

CENTENÁRIO DO TREM PARA SANTO AMARO

O dia 14 de março do corrente ano assinalou o transcurso do centenário da inauguração da antiga ferrovia que ligava a capital paulista à então distante localidade de Santo Amaro, hoje incorporada à área urbana da grande metrópole, mas que até 1932 conservou sua autonomia municipal. A “Carril de Ferro para a Vila de Santo Amaro” tinha sua estação inicial no bairro da Liberdade, em frente à rua São Joaquim. Daí, ter este nome. E num percurso de dezoito quilômetros alcançava a vila de Santo Amaro. A empresa mostrava-se pioneira na ligação ferroviária da capital com as vilas adjacentes. A inauguração foi bastante festiva, contando com a presença do Conselheiro João Alfredo Correia de Oliveira, então presidente da província. Ao longo do trajeto haviam seis estações e algumas delas deixaram seus nomes em atuais bairros da capital. Com o correr dos anos, a velha ferrovia, com seu percurso bastante modificado, foi transformada numa linha de bondes elétricos e como tal funcionou até a década de ‘50, quando foi suprimida. Nesta nova fase, seus veículos não mais partiam da rua São Joaquim, mas da Praça da Sé.

Uma boa descrição dessa ferrovia encontra-se no volume sobre a Vila Mariana, da série **História dos Bairros de São Paulo**, editada pelo Departamento de Cultura da municipalidade paulistana. É autor deste volume Pedro Domingos Masarolo e de seu livro transcrevemos o que segue:

“A vila de Santo Amaro estava nesse tempo em franco progresso. Havia ali muita cultura e muita criação. Era o trabalho dos colonos alemães, ajudados por nossos caboclos que aparecia. Também o trecho que a estrada ia percorrer possuía já muitos moradores garantindo assim passageiros e cargas. A lenha, o combustível usado na época, viria a ser transportada por ela, pois a zona de Santo Amaro era a maior fornecedora da cidade, transporte esse que era feito até ali por carro de boi. É feito o aterro do Vergueiro, onde está hoje o paredão com grades de ferro. No Morro Vermelho, ali no Santo Agostinho, são feitos maiores cortes e assentados os trilhos, saindo o trem da estação inicial, que era em frente à rua São Joaquim, onde hoje é uma estação de força da Light e, subindo a atual rua Vergueiro, chegava até a rua Paraíso. Dali seguia em linha quase reta numa paralela à Estrada do Vergueiro, porém, aproveitando o terreno mais alto daqueles sítios. Ia pela hoje rua Domingos de Morais até o largo que mais tarde teve o nome do bairro. Neste largo, precisamente onde existiu a estação de bondes (atual Praça Teodoro de Carvalho), construiu a Estrada as suas oficinas. Dali saía um ramal para o bairro do Cambuci, que seguia pelas atuais ruas Neto de Araujo e Lins de Vasconcelos, até o largo princi-

pal desse bairro. Não parava porém ali o trecho: seguindo, o trem ia pela então baixada do Glicério até o Mercado Municipal, na rua 25 de Março.

De Vila Mariana continuava e na altura da atual rua Sena Madureira saía outro ramal, que ia até o Matadouro Municipal, que estava sendo construído. Voltando ao nosso trem: este, depois de deixar a parada **Chave** (donde saía o ramal do Matadouro), fazia outra parada logo adiante. Era a Capela da Saúde, naquele tempo simples e pobre, onde o povo comparecia aos domingos quando vinha o pároco da cidade ou de Santo Amaro. A seguir, a **Parada Bosque**, na atual Praça da Árvore. Outra parada era a **Estação Nova**, no antigo Parque Imperial. Depois, vinha uma estação de certa importância — do **Encontro**. Ali havia um chefe que manobrava o tráfego das composições que vinham de Santo Amaro e também dava a linha para os trens procedentes da cidade, com telefone ligado às estações de Vila Mariana e Volta Redonda. A linha da Ferrocarril era singela e não possuía o sistema moderno do **staff**, ainda não usado no Brasil, sendo o serviço de segurança feito unicamente pelo telefone particular das estradas de ferro.

Essa estação se localizava no fim da Avenida Jabaquara, próximo ao atual Aeroporto de Congonhas. Ao partir dali, o trem chegava então à próxima parada que era **Elias Chaves**, atravessando a atual pista do aeroporto que, naquele tempo, era o sítio da família de Elias Chaves. Adiante era a parada do **Buraco do Peixe** — atual bairro do Aeroporto — local onde havia uma água que, muitas vezes, quando a composição que vinha de Santo Amaro com muita carga, gastando muito vapor ou por motivo de algum vazamento na caldeira, se abastecia ali para poder seguir viagem. A seguinte não era uma parada: era outra estação também com chefe e telefone, **Volta Redonda**. Depois vinha a parada **Cordeiro** e depois a parada **Galinheiro** (derivado de uma granja que ali existia), na atual Vila Helena. Mais duas paradas: **Alto da Boa Vista**, onde hoje é a Chácara Flora, e **São José**, perto do convento do mesmo nome, antes de chegar à estação terminal, que era **Santo Amaro**.

A linha tinha bitola de 60cm e as composições geralmente eram formadas de quatro a seis vagões e corria na velocidade de mais ou menos 40 quilômetros horários.

*

COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA

Outro centenário significativo foi assinalado em março do corrente ano: o da criação da Comissão Geográfica e Geológica, entidade que, após várias reformas administrativas e estruturais, veio a transformar-se no