, disregarded the vital organism established by the British company, São Paulo Railway Company, in this extremely important microcosm of the history of Brazilian transportation.

**KEYWORDS:** Rail transport in Brazil; São Paulo railway company; Brazil of miracle; civil-military regime.

## A DIALÉTICA ENTRE O ARCAICO E O NOVO: UMA FORMA DE SE ANALISAR A POLÍTICA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL

Em sua clássica análise sobre o sistema de acumulação de capital no Brasil a partir do projeto de industrialização instituído no país na Era Vargas, Francisco de Oliveira destaca a relação dialética entre o arcaico e o novo (ou, em outras palavras, “moderno”), em que as mudanças introduzidas estão voltadas para a manutenção de antigos sistemas de concentração de riqueza que perpetuam a desigualdade social, o que foi descrito por Oliveira (2003) da seguinte forma:

O sistema evidentemente se move, mas na sua re-criação ele não desata dos esquemas de acumulação arcaicos, que paradoxalmente são parte de sua razão de crescimento; ele aparenta ser [...] bastante diferenciado de etapas anteriores, mas sua diferença fundamental talvez resida na combinação de um maior tamanho com a persistência de antigos problemas (OLIVEIRA, 2003, p. 106).

A perspectiva de Francisco de Oliveira é pertinente para analisarmos o modelo econômico adotado no Brasil, não apenas a partir de 1930, mas, em certos aspectos, é possível perceber tal quadro na segunda metade do século XIX, momento em que algumas novidades tecnológicas da Revolução Industrial, como as ferrovias, eram introduzidas no país. O exemplo da primeira estrada de ferro do estado de São Paulo, que ligava o Porto de Santos até o Oeste Paulista, mais precisamente à região produtora de café, como suas fazendas de monocultura e seus escravos, representa tal sina brasileira. Símbolo da modernidade capitalista, as ferrovias eram introduzidas no país através de negócios com a burguesia do país pioneiro da tecnologia, visando atender aos interesses de uma aristocracia agrária que, embora aburguesada, mantinha-se fiel ao mesmo modelo econômico introduzido pela Coroa portuguesa no Brasil Colonial.

De certa forma, a ferrovia foi pioneira na incorporação da indústria moderna no Brasil, ainda que estivesse atrelada aos interesses econômicos do setor extrativista e agroexportador. Ao longo do artigo, tomando como exemplo a trajetória histórica da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e o microcosmo do complexo industrial-ferroviário instalado na centenária vila do Alto da Serra (atualmente conhecida como Paranapiacaba, no município de Santo André, Grande ABC paulista), será possível perceber, ao longo das várias mudanças que ocorreram em um século, a sujeição da política dos transportes aos interesses do setor primário da economia. Ao mesmo tempo, será possível observar o triste destino dos ferroviários que trabalhavam e moravam em Paranapiacaba, cuja identidade construiu-se em torno do trabalho na ferrovia e na relação paternalista instituída pela companhia britânica para a qual trabalhavam, a São Paulo Railway Company Ltd. Esses trabalhadores viram esvanecer não apenas a sua profissão, mas também uma identidade ferroviária construída ao longo de décadas, que hoje está presente apenas na paisagem cultural deste patrimônio histórico brasileiro. Esse desvanecimento ocorreu sob o discurso de modernização, que justificava as grandes obras na área de transporte do “Brasil do Milagre” do Regime Civil-Militar da década de 1970, como também aconteceu pelas ações de desmonte e privatização da Rede Ferroviária Federal no decorrer da década de 1990 e no início dos anos 2000.

### **A MODERNIDADE A SERVIÇO DO ARCAICO: UMA ESTRADA DE FERRO PARA A *PLANTATION* CAFEIEIRA**

A ferrovia, no contexto da Revolução Industrial, sempre foi o símbolo da modernidade. Foram os trens, as locomotivas e os trilhos que “resolveram um problema crucial da humanidade no século XIX: a falta de meios de transporte e comunicação rápidos e eficientes”. Sem dúvidas, “a estrada de ferro foi considerada a maior conquista da Revolução Industrial depois da máquina a vapor”, pois foi através dela que se “potencializou a modernização dos meios de transportes, reduzindo o custo de circulação de mercadorias e possibilitando a abertura de novos mercados” (BORGES, 2011, p. 27).

Como um produto de exportação do país berço da indústria, a Grã-Bretanha, a ferrovia chegou ao estado de São Paulo, na segunda metade do século XIX, para satisfazer as necessidades de uma economia colonial, arcaica e ainda baseada no sistema de *plantations*, representada pela monocultura cafeeira em grandes latifúndios, pela exploração de mão de obra escrava de africanos e seus descendentes, cuja produção

voltava-se exclusivamente para o mercado internacional, deixando o mercado nacional sempre em segundo plano. Assim, a ferrovia pareceu, para a elite agrária paulista, a solução mais eficiente e barata em relação ao transporte de carga das fazendas de café até o Porto de Santos:

[N]o âmbito da economia nacional, a cultura do café começava a se destacar e chamar a atenção do mercado internacional. Esta cultura agrícola para ser exportada em larga escala, exigia modernização na política governamental de transporte que era muito deficitária. Com novas tecnologias e novos parceiros, visava-se garantir meios de transporte eficientes e modernos para a exportação dos produtos agrícolas (KLEEB, 2014, p. 63).

Construída entre os anos de 1860 e 1867, a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, de propriedade e explorada comercialmente pela companhia ferroviária britânica São Paulo Railway Company Ltd., trazia a modernidade do transporte símbolo da Revolução Industrial para atender aos interesses de uma elite econômica que se beneficiava com o modelo arcaico e subalterno da economia brasileira. Uma ferrovia que tinha que vencer o desafio de tornar possível a locomoção de trens pela Serra do Mar, transportando a produção cafeeira do Oeste Paulista para o Porto de Santos, escoadouro das exportações para a Europa Ocidental e para os Estados Unidos, os principais mercados consumidores da produção cafeeira do estado de São Paulo. Para isso, construiu-se o primeiro sistema funicular, uma obra de engenharia grandiosa que simbolizava a superioridade tecnológica britânica naquele período:

Quando as ferrovias deixaram a topografia inexistente da Inglaterra, suas realizações técnicas passaram a ser até mais sensacionais [...]. Assim como atingiam os picos, elas perfuravam as montanhas, transformando em anãs as modestas passagens das primeiras estradas de ferro inglesas (HOBSBAWM, 2000, p. 70).

Entretanto, em poucos anos de funcionamento, a “Ingleza” (como era mais conhecida a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí na época) sofria diversas críticas por não ter estrutura para atender à crescente demanda da produção cafeeira, estando aquém das necessidades e exigências do capital agroexportador.

A partir do porto de Santos, a SPR foi construída com o desafio de superar 793 metros de inclinação da Serra do Mar. Para isso, inicialmente, Barão de Mauá, que recebeu a concessão imperial, realizou uma difícil obra de engenharia, que concentrou muitos trabalhadores em período de escassez de mão de obra, para instalar o

sistema funicular simples, a partir dos contrapesos entre os trens da subida e descida da serra. Porém, fora construída utilizando materiais economicamente viáveis, a partir de trilhos reaproveitados de ferrovias inglesas, sem uma elaborada planificação do sistema de drenagem [...]. Os sucessivos empréstimos e atrasos na construção da obra e limites impostos no contrato gerou um agravante na falência do banco de Mauá, impondo a transferência da direção da empresa aos ingleses. No final do século XIX, já sob governo republicano, a companhia inglesa [...] se viu obrigada a duplicar a linha, com a pena de perder a concessão do seu monopólio devido à pressão da província que reclamava melhores condições de tráfego, instalações modernas que satisfizessem o ritmo da produção cafeeira (ZAMBELLO, 2015, p. 61-62).

As estruturas ferroviárias eram insuficientes para atender aos interesses econômicos da época, algo perceptível ao se constatar a existência de poucas estações no trajeto entre Santos e Jundiá; mesmo aquelas já construídas não atendiam às necessidades do tráfego. Além disso, a precariedade das condições dos galpões, armazéns ferroviários e das próprias moradias dos trabalhadores que operavam o primeiro sistema funicular demonstrava o pouco caso que a companhia britânica dava aos seus trabalhadores.



Com o início das obras da estrada de ferro da São Paulo Railway, a empresa organizou diversos acampamentos para operários. Eles eram provisórios, com casas em pau-a-pique e sapé. Na medida em que as obras avançavam, novos acampamentos provisórios eram instalados no decorrer da linha. Dois foram fundamentais devido às dificuldades advindas dos trabalhos na Serra do Mar: um na Raiz da Serra, atual Cubatão, e outro no Alto da Serra, atual Paranapiacaba (KLEEB, 2014, p. 66).

A estrutura existente no Alto da Serra era simples e não exigia grande número de trabalhadores; portanto, o número de ferroviários alocados na região era pequeno, e eles moravam em residências de precárias condições, construídas próximas dos galpões e armazéns ferroviários. Inclusive, nos primeiros anos de funcionamento da ferrovia, não havia sequer uma estação, embora a sua localização fosse estratégica para o transporte de passageiros e cargas devido à sua proximidade em relação à Serra do Mar:

Ao seu término, a grande maioria do pessoal foi liberada, permanecendo apenas os trabalhadores exigidos para a conservação da via, do maquinário e das operações de tráfego. Este local, onde a Companhia, circunstancialmente, instalou o pessoal operacional, técnico e administrativo do sistema ferroviário denominou-se Alto da Serra (MINAMI, 1994, p. 147-148).

Portanto, até meados da década de 1890, não havia um complexo ferroviário-industrial no Alto da Serra no qual a São Paulo Railway Company Ltd. atendesse às exigências da burguesia cafeeira paulista em prol não apenas do transporte de carga, mas também de passageiros (considerando que grande parte deles era de imigrantes europeus, mão de obra substituída dos escravos libertos em 1888, que, através dos trilhos da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, se dirigiam do Porto de Santos até a região cafeeira para trabalhar na lavoura). Devido a essa demanda, as pressões da burguesia cafeeira paulista sobre a São Paulo Railway Company Ltd. aumentavam. Através de matérias jornalísticas veiculadas na imprensa e nos relatórios governamentais, era perceptível essa pressão, fazendo emergir o que ficou conhecido, na época, como “crise de transportes”, tida como a principal ameaça ao desenvolvimento econômico paulista:

#### Crise de Transportes

Accentuou-se mais no anno findo a crise de transportes, já manifestada no anno de 1891.

Consequencia fatal de forte corrente de immigração para o Estado de S. Paulo, a importação cresceu extraordinariamente.

A falta de material de uma das linhas, de capacidade em outras, deram logar às mais graves irregularidades no serviço e naturalmente a justas reclamações do commercio profundamente ferido em seus interesses.

Tornou-se patente a falta de capacidade da linha ingleza-Santos a Jundiahy, sobretudo no trecho da serra em que se acham estabelecidos os planos inclinados (SOUZA, 1893, p. 29).



Diante desta “crise de transportes”, não restava outra alternativa para a São Paulo Railway Company Ltd. Senão ceder às pressões do Governo Federal, que, por sua vez, estava em consonância com os interesses da burguesia cafeeira paulista. Entretanto, a companhia ferroviária britânica procurou conciliar a demanda da elite agrária com os seus próprios interesses econômicos ao elaborar um projeto que contemplasse os seus próprios interesses.

### **O COMPLEXO FERROVIÁRIO-INDUSTRIAL DO ALTO DA SERRA: OS INTERESSES DO ARCAICO RACIONALIZADOS AOS OBJETIVOS DA EMPRESA PRIVADA**

Para viabilizar a construção do Complexo Ferroviário-Industrial do Alto da Serra a partir das obras de duplicação da linha ferroviária e da construção dos Novos Planos Inclinados (o segundo sistema funicular), a São Paulo Railway Company Ltd. teve que realizar estudos que demonstrassem as vantagens desse sistema em relação ao

sistema cremalheira, que era a opção preferida pelos engenheiros do Governo Federal naquele período devido ao baixo custo do sistema de cremalheira. A escolha por um deles se refletiria nas taxas dos fretes cobradas dos produtos transportados pelos vagões de trens da companhia:

Com a apresentação dos dois estudos, o governo e a companhia deveriam decidir-se pelo projeto que melhor se enquadrasse nos quesitos custo/benefício, para em seguida começar as obras de duplicação. Assim, são apresentados em 1896 pela companhia inglesa dois estudos sobre cada uma das possibilidades de duplicação: o de 6 de junho de 1896, representação ao Exmo. Sr. Ministro da Viação relativa à inexecuibilidade da linha de simples aderência [sistema cremalheira] na serra de Cubatão nos termos da cláusula II e nos limites fixados pela cláusula XVII do contrato de 17 de junho de 1895 [...] e o de 12 de junho do mesmo ano, Representação ao Exm. Sr. Ministro da Viação relativa ao projeto da companhia para a duplicação da linha, para a construção de novos planos inclinados na serra do Mar e para outras obras, de acordo com as disposições do contrato com o governo federal de 17 de julho de 1895 (CAMPOS, 2007, p. 353).

Os relatórios de autoria de engenheiros britânicos da São Paulo Railway Company Ltd. tinham o claro objetivo de demonstrar que a construção e a operação do sistema cremalheira na Serra do Mar eram inviáveis em termos econômicos. A escolha mais racional, de acordo com os interesses da empresa ferroviária sediada em Londres, deveria ser pela duplicação da ferrovia e a construção do segundo sistema funicular:

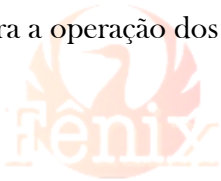
O descarte deliberado do sistema de cremalheira só pode ser explicado pela economia no tipo de duplicação pretendida pelos ingleses. Tal economia seguia a racionalidade do investimento na tecnologia desenvolvida pela própria engenharia da SPR e, muito provavelmente, porque o dinheiro investido seria repostado por meio do trabalho humano que um sistema funicular demandava naquele período. Era mais econômico gastar com mão de obra que importar o sistema cremalheira, já amplamente empregado nas estradas de ferro de geografia acidentada (ZAMBELLO, 2015, p. 67).

As obras de duplicação da ferrovia e a construção dos chamados Novos Planos Inclinados (o novo sistema funicular de 5 patamares) ocorreram entre os anos de 1896 e 1901. Também estava prevista, no projeto descrito na *“Memória Justificativa dos Planos e Orçamentos da Duplicação da Linha Actual com Novos Planos Inclinados”*, de autoria do engenheiro britânico James Madeley, publicado em 12 de junho de 1896, a construção de uma vila ferroviária dentro dos padrões higiênicos europeus, visando receber um maior número de trabalhadores que iriam operar as máquinas dos “Novos Planos Inclinados” e os trens que passariam a circular em maior número nos trilhos

próximos à nova estação ferroviária do Alto da Serra (bem mais luxuosa do que a anterior).

As demais obras a construir no Alto da Serra constam de uma Estação nova de 2ª classe do tipo igual à Estação nova da Raiz da Serra, duas plataformas de 160m X 6m para o serviço dos trens de passageiros, ligados por uma ponte metálica de passagem superior, um armazem de cargas de 20m X 12m, canalização de água, 5.500 metros de desvios novos, remoção e alteração de 3.350m de desvios existentes, e 46 casas de habitação para o pessoal da Companhia das quaes parte se utilizará para o pessoal de construção e findo esta, servirão para os empregados da tracção, trafego e conservação. Essas habitações serão construídas com as necessárias acomodações higienicas, dotadas de canalização de água potável e de esgotos e serão dispostas ao longo de ruas arborizadas, com alinhamentos regulares, formando o nucleo de uma importante povoação no futuro (MADELEY, 1896).

Ao final das referidas obras, o antigo acampamento improvisado de funcionários da São Paulo Railway no Alto da Serra transformou-se em um moderno núcleo urbano, cuja existência e funcionalidade estavam intrinsecamente ligadas ao trabalho ferroviário e às operações do novo sistema funicular e do complexo industrial-ferroviário montado para a operação dos trens na travessia da Serra do Mar:



Para atrair mão de obra especializada, a SPR resolveu investir na construção de uma vila ferroviária modelo, sendo implantado o projeto de um núcleo urbano independente e completo, com ótimas condições de habitação, lazer e infraestrutura sanitária corrente na Europa que foi denominado Vila Martin Smith (CRUZ, 2013, p. 19).

A Vila Martin Smith, cujo nome é uma homenagem ao então presidente do grupo de acionistas da São Paulo Railway Company Ltd. e cuja sede estava localizada em Londres, tinha como objetivo “alojar engenheiros, operários, técnicos, chefes de estação, enfim, todos os funcionários da Companhia (MINAMI, 1994, p. 173)”. Conhecida também como “Vila Nova”, o núcleo urbano integrava-se organicamente a um sistema de empresa no qual a vida cotidiana não estava separada do árduo serviço do trabalhador ferroviário, em que gestores da empresa vigiavam e tinham o controle de todas as ações da vila, ao mesmo tempo que, de forma paternalista, davam assistência aos seus trabalhadores através de cooperativas, que ofereciam entretenimento e esporte por meio dos seus clubes de música, como o Lyra da Serra, e de futebol, como o Serrano Athletic Club, ambos mantidos pela própria companhia ferroviária britânica. Assim, o trabalhador não tinha a necessidade de se deslocar tanto até a capital, São Paulo, ou à cidade de

Santos e, então, criava uma identidade com a própria vila, cuja base era o trabalho ferroviário.

Além disso, com a exploração de uma mão de obra mais qualificada na operação de trens dos novos planos inclinados, emergia na paisagem um complexo industrial-ferroviário com o qual a São Paulo Railway Company Ltd. maximizou os seus lucros:

Naquele contexto, é interessante constatar a multiplicação do trabalho com o fim de assegurar a manutenção e circulação ininterrupta dos trens. Antes da reestruturação, a mão de obra limitava-se aos serviços dos trens, estações, manutenção de linhas e máquinas. As novas construções da SPR requereram maior número de operários para máquinas fixas e para um novo conjunto de oficinas destinadas à manutenção de vagões e montagem de locomotivas (ZAMBELLO, 2015, p. 68).

A Vila Martin Smith e o antigo núcleo ferroviário do Alto da Serra, integrados ao complexo industrial-ferroviário da São Paulo Railway Company Ltd., passaram a ter a sua própria existência ligada aos destinos da ferrovia e à sua função socioeconômica. Não por acaso, a pequena vila ferroviária prosperou durante as primeiras décadas do século XX em virtude da circulação de cargas e pessoas entre o Porto de Santos e São Paulo.

Na verdade, o desenvolvimento do Alto da Serra se fez, única e exclusivamente, atrelado à atividade ferroviária. Todos os seus habitantes, direta ou indiretamente, viviam da atividade ferroviária. Foi um núcleo que nasceu, cresceu e viveu como vila ferroviária, dependendo do transporte de passageiros e dos produtos importados e exportados pelo porto de Santos (MINAMI, 1994, p. 156).

**Figura 1.** Estação de trem do Alto da Serra, início do século XX

Fonte: BR SPAPESP, ([18-] – 1997).

A dependência dos ferroviários do Alto da Serra em relação à ferrovia mostrou-se nítida e, muitas vezes, cruel com o passar dos anos. Enquanto os trens que subiam e desciam a Serra do Mar representavam o próprio desenvolvimento do estado de São Paulo e do Brasil, prosperava também o Alto da Serra por meio do árduo trabalho ferroviário, cujos momentos de lazer, praticamente no próprio local de trabalho, eram constantes e intensos, indo das práticas esportivas até a exibição de filmes cinematográficos em um contexto no qual isso era raridade em grande parte do país.

Estabelecia-se uma identidade ferroviária fortemente marcada por relações paternalistas entre a companhia britânica empregadora e o trabalhador ferroviário, a ponto de ainda sobreviver, na memória local, à ideia de que a decadência da vila estaria ligada ao fim da concessão da ferrovia e à sua conseqüente estatização, ocorrida em 1946. Entretanto, tal quadro constituiu-se através de um contexto marcado pela adoção de uma política de transportes que privilegiava o automóvel e as rodovias, além de estabelecer um novo papel para as ferrovias ao relegar boa parte delas ao transporte de carga, atendendo aos interesses do setor extrativista e agroexportador da economia brasileira. As conseqüências para a ex-Alto da Serra, que passou a se chamar Paranapiacaba, foram sua decadência econômica e sua descaracterização quanto à sua identidade ferroviária, como será visto a seguir.

## AS POLÍTICAS DOS TRANSPORTES NOS ANOS 1950 E 1960: “RACIONALIZAÇÃO” ADMINISTRATIVA, REFUNCIONALIZAÇÃO E DESMANCHE DAS FERROVIAS

Com o fim do contrato de concessão de exploração da ferrovia Santos-Jundiaí, em 1946, houve a encampação da ferrovia pela União. Para administrar o antigo patrimônio da São Paulo Railway Company Ltd., o Governo Federal criou a Empresa Ferrovária Santos a Jundiaí (KLEEB, 2014, p.79), gerida inicialmente pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF). Até então, o DNEF era responsável por “administrar [...] empresas privadas que foram nacionalizadas” (PAULA, 2014, p. 188). Para muitos historiadores e memorialistas, este fato foi o estopim da decadência tanto do transporte ferroviário entre a Baixada Santista e o interior de São Paulo quanto da própria Vila de Paranapiacaba: “A Vila teve intensa atividade sociocultural até o fim da concessão inglesa no ano de 1946 [...]” (LAVANDER JR.; MENDES, 2005, p. 106). Desta forma, “[t]erminava assim a presença inglesa na vida e na Vila de Paranapiacaba, fato este que ficou marcado na memória dos antigos ferroviários como o início da deterioração” (CRUZ, 2013, p. 18).

Entretanto, a simples transferência do controle da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí para a União não foi a única razão da precarização da Vila de Paranapiacaba e de seu complexo industrial-ferroviário. Mais relevante do que a estatização da ferrovia para tal quadro foi a política de transportes adotada pelo Governo Federal a partir da presidência de Juscelino Kubitschek (1956-1961), na qual privilegiou-se o transporte rodoviário justamente no período em que o Estado brasileiro incentivou a produção de automóveis no país, a qual era monopolizada por grandes montadoras multinacionais. Essa política teve não apenas continuidade, mas foi aprofundada durante o regime da autocracia civil-militar que governou o país entre os anos de 1964 e 1985:

A expansão da malha rodoviária teve grande importância durante o Plano de Metas (1956-1960), estimulada pela concomitante instalação da indústria automobilística no país [...]. A consolidação da posição de destaque das rodovias se deu no contexto de aceleração do processo de industrialização. A ditadura civil-militar (1964-1985) prosseguiu a priorização do modal rodoviário dentro da política de transportes e aprofundou a disparidade em relação às demais modalidades (OKUMURA, 2021, p. 2).

Ao privilegiar o transporte rodoviário, a política de transportes a partir de 1956 deixou em segundo plano as ferrovias. Além disso, como boa parte das estradas de ferro

estava sob o controle do Estado ou de alguma de suas autarquias, o alto custo representado pela operação e pela manutenção delas era algo que deveria ser reduzido, em prol de otimizar os investimentos no setor rodoviário. Inserida nesta perspectiva, foi criada a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), em 1957, que passou a administrar, inicialmente, 18 empresas ferroviárias (PAULA, 2014, p.188), entre elas a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (KLEEB, 2014, p.79), e “serviu como mecanismo da União para promover o rearranjo do sistema ferroviário nacional” (OKUMURA, 2021, p.9), tendo por objetivo introduzir um processo de “racionalização” administrativa e econômica dessas empresas e redirecionar a função social delas:

No processo de “racionalização” empreendido no período 1950-70, fortaleceram-se os ramais destinados ao transporte de produtos de exportação (grãos e minérios) e iniciou-se uma forte política denominada ‘erradicação de ramais antieconômicos [...]’. Formaram-se vários grupos executivos com assessoria técnica estrangeira [principalmente norte-americana], visando à redução da rede ferroviária (PAULA, 2014, p. 188).

A “racionalização” do transporte ferroviário significava, na prática, a redução de investimentos e gastos com o transporte ferroviário por parte do Estado brasileiro, já que os gastos se concentrariam em ferrovias especializadas em transporte de carga voltada para a exportação. Assim, ao mesmo tempo que se voltava a privilegiar a ferrovia como um meio de transporte cujo objetivo era atender (novamente) os setores primários da economia e sua produção voltada ao mercado externo, incentivava-se o fechamento de ferrovias consideradas ineficientes dos pontos de vista operacional e econômico, e que recebiam cada vez menos verbas do Governo Federal:

Os efeitos da asfixia financeira e do não investimento nas ferrovias faziam com que o usuário preferisse outros modais. A ferrovia foi associada ao passado, enquanto a rodovia e os automóveis apareciam como o caminho do presente e do futuro. O sucesso da implantação e desenvolvimento da indústria automobilística nacional, iniciada em 1955, coroaria esse processo. Durante a ditadura civil-militar, um dos setores mais importantes do investimento estrangeiro foi o da indústria automobilística, que liderou o crescimento industrial com taxas anuais acima de 30%. Para que isso acontecesse, o país reduziu drasticamente sua rede ferroviária, extinguindo cerca de 10 mil quilômetros de ferrovias. Cresceram as empreiteiras de obras públicas, as multinacionais automobilísticas e as empresas transportadoras nacionais (PAULA, 2014, p.188).

O processo conduzido pela RFFSA resultou no redirecionamento da função social das ferrovias no Brasil para atender novamente o setor “arcaico” da economia brasileira, enquanto bradava um discurso “moderno”, alinhado ideologicamente à construção do “Brasil Grande”, conforme o imaginário construído pela autocracia civil-militar ao dar continuidade, de forma conservadora, às políticas desenvolvimentistas da Era Vargas e do governo JK:

Desde a criação da RFFSA o Estado combinou o desmonte de parte do sistema ferroviário com a especialização do modal para o atendimento de um grupo pequeno de usuários. Além da redução de linhas e da diminuição do quadro de pessoal, houve a redução das modalidades de serviços executados pelas ferrovias, como o transporte de bagagens e encomendas e o de passageiros, bem como a redução dos percursos. Cada unidade regional da RFFSA tinha poucos clientes principais, ligados principalmente ao setor agroexportador [...]. Entre os produtos transportados, destacou-se o minério de ferro, o qual passou a representar 41,8% do total de mercadorias transportadas pela RFFSA em 1974 (OKUMURA, 2021, p.10).

Portanto, a partir da criação da Rede Ferroviária Federal, “as ferrovias sentiram então um lento declínio de seu uso” (KLEEB, 2014, p. 79), principalmente no que tange ao transporte de passageiros, embora o transporte de cargas também tenha tido uma queda quantitativa devido à preferência de muitos produtores pelas frota de caminhão como alternativa principal de transporte até os portos. Desta forma, o próprio ofício de ferroviário perdeu status e a Vila de Paranapiacaba iniciou um lento processo de decadência:

[U]ma nova política nacional de desenvolvimento [a partir do governo JK] deu incentivos à instalação de indústrias automobilísticas, favorecendo o investimento na construção de rodovias em detrimento da melhoria das ferrovias, o que incidia diretamente no tratamento dado aos ferroviários. Trabalhar na estrada de ferro deixou de ser motivo de orgulho e respeito na vila [de Paranapiacaba], que também deixou de receber o cuidado de antes (CRUZ, 2013, p.18).

De forma concomitante, a função social do transporte ferroviário delimitou-se ao transporte de determinadas cargas (principalmente grãos e minério de ferro) e de apoio ao transporte em outros modais. O auge de tal política aconteceu no período do chamado “milagre econômico” brasileiro e do auge da repressão política da autocracia civil-militar, entre os anos de 1969 e 1974. Nessa época, “o ministro [dos Transportes] Mário David Andreazza redirecionou a política nacional de transportes, centralizando na União sua implementação e focando-a quase exclusivamente nas rodovias” (CAMPOS,

2018, p. 16). Não por acaso, “o modelo rodoviário suplantou em larga medida outras modalidades de circulação, contabilizando mais de 80% do transporte de mercadorias e 90% do de passageiros nos anos 70”, e, desta forma, “os números de construção rodoviária no período Médici atingiram uma proporção inédita e superavam os índices alcançados no governo JK” (CAMPOS, 2018, p. 16).

A presidência do general Emílio Garrastazú Médici, que teve, em toda a sua gestão, Mário Andreazza como responsável pelo Ministério dos Transportes, também investiu na construção de rodovias com o intuito de substituir trechos e ramais ferroviários (FALCÃO, 2010, p.8). Segundo as justificativas do próprio ministro, a construção teria como objetivo “a solução de problemas locais de marcante sensibilidade social” (ANDREAZZA, 1972, p. 45). Torna-se aqui perceptível outra marca ideológica do regime: a preocupação com a “segurança nacional”, pois a própria categoria dos trabalhadores ferroviários, através de seus sindicatos, era conhecida como uma das mais engajadas nas suas reivindicações, o que não era bem-visto pelo regime no auge da sua repressão política (PAULA, 2014, p. 190).

A adoção de uma política de transportes foi marcada por privilegiar o automóvel e o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, cuja reorganização administrativa voltada para o atendimento das demandas do setor agroexportador da economia brasileira provocou profundas mudanças na Vila de Paranaíacaba e em seu complexo industrial-ferroviário. Para a RFFSA, a manutenção de ambas exigia um grande aporte financeiro que deveria ser cortado, de acordo com a gestão “racional” da autarquia federal, voltada principalmente para o corte de custos. Além disso, o sistema funicular era considerado “obsoleto” e inapropriado para o transporte de cargas na época. Por fim, a manutenção de uma vila ferroviária era vista como algo inconveniente para o regime da época, pois a aglomeração de trabalhadores poderia incentivar greves, algo a ser evitado. Assim, no início da década de 1970, iniciou-se a construção do sistema cremalheira, com o objetivo de substituir o sistema funicular nas operações dos trens que atravessavam a Serra do Mar.

## NA CELEBRAÇÃO DO “BRASIL GRANDE”, O DESMONTE DO COMPLEXO INDUSTRIAL-FERROVIÁRIO DE PARANAPIACABA E O INÍCIO DA DESCARACTERIZAÇÃO DE SUA IDENTIDADE

Outrora preterido pela São Paulo Railway Company Ltd., o sistema cremalheira tornou-se uma opção viável para o transporte ferroviário na Serra do Mar no início dos anos de 1970. Matéria publicada no jornal *O Estado de S. Paulo* retrata a ineficiência do “ultrapassado” sistema funicular e a necessidade de adotar um meio mais eficiente e de menor custo:

Em 1962, já com o sistema de cabos de aço precário e obsoleto, foram iniciados estudos que indicavam como solução ideal a adoção de locomotivas elétricas dotadas de rodas pneumáticas. Esse projeto foi abandonado em favor da cremalheira, de custo operacional mais reduzido que exige um investimento bem menor (EFSJ, 1971).

Ainda na década de 1960, a RFFSA fez estudos sobre outros sistemas considerados mais eficientes para substituir os “novos planos inclinados”. Após quase nove anos de pesquisas, optou-se pelo sistema de “custo operacional mais reduzido”, que exigiria menos investimentos por parte do Governo Federal. No caso, o sistema cremalheira foi escolhido, reaproveitando o antigo trecho ferroviário do primeiro sistema funicular, ainda utilizado para o “transporte de volumes especiais de grandes dimensões e peso reduzido” (FERROVIA, 1974), construído mais de cem anos antes, não necessitando de levantamentos topográficos para a escolha da área de instalação do sistema, sendo mais uma mostra da “racionalização” administrativa visando o corte máximo de custos.

As obras do sistema cremalheira iniciaram-se em 1971. Embutida no projeto dos “Corredores de Exportação”, a adoção do sistema cremalheira foi resultado direto de um acordo comercial entre Brasil e Japão, cujos detalhes são destacados abaixo, através de matérias veiculadas por *O Estado de S. Paulo*:

A iniciativa dos “Corredores de Exportação” resultou de uma visita dos ministros da Fazenda [Antônio Delfim Netto] e do Planejamento [João Paulo dos Reis Veloso] ao Japão, em 1971. Ao regressarem, essas autoridades revelaram que haviam assinado em Tóquio um memorando de intenção, junto com representantes da Federação Nacional de Compras das Associações de Cooperativas do Japão (Zencoren), segundo o qual estabeleceram-se amplas possibilidades de importação de produtos brasileiros, principalmente minérios e cereais (EXPORTAÇÕES, 1973).

De forma improvisada, sem qualquer tipo de planejamento, com o objetivo de atender aos interesses imediatos do setor agroexportador, o Governo Federal, por meio da RFFSA, optou em investir na construção do sistema cremalheira na Serra do Mar, contando com a participação direta de uma empresa multinacional japonesa. Era uma espécie de contrapartida prevista no citado acordo comercial. Assim, os custos da construção do sistema cremalheira na Serra do Mar foram divididos entre o Governo Federal e o capital japonês:

As obras custaram 127,3 milhões de cruzeiros, sendo que 19,4 milhões foram financiados pelo BNDE e 32,8 milhões pela Marubeni Idaco [grupo multinacional japonês]. Os 75,1 milhões de cruzeiros restantes foram cobertos pela União. Apesar de inaugurado hoje, o novo sistema continuará em obras até junho do próximo ano, quando estarão concluídos os serviços de reforço do maciço (FERROVIA, 1974).

Assim como na construção da ferrovia pelos britânicos, é possível observar novamente o “novo” a serviço do “arcaico”. Não apenas capital japonês, mas tecnologia japonesa também foi utilizada para a construção de um sistema mais eficiente de transporte, que foi colocado a serviço, principalmente, dos interesses do setor agroexportador.

A inauguração do sistema cremalheira ocorreu no dia 17 de janeiro de 1974, na nova estação ferroviária de Paranapiacaba, construída no decorrer das obras do sistema cremalheira e arquitetonicamente menos bela e impressionante do que aquela construída e inaugurada pela São Paulo Railway Company Ltd., em 1900, e desativada a partir de então. A cerimônia, que contou com a presença do ministro dos transportes Mário Andreazza e do próprio presidente-general Emílio Garrastazú Médici, teve todas as pompas e circunstâncias típicas da época em que predominava o discurso otimista-desenvolvimentista de uma nação rumo ao “inevitável” progresso. As fotos reproduzidas neste artigo (Figuras 2 e 3) são uma representação deste ar festivo que logo se mostrou fúnebre para os ferroviários de Paranapiacaba, representando a morte do seu complexo ferroviário-industrial.

Na cerimônia de inauguração, na qual o presidente Médici apenas descerrou a placa de inauguração, sem proferir qualquer fala, o ministro Mário Andreazza vociferou um discurso em sintonia com o ideário do “Brasil Grande”, engrandecendo os feitos do país no comércio internacional e a necessidade de investir em corredores de exportação para proporcionar ainda mais os feitos do “milagre”:

Para o ministro Mário Andreazza, o sistema cremalheira-aderência “é mais uma resposta à procura de transportes gerada pela vitoriosa política econômica do governo da Revolução, que assegura para 1973, cerca de 12 bilhões de dólares em nosso comércio internacional, devendo em 1980, atingir a elevada cifra de 30 bilhões de dólares, que representará o volume de carga de 132 bilhões de toneladas”. Essa opinião o ministro externou, ontem, logo depois que o presidente Médici descerrou a placa comemorativa de inauguração do novo sistema de tração da Estrada de Ferro Santos a Jundiá, no trecho da Serra do Mar (NOVA, 1974).

No discurso de Andreazza, parece sistemático o ufanismo característico do período, ressaltando a prosperidade do Brasil no comércio internacional, decorrente principalmente do setor primário da economia. O sistema cremalheira foi construído para atender às demandas do setor agroexportador, base de longa duração da economia brasileira, seu modelo arcaico de acumulação de capital. Não há nenhuma menção ao transporte de passageiros, já indicando implicitamente que essa modalidade poderia ser desativada em um futuro não muito distante, ainda mais quando se leva em consideração que, também no início da década de 1970 e quase concomitantemente às obras do sistema cremalheira, foi construída a Rodovia Adib Chamas, cuja boa parte do seu trecho entre o município de Rio Grande da Serra e a vila de Paranapiacaba corre paralelamente aos trilhos da Estrada de Ferro Santos-Jundiá. A rodovia poderia substituir, no transporte de passageiros, os trens da citada ferrovia, configurando um exclusivismo desta parte da linha férrea para o transporte de carga.

**Figura 2.** O presidente da República, Emílio Garrastazú Médici, descerra a placa de inauguração do Sistema Cremalheira



Fonte: BR SPAPESP, ([18-] – 1997).

**Figura 3.** Mário David Andreazza, discursando na inauguração do Sistema Cremalheira, sob o olhar do presidente Médici



Fonte: BR SPAPESP, ([18-] – 1997).

O otimismo do discurso de Andreazza e as fotos do evento, nas quais é possível perceber um grande número de pessoas localizadas na ponte (Figura 4) que liga as chamadas Parte Alta e Parte Baixa da vila, demonstram a contradição entre o tom festivo do evento e o destino de desmonte do complexo industrial-ferroviário e da comunidade ferroviária do local.

**Figura 4.** Moradores de Paranapiacaba, acompanhando as cerimônias de inauguração do Sistema Cremalheira



Fonte: BR SPAPESP, ([18-] – 1997).

Por detrás do discurso ufanista do “Brasil Grande” e da pomposidade característica das inaugurações oficiais da autocracia civil-militar da época, também havia o temor em relação ao futuro da Vila de Paranapiacaba. O jornal andreense *Diário do Grande ABC*, em sua reportagem sobre o evento, retrata tal sentimento, já trazendo aos seus leitores um futuro alternativo distante da tradição ferroviária característica do local. Inicialmente, é possível notar que, pela descrição da reportagem, embora a antiga vila fundada pela São Paulo Railway Company Ltd. já estivesse longe dos seus períodos de glória, as edificações e a própria estrutura do complexo ferroviário-industrial permaneciam em relativo bom estado de conservação e em funcionamento:

Tudo se encontra como no início: os velhos casarões, a capelinha sobre o morro, as ruas pavimentadas com pedras talhadas e aroma perfumado das florestas e mil flores dos jardins bem cuidados e sempre limpos, como gostavam os ingleses.

Também é em Paranapiacaba que a Serra Nova mostra todo o seu apogeu. Um complexo sistema a vapor impulsiona as pequenas locomotivas que trazem da Baixada as composições até o Planalto e vice-versa. Do alto dos morros não há quem se esqueça do apito dos “loco-breques” e da fumaça branca que se mistura à neblina (MÉDICI, 1974).

Entretanto, a seguir, a matéria deixa clara a incerteza sobre o futuro da vila de Paranapiacaba, à mercê das políticas de transporte e ferroviária adotadas nos anos 1970:

#### SERÁ QUE ACABA?

Nos fins de semana, jovens de mochila e rostos corados partem para o subúrbio. Em sua maioria são da capital e de outras cidades do ABC. Estacionam os seus carros às margens das estradas ou no alto das montanhas de onde se avista o porto de Santos, a Cosipa e a Refinaria Cubatão.

A falta de conforto para o turista é superada pelo fascínio do lugarejo, algo selvagem, algo londrino, que parece ser fugido de um romance de Cronin. Será que acaba? Há quem diga que o futuro de Paranapiacaba só pode ser mesmo o turismo.

Há quem diga também que o final do sistema funicular trará prejuízo, enquanto outros acreditam em melhorias depois da cremalheira. Há quem ficará sem emprego também.

De qualquer forma, é provável que Paranapiacaba fique na história, como ficou a “15” da 9ª Divisão Santos-Jundiaí. Condenada a transformar-se em sucata, juntamente com outras locomotivas, a antiga nº7 foi retirada do “matadouro” para voltar ao serviço ativo, por causa de uma emergência em 1927, quando todas as máquinas ainda aproveitáveis sofreram uma recauchutagem, pois a intensificação do transporte o exigia. Depois de alguns reparos, e adaptações, a “7” que é a segunda mais antiga do Brasil – depois da Baronesa – transformou-se na “15” e voltou a trabalhar ainda por muitos anos.

Atualmente com seus 90 anos, está “aposentada” e recebendo os louros do trabalho no museu ferroviário da 9ª Divisão Santos-Jundiaí. Quem sabe? Talvez Paranapiacaba não acabe (MÉDICI, 1974).



A reportagem indicava alguns caminhos prováveis para o futuro de Paranapiacaba. O turismo aparece em primeiro lugar, devido ao patrimônio histórico-cultural existente no local, sobretudo em relação à sua natureza. Também se vislumbra a possibilidade de o próprio sistema funicular não ser totalmente desativado, podendo servir ainda para o transporte ferroviário em momentos de emergência ou como apoio ao sistema cremalheira. Seriam alternativas para amenizar o trágico destino que parecia inevitável: o desemprego em massa e o conseqüente esvaziamento da vila ferroviária ainda mantida pela Rede Ferroviária Federal.

Entretanto, em relação ao funcionamento dos velhos “novos planos inclinados”, como apoio ao sistema cremalheira, tal opção mostrou-se inviável alguns meses depois da solenidade de inauguração do então novo e moderno mecanismo de locomoção de trens na Serra do Mar. Como o sistema cremalheira teve dificuldades operacionais em boa parte do ano de 1974, o sistema funicular poderia ser uma opção de transporte visando evitar atrasos no transporte de carga até o Porto de Santos. Todavia, segundo reportagem do jornal *O Estado de S. Paulo*, publicada em 24 de julho de 1974, isso parecia inviável:

### SOLUÇÃO PRECÁRIA

O velho sistema funicular, ainda do tempo em que a Santos-Jundiaí pertencia aos ingleses e se chamava São Paulo Railway, seria uma solução paliativa para o momento, servindo para escoar em direção ao porto de Santos as mais de 3,5 milhões de toneladas de produtos agrícolas das safras paulista e mineira, que seguem anualmente para o Exterior.

Mas essa é uma solução precária, já que de seus 12 locobreques – pequena máquina de tração que ajuda os vagões a subirem a rampa da Serra por meio de cabos de aço – apenas seis estão operando, pois os demais estão sofrendo de um problema elementar: falta de maquinistas e de outros profissionais que os operem.

Ainda em maio, quando surgiu a primeira paralisação parcial do funicular, os engenheiros da ferrovia negaram a existência do problema, dizendo que não havia crise de mão-de-obra na Estrada de Ferro e que os seis locobreques estavam parando algumas horas ao dia por questões de controle da operação. Na realidade, a ferrovia estava atravessando um sério problema de mão-de-obra, declarando que só em março, devido aos baixos salários, 107 funcionários abandonaram a empresa, 87 dos quais por demissão simples.

E agora os próprios ferroviários estão denunciando que o sistema funicular não vem funcionando em sua totalidade há mais de dois meses; e mesmo diante da crise de transporte na Serra, a empresa não contrata novos maquinistas para operar os simples locobreques que poderiam amenizar os problemas (SAFRA, 1974, p. 9).

Parece claro que, apesar das negativas, o objetivo da Rede Ferroviária Federal em relação ao sistema funicular era desativá-lo totalmente. Funcionários eram demitidos ou pediam demissão, e isto se tornou uma constante até a privatização da autarquia federal, no final dos anos 1990. Era claramente um projeto de desmanche do antigo complexo industrial-ferroviário do Alto da Serra, que, em termos econômicos, mostrava-se ineficaz e de alto custo sob a ótica gerencial da RFFSA. Ao mesmo tempo, o Governo Federal procurava atender aos objetivos do setor agroexportador e relegar boa parte das ferrovias brasileiras (entre elas, o trecho da Serra do Mar da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí) para o transporte de carga para o Porto de Santos, escoadouro desta para o mercado externo. Neste projeto, o destino dos ferroviários e da vila de Paranapiacaba estava em segundo plano, e estes sofreram (e ainda sofrem) com as consequências da política de transportes adotada no Brasil desde os anos 1950.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS: DA TENTATIVA DO DESMANCHE FINAL À LUTA PELO RECONHECIMENTO COMO PATRIMÔNIO CULTURAL

Na segunda metade dos anos 1970 e início dos anos 1980, o complexo industrial-ferroviário e a vila de Paranapiacaba passaram por um processo de deterioração programada que parecia relegar a localidade não apenas ao seu desaparecimento, mas também:

[...] a vila foi caindo no esquecimento. Em meados da década de 1970, a vila foi ainda mais esvaziada, porque neste período ocorreu a implantação do novo sistema de cremalheira em substituição ao funicular.

Desestruturada, a vila caiu no abandono, muitos ferroviários foram demitidos ou aposentados e o local foi se tornando um pátio para antigas composições desativadas, sucateadas.

A preocupação em torno da Vila Ferroviária de Paranapiacaba só é retomada na década seguinte [1980], quando se vê ameaçado o patrimônio ambiental da Serra do Mar, ou seja, o entorno imediato da vila (CRUZ, 2013, p. 32).

Pode-se considerar que, na época da construção do Brasil desenvolvimentista pelo governo democrático de Juscelino Kubitschek e, posteriormente, pelo autoritarismo da autocracia civil-militar, Paranapiacaba simbolizou a decadência do transporte ferroviário e o descaso em relação ao destino não apenas do seu patrimônio cultural-ambiental, mas principalmente em relação aos seus moradores, aos trabalhadores ferroviários que foram responsáveis pela solidificação de uma identidade em torno do trabalho ferroviário, cujas ruínas de sua paisagem cultural constituem um de seus poucos resquícios:

[O]que se viu foi um longo e doloroso processo de degradação. Assistia-se ano após ano, durante aproximadamente três décadas, o desmonte gradual de um importante patrimônio histórico, arquitetônico-urbanístico, cultural, ambiental, tecnológico e social, pois até então, ainda não se vislumbrava a perspectiva de um patrimônio turístico (CRUZ, 2013, p. 55).

Em 1982, o golpe final em relação ao complexo industrial-ferroviário e à existência da própria vila foi dado através de um plano de construção do sistema cremalheira-aderência no trecho do segundo sistema funicular e da venda das casas ferroviárias aos seus moradores por parte da Rede Ferroviária Federal, segundo reportagem do *Diário do Grande ABC*, de 11 de julho de 1982:

A Vila de Paranapiacaba, no topo da Serra do Mar, originada de abrigos para engenheiros ingleses e braçais brasileiros que no final do século passado estenderam os trilhos da São Paulo Railway Co. pelos precipícios que então separavam o planalto do mar, está com os seus dias contados.

Duas multinacionais japonesas – Mitsui e a Hitachi –, além de uma empresa nacional, a Hidroservice— fazem estudos para substituir os engenhosos equipamentos do sistema funicular por um moderno processo misto de cremalheira-aderência. Só com esta mudança, a Rede Ferroviária Federal – que em 1961 havia absorvido a Santos-Jundiaí, que por sua vez havia comprado a empresa dos ingleses – deverá economizar o trabalho de quase 400 homens, remanejando-os para outros pontos das suas linhas que cortam todo o País. Antes disso, entretanto, argumentando com a má situação de seus cofres, a Rede pretende vender aos funcionários que ficarem em Paranapiacaba a maioria das quase 400 casas de sua propriedade, que forma a maior parte da vila e define as linhas vitorianas da arquitetura inglesa (CAPOZOU, 1982).

Ainda na mesma reportagem, demonstra-se a revolta dos antigos ferroviários com o projeto de desmanche em seus termos finais, ao mesmo tempo que um dirigente da Rede Ferroviária Federal demonstra a insensibilidade da análise racional-empresarial:



#### MORTE DA VILA

“É a morte da Vila, um crime e uma escancarada estupidez contra a memória nacional”, reclamam seus moradores, como Lauro Garcia, funcionário da Prefeitura de Santo André cujo avô materno veio da Inglaterra para construir a ferrovia.

No 19º andar de um edifício com vista panorâmica na praça Pedro Lessa, no centro de São Paulo, o engenheiro civil José Sartoris Neto, superintendente de administração da Rede, devolve a crítica com um argumento aparentemente irresponsável: “A rede não dispõe de recursos e a recuperação de Paranapiacaba consumiria um dinheiro que não temos de onde tirar”. Além disso, segundo Sartoris, que passou os primeiros anos de sua carreira cuidando da manutenção da Vila, as casas estão em péssima situação [...].

Os moradores da Vila, contudo, não se conformam. O velho Manoel Maria Marques, “Seo Maneco”, que em 1930 desembarcou em Paranapiacaba fugindo da crise mundial armado de um machado e disposto a cortar lenha no mato, acusa a Rede de ser a única responsável pela deterioração das casas. “Seo Maneco”, que, segundo um cartaz pregado atrás do balcão de seu pequeno bar, “só discute se for futebol e para falar da Portuguesa”, explica que no tempo dos ingleses as casas eram pintadas a cada sete anos, “e olhe que não tinha proteção nenhuma, pintavam todas indistintamente”. Quando a Rede comprou a ferrovia, “tudo isso mudou e, infelizmente, para pior”, lamenta-se (CAPOZOU, 1982).

A sobrevivência da Vila de Paranapiacaba e das ruínas de seu complexo ferroviário-industrial deveu-se à mobilização da sociedade civil, cuja atuação foi

importante para o seu reconhecimento como patrimônio cultural e para a sua preservação:

Com a desativação do sistema de tração, em 1974, tornou-se desnecessária a manutenção dos ferroviários no alto da serra, o que determinou e colaborou para a degradação de todo o conjunto residencial. No mesmo período – décadas 70/80 – deu-se início a um movimento pela preservação do sistema férreo e da própria vila, fazendo parte o Sindicato dos Trabalhadores da Ferrovia; Associação Comercial e Industrial [de Santo André]; Associação de Engenheiros e Arquitetos do ABC (AEA-ABC), apoiados pelo Diário do Grande ABC, o jornal local (CRUZ, 2013, p. 55).

Todo o processo mencionado levou ao tombamento do Complexo Ferroviário de Paranapiacaba pelo CONDEPHAAT em 1987, tornando obrigatória a preservação dos seus patrimônios históricos materiais. Todavia, a atual ligação da vila com a ferrovia acontece por meio do seu passado histórico, que ainda necessita ser mais explorado como produto turístico do que é na atualidade.

Desde 2002, com a liquidação da Rede Ferroviária Federal, os trens de passageiros não se dirigem mais à Vila de Paranapiacaba, uma consequência da compra dos direitos de transporte de carga pela Serra do Mar por uma empresa de logística que direciona seus serviços apenas ao transporte de carga encaminhado ao Porto de Santos. Isso demonstra a longa duração da política de transportes no país mesmo após o fim do regime de exceção instaurado em 1964, em que o transporte ferroviário ainda é considerado secundário e orientado para satisfazer os interesses e as demandas do setor primário exportador, que, mesmo modernizado, ainda tem diversas características similares ao arcaico sistema introduzido pelos portugueses no período da colonização.

## REFERÊNCIAS

- ANDREAZZA, Mário David. **Os transportes no Brasil**: Planejamento e Execução. Rio de Janeiro: Com. Bras. Artes Gráficas, 1972.
- BORGES, Barsanufio Gomides. “Ferrovia e Modernidade”. **Revista UFG**, v. XIII, n. 11, Goiânia, 2011.
- BR SPAPESP. **Acervo da RFFSA**. Grupo RFFSA-SP. Arquivo do Estado de São Paulo. Documentos audiovisuais, iconográficos, sonoros e textuais. ([18-] - 1997).

CAMPOS, Cristina de. **Ferrovias e saneamento em São Paulo** – O engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção de rede de infra-estrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

CAPOZOU, Ulisses. A Vila de Paranapiacaba, no alto da Serra do Mar, está com seus dias contados. **Diário do Grande ABC**, Santo André, 11 jul. de 1982. Acervo da Biblioteca de Paranapiacaba, Prefeitura Municipal de Santo André.

CRUZ, Thaís Fátima dos Santos. **Intervenções de restauro em Paranapiacaba: entre teorias e práticas**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

MÉDICI inaugura hoje o sistema cremalheira-aderente. **Diário do Grande ABC**, Santo André, 17 jan. 1974. Acervo da Biblioteca de Paranapiacaba, Prefeitura Municipal de Santo André.

FALCÃO, Jairo Luiz Fleck. Política dos Transportes da Ditadura Militar. **Anais do X Encontro de Estadual de História**. Santa Maria, Universidade Federal de Santa Maria, 2010.

KLEEB, Suzana. Paranapiacaba e o Patrimônio Histórico e Urbano. p. 61-81. In: FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello; SILVA, Ronaldo André Rodrigues da (Orgs.). **Paranapiacaba: um patrimônio para a humanidade**. São Paulo: Editora Marquise, 2014.

HOBSBAWM, Eric. **A Era do Capital**. 3.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

LAVANDER JR., Moisés; MENDES, Paulo Augusto. **Memórias de uma Inglesa: A história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões**. São Paulo: Cíanel Artes Gráficas, 2005.

MADELEY, James C. **Memória Justificativa dos Planos e Orçamentos da Duplicação da Linha Actual com Novos Planos Inclinados**. 1 Representação ao Exm. Sr. Ministro da Viação. São Paulo, 12 jun. 1896. Acervo da Biblioteca Municipal de São Paulo Mário de Andrade, Fundo Paula Souza. PSe. 896.06.12.

MINAMI, Issao. **Vila Martin Smith, no Alto da Serra, em São Paulo, um exemplo típico de “Model Company Town”**. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

NASCIMENTO, Flávia Brito; SCIFONI, Simone. A paisagem cultural como novo paradigma para a proteção: a experiência do Vale do Ribeira-SP. **Revista CPC**, São Paulo, n.10, p. 29-48, 2010.

EFSJ começa a mudar de tração. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 17 jun. 1971. Disponível em <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19710617-29508-nac-0030-999-30-not/tela/fullscreen>. Acesso em: 01 ago. 2024.

EXPORTAÇÕES também dependem das ferrovias. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 2 set. 1973. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19730902-30194-nac-0034-999-34-not/tela/fullscreen>. Acesso em: 01 ago. 2024.

FERROVIA muda tração na Serra. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 17 jan.1974. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19740117-30308-nac-0018-999-18-not/tela/fullscreen>. Acesso em: 01 ago. 2024.

NOVA cremalheira poupa tempo e combustível. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 18 jan. 1974. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19740118-30309-nac-0012-999-12-not/tela/fullscreen>. Acesso em: 01 ago. 2024.

SAFRAS esperam por seus trens. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 24 jul. 1974. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19740724-30467-nac-0009-999-9-not/tela/fullscreen>. Acesso em: 01 ago. 2024.

OKUMURA, Stella Harumi. Política dos transportes terrestres no Brasil no período 1964-1974: para além da concorrência entre modais. **ANPEC**, Área 3, História Econômica, 2021.

OLIVEIRA, Francisco. **Crítica à razão dualista**. O onitorrinco. São Paulo: Boitempo, 2003.

PAULA, Dilma Andrade de. Passado-Presente: a extinção de ramais ferroviários durante a Ditadura Civil-Miliar. **Revista HISTEDBR OnLine**, Campinas, n. 56, p. 186-201, 2014.

SOUZA, Antonio Francisco de Paula. Crise dos Transportes. **Relatório Apresentado ao Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=873730&pasta=ano%20189&pesq=&pagfis=1550>. Acesso em: 19 jun. 2023.

PIQUEIRA, Mauricio Tintori. A (difícil) relação entre ciência, preservação ambiental e poder público no Brasil: as origens da estação biológica do Alto da Serra (1907-1913). p. 304-308. In: SILVA, Fernando Santos da [Org.]. **Interdisciplinaridade na Formação Acadêmica**: articulações e intervenções em ciências humanas. São Paulo: Paruna Editorial, 2024.

SCIFONI, Simone. Paisagem Cultural. **Dicionário do Patrimônio Cultural**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/82/paisagem-cultural2>. Acesso em: 25 out. 2022.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **O Declínio Ferroviário Paulista**: Despojo do Trabalho Social e Abandono Racional. Tese (Doutor em História) –Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2015.

Recebido em: 09/10/2024  
Parecer dado em: 01/01/2025