

NOI
STRILLOS DOPPIASSADO

Paranapiacaba assiste à destruição de 25 trens; projeto quer preservar 5 e motor de locomotiva

CAMILA GALVEZ

camilagalvez@dgabc.com.br

No auge das operações, entre as décadas de 1930 e 1940, as composições Cometa, Satélite, Estrela e Planeta, que compunham a Constelação da SPR (São Paulo Railway), transportavam, juntas, até 438 passageiros. Eles vinham do interior de São Paulo e se deslocavam até a Baixada Santista entre 60 e 80 km/h, admirando as belas paisagens da descida da serra e, como não poderia deixar de ser, da ativa Vila de Paranapiacaba.

Por dentro, os vagões eram luxuosos, com bancos acolchoados e toalhas bordadas com o símbolo da companhia, possibilitando passeio confortável e veloz. Há duas semanas, seis carros de passageiros, dois veículos de serviço e 17 vagões que fizeram parte dessas composições viraram sucata depois de passar em torno de 50 anos abandonados nos pátios da MRS Logística na Vila.

Os trens já faziam parte da paisagem local, apesar de demonstrar sinais evidentes de abandono. Eram como antigas estrelas de uma constelação apagada pela ferrugem. A MRS ainda planeja preservar cinco vagões, mas depende de como as estruturas reagirão ao serem arrastadas para as proximidades do Museu Funicular. “Se elas se despedaçarem, tudo terá sido destruído”, afirmou o conselheiro do Comdephaapa (Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbânico e Paisagístico de Santo André) e vice-presidente do Instituto do Patrimônio do ABC, Adalberto Dias Almeida.

O memorialista nasceu na Vila e acompanhou o auge da ferrovia e dos trens. É autor do projeto que irá criar memorial na Rua da Estação para abrigar o motor da última locomotiva que ainda não foi desmontada pela MRS, que pertencia à composição Estrela.

Almeida explica que o memorial terá dados técnicos, fotos de diversas épocas e informações históricas da composi-

ção ferroviária. “Será uma exposição permanente para os visitantes, que poderão visualizar um pouco da elegância, requinte, qualidade, velocidade, evoluções e diferenciais das composições com motores a diesel elétrico em relação ao sistema anterior, movido a vapor.” A MRS confirmou a construção do espaço, mas não deu prazo para início e finalização do processo.

Enquanto isso, a locomotiva Estrela jaz, solitária, em terreno da MRS na Rua da Estação, com a palavra ‘motor’ escrita na lateral e aguardando o apagar definitivo do seu antigo brilho.

HISTÓRIA

O primeiro motor a diesel elétrico foi adquirido pela SPR na década de 1930 para testes no trajeto Santos-Jundiaí, e surpreendeu ao vencer os 800 metros de altura da Serra do Mar sem a ajuda do sistema funicular. A composição foi chamada de Cometa, por conta da velocidade, e mais tarde ganhou os irmãos Estrela e Planeta, ainda mais modernos.

Por 30 anos, esses gigantes dominaram os trilhos paulistas. Na década de 1960 e com o avanço da indústria automobilística, foram se tornando obsoletos. Planeta pegou fogo dentro das oficinas, Satélite virou ambulância para os trabalhadores da Vila e Cometa foi mutilado pela falta de peças.

Foram largados nos páti- os, então, para virar sucata com a ação da neblina característica de Paranapiacaba.

ACORDO

Segundo o promotor do MPF (Ministério Público Federal) em São Bernardo, Steven Shuniti Zwicker, que mediu o processo, a decisão de destruir os trens foi feita de comum acordo entre a MRS e o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). O órgão nacional autorizou a destruição de outras 786 peças semelhantes às de Paranapiacaba em todo o Estado. “O que foi levado em consideração foram as questões ambientais, sociais e paisagísticas. Esse material rodante não foi incluso em nenhum processo de tombamento dos órgãos de patrimônio federal, estadual ou municipal, por isso, permaneceu por anos abandonado ali e se tornou um problema”, explica Zwicker.

Da forma como estavam, os trens poluíam o solo e pode-

riam servir de abrigo para moradores de rua e usuários de drogas, além de dar à paisagem aspecto de abandono, como explica o promotor.

Durante vistoria do material rodante, Zwicker afirma que a AMA (Associação de Monitores Ambientais de Paranapiacaba) e a ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária) solicitaram que cinco peças fossem preservadas pela MRS. “Mas se no momento em que elas forem arrastadas se deteriorarem, não há o que fazer e serão destruídas também.” É o adeus definitivo de Paranapiacaba ao que a caracteriza como uma vila ferroviária: os trens.

Museu Funicular é próximo alvo do Ministério Público

Além de acompanhar a destruição dos materiais rodantes de Paranapiacaba, o promotor do MPF em São Bernardo, Ste-

ven Shuniti Zwicker, trabalha para tentar reativar o Museu Funicular, fechado a pelo menos dois anos por falta de ener-

gia elétrica. No período, o prédio teve diversos itens históricos ligados à ferrovia furtados.

“Na terça-feira teremos reunião para definir o perímetro do Museu Funicular, que a MRS concordou em ceder para a ABPF (*Associação Brasileira de Preservação Ferroviária*) a fim de que ela faça a administração do local, o primeiro passo para o retorno do espaço ao funcionamento”, destaca.

Detalhes técnicos e jurídicos para que a ABPF assumira o local, porém, ainda precisarão ser discutidos.

O promotor também garante que acompanhará de perto as obras do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) Cidades Históricas na Vila, que devem começar no segundo semestre. “Temos de garantir que as obras caminhem para que as parcelas do recurso sejam disponibilizadas.” Parapiacaba foi contemplada com R\$ 42,42 milhões. **CG**