

# Primeira viagem de trem entre a região e a Capital completa 150 anos

Percurso de Paranapiacaba até o Brás serviu para o transporte de materiais e operários

**YAGO DELBUONI**

Especial para o **Diário**

yagodelbuoni@dgabc.com.br

Há exatos 150 anos, em 21 de agosto de 1865, acontecia a primeira viagem ferroviária entre a Vila de Paranapiacaba e a Capital, pela São Paulo Railway. A locomoção foi para o transporte de materiais e operários para a região do Brás. A utilização do trem é um marco para o desenvolvimento da região, do Estado e do País.

O pesquisador Rogério Arru-

da contou que a chegada em São Paulo causou comoção para aqueles que participaram do momento histórico. “Neste dia, o povo foi para a Chácara Fagundes, no Brás. A região não tinha nada, São Paulo era concentrada no entorno do Pátio do Colégio. Para assistir a chegada do trem, foram distribuídos suco e lanche para as pessoas. Isto representava um avanço para o Estado.”

De acordo com Arruda, o trajeto tinha apenas duas estações pequenas, que separa-

vam o distrito de Santo André da Capital. “Só tinham estações em Rio Grande e São Bernardo (*hoje Santo André*). A estação de São Bernardo ficava oito quilômetros distantes da vila. Nem todos se habilitavam a caminhar esta distância para pegar o trem.”

Antes da ferrovia, o transporte era feito por tropa de mulas na Estrada do Vergueiro, em São Bernardo. A proximidade com a linha de trem favoreceu também o desenvolvimento andreeense. “A ferrovia começou a adquirir uma importância maior que a Estrada

do Vergueiro. A região da Prefeitura de Santo André não tinha muito valor pelo fato de o Rio Tamanduateí dar muita enchente. Sabendo que ficava perto da ferrovia, fizeram a terraplanagem e o loteamento, e isto foi um chamariz para não precisar se deslocar muito.”

Para o Estado, o trem representava um avanço, como o *Correio Paulistano* de 22 de agosto de 1865 mencionou: ‘(...) riqueza que vae em breve abrir as portas de um futuro esplêndido e risonho à nossa bella provincia que a natureza fadou para largos destinos (..)’ (*sic*). “O trem trouxe para o planalto importações de alimentos, vestuários, industrialização e muita modernidade arquitetônica. Além de levar café para o planalto, a linha serviu para a subida de imigrantes e mudança de material e costume, que passou para o Estado”, disse Arruda.

A última viagem pelo percurso aconteceu em 1981. “Na época, o País vivia crise econômica séria. Em 1974, o governo federal implantou o sistema de cremalheira, que aguenta mais peso e é mais econômico. O sistema funicular precisava de muita mão de obra. Porém, não resistiu muito tempo”, lembra o historiador.

# Emboscada ao trem pagador em Utinga

**ADEMIR MEDICI**

ademirmedici@dgabc.com.br

Histórias reais sobre trens como esta descoberta pelo jovem repórter Yago são sempre saborosas e fazem lembrar outros acontecimentos – igualmente reais. É o caso da tentativa de assalto a um trem que transportava volume considerável pela velha Inglesa, como eram cha-

madadas as composições da São Paulo Railway que cruzavam o Grande ABC no Vale do Tamanduateí.

O caso ocorreu em 1904 e foi matéria nos jornais paulistanos. Quem segue de trem entre Santo André e São Caetano; perto da Estação Utinga, vence uma grande curva, hoje menos acentuada. Pois este foi o local da tentativa do assalto.

Duas pedras foram colocadas no caminho, ao final da curva. Uma pesava cerca de 70 quilos, a outra mais ou menos 50. O plano era parar ou provocar o descarrila-

mento da primeira composição que passasse.

O autor do plano, ou autores, supõem-se, planejavam um roubo, pois as pedras foram ali colocadas justamente no dia e momentos antes da hora em que devia passar um trem especial, conduzindo um empregado da ferrovia com avultadas quantias para fazer o pagamento ao pessoal da estrada.

O plano foi frustrado, pois o trem pagador só percorreu a linha em dia imediato, vindo no seu horário um de carga. O choque foi violento. O trem fi-

cou bastante danificado. Não descarrilou. Ninguém saiu ferido.

Se em vez de um trem de cargas fosse um de marcha mais acelerada, como são os de passageiros, e sofresse o violento choque, certamente que se teria dado uma catástrofe com descarrilamento na curva com pontilhão.

Dizem os jornais que rigoroso inquérito foi aberto. Mas as edições seguintes nada trazem sobre o autor – ou autores – da tentativa de assalto num dia qualquer perdido naquele março de 1904 – e lá se vão 111 anos.