

# Paranapiacaba inspira estudo sobre trilhas

Nelson Donato  
Especial para o Diário

Muito antes da chegada dos ingleses, que em 1860 se instalaram com os trilhos da São Paulo Railway – a primeira ferrovia do Estado de São Paulo e a segunda do Brasil. Antes mesmo do desembarque dos colonizadores portugueses no século 16. A história do *Lugar de onde se vê o mar* ou Paranapiacaba, no idioma tupi-guarani, começou a ser escrita cerca de 2.500 anos atrás pelas tribos indígenas nativas do território brasileiro, que criaram trilhas pela hoje famosa Vila para encurtar o caminho entre o Litoral e o planalto.

Essa rica história é objeto de estudo do arquiteto e museólogo Júlio Abe Wakahara, 75 anos. Segundo o especialista, autor da obra *Trilhas Tupiniquins*, diversas regiões do Estado eram interligadas pelas rotas criadas pelos tupis. “Se olharmos o mapa de São Paulo, vemos entroncamento das linhas férreas. Todo esse percurso foi realizado com base nas interligações feitas pelos indígenas.”

Os caminhos feitos pelos aborígenes, porém, foram inutilizados pelos colonizadores, pois, por conta da baixa declividade, era perigosa rota utilizada pelos nativos inimigos dos europeus, por volta de 1560. A partir daí, a trilha que passou a ser mais utilizada foi a feita pelos jesuítas, atualmente conhecida por Caminho do Mar.

Apenas três séculos depois, com a chegada dos ingleses, foi que decidiu-se que a passagem utilizada pelos tupis tanto tempo antes deveria ser reativada e, ali, os trilhos da ferrovia conduziram a maior riqueza do País na época, o café, para os portos de onde zarpariam os navios com a preciosa mercadoria.

De acordo com o estudioso, a região do Alto da Serra foi escolhida a dedo pelo engenheiro inglês Daniel Fox, que comandou a construção da ferrovia pelo mesmo motivo dos índios, a baixa declividade. “Como eles queriam encurtar a distância da viagem, escolheram esse trecho que tem ao todo 10 quilômetros. Para fazer os transportes subirem a serra foi criado o sistema funicular e, ao longo do trecho, foram instaladas cinco casas de máquinas para puxar os cabos de aço, que fazem parte dos funículos.”

A ligação profunda de Wakahara com Paranapiacaba teve início em 1980, quando era professor de Arquitetura na USP (Universidade de São Paulo). Na época, ele decidiu criar disciplina especial que teria como base a arquitetura inglesa do fim do século 19, construções que são vistas até hoje na Vila. Ao perceber o valor histórico do local, ele articulou dois simpósios para que fosse discutido o tombamento daquele lugar, que foi concebido para ser cidade dormitório dos operários da ferrovia.

Em 1987, os esforços do museólogo foram recompensados quando o Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) publicou oficialmente o tombamento da Vila Ferroviária. Desde então, os laços entre ele e Paranapiacaba só se estreitaram.

Instalado em escritório cedido pela Prefeitura de Santo André, que administra o distrito, Wakahara mantém ali um acervo de mais de 40 mil fotos da história do Estado. Lá, ele também guarda grande coleção de livros.

Em 2010, aos 70 anos, ele participou da expedição que percorreu todo antigo trajeto da São Paulo Railway. Mesmo com as dificuldades da travessia, que passava por trechos perigosos, o museólogo acompanhou os peritos ao longo dos trilhos e pelas cinco casas de máquinas responsáveis pelo sistema funicular.