

A Fepasa vai leiloar peças antigas

São cerca de 400 objetos retirados de velhos trens e estações

MARCO ANTONIO ZANFRA

A Ferrovia Paulista S/A (Fepasa) vai colocar em leilão, no dia 25 deste mês, cerca de 400 peças de trens e estações, retiradas das antigas companhias que, fundidas, passaram a compor a empresa. Apitos de locomotivas, relógios de parede e de ponto, sinos de bronze e lâmpadas de manobreadores utilizados há um século pela Paulista, Sorocabana, Mojiana, Araraquara e São Paulo-Minas poderão ser adquiridos por colecionadores, decoradores ou, conforme nota da ferrovia, "donas de casa que apreciam adornos originais na decoração residencial".

Esta é a segunda vez que a Fepasa anuncia um leilão desse tipo: o primeiro foi cancelado às vésperas da data marcada para sua realização, por determinação do então presidente da empresa, Váler Pedro Bodini. O primeiro leilão de "reliquias ferroviárias" estava marcado para junho de 1978, porém pressões em contrário — principalmente da imprensa, que denunciava a venda da "história de nossas ferrovias" — determinaram seu cancelamento. Bodini, ao justificar sua decisão, afirmou na época que era preferível "conservar as peças como patrimônio da Fepasa, para intercâmbio ou formação de novos museus", embora fossem réplicas do acervo do Museu Ferroviário, em Jundiaí, inaugurado oficialmente um ano mais tarde.

O ex-presidente da empresa ainda prometeu que não seriam realizados outros leilões desse tipo. Hoje, ele mantém sua posição em favor da conservação do patrimônio, mas diz não ter condições de avaliar o "valor histórico das peças que vão ser postas em leilão".

A justificativa do engenheiro Roberto Alves de Godói, da Divisão de Alienações da Fepasa, para essa segunda tentativa da empresa — a mesma dada em 1978 — é a de que todo o material a ser arrematado encontra semelhante, "em melhor qualidade", no Museu Ferroviário.

Mas o arquiteto Benedito Lima de Toledo, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP e ex-conselheiro do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), diz que, além de dilapidação, o leilão é "a dispersão do patrimônio histórico". Para ele, "as peças deveriam sempre permanecer dentro de seu contexto, não virar decoração numa casa qualquer". Segundo ele, essa dispersão "é um crime histórico".

O arquiteto afirma ainda que o fato de o Museu Ferroviário possuir exemplares desse material não justifica a dispersão e que "isso parte da idéia perniciososa de que basta conservar um solar da época do ciclo do café para se ter a história do ciclo devidamente representada".

Caso esse leilão não seja cancelado — a exemplo do marcado anteriormente — os interessados poderão adquirir sinos de bronze a Cr\$ 40 mil e sinetas (também de bronze) a Cr\$ 14 mil, além de outras peças, no dia 25, às 10 horas, na praça Júlio Prestes.

Um pouco da história das ferrovias

Os objetos a serem leiloados pertenceram às cinco ferrovias paulistas que, unificadas, resultaram na constituição da Fepasa, criada pela lei estadual 10.410, de 28/10/1971. Essas ferrovias eram a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana, a Estrada de Ferro Araraquara, a Cia. Mojiana de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro São Paulo-Minas, todas surgidas no século passado, com uma participação importante no desenvolvimento paulista no período.

PAULISTA

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi fundada a 30 de janeiro de 1868 e tinha o objetivo principal de estender a linha férrea de Jundiaí até Campinas. A cidade campineira era, na época, a "Capital do Café", daí o visível interesse econômico na extensão da ferrovia, que só chegava até Jundiaí. A empresa ferroviária que explorava a linha Santos-Jundiaí — a inglesa The São Paulo Railway — afirmava não ter condições econômicas para a obra e o presidente da província, Joaquim Saldanha Marinho, decidiu que era melhor os paulistas construírem sua ferrovia.

A Cia. Paulista de Estradas de Ferro de Jundiaí e Campinas, como se chamava inicialmente, foi fundada com um capital de cinco mil contos de réis (25 mil ações de 200 mil réis). A

15 de março de 1870 foi iniciada a construção da linha, partindo de Jundiaí. Em 5 de abril de 1872, após vários problemas com a falta de trilhos, foi inaugurado o trecho da ferrovia até Samambaia, "a uma légua de Campinas" (seis quilômetros), um percurso que era feito em uma hora e 35 minutos. A 11 de agosto, os 44 quilômetros que ligavam Jundiaí a Campinas estavam cobertos pela nova ferrovia.

SOROCABANA

A Estrada de Ferro Sorocabana nasceu de uma dissidência. Um grupo de comerciantes sorocabanos, liderados por Luis Mateus Mailaski, decidiu desligar-se da Cia. Ituana de Estradas de Ferro (que não concordava com a extensão da sua linha até Jundiaí-Itu-Sorocaba) e construir sua própria ferrovia. Em 2 de fevereiro de 1870, nascia a Sorocabana, com um capital de 20 mil contos de réis. Em 13 de junho de 1872, às margens do rio Superiri (bairro de Ipanema, a 10 quilômetros de Sorocaba), iniciava-se a construção da linha. Três anos mais tarde, o bairro de Ipanema estava ligado a São Paulo, distante 120 quilômetros, por estrada de ferro.

Acompanhando a expan-

são da cultura cafeeira rumo ao Oeste Paulista, a Sorocabana estendeu seus trilhos, em 1878, a Tietê, Tatui, Itapetininga e Botucatu. Depois, houve a fusão com a Ituana, ficando criada a Cia. União Sorocabana e Ituana, com 905 quilômetros de linhas. A crise econômica do princípio do século 20, porém, obrigou a ferrovia a entregar seu acervo ao governo federal, em 1904.

Em 1905, o governo estadual adquire a empresa e arrendou-a, por dez anos, a um grupo franco-americano. A estrada teve o nome de Sorocabana Railway Company até 1919, quando voltou à administração estadual.

ARARAQUARA

A cultura cafeeira também foi responsável pela criação da Estrada de Ferro Araraquara, em setembro de 1895, que teve de adquirir os direitos de exploração da região, que pertenciam à Paulista. Em 9 de novembro de 1896, foi iniciada a construção da ferrovia, que ligaria Araraquara a Sertãozinho (hoje Taquaritinga), distantes 75 quilômetros. A linha foi inaugurada em 7 de dezembro de 1901.

Em 1906, com um empréstimo de quatro mil contos de réis, a Araraquara

inicia sua expansão até São José do Rio Preto, o que consegue em 1912 (com mais dois empréstimos). Em 1914, a estrada vai à falência e é adquirida, dois anos depois, pela The São Paulo Northern Railroad Company. Em 1919, as críticas constantes de funcionários e usuários da estrada contra a inoperância da empresa levaram o Estado a encampá-la e a estendê-la até a fronteira com Mato Grosso. A Araraquara passa a ser administrada pela Paulista em 1967.

MOJIANA

Para ligar Campinas a Moji Mirim, foi criada a Cia. Mojiana de Estradas de Ferro, em 1872. Além de ligar as duas cidades, a Mojiana teria um ramal para Amparo e chegaria às margens do rio Grande, passando por Casa Branca e Franca. O primeiro estágio da ferrovia, ligando Campinas a Jaguari (34 quilômetros), foi inaugurado em 3 de maio de 1875. A inauguração da linha até Moji Mirim, em 27 de agosto do mesmo ano, contou com a presença do imperador D. Pedro 2.º, que viajou no carro especial da Mojiana.

Em janeiro de 1878, a ferrovia atingia Casa Branca, a 172,5 quilômetros de

Campinas. E dois anos após conseguia concessão para explorar a linha até Ribeirão Preto, o que conseguiu em novembro de 1883. Em 1888, a empresa atingia as margens do rio Grande.

Na década de 30, com o declínio do café na região explorada pela Mojiana, a empresa passou por sérias dificuldades financeiras. Além de problemas com o café, a ferrovia enfrentava a concorrência das recém-criadas rodovias. A situação financeira agravada levou a Mojiana a ser encampada pelo Estado, em 6 de junho de 1952.

SÃO PAULO-MINAS

A Estrada de Ferro São Paulo-Minas foi fundada em 1890 como Cia. Melhoramentos de São Simão (era uma estrada municipal, para servir a duas dezenas de fazendas da região). Quatro anos depois, a empresa fun-

dadora faliu e a ferrovia passou a ser administrada por uma única pessoa (Jorge Cesimbra Fairbanks), que modificou a idéia original e transformou a São Paulo-Minas numa ferrovia de âmbito estadual. Em 1906, passou à administração de um grupo estrangeiro, chamando-se The São Paulo and Minas Railway Company. Esse grupo adquiriu os direitos de exploração de um trecho do território mineiro, até São Sebastião do Paraíso.

Em 1922, a Cia. Eletro-Metalúrgica Brasileira adquiriu a estrada para utilizá-la no transporte de minérios e conseguiu um empréstimo, sob hipoteca, para ampliar a ferrovia. Não pagou o empréstimo e levantou novos financiamentos. Acabou falindo em dezembro de 1929. Em 1931, foi reaberta pelo governo e, em 1967, passou a ser administrada pela Mojiana, que já estava encampada pelo Estado.

nicosan

Ajuda voce a deixar de fumar.

A VENDA EM TODAS AS FARMACIAS E DROGARIAS