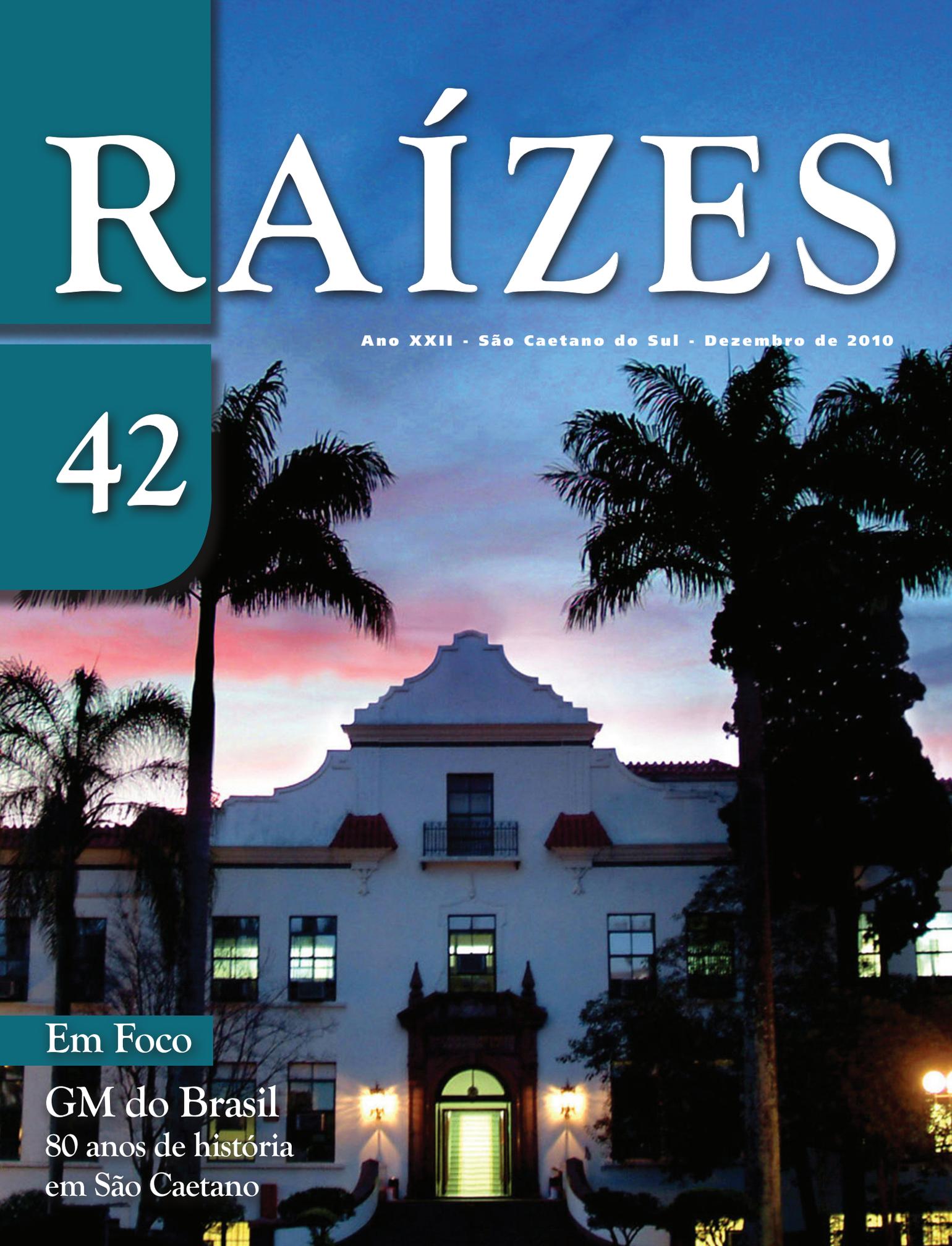


RAÍZES



Ano XXII - São Caetano do Sul - Dezembro de 2010

42

Em Foco

GM do Brasil
80 anos de história
em São Caetano

Ano XXII – Número 42

Publicação semestral

Distribuição gratuita

**Publicação da
Fundação Pró-Memória de
São Caetano do Sul**

Tiragem desta edição:

2.000 exemplares

Dezembro de 2010

Av. Dr. Augusto de Toledo, 255

Santa Paula | CEP 09541-520

São Caetano do Sul - SP

Fone/fax (011) 4223-4780

www.fpm.org.br

fpm@fpm.org.br

Coordenação Geral

Clovis Antonio Esteves

Editora Responsável

Jô Sperate Figueiredo (Mtb 17.662)

Pesquisa

Cristina Toledo de Carvalho

Cristina Ortega

Conselho Editorial

Adriana Sampaio

Clovis Antonio Esteves

Cristina Toledo de Carvalho

Humberto Pastore

João Tarcísio Mariani

Jô Sperate Figueiredo

Mário Porfírio Rodrigues

Roberta Giotto

Projeto Gráfico e Editoração

Roberta Giotto

Fotografia

Antonio Reginaldo Canhoni

Antonio Augusto Coelho Neto

Digitalização e Restauração de Imagens

Antonio Augusto Coelho Neto

Foto de Capa:

Prédios dos escritórios da GM em São Caetano

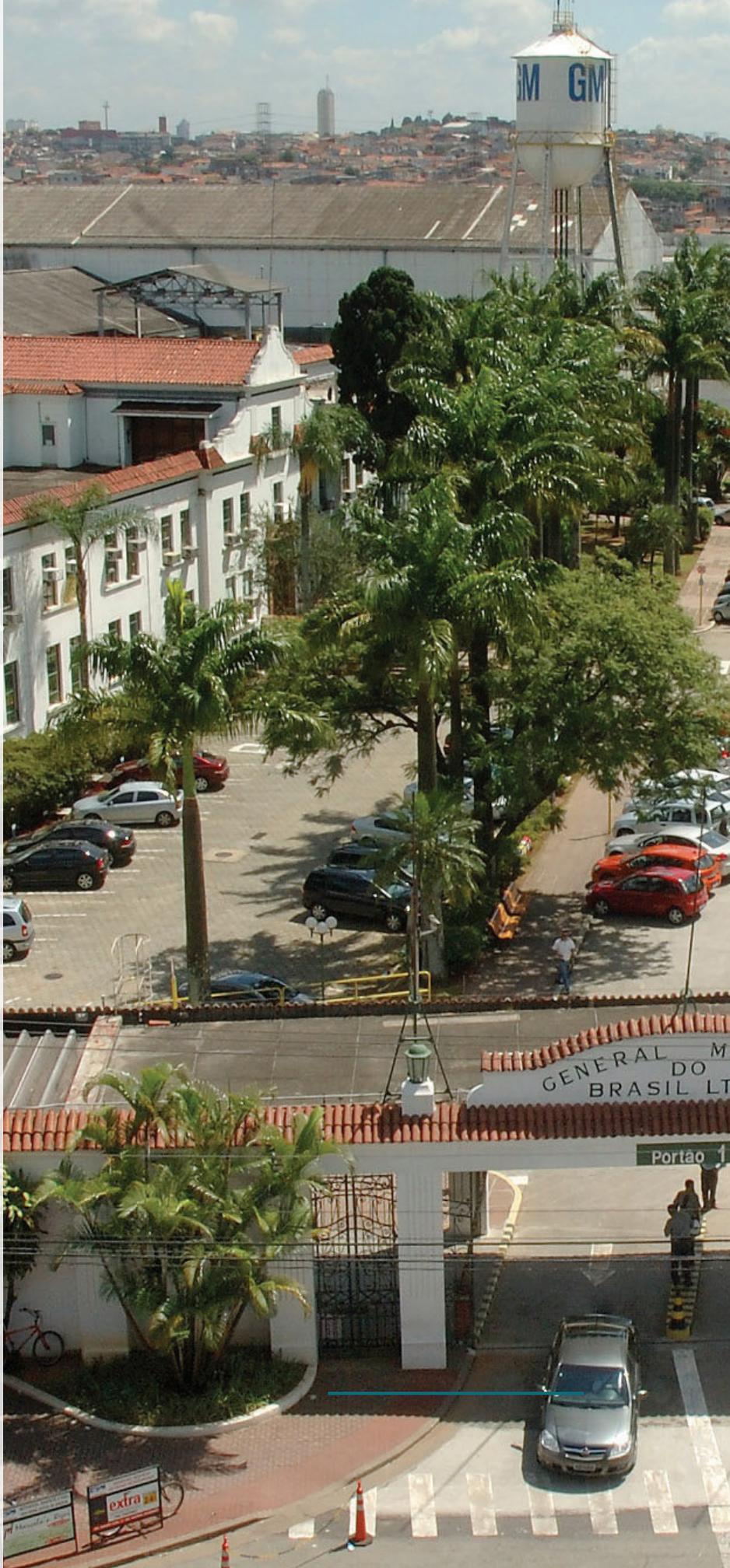
Acervo/ General Motors do Brasil

Crédito Foto: Maurício Pavan / ABC Imagem

Ctp e Impressão

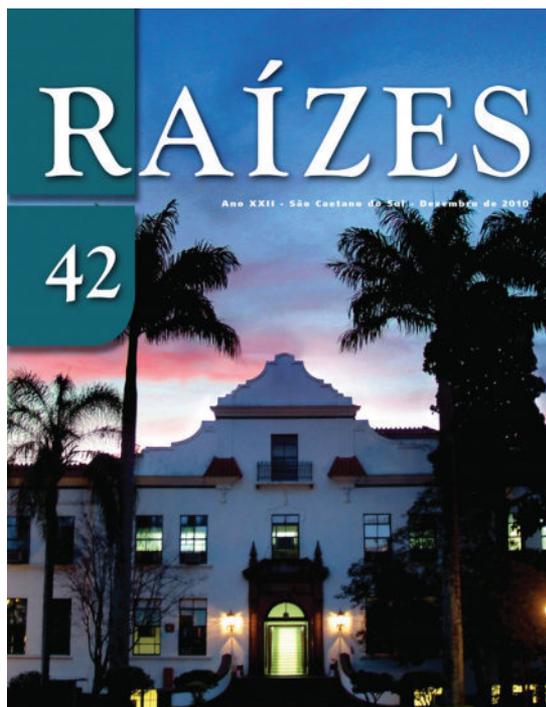
NSA Gráfica e Editora

A revista está aberta à colaboração de pesquisadores da História do ABC paulista. A seleção do material é de responsabilidade do Conselho Editorial. Originais encaminhados à redação não serão devolvidos, com exceção de fotografias. Opiniões emitidas nos artigos são de exclusiva responsabilidade de seus autores e não refletem, necessariamente, a opinião da revista.





RAIZES 42



A cultura do desenvolvimento muitas vezes vem de encontro com os modernismos inaceitáveis, dia-a-dia estressante, afogamento mental, desleixo com a natureza. Mas, o que seria do futuro de uma cidade e de cada uma de suas personagens se ainda fosse necessário caçar para comer.

Progresso e desenvolvimento são diretrizes da vida de todos nós.

No momento em que uma cidade abre suas portas para a empresa ou indústria, abre um novo caminho a ser trilhado por seus cidadãos.

Dentro de cada porta um novo sonho de prosperidade, novos ideais socioeconômicos, novas histórias, memórias...

A porta aberta ao desenvolvimento, aos sonhos, à indústria, aos funcionários renova a linha do tempo do nosso cotidiano. São Caetano abriu suas portas e recebeu, há 80 anos, uma promissora indústria automobilística. Abriu suas portas para a General Motors do Brasil.

E a reciprocidade aconteceu. A General Motors abriu suas portas à sociedade sancaetanense. Famílias cresceram e prosperaram. Ganharam um novo título: Família GM. Muitos pais, orgulhosos, assistiram seus filhos

“fazendo carreira” nesta porta aberta.

As portas abertas, tanto da GM quanto de São Caetano do Sul, são as responsáveis pelo espetáculo da memória. Lembrar da história do primeiro Chevrolet é privilégio. As portas abertas ao passado perpetuam lembranças em todos nós filhos de São Caetano ou filhos da GM. Raízes invade este cenário e abre suas portas, contando um pouco desta maravilhosa General Motors do Brasil!



Por Jô Sperate Figueiredo
Editora

“ *A história de uma cidade pode ser observada em livros, nas suas fases transformadoras e também na sua paisagem.* ”

São Caetano do Sul ganhou novos cenários ao longo destes 133 anos de vida. O Núcleo Colonial faz parte de um passado registrado em páginas históricas, pinturas e retratos. Tudo se renovou, ganharam outros aspectos, ares de cidade grande.

Em pouco mais de um século, a vista aérea do município vislumbra edifícios majestosos e comércio. Bem no coração de São Caetano do Sul uma área não passa despercebida: a General Motors do Brasil desponta no Centro e traz ao seu redor um novo modo de vida.

GM e São Caetano têm um caso de amor que perdura há 80 anos. Se um membro da família não trabalhou no complexo automobilístico, pelo menos conhece alguém que passou ou ainda faz parte da lista de funcionários.

A memória sancaetanense está intimamente ligada ao crescimento da indústria. Se hoje, a cidade tem 133 anos, mais da metade foi vivida num cenário que tem ao centro a figura da GM. Toda mecânica de desenvolvimento tem a parcela GM. Por isso, a Revista Raízes destaca como matéria de capa os 80 anos de General Motors do Brasil em São Caetano. O aniversário não é exclusivo da fábrica é, com certeza, uma comemoração da cidade, por tudo que representa em termos de progresso, desenvolvimento e participação ativa no dia a dia da nossa sociedade.

O Em Foco conta um pouco desta histórica fábrica e destaca o trabalho desenvolvido pelas suas extensões, como o Centro Tecnológico, o Instituto General Motors e os aspectos de lazer, esportivo e familiar que ganham vida na ADC GM. O memorialista e jornalista Ade-

mir Medici conta a história de um dos departamentos mais importantes da GM, entre os anos 1950 e 1970, a fábrica da Frigidaire. E mais, fala sobre a publicação que marcou época, a revista Frigidaire em Foco.

Raízes 42 reservou, ainda, artigos sobre duas famílias tradicionais da cidade: Barontini e Dall’Antonia, escritas pela historiadora Cristina Toledo de Carvalho e por nosso colaborador Mário Porfírio Rodrigues, respectivamente. O jornalista Humberto Pastore conta a história de uma personagem diferente. Humberto destaca a linha de tempo da Avenida Goiás, dando vida a essa via especial que se desenvolveu ao longo dos anos.

A Revista publica, ainda, com exclusividade textos da historiadora Suzana Cecília Kleeb, que narra a complexidade histórica da bela Paranapiacaba; e de Silvia Helena Passarelli, doutora em Arquitetura e Urbanismo, contando detalhes do caminho de Santos a Jundiá.

A professora Yolanda Ascêncio escreveu um texto sensível e emocionante sobre a vida de um dos médicos mais queridos da cidade: Silvio Torres. Sua carreira brilhante dentro da medicina e personagem de destaque dentro da política municipal, a cidade lembra com saudade deste homem correto, bondoso, capacitado e trabalhador.

As páginas da Raízes 42 estão especialmente escritas, dentro dos novos padrões de design gráfico que a Fundação optou nestas mais recentes edições.

Uma feliz leitura a todos!.

CLOVIS ANTONIO ESTEVES
PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA





AMBULATORIO
GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.



EM FOCO

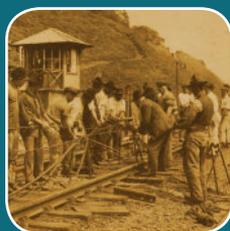
- 7 General Motors do Brasil
80 Anos de História em São Caetano do Sul
Clovis Antonio Esteves
- 13 ADC General Motors -
Ponto de Encontro da Família GM
Jô Sperate Figueiredo
- 21 Revista Moderniza Jornalismo do ABC
Ademir Medici
- 29 História Oral Especial
Francisco Fruett e a Família GM
Jô Sperate Figueiredo



7
General Motors do
Brasil - 80 Anos
de História em São
Caetano do Sul



21
Revista Moderniza
Jornalismo do ABC



41
Paranapiacaba,
Patrimônio Cultural
no ABC



79
Interação entre
Subjetividades
Membros da Família
Barontini revelam
e interpretam suas
memórias

ARTIGOS

- 35 "Goiás" A personagem que mudou com a cidade
Humberto Domingos Pastore
- 41 Paranapiacaba, Patrimônio Cultural no ABC
Suzana Cecília Kleeb
- 54 Fogo, Fogo, Fogo!!!
Cristina Ortega
- 62 De Santos a Jundiá: A Primeira Ferrovia Paulista
Silvia Helena Passarelli

HOMENAGEM

- 76 Silvio Torres
Yolanda Ascencio

FAMÍLIA

- Interação entre Subjetividades
Membros da Família Barontini revelam
79 e interpretam suas memórias
Cristina Toledo de Carvalho
- 87 Contribuição da Família Dall'Antonia a São Caetano
Mário Porfírio Rodrigues

CRÔNICA

- 91 Gostasas Memórias
João Tarcisio Mariani

MEMÓRIA FOTOGRÁFICA

- 94

REGISTRO

- 103 **Jô Sperate Figueiredo**

GENERAL MOTORS DO BRASIL

80 ANOS DE HISTÓRIA EM SÃO CAETANO DO SUL

Clovis Antonio ESTEVES ()*





Há 80 anos, no dia 12 de agosto, era inaugurada em São Caetano do Sul o complexo industrial da General Motors do Brasil. Um marco dentro da história da cidade, com uma biografia de exemplos em desenvolvimento, em criatividade, investimentos, modernização e vanguarda. São Caetano do Sul cedeu espaço para um cenário industrial. Mas, não um simples cenário de produção automobilística. Um cenário de vida. A biografia da GM se interliga à biografia da cidade e das famílias sancaetanenses.

Difícil encontrar alguém que não tenha trabalhado na GM ou que conheça algum funcionário da empresa. A família GM, como são chamados os funcionários, se espalhou por todo o município. Pais, filhos, sobrinhos, netos, amigos fizeram carreira dentro da grandiosa General Motors. Contar e recontar sua história é recordar a história sancaetanense e de suas personagens que criaram toda a memória de São Caetano.

No País, a General Motors completou 85 anos de atividades. Tudo começou em 1925, no histórico bairro do Ipiranga, em São Paulo, onde, em galpões alugados, era realizada a montagem de 25 veículos por dia, importados dos Estados Unidos. O sucesso aconteceu rápido e os planos de expansão foram mais que necessários. Mas, onde construir o principal complexo da maior montadora de carros do mundo?

São Caetano do Sul foi escolhida. E, um ousado e grandioso projeto deu nova forma à cidade. São mais de 500 mil metros quadrados de área destinada ao que, na época seria o primeiro complexo

da GM dentro do Brasil.

Muda a paisagem, muda o setor econômico, muda a vida da cidade. Quem conta um pouco desta parceria é a própria presidente da empresa, Denise Johnson: “A história da fábrica de São Caetano do Sul está intimamente ligada à história da GM no Brasil. Sede da empresa no país, São Caetano do Sul recebeu, ao longo destes 80 anos, expressivos investimentos e nosso complexo industrial é um dos maiores e mais importantes da companhia”, destaca



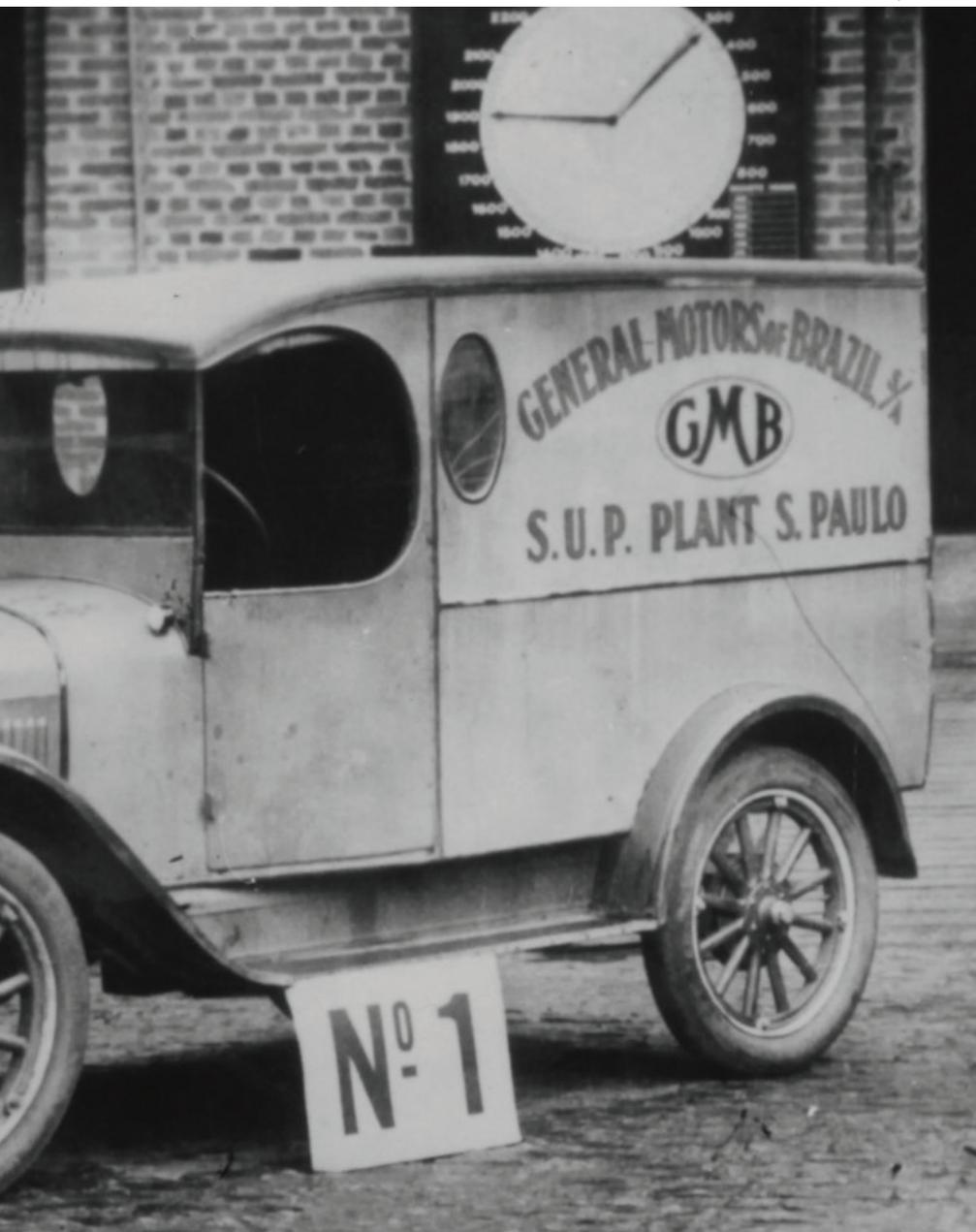
Denise, que assumiu a presidência no último dia 1º de julho de 2010 e participou das comemorações internas dos 80 anos.

Outra personagem histórica da montadora José Carlos Pinheiro Neto, vice-presidente da GM do Brasil, também participou das comemorações dos 80 anos e fala sobre os aspectos econômicos desta linha do tempo de conquistas: “Com os novos investimentos de R\$ 2, 650 bilhões, divididos em

modernização e ampliação da fábrica e do Centro Tecnológico, São Caetano do Sul torna-se, além de grande centro produtor de veículos, um pólo de desenvolvimento e exportação de tecnologia automotiva, o que para nós é motivo de orgulho”.

Com essas declarações observa-se claramente a relevância da vida da General Motors do Brasil dentro do contexto histórico de São Caetano do Sul. Impossível separar as duas memórias.

Acervo/Fundação Pró-Memória



A primeira produção da General Motors do Brasil: o carro nº 1.





EM FOCO

CENTRO TECNOLÓGICO É REFERÊNCIA DE SÃO CAETANO PARA O MUNDO

Em São Caetano do Sul, a presença da General Motors do Brasil trouxe não somente a própria montadora, mas extensões significativas como a ADC GM, o Instituto General Motors e o Centro Tecnológico. Desde 1988, o CT desenvolve projetos de criação de veículos para diversos países. A presença do Centro amplia a visão de Brasil, leia São Caetano do Sul, no Mundo.

O complexo abriga dois mil engenheiros e designers que desenvolvem os carros do futuro da GM e do mundo. Sua importância e sua capacidade baseada em excelência de qualidade conquistaram sucesso mundial. Para dar continuidade a tudo isso foi necessária a sua ampliação, que incluiu construção e modernização de novos laboratórios e pistas do Campo de Provas da Cruz Alta.

O CT se divide em Centros de Engenharia, Design, e Manufatura. Com isso, a General Motors do Brasil hoje é capaz de desenvolver novos veículos, desde seu desenho inicial, até a montagem final na fábrica.

A partir de São Caetano do Sul, o Centro de Design da GM atende às suas responsabilidades globais. Ou seja, aqui no município que se desenvolvem, junto com as áreas de Engenharia e Manufatura, veículos globais, principalmente para a marca Chevrolet. Nos últimos anos, foram investidos recursos na ampliação do prédio, aquisição e modernização de equipamentos e contratação de novos

profissionais, transformando-se em um dos centros globais de desenvolvimento de produtos no mundo que trabalham de forma totalmente integrada e reconhecida.

Criação- O design da GM do Brasil também tem se destacado na criação de carros conceitos todos com a marca Chevrolet. Modelos como o Sabiá, que chegou a ser exposto no Salão Internacional do Automóvel de Detroit (EUA), o Celta Spyder, ambos em 2001; o Journey em 2002; o Prisma Y, apresentado como atração do estande da empresa no Salão Internacional do Automóvel de São Paulo de 2006; e o GPiX, apresentado no Salão Internacional do Automóvel de São Paulo de 2008 e que inspirou as linhas do mais aguardado lançamento de 2009, o Chevrolet Agile.

Mas, o leitor da Raízes deve estar se perguntando: Por que falar de algo que cuida do futuro? Simplesmente, porque somente o trabalho desenvolvido ontem dentro da empresa é que construirá história da empresa em São Caetano. Simplesmente porque a memória da cidade se mistura à da GM e a tudo que forma seu complexo, que comemora 80 anos dentro da cidade.

Contar a história de um passado mais recente também tem sua significativa importância a partir do momento que o fato fica registrado, não se perde. E é esse o principal papel da Fundação Pró-Memória, por meio da Raízes.

O Centro Tecnológico da GM, na Avenida Goiás. Referência de São Caetano para o mundo



CRONOLOGIA DE SUCESSOS

 Após produção inicial em galpões alugados no Bairro do Ipiranga (SP), em 24 de setembro de 1927, começa uma nova etapa na história da GM do Brasil, ou seja, o início da construção da fábrica de São Caetano do Sul. Em 1º de outubro de 1928 foi iniciada a produção de veículos nesta unidade.

 Em 12 de agosto de 1930, é inaugurada oficialmente a fábrica de São Caetano do Sul, que já vinha operando anteriormente.

 Durante o período da II Guerra Mundial, a GM participou do esforço militar na produção de veículos e material bélico, tendo sido produzidos mais de 2.000 veículos a gasogênio para uso civil.

 Em 19 de novembro de 1968, é lançado o primeiro carro de passageiros Chevrolet produzido no Brasil, o Opala, com quatro portas.

 Em 12 de setembro de 1979, a unidade de São Caetano do Sul comemora a produção do veículo número 1.500.000.

 Em 2 de fevereiro de 1988, é inaugurado o Centro Tecnológico em São Caetano do Sul.

 Em 1991, a Prefeitura de São Caetano do Sul institui, em julho, o “Dia do Chevrolet”, a ser comemorado no terceiro domingo do mês de julho de cada ano.

 Em 11 de novembro de 1993, durante a visita do então presidente mundial da General Motors Corporation, Jack Smith Jr., a GM comemora a produção do Chevrolet número 5.000.000.

 No ano de 2004, a Chevrolet Brasil foi líder de vendas de automóveis.

 Em 18 de julho de 2007, o então presidente mundial da GM, Rick Wagoner, anunciou em São Paulo, o investimento de US\$ 500 milhões, no Brasil e Argentina, para o projeto ‘Viva’.

 Até 2012 a Chevrolet lançará 18 novos modelos no mercado. 

(*) Clovis Antonio Esteves é historiador e presidente da Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul

ADC GENERAL MOTORS PONTO DE ENCONTRO DA FAMÍLIA GM



Jô Sperate FIGUEIREDO ()*

Nesta viagem ao passado, muito de São Caetano do Sul construiu-se em torno do cenário General Motors do Brasil. Mas, a história da montadora não se resume à industrialização e muito trabalho. Sua história é feita de homens, trabalhadores que fizeram da fábrica seu segundo lar. Mas, como reunir a família neste lar industrial? A solução foi clara e resultou numa criação de sucesso absoluto entre os funcionários e família GM: a fundação de um clube.

Acervo/Família Sperate





Na página anterior: Os bailes de carnaval marcaram época na ADC GM. Carnavalescos posam para foto em 23 de fevereiro de 1941

São 75 anos de festas, reuniões, bailes, churrascos, esportes... São 75 anos de um lar que agrega a família GM. A General Motors do Brasil sempre se orgulhou em denominar seus funcionários como a Família GM. Realmente, as primeiras décadas foram marcadas por gerações dos seus funcionários. Trabalho de pai para filho, tios, sobrinhos, afinal quem não conhece algum funcionário GM. Uma família que cresceu com a indústria, que se apaixonou por seu trabalho, mas que no final do dia ou aos finais de semana não possuía um local para se reunir.

Oito homens preocupados com essa filosofia Família GM reuniram-se e decidiram que era o momento de criar uma opção de lazer para os funcionários. Então, Carlos Cabilac, Carlos Lothamer, André Terrazes, José Hollo, Rafael Ortega, José Ribeiro, Irineu Borsoi e Jaime Fowier reúnem-se no restaurante da GM e decidem fundar o Grêmio General Motors. Logo após ser anunciada a criação, o Grêmio já contava com 600 associados.

Faltava ainda o local para a construção da sede. O grupo de fundadores encontrou um sítio, na Avenida Souza Ramos, conhecida hoje como Avenida Goiás. Lá, por volta dos anos 30, eram criadas vacas leiteiras. Seu proprietário, todas as manhãs, saía com sua carrocinha vendendo leite de porta em porta. Algumas reuniões e o proprietário do sítio aceitou alugar o terreno por 600\$000 (seiscentos mil réis).

E, em 20 de novembro de 1935, era inaugurada a sede social do então General Motors Esporte Clube, ou seja, o segundo lar tão esperado pela família GM. Para comemorar, foi organizado um festival. Mas, o recém criado clube não tinha verba para a realização da festa. Em compensação, muitos apoiavam a iniciativa, entre eles Mr. W. Yates Jr. um grande simpatizante do clube e que doou a quantia necessária para a inauguração.

Aluguel

De acordo com o site do clube, o que mais preocupava a diretoria era o alto valor do aluguel do terreno. No dia 03 de fevereiro de 1939, os sócios e todos os empregados da General Motors do Brasil foram convocados pelo presidente da empresa, Mr. G. P. Harrington, para uma reunião no restaurante da GM. Nova conquista para os funcionários, ou melhor, para a família GM. O presidente informa que “a General Motors do Brasil havia adquirido o terreno em definitivo e que o clube não mais precisaria pagar aluguel pelo seu uso.”

Em agosto de 1940, teve início a construção de uma nova sede, com amplo salão de festas, quadra de basquete e outras melhorias. Esse foi o início de uma infinidade de obras, conquistas para os associados e sucessos no meio esportivo. Renovou-se, transformou-se e ganhou centenas de sócios. A família GM ganhou seu lar. Com isso toda a comunidade sancaetanense saiu vitoriosa. Hoje, o clube da GM tem outros ares, nova sede, outro nome. Passou a se chamar Associação Desportiva Classista General Motors de São Caetano do Sul.

Século 21, pensamentos revolucionários, arquitetura renovada, mas a filosofia dentro da GM, dentro do seu “grêmio” é e será sempre a mesma a de uma grande e unida família, que da industrialização criou seus filhos, netos, sobrinhos... Que não deixou a industrialização esfriar seus corações, apenas os fortaleceu sócio e economicamente. O segundo lar, o clube, pode ter mudado suas estruturas, mas sua essência é a mesma de quando aqueles oito homens se reuniram: um local para a família GM confraternizar.



O tradicional Natal com a família GM reúne centenas de crianças para a entrega dos brinquedos. Dezembro de 1956



CLUBE DOS 30

O site traz uma frase que caracteriza perfeitamente a filosofia do clube: “Além de sempre olhar para o futuro, a Associação Desportiva Classista General Motors de São Caetano do Sul, não perde de vista o seu passado”. Com esse pensamento, seus funcionários, ao completarem 30 anos de trabalho na GM, passam a contar com nova opção de lazer, o Clube dos 30. Um seletivo clube, com diversificada programação de atividades voltadas à terceira idade.

Em 1986, o então vice-presidente da General Motors do Brasil, André Beer, cria o Clube dos 30, com o objetivo de proporcionar às pessoas da terceira idade, um espaço com sua linguagem dentro dos clubes da GM.

De acordo com o site, o programa de atividades físico especialmente criado para esta faixa etária, considera suas limitações e oferece condições de melhoria no desempenho físico para que o idoso possa manter a auto-suficiência. Os programas reúnem esporte, recreação, cultura, lazer, saúde, além de cursos e palestras, sempre sob a supervisão de professores e instrutores especializados.

A GM foi pioneira no mundo, entre as montadoras, a manter um espaço específico da terceira idade dentro de um clube social. A ADC GM possui um universo a parte voltado à melhor idade. Um jantar de gala, realizado anualmente no mês de novembro, dá as boas vindas aos novos integrantes.





Desfile Dia do Trabalho, década de 50, no Vale do Anhangabaú.

ESCOTISMO

Fundado em 14 de maio de 1952, por iniciativa do então funcionário da General Motors, José Gonçalves de Oliveira, o Grupo Escoteiro João Ramalho nasceu na sede da ADC General Motors, na época, General Motors Esporte Clube, com o apoio total da montadora.

O movimento escotismo é o movimento pioneiro em voluntariado, que valoriza a participação de todos, de acordo com os princípios e o método escoteiro concebidos pelo fundador, Baden-Powell. Tem como propósito, contribuir para que jovens assumam seu próprio desenvolvimento, especialmente na formação do caráter, ajudando-os a realizar suas plenas potencialidades físicas, intelectuais, sociais, afetivas e espirituais, como cidadãos responsáveis e úteis em suas comunidades.

Suas divisões internas são: de 7 a 10 anos, Lobinho, de 11 a 14 anos, Escoteiro, de 15 a 18 anos, Sênior e de 19 a 21 anos, Pioneiro.

Treinamento para acampamentos do Grupo Escoteiro João Ramalho, no clube em maio de 1974

Acervo/Família Sperate



INFRA-ESTRUTURA

Descrever todas as atividades e a infra-estrutura do que é hoje a ADC GM não é tarefa fácil. O Clube conseguiu se diversificar de tal maneira que conquistou todas as áreas sociais e de lazer, para todas as idades. O Clube oferece atividades como: Coral, General Mirim, dança de salão, fisioterapia, pilates, RPG e muito mais. Tudo dentro de um complexo exemplar com: Sede Campestre, Sede São Caetano, Sub-sede em Indaiatuba, GM Moto Clube, academia, piscina, loja CVC, Ginásio Leonardo Sperate, Ginásio Jimmy Water's, Salão de Festas André Beer e Memorial. 



Primeiro grupo de artistas mirins do General Mirim. Ao lado direito o tradicional animador dos shows e patrono Leonardo Sperate. À esquerda, Ciro Rocha, autor do Hino do General Mirim. Dezembro de 1954



GALERIA DE PRESIDENTES

ANO	NOME
1935 a 1938	Carlos Cabilac
1939	Irineu Borsoi
1940 a 1941	W Mawson
1942 a 1943	Luiz Maradei
1944 a 1945	Amaragi Martins
1946	Benedito A Christino
1947 a 1948	Leonardo Sperate
1949	Antonio S Taveira
1950 a 1951	Mauricio Simão
1952	Walter Nasi
1953	Walter Tomé
1954	Armando Eliezer
1955	Carlos G Esquerre
1956 a 1960	Adalberto Bogsan
1960 a 1962	Salvador Satriani
1962 a 1964	Nikolaus Fritz
1964 a 1968	Leonardo Sperate
1968 a 1970	Milton Nonato
1970 a 1974	João Abate
1974 a 1978	Jasmiro Gabriel Germani
1978 a 1980	Rui da Silva Fernandes
1980 a 1984	Sebastião Baptista
1984 a 1994	Walter Giovanelli
1994 atual	Carlos Luiz Vitiello

(*) **Jô Sperate Figueiredo** é jornalista, Assessora de Comunicação Social da Fundação Pró-Memória, foi Diretora de Comunicação e Assessora de Cultura da Prefeitura de São Caetano do Sul

FRIGIDAIRE

em FOCO

Primeira capa: composição de Ortiz Picazo, que anos depois cedeu à página Memória, do DIÁRIO DO GRANDE ABC, várias fotos de artistas brasileiros que participaram de convenções tanto da Frigidaire como da GMB, onde também trabalhou.

ANO I - N.º 1
MAIO DE 1957

REVISTA MODERNIZA JORNALISMO DO ABC

Ademir MEDICI ()*

Inspiração da Frigidaire em Foco, lançada pela General Motors em 1957, vinha do marco da nova arquitetura, Brasília, também chamada Novacap

Na história dos 85 anos da General Motors, a história de um dos seus departamentos mais importantes entre os anos 1950 e 1970, a fábrica da Frigidaire; e na história da Frigidaire, uma publicação que marcou época, a revista Frigidaire em Foco.

O primeiro número da revista foi lançado em maio de 1957. A iniciativa foi do Departamento de Promoção de Vendas da unidade. À frente, uma equipe de profissionais que marcou época na imprensa empresarial não só de São Caetano do Sul e do nascente ABC Paulista, como da própria imprensa empresarial paulista e brasileira, já que a revista tinha alcance nacional.

O comando estava a cargo de um publicitário experiente, Mauricio Simão, no papel de redator-chefe. Simão foi um craque no seu tempo e na arte de propagar e vender. Atuou na própria GMB e em empresas como a Scania-Vabis do Brasil, ficando célebre uma reunião mantida na fábrica em São Bernardo com representantes das concessionárias.

No início da reunião, Mauricio Simão chamou a atenção de todos informando que uma nota de 100 dólares estava afixada sob uma das cadeiras ocupadas pelos concessionários, e ficaria para quem a encontrasse. Todos se levantaram de imediato à procura da cédula, que não apareceu. Quando todos se acomodaram novamente, o já velhote Simão lascou sua primeira lição: “Em vendas, é preciso tirar a bunda da cadeira”.



Mas, voltemos à Frigidaire em Foco. Seu redator era o jornalista Oto Diringer, que se projetaria na imprensa do Grande ABC – Diringer trabalhou, entre outros veículos, em jornais de São Caetano, no Diário do Grande ABC e na Assessoria de Imprensa da Prefeitura de São Caetano. Fora e em paralelo ao jornalismo, ocuparia funções junto à sociedade civil, inclusive presidindo a APAE de São Caetano.

Outro nome importante da Frigidaire em Foco foi Ortiz Picazo, descendente do grande artista plástico espanhol Pablo Picasso (1881-1973). Cabia a Ortiz a ilustração da revista e a idealização das suas capas, belíssimas e futuristas, seguindo os padrões mais avançados de uma época que se abria ao mundo com a arquitetura de Oscar Niemeyer, o paisagismo de Burlie Marx e os acordes diferenciados da Bossa Nova.

UM ALVO, O CONCESSIONÁRIO – O objetivo primordial da revista era aprimorar o contato com os concessionários Frigidaire espalhados pelo Brasil, escrevia Oto Diringer no primeiro editorial de Frigidaire em Foco. Ao que era corroborado pelo engenheiro Robert M. Corby, gerente do Departamento Frigidaire, que por várias edições assinou, literalmente, a apresentação dos números de Frigidaire em Foco, a exemplo do que fez na primeira edição: “Há longo tempo vimos acalentando, aqui na Frigidaire, a ideia de criar um veículo de comunicação entre o nosso departamento e a organização de nossos concessionários”.

Corby foi, posteriormente, promovido a diretor da GMB, sendo substituído no posto pelo brasileiro Pedro A. Pessoa.

Temos a coleção encadernada de Frigidaire em Foco entre maio de 1957 e abril de 1959 (no caso, ano II, nº 24). A coleção foi organizada por Oto Diringer, que nos legou este presente pouco antes da sua morte. Não sabemos se a revista teve continuidade. Em contato com a GMB, foi-nos informado que não havia nos arquivos da empresa números





desta revista. Mas as 24 edições traçam um quadro perfeito de como evoluía o setor de divulgação da GMB naquele crepúsculo dos anos 1950.

A revista é diferenciada e totalmente ilustrada, com 16 páginas, traços modernos, textos diretos, capas, contracapas e várias páginas coloridas.

O último número que temos disponível da publicação traz o mesmo quadro de profissionais dos números anteriores – Simão, Diringer e Ortiz – acrescentado pelos nomes de A. Lemos (secretário de redação) e Agustim J. Villacampa e M. Guarnieri (fazendo com Ortiz o trio no setor de Artes).

LINHA DE MONTAGEM – A produção da geladeira Frigidaire seguia o sistema de montagem dos automóveis: soldagem dos blocos que forma o corpo da geladeira, vedação, montagem do gabinete, colocação do evaporador, pintura, colocação da porta, testes. Tudo manualmente.

SÍMBOLO DE ÉPOCA – Sistema Kardex, sinônimo de métodos racionais para armazenamento de componentes do produto-base do departamento, os refrigeradores.

LAR DA FRIGIDAIRE – A loja Irmãos Del Rey, na Rua Baraldi, centro de São Caetano, em três pavimentos e fachada de vidro – tal e qual os prédios mais modernos da época e da futura capital Brasília.

TV – Antes de completar seus primeiros 10 anos - 1950-1960 – a televisão brasileira se constituía em veículo importante para a propaganda da GBM. A indústria patrocinava o teleteatro da emissora pioneira, TV Tupi, e sorteava um refrigerador por mês no concurso “Felizardo Frigidaire”.

PROPAGANDA – Informava-se, para a criação de novos costumes domésticos: “Até batata frita pode ser congelada”.

Capa da edição nº 2 (junho de 1957): “São João” de Ortiz Picazo.



EM FOCO



CONCESSIONÁRIAS – Frigidaire em Foco traz a cobertura da inauguração de concessionárias em várias cidades e capitais brasileiras. Com fotos das lojas, cidades onde estão inseridas, personagens locais, a revista oferece um panorama dos mais interessantes sobre a evolução e interiorização brasileira.

ETNIAS – Outra contribuição desta revista legada pelos velhos tempos da General Motors em São Caetano: a formação étnica de São Caetano: mesclam-se americanos e brasileiros de todas as paragens, vários dos quais acabaram por se fixar na cidade ou espalham-se pela região metropolitana.



Robert M. Corby, gerente do Departamento Frigidaire e depois diretor da GMB.



1957, o 150.000° Frigidaire nacional: (a partir da esquerda) J. W. Booth, diretor-assistente da GMB; E. C. Nuremberg, diretor-tesoureiro; L. J. Kelly, diretor-presidente da GMB; R. M. Corby, diretor-gerente do Departamento Frigidaire.



Pedro A. Pessoa, sucessor de Corby à frente da linha Frigidaire.

1959, o 250.000° Frigidaire nacional: ladeiam o modelo, K. W. Doelling (diretor-gerente da GMB) e J. Rugitsky (gerente da fábrica São Caetano). Os demais personagens: E. W. Mandeville Jr, W. M. Linton, M. P. Starr, P. Dordaine, H. Krichbaum, L. A. Pupo, W. A. Heinrich e H. M. Canal.





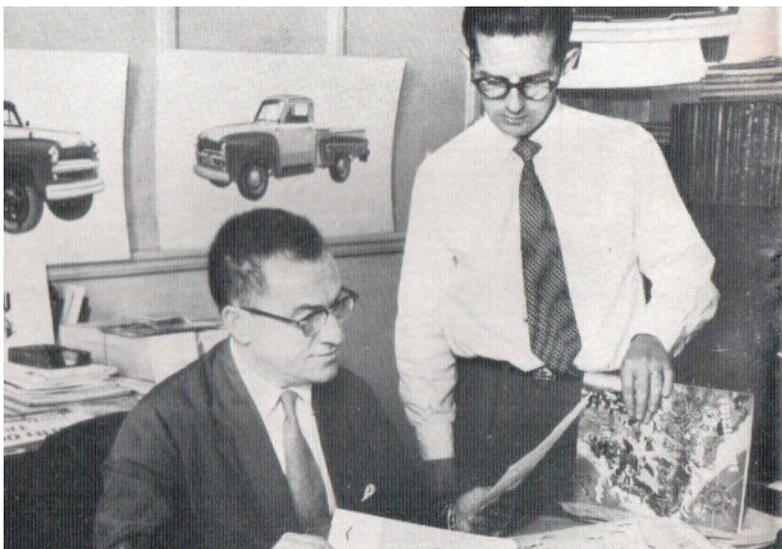
Sugestão para estande de loja: vitrines triangulares e desenho apropriado para os cantos.

Sugestão de loja (2): trançado de cordas e folhagem, em toque rústico, "muito usado atualmente".

Sugestão de loja (3): estande com um novo modelo, Frigidaire Futurama 58.

sugestões

PARA SUA LOJA
FRIGIDAIRE



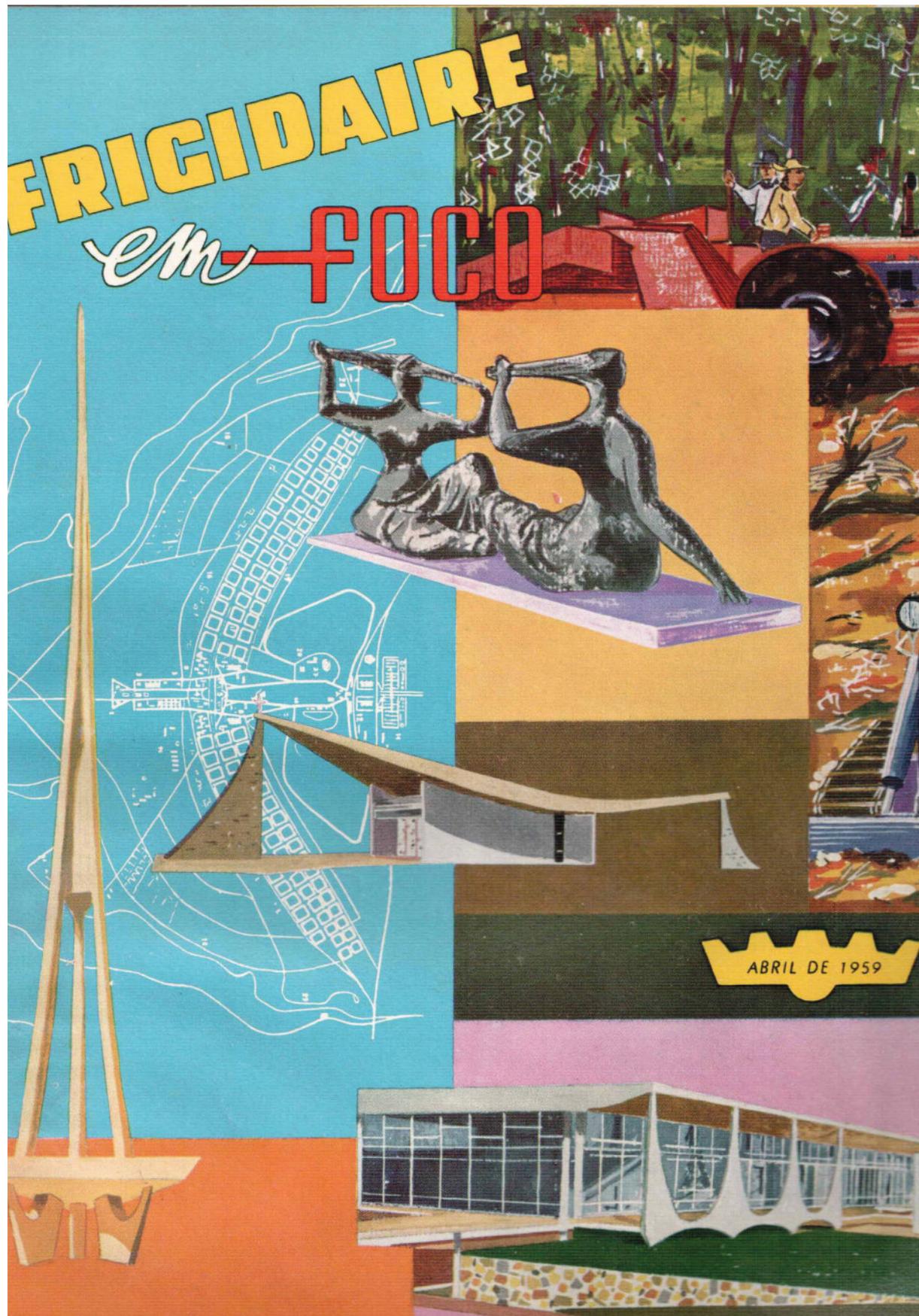
“Há algumas décadas, produtoras de veículos, inclusive no Brasil, ampliavam o leque em busca de novos mercados, clientes e lucros. Para isso produziram vários itens muito distantes de um automóvel: a GM, por exemplo, já produziu geladeiras. A Ford rádios, televisores, vídeo games e luvas. A Volkswagen pães, ainda que neste caso não para comercializá-los. O caso mais conhecido, sem dúvida, é o da Frigidaire, divisão da General Motors fabricante de geladeiras. Sim, isso mesmo: por muitos anos a planta de São Caetano do Sul, SP, produziu automóveis, caminhões e... geladeiras. Com enorme sucesso”.

Maurício Simão (gerente de propaganda) e Oto Diringer (jornalista)

Ortiz Picazo, ilustrador das capas da Frigidaire em Revista e das sugestões para decoração de lojas

Maurício Simão homenageado pelos colegas ao assumir o posto de gerente de Propaganda e Promoção da General Motors do Brasil S. A.

Ao lado: Capa da edição nº 24 (abril de 1959): Brasília, futura capital do Brasil, que seria inaugurada em 21 de abril de 1960



EM FOCO



LINHA DO TEMPO

1919 – General Motors Corporation adquire a empresa Guardian Frigerator, dando-lhe o nome de Frigidaire, que passa a ser um de seus inúmeros departamentos (ou divisões). A negociação envolveu um investimento de 56 mil dólares.

1936 – GM instala o Departamento Frigidaire no Brasil. Objetivo: importar unidades desenvolvidas nos Estados Unidos para venda no mercado nacional.

1951: 12 de julho – Começa a produção de geladeiras pela GM no Brasil, em São Caetano: 60% das peças são importadas.

- Criado o Curso de Refrigeração destinado ao aprimoramento de mecânicos e concessionários.

1957 – Produzida a 150.000ª unidade nacional, com a novidade de eleger quatro cores para decorar internamente o refrigerador: bege, ouro, rosa e prata; os evaporadores (antes esmaltados) passam a ser dotados de painel externo de alumínio.

Ar condicionado – A experiência com a Divisão Frigidaire e seus compressores e resfriadores leva a matriz GM, na década de 1950, a instalar ar-condicionado em veículos automotores

1958 – Lançada a linha de refrigeradores Frigidaire Futurama: diferentemente de 1951, agora são importados apenas 1,7% das peças.

- **Abril:** atingida a produção do 200.000º refrigerador.

1959: 26 de janeiro – Alcançada a marca do 250.000º refrigerador produzido.

1963: julho – Produzida a geladeira Frigidaire 500.000º.

1968 – No ano em que a GMB lança o automóvel Opala, sua divisão Frigidaire alcança a marca de 750.000 geladeiras produzidas.

1969 – GMB passa a importar outros eletrodomésticos: fogões, lavadoras, secadoras, ar-condicionado.

1970: dezembro – Produzida a geladeira Frigidaire 1.000.000º.

1978: junho – Sai da fábrica em São Caetano a geladeira Frigidaire nº 2.000.000.

1979: 27 de setembro – Encerrada a fabricação de geladeiras na GMB. A matriz americana vende a divisão para a White Consolidated Industries, detentora da marca White Westinghouse.

- A Frigidaire brasileira foi vendida à Brasmotor, fabricante da Brastemp, em São Bernardo do Campo, que encerrou a produção da marca.

1986 - White Consolidated Industries vende a marca Frigidaire à AB Electrolux, que mantém o nome. 

FONTES

www.autodata.com.br; Marcos Rozen, "Frigidaire foi uma Brastemp".

(*) **Ademir Medici.** Jornalista. Responsável pela página Memória do Diário do Grande ABC, que é publicada desde 1987. Autor de 33 livros sobre a Memória do Grande ABC, entre os quais três com temáticas voltadas a São Caetano: *Migração e Urbanização, a presença de São Caetano na região do ABC (1993), Uma história de campeões: os 89 anos do São Caetano Esporte Clube (2003); e Construtora Lorenzini: 50 anos (2006).*



HISTÓRIA ORAL

FRANCISCO FRUETT E A FAMÍLIA GM

*Francisco Fruett em foto na
General Motors do Brasil, já como
chefe dos Bombeiros, em 1977*

A General Motors do Brasil mescla sua história com a de São Caetano do Sul, que a sedia há 80 anos. O cenário, destas duas potências, empresa e cidade, é constituído pelo dia-a-dia das personagens que marcaram suas vidas com trabalho e dedicação. Dentre as centenas de funcionários, destacamos Francisco Fruett. Um apaixonado por sua cidade, um dedicado filho da GM, com muitas memórias para dividir e lembrar.



Falar de São Caetano do Sul e General Motors do Brasil é motivo de muita emoção para a nossa personagem de História Oral, especial para o Em Foco. Francisco, um senhor simpático de 71 anos, não se emociona sozinho. A palavra orgulhosa por ser sancaetanense e por carregar a carteira profissional registrada pela GM nos comove também. “Lembro desta cidade em cada fase de seu crescimento. Nasci na Rua Maranhão esquina com a Rua Minas Gerais (atual Rua José Benedetti)”, conta satisfeito.

Francisco lembra os detalhes das ruas e da casa em que brincou e cresceu. “Nossa casa tinha um enorme quintal, com plantações de frutas e quatro belos pés de café. Em plena São Caetano, minha família tomava café produzido no próprio quintal. A máquina para moer era do nosso vizinho José Benedetti. Quando meu pai devolvia a máquina, o senhor José recebia alguns quilos de café moído, fresquinho. Desta casa, que mais lembra uma chácara, sai só para casar. Meu último endereço na cidade foi na Rua Ingá, no Bairro Olímpico. Hoje, cuido de minhas próprias plantações em uma chácara em São Pedro e cultivo lembranças”.

A família Fruett, no quintal da casa na década de 40. Da esquerda para a direita: Albina, Iolanda, Maria, Elzira, Geraldão. Abaixo: Benedito, Zinho, Olga e Francisco. Ao fundo, o pé de café.





EM FOCO



Da agricultura caseira, Francisco e seu irmão Benedito investiram, em 1958, na compra de um bar. “Benedito e eu compramos um bar e restaurante da Rua Santa Catarina, 169, com a ajuda e financiamento do meu próprio pai André. Nós batizamos o local com o nome de Bar e Restaurante Santa Cléia. Na época, uma homenagem a uma namorada que tive. As histórias por lá foram muitas. O Bar se tornou ponto de encontro de propagandistas farmacêuticos. A frequência era boa e aumentou ainda mais quando fizemos propaganda na antiga Rádio Cacique. Bons tempos”.

O Bar funcionou até janeiro de 1962, quando Francisco e o irmão resolveram vendê-lo. Com o bar vendido, Francisco precisava abrir um novo caminho em sua vida profissional. Em 21 de maio de 1962, foi admitido pela General Motors do Brasil. “Qual jovem ou qual pai de família não sonhou algum dia em fazer carreira na GM? Eu era um deles. Conquistei esse sonho. Fiz parte da grande família GM e falo com orgulho de cada minuto dedicado à segurança da empresa. Trabalhei de maio de 62 até novembro de 1993, no Departamento de Proteção Contra Incêndio”.





Acervo Família Francisco Fruett

Sentado ao centro da mesa Francisco comanda mais uma confraternização no Clube da GM, com os amigos do Departamento de Proteção Contra Incêndio. Dezembro de 1976.



Clientes do Bar e Restaurante Santa Cléia em dia de confraternização de Natal, no dia 23 de dezembro de 1958.



EM FOCO



Acervo/ Família Francisco Fruet

Francisco (sentado) com alguns dos funcionários/Bombeiros. A atenção maior era com os balões, principalmente nos meses de junho e julho. Foto de maio de 1978.

Francisco, como a grande maioria de funcionários da GM, se aposentou no setor, construiu patrimônio e criou os filhos. “Foi dentro da General Motors que passei a maior parte destes últimos anos. Conquistei amigos, construí a base da minha família, todos meus filhos estudaram e fiz carreira. Em 1969, fui nomeado encarregado do setor e, em 1974, supervisor do Departamento. Aposentei-me nesta função”.

Atualmente, Francisco é um orgulhoso ex-funcionário GM. Ouvir sua história e relatá-la nas páginas de Raízes é o mesmo que homenagear a to-

dos que fizeram e fazem parte desta fabulosa família GM. Na memória: trabalho, dedicação, conquistas, base e sustentação de muitos sancaetanenses.

Herança

Francisco casou-se com Cecília Vandemiatti. Com ela teve três filhos: Fabiano, professor na Unicamp, Flavia, gerente de RH, e Junior, engenheiro Mecânico da General Motors do Brasil, como não poderia deixar de ser: herança de amor por uma empresa gigante formada por famílias. **(Jô Sperate Figueiredo) **

“GOIÁS” A PERSONAGEM QUE MUDOU COM A CIDADE

Humberto Domingos PASTORE ()*

Vamos contar a história de uma das principais personagens de São Caetano do Sul. Uma personalidade forte, marcante, que realmente acompanhou de perto as várias mudanças ocorridas na cidade. Esta personagem foi por muito tempo bastante humilde, pequenina, mas suportou com garra o peso excessivo de todos que precisavam de sua principal qualidade: sempre permitir que passassem por cima de seu “leito carroçável”.

Sim! A personagem é a Avenida Goiás, cuja necessidade em ser ampliada era tema de comentários desde a posse do primeiro prefeito, Angelo Raphael Pelegrino, e da instalação da primeira Câmara Municipal.

Para conhecer sua história percorremos as páginas do Jornal de São Caetano do Sul, como a edição do dia 27 e 28 de julho de 1973, página 11, do 4º caderno. As informações descrevem que “O sistema viário da cidade se mostrava calamitoso, ao lado das catastróficas enchentes que aconteciam no Centro e no Bairro da Fundação”.

Para justificar o alargamento da avenida, se dizia que o “Centro tem suas ruas muito acanhadas. Totalmente superadas diante do aumento vertiginoso do tráfego, decorrente do assombroso aumento do número de veículos verificados na cidade e na região”.

As obras da “Nova Goiás” eram cantadas em verso e prosa. As matérias do jornal profetizavam que o alargamento seria um “belo cartão de visita da cidade nova”. Claro, que vozes contrárias também se faziam ouvir. Muitos não acreditavam nem mesmo na possibilidade do pagamento das desapropriações, e se falava em cinco a seis anos dedicados às questões jurídicas. Todavia, em 1973 eram tomadas as medidas para desapropriar os imóveis para as obras necessárias.

Também começava a medida do solo. Tanto que no primeiro semestre de 1974 a Prefeitura contratava, por meio de concorrência pública, a Constran S/A - Construção e Comércio para efetuar a obra da nova avenida e das suas galerias de águas.

*Avenida Goiás,
década de 50.*

O fim das enchentes!

As manchetes do jornal anunciavam que “São Caetano do Sul verá solucionado o problema de enchentes nas ruas do Centro, graças às galerias pluviais da Rua Margarido Pires até a Rua Amazonas”. A notícia comentava que “As novas galerias vão impedir a inundação da Avenida Guido Aliberti, Rua Baraldi, Paraíba e Major Carlo Del Prete”.

Ainda segundo os jornais da época, esta avenida ajudou a trazer o progresso que faltava para o município, principalmente com as novas galerias de águas pluviais, “uma obra de saneamento básico contra as inundações que quase sempre trazem o perigo de doenç as infecto-contagiosas”.

Também podia se ler no semanário que “Teremos a substituição de uma velha paisagem por uma nova. A avenida trará um novo centro comercial. A população vai ganhar uma nova rede de esgoto e a instalação de cabos de maior diâmetro acolher  a nova rede de telefones”.

As desapropriações

O Jornal de São Caetano do Sul, do dia 24 de fevereiro de 1973, informava que “O prefeito



Braido acaba de declarar de utilidade pública uma faixa de 24 metros do lado direito da Avenida Goiás, partindo da Rua Manoel Coelho até a Avenida Presidente Kennedy. A medida visa transformar a princi-



pal artéria, hoje com 12 metros, insuficientes para o intenso tráfego que liga o ABC à capital”.

Todavia, nem todos os proprietários aceitaram os valores determinados pela Prefeitura para

quitar os imóveis a serem desapropriados. E, como muitos entraram da Justiça, seus bens não podiam ser derrubados. Por esta razão, para não perder tempo, a empreiteira executou o serviço em várias

frentes ao longo da avenida. Consta que os materiais da demolição, na maioria das vezes, eram cedidos para entidades beneficentes, como o Lar Irmão Alexandre.

O mesmo jornal trazia, ainda, a notícia de que o custo das desapropriações estava orçado em 7,5 milhões (valor da época). “A desapropriação era necessária para que a avenida passasse a ter 36 metros de largura, permitindo a construção de quatro pistas de cada lado, mais canteiros arborizados, iluminação moderna e recursos paisagísticos para revalorização urbana”.

Sobre a demolição, encontramos a seguinte notícia: “Devido à construção serão atingidas, parte da Concha Acústica, o Obelisco, e até alguns prédios de três andares, bem como as indústrias Necap e Inasa, e três postos de gasolina. A maioria se resumia em construções antigas, como estabelecimentos comerciais e moradias, além de uma faixa de terras pertencente à ZF”.

Ainda faltam o Viaduto e o Metrô

Destacando a importância da obra, o jornal informava que “A Nova Goiás receberá os carros oriundos de populosas vilas como Gerti, Olímpico, Santa Maria, Santa Paula, vindos da Avenida Tijucusu”. Em outra notícia, destacamos: “Pelos estudos, para a ligação com Santo André será prolongada como mão única a Rua Alegre até a Avenida D. Pedro II. E o retorno será feito pela Avenida Goiás, que igualmente terá mão única”.

É curioso citar que um viaduto não saiu do papel. O jornal divulga que “O futuro prolongamento da Avenida Presidente Kennedy até a marginal do Rio Tamanduateí vai criar problemas no cruzamento com a Avenida Goiás, e assim terá que ser construído um viaduto por sobre a Estrada de Ferro”.

A página 7, da edição do dia 1º de setembro de 1973, do Jornal de São Caetano do Sul traz que “A cidade quase centenária sofreu um desenvolvimento desordenado e está sendo asfixiado em seu próprio progresso, e por isso é indispensável o alargamento da Goiás. Só assim as ruas deverão levar com mais tranquilidade o povo até a Estação Fer-



roviária, que funcionará em conjunto com o Metrô Paulistano”.

Os estudos da Nova Goiás tiveram início no ano de 1969 e produzidos pelos técnicos do Departamento de Estradas e Rodagem. A partir destes relatórios descobrimos que “O leito carroçável deveria passar de 12 para 36 metros”. Assim como que



Avenida Goiás,
década de 70.



para sua execução seria necessária toda a extensão da antiga Rua Margarido Pires de 690 metros, bem como a desapropriação do quarteirão de 150 metros, entre a Rua Senador Roberto Simonsen e a Rua Manoel Coelho. Desta forma a futura Goiás passaria a ter 2.080 metros e uma capacidade de 3.400 veículos/hora.

O início das obras

Na edição do dia 26 de janeiro de 1974, do Jornal de São Caetano do Sul novas informações são declaradas: “Na tarde do último dia 22, terça-feira, tiveram inícios os trabalhos de sondagem do terreno, e que servirão de base para o alargamento da Goiás, que passará a ser conhecida como Complexo Viário Nova Goiás”. Outro trecho do jornal trazia que: “As primeiras escavações foram feitas na Praça dos Estudantes, esquina com a Rua Goitacazes por um grupo de operários da Sotaffé, empresa encarregada dos serviços. Na ocasião, o prefeito Braido foi representado pelo vereador Sebastião Lauriano dos Santos, presidente da Câmara Municipal”.

A mesma edição trazia, ainda: “Para alegria dos motoristas que sofrem os horrores da completa paralisação do tráfego, as obras tiveram início. Depois de pronta a Nova Goiás encurtará o tempo em que os trabalhadores que dependem dos meios de transporte de massa, como os ônibus, que vão poder chegar mais cedo ao local de trabalho e na volta aos seus lares”.

Os defensores da obra diziam que “A artéria estreita da Goiás é um entrave ao progresso de São Caetano do Sul, por ser a responsável por 80% dos problemas do trânsito”. Eles também afirmavam que ela era uma geradora de acidentes: “Na cidade e na região nenhuma outra rua foi responsável pelo desaparecimento de tantas e tão preciosas vidas”.

A mudança do nome que não aconteceu

Não foi só o alargamento das suas pistas que criaram polêmicas. Quase ao final das obras, praticamente para ser inaugurada, achou-se por certo mudar a sua denominação. O Jornal de São Caetano do Sul, do dia 12 e 13 de fevereiro de 1976, trazia como título a notícia de que “A Nova Goiás passa a chamar-se Avenida São Caetano Di Thienne”, em homenagem a cidade italiana Thienne, onde nasceu o jovem Gaetano, que viria a ser canonizado com o título de São Caetano.

No início de 1977, assumia o governo municipal o prefeito Raimundo da Cunha Leite que revoga a lei e devolve à pista seu nome de origem. Aliás,

nem Nova Goiás, mas sim, Avenida Goiás, como está identificada nas placas até hoje. A alegação é que a mudança do nome traria incontável prejuízo aos seus comerciantes e moradores.

Interessante destacar, também, que na verdade as novas pistas já funcionavam antes de serem inauguradas: “Ainda de forma experimental, os carros circulam desde o final de janeiro de 1976”. No dia 31 de junho daquele ano, noticiava-se que os trabalhadores davam início a fase de acabamento. Outra notícia, de 31 de outubro, conta que o trânsito apresentava significativa melhora por causa do uso das novas pistas.

Às 8h30 da manhã, do dia 21 de agosto de 1976, após dois anos e meio de obras, era descerrada a placa inaugurando as reformas e ampliações desta que ainda hoje é a mais importante artéria de São Caetano do Sul. 

(*) **Humberto Domingos Pastore** é formado em Comunicação Social, especializado em Jornalismo. Atua no ramo da Assessoria de Imprensa para vários Meios de Comunicação do Grande ABC.

PARANAPIACABA, PATRIMÔNIO CULTURAL NO ABC

Suzana Cecília KLEEB ()*

Paranapiacaba é um lugar especial no ABC, quando se fala em patrimônio cultural. Trata-se de um sítio histórico, tombado nas três esferas de poder: municipal, estadual, federal. Ou seja, possui reconhecimento como bem cultural de interesse para o município, para o estado e para o país. Refletir a respeito desse patrimônio cultural impõe desafios por ser um bem cultural orgânico, no qual se expressam facetas múltiplas e diversidade de contornos. Nada pode ser visto de maneira apartada. Os aspectos históricos, arquitetônicos, urbanísticos, tecnológicos, naturais, culturais e tantos outros carregam em si um caráter integrador e inter-relacional. Isso compõe a riqueza que Paranapiacaba expressa. A valorizamos por sua diversidade e a integração dos conteúdos que lhe garantem essa fisionomia: por vezes conhecida, estudada, outras vezes ainda desconhecida, mas sempre querida.

Na página anterior: Vista panorâmica de Paranapiacaba. Em primeiro plano casario da Parte Alta. A seguir, o pátio ferroviário e ao fundo a Vila Velha, década de 1950. Foto e coleção Octaviano Armando Gaiarsa. Acervo MSAOAG.

Lembro de uma história, entre as muitas e belas histórias que Ítalo Calvino nos conta em seu livro *‘As Cidades Invisíveis’*. Ele descreve várias cidades pelas quais Marco Pólo, viajante veneziano, passou durante a sua viagem à China. Sobre uma delas, Zaíra, comenta que poderia “... dizer de quantos degraus são feitas as ruas em forma de escada, da circunferência dos arcos dos pórticos, de quais lâminas de zinco são recobertos os tetos; mas [sabe] que seria o mesmo que dizer nada. A cidade não é feita disso, mas das relações entre as medidas de seu espaço e os acontecimentos do passado.” (CALVINO, 1999, 14) Acontecimentos que são vividos, lembrados e relembrados como forma de permanecer no presente.

A cidade de Zaíra, então, embebe-se dessa fonte e tudo absorve, tudo transforma e revê seu passado. Por isso, no momento em que é descrita por Marco Pólo ela não contém todo seu passado, mas aquele que efetivamente permaneceu como significativo para a comunidade que se apropriou daquele meio ambiente. Significado esse que se expressa “... nas linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos pára-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras.” (1999, 14-15) Ali, nesses suportes físicos de uma estrutura urbana carregados de vida é que reside a alma da cidade. Alma construída pelas pessoas que vivenciam ou vivenciaram esse lugar e se apropriaram culturalmente dele. E, esse intercâmbio – ambiente e pessoas – não se apaga, senão ficaríamos esvaziados de significado – apenas

cascas de edificações, ruas de pedras lavradas – e o patrimônio cultural não carregaria a força da identidade que faz dele ser algo importante na vida das cidades e das pessoas, ainda que muitas vezes isso não esteja na consciência de todos.

Paranapiacaba trata-se, portanto, de um lugar no qual se apresentam interações que permitem que floresça uma identidade coletiva que se forjou ao longo de sua história e sua trajetória.

A localização geográfica também é um aspecto a ser analisado. Desde os tempos pré-coloniais essa região relacionava-se com as possibilidades e os desafios de deslocamentos intra-regionais. Alguns peabirus – caminhos indígenas – passavam pela região. Um deles passava pelo vale do Rio Mogi, muito próximo a Paranapiacaba. Nos primeiros tempos coloniais havia outras trilhas que faziam a ligação com o litoral, visando atingir o planalto paulista: o Caminho de Piratininga que atravessava o Rio Pequeno e o Rio Grande, o Caminho pelo Rio das Pedras e Rio Grande, e o Caminho pelo vale do Rio Quilombo. Evidencia-se uma necessidade imposta pela geografia, pelo espírito aventureiro e pelas necessidades dos moradores das terras paulistas desde então. Como disse Sérgio Buarque de Holanda, a vocação de São Paulo e sua vizinhança, naqueles tempos, “... estaria no caminho que convida ao movimento; não na grande propriedade rural que forma indivíduos sedentários”. (HOLANDA, 1994, 9)

Ao lado dessa movimentação em direção ao interior cada vez mais intensa, o isolamento era uma marca desse lugar, principalmente devido às dificuldades de deslocamento pela Serra do Mar, muito íngreme e com poucos locais possíveis de transposição. Essa situação dificultava não só as relações comerciais da Província de São Paulo, mas também as relações políticas com a metrópole e com outras regiões do Brasil.

Ao lado: Vista dos viadutos do 4º Patamar dos Novos Planos Inclinados da Serra ao fundo e em destaque o viaduto da Grota Funda, dos Planos Inclinados da Serra, 1922. Coleção Aristides de Oliveira. Acervo MSAOAG.

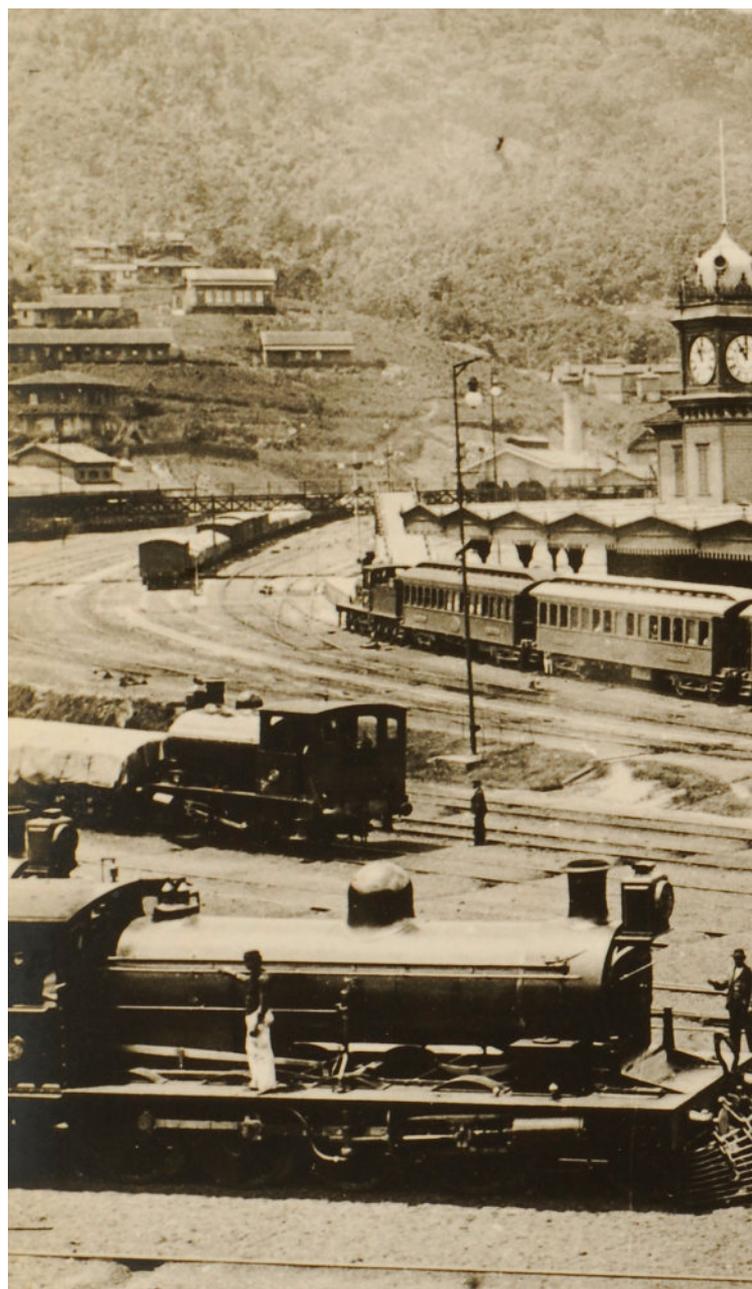


Foram organizadas obras que dirimissem esse problema. É o caso do primeiro caminho oficial português na região, no século XVI: o Caminho do Padre José. Este caminho, traçado sobre antigos caminhos indígenas, era difícil, com muitos acidentes geográficos que não podiam ser vencidos por animais. Os poucos produtos eram transportados serra acima por indígenas escravizados. As perdas eram grandes, tanto de mão de obra como de produtos.

Mais tarde, no século XVIII, com o ciclo de açúcar paulista, empreendimento que alcançou o mercado internacional durante o governo de Morgado de Mateus (1765-1775); novas investidas foram organizadas com o intuito de melhorar a forma de transporte entre o planalto e o litoral. Foi criado o Caminho do Mar. Mas este ainda era precário e não permitia avanços na forma de transporte. Assim, ainda no século XVIII foi construída a Calçada do Lorena, inaugurada em 1792. Ela era calçada em pedras e, apesar de estreita e não permitir o uso de carroças foi um avanço. Permitiu a utilização de animais para realizar o trajeto, com menores riscos para o escoamento da produção e transporte de produtos manufaturados, provenientes do exterior.

Em meados do século XIX, no âmbito da economia nacional, a cultura do café começava a se destacar e a chamar atenção do mercado internacional. Esta cultura agrícola tinha em São Paulo sua base de expansão. Mas, para ser exportada em larga escala, exigia modernizações na política governamental de transporte e, em especial na Província de São Paulo, onde era muito deficitária. Pode-se dizer que o café alterou, além da paisagem e da geografia, as relações de poder no interior da província e na relação desta com o governo central.

No afã de melhorar as condições de transporte, tanto governo quanto fazendeiros se empenharam em buscar soluções tanto para o Porto de Santos, precário e ineficiente, como para os caminhos e os meios que levassem a produção até lá. Esse era, portanto, um cenário perfeito para a cons-



trução de estradas de ferro, novidade que no século XIX trouxe projeção para empresas inglesas que as construam em várias localidades do mundo.

O processo de mecanização inglês foi constantemente modernizado e standardizado durante esse século. As diferentes tipologias de edificações ferroviárias – estações, garagens, oficinas – foram organizadas de acordo com o interesse e as necessidades de determinada localidade; e os elementos construtivos foram cada vez mais produzidos em sé-



Estação Ferroviária de Paranapiacaba e pátio ferroviário em primeiro plano. Ao fundo, à esquerda parte da Vila Velha e à direita a Parte Alta, com destaque à Igreja do Bom Jesus, 1922. Reprodução da RFFSA. Acervo MSAOAG.

rie, com largo uso do ferro fundido. Estes elementos construtivos eram apresentados em catálogos amplamente difundidos, como foi o caso da empresa Walter MacFarlane & C.º, cujos elementos em ferro fundido ainda ornamentam algumas estações da antiga *São Paulo Railway*, atual CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, com destaque para as Estações da Luz, de Jundiaí, de Ribeirão Pires e de Rio Grande da Serra.

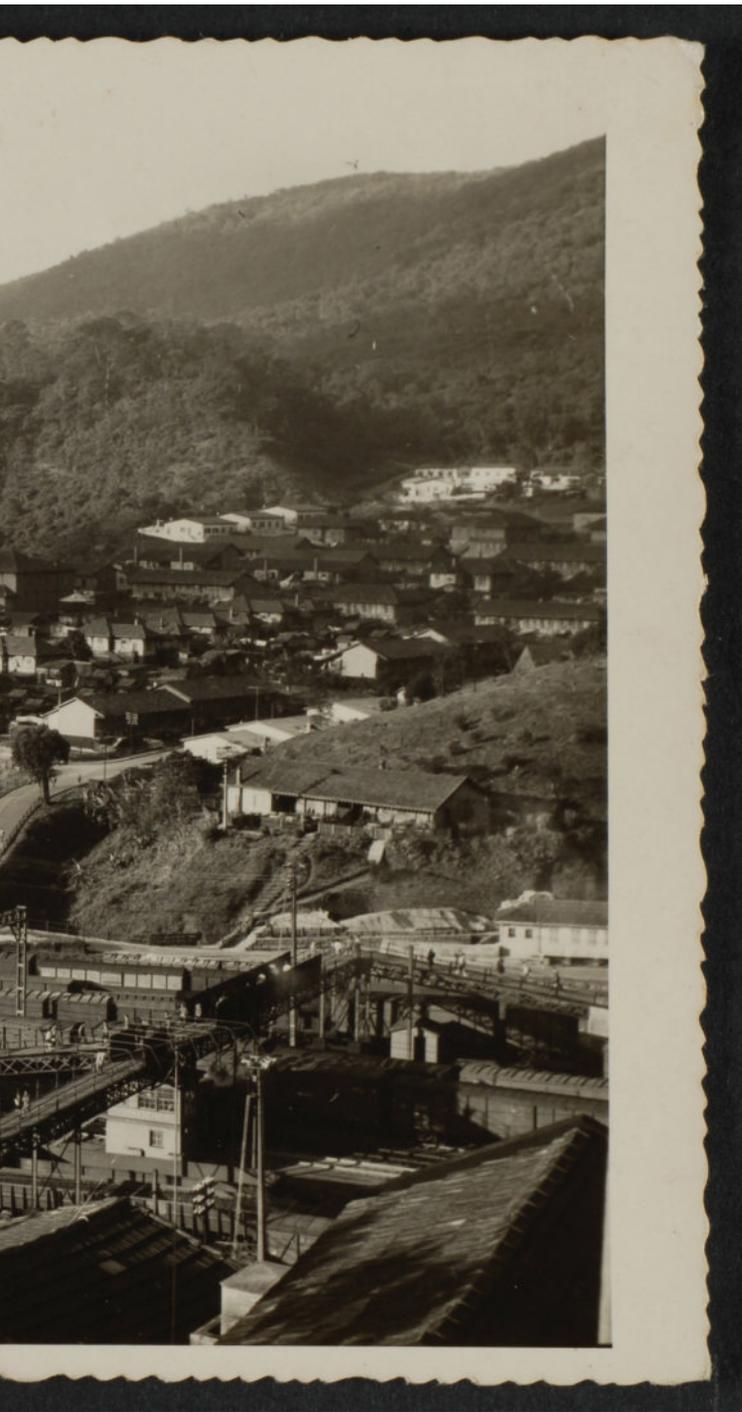
Outro aspecto de interesse aos investidores estrangeiros era a formação de mercados consumidores. Estes, com a forma anterior de transporte [tropas], não teriam a mínima condição de progredir. Com o desenvolvimento das cidades, novos costumes e necessidades foram sendo percebidos e o consumo até então estagnado, tomou impulso. Produtos europeus tais como louças, gêneros alimentícios, roupas e a própria moda européia foram



importados; vinham nas viagens de volta dos navios que iam para a Europa, carregados de café.

Diante da premência de inovação na forma de se transportar mercadorias, em 1856 foi concedida autorização ao Marquês de Monte Alegre e ao

Barão de Mauá para buscar, no exterior, a incorporação de uma companhia que construísse uma estrada de ferro entre Santos e Jundiá. Iniciava-se nesse momento a história da *The San Paulo (Brazilian) Railway*, popularmente conhecida como SPR ou a 'Ingleza' e com isso Paranapiacaba, ou Alto da Serra,



Vista panorâmica de Paranapiacaba. Em primeiro plano o pátio ferroviário, com destaque para a Estação ferroviária e a passarela. Ao fundo, a Vila Martin Smith, 03.06.1968. Foto Carlos. Coleção Dalvira Ribeiro Cangussu. Acervo MSAOAG.

passou a ter sua história melhor documentada.

Em 15 de maio de 1860 foi fincada, em Santos, a pedra fundamental para a construção da estrada de ferro. As obras iniciaram-se em 24 de novembro de 1860 e foram realizadas concomitan-

temente nos diversos trechos em que a obra foi dividida. O trecho mais difícil e que exigia mais apuro tecnológico era o trecho da Serra do Mar.

Durante as obras da estrada de ferro São Paulo Railway, a empresa organizou diversos acampamentos para operários. Eles eram provisórios, com casas em pau-a-pique e sapé. Na medida em que as obras avançavam, outros acampamentos provisórios eram instalados no decorrer da linha. Dois, devido às dificuldades advindas dos trabalhos na Serra do Mar, tornaram-se perenes: um na Raiz da Serra e outro no Alto da Serra, atual Paranapiacaba. De locais provisórios transformaram-se em pontos de parada para manutenção da linha férrea da Serra e para troca de composições para subida e descida da serra tanto de passageiros como de cargas. Dessa forma, ambos locais transformaram-se em pontos cruciais de importância na lógica da empresa inglesa. O desafio tanto para a construção da ferrovia como para a manutenção eram grandes; em especial em uma serra íngreme e um clima muito úmido.

As condições técnicas necessárias foram descritas por Rudyard Kipling na década de 1920 e permite hoje que tenhamos uma dimensão do que significou esse trabalho. *“Deve haver regiões piores para estradas de ferro no mundo, mas não as conheço. Cada metro das encostas dessas montanhas traçozeiras conspirou contra o homem, das encostas quase verticais e invisíveis no alto, às ravinas quase verticais abaixo. Não se pode deixar de lado a perícia quase diabólica da água em atacar os pontos mais fracos dos suportes dos viadutos, das bocas dos túneis e das curvas. Todos os declives e cortes foram canalizados, empedrados, cimentados e, sempre que possível, desviados. [...] Nada se deixou na natureza no estado natural ou desguarnecido. As valas são profundas como cisternas e os pontilhões vão pelo*

mesmo caminho. Havia viadutos estendidos sobre abismos onde se poderia cair durante trinta metros em florestas de quinze metros de altura antes que se começasse realmente a cair. Todo aquele trecho era um trabalho que devia ser estudado propriamente a pé com guias e bastões de alpinista e não sentado numa poltrona confortável. Creio que os homens gostavam de mostrar as artes do filho rebelde". (KIPLING, s.d., 110) Nesse trecho de Kipling é interessante observar como a natureza é retratada nos relatos sobre as obras na Serra. Era uma barreira a ser vencida; um aspecto do empreendimento que se implantava e que necessitava ser domesticado. Não havia alguma observação mais significativa que valorizasse a exuberância da Mata Atlântica. A ferrovia trazia progresso. A natureza 'rebelde' o impedia.

A estrada de ferro, ligando Santos a Jundiá foi inaugurada em 26 de fevereiro de 1867. Seu impacto foi considerável nas regiões circunvizinhas e, em especial, naquelas em que foram implantadas estações ferroviárias. Ali geralmente se iniciava um pequeno núcleo urbano com algumas residências e pequenas oficinas, armazéns, pensões etc. No Alto da Serra, local estratégico que delimitava a área de serra com a de planalto, desde os primeiros tempos havia um pequeno pátio de manobras que se finalizava nos galpões do sistema funicular denominado de Planos Inclinados da Serra. Era dali que saíam as composições puxadas por cabos de aço, auxílio fundamental para a descida e subida da Serra do Mar. Além do pátio de manobras havia um núcleo misto de oficinas e residências, conhecido posteriormente como Vila Velha ou Varanda Velha, e que foi sendo preservado para a manutenção da estrada e do próprio sistema ali instalado. No alto da colina, do lado oposto à Varanda Velha, foi criado outro núcleo que agregou comerciantes e serviços que estabeleciam relações com os ferroviários. Há referências que ele tenha seu início por volta de 1862. É a área conhecida como Morro ou Parte Alta.

Nesse momento, as atividades, o olhar e todo o resto tinham como foco o pátio ferroviário.

Ainda hoje, apesar das transformações acumuladas desde então, percebe-se que os caminhos e os olhares confluem para essa localidade. Novas necessidades impunham melhorias. Foi inaugurada em 1901 uma nova linha, denominada 'Novos Planos Inclinados da Serra' e que corria paralela à já existente. A linha do antigo sistema continuava funcionando lado a lado ao novo sistema.

Outro aspecto a ser ressaltado é que a ferrovia, como nos disse José de Souza Martins, "... inundou o planalto com seu tempo próprio, sua velocidade, sua nova espacialidade, a nova mentalidade que disseminava, a da pressa, a do chegar logo, a do não ter tempo, a de estar no mesmo dia em dois lugares antes separados por dias de cavalgada. O moderno que se arrastava ocultamente se tornou visível, máquina a vapor, equipamento, alterações no espaço, outra linguagem, outro modo de ver e ver-se". (MARTINS, 2008, 16)

Ainda que o trem não fosse necessariamente a causa das transformações, a possibilidade de mudanças que se criou a partir de então, mudou as relações para além daquelas comerciais. O trem, segundo Cecília Costa, "... introduziu os diferentes aspectos da vida moderna, e chegou a transformar as noções de tempo, de pressa, de pontualidade, de hora certa e valor comercial do tempo. O 'horário do trem' se sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela Igreja. As diferenças de minutos passaram a ser importantes e, nas cidades maiores, as torres das estações introduziram relógios marcando a hora exata, conceito até então injustificado. 'Perder o trem' tornou-se expressão de incompetência e ridículo". (COSTA, 1994, 123)

Em Paranapiacaba, não poderia ser diferente. O controle do tempo também tinha o seu símbolo: o relógio, instalado na segunda Estação ferroviária e que na atualidade encontra-se em uma torre junto à estação que opera com carga rumo a Santos. O relógio marcava as diversas atividades da Vila: hora de início do turno, horário dos trens,

horários de descanso etc. Mesmo quando a densa neblina não permitia visualizar o ambiente do entorno, o som das badaladas do relógio estava presente, marcando as horas do dia e da noite.

O transporte veloz e mais confortável dos passageiros permitiu a possibilidade de deslocamento rápido entre algumas cidades de São Paulo. “*Às 8h, todos os dias, um trem de passageiros, partia de Jundiaí passando por São Paulo às 10, e chegando a Santos às 13h. De Santos partia um outro às 11h, passando por São Paulo às 14,30 e chegando a Jundiaí às 16,15h. Dessa maneira, jornais, correio e viajantes passaram a circular diariamente pelas cidades e havia em toda a área uma clima de renovação*”. (COSTA, 1994, 122-3)

Nesse meio, estava Paranapiacaba que se beneficiava também com as novidades. Exemplo disso foi a Sociedade Cooperativa Limitada de Consumo dos Planos Inclinados da Serra, fundada em 1908. Ali eram ofertados gêneros alimentícios, objetos de uso pessoal e doméstico, muitos deles frescos provenientes do litoral e mesmo do exterior do país.

O aumento no volume de transporte e a necessidade de duplicação dos Planos Inclinados levaram à construção de novas moradias e outras instalações ferroviárias. Era a Vila Martin Smith que, além de residências, possuía espaços definidos para educação, lazer e comércio. A localização das residências da Vila Martin Smith foi planejada de maneira organizada e permite observar que a hierarquia funcional da empresa estava identificada no arranjo urbano. As casas eram definidas de acordo com a função e qualificação dos empregados e essa atitude, de certa forma, permitia que a empresa tivesse perfeito controle da atuação profissional, bem como da vida de seus funcionários.

Durante o período de concessão da *São Paulo Railway*, [1856 a 1946], a vigilância era grande e presente, mesmo pelos funcionários entre si. José de Souza Martins identificou que “*cada trabalhador*

e cada morador carregava dentro de si o capataz de sua vida pessoal e familiar”. (2008, 16) O temor e a disciplina rígida faziam parte do cotidiano dessa vila ferroviária.

Esta relação estava presente até mesmo nas relações de produção, em que havia a necessidade de controle e, ao mesmo tempo, de grande quantidade de força de trabalho. Em mais um trecho de Rudyard Kipling, essa situação ficou evidente: “... *contaram-me a história da montagem de grande peça de motor que tinha de ser removida e substituída no escasso período de quatro horas de suspensão de tráfego. Todos os atores encarregados de encenar o número ensaiaram até ficar em sincronização perfeita, sabendo até por uma fração de segundo quando deviam por as mãos no material. No instante em que o tráfego parou, saltaram para o palco, iluminado mais que o de qualquer teatro, desparafusaram, encaixaram e balançaram tudo o que era preciso. A nova peça foi colocada no lugar, pronta para entrar no serviço no instante exato em que as duas cidades (São Paulo e Santos) acordaram e quiseram fazer negócios e viajar, namorar e tomar banhos de mar, do mesmo modo que no dia anterior. Foi uma epopéia*”. (s.d., 109)

Outro relato feito por João Ferreira clarifica como o controle do tempo era realizado: “*O funcionamento era tão perfeito que durante uma jornada, quando havia um atraso de um ou dois minutos, o responsável era severamente advertido. A jornada compunha-se de um dia de trabalho, dividido em duas turmas alternadas. A primeira turma, em condições normais, iniciava o serviço às cinco e meia, trabalhava até as onze horas e retornava às quinze horas e continuava até as dezoito horas. A segunda turma entrava às onze horas, trabalhava até as quinze horas e voltava às dezoito horas e ocupava seu posto até o término do serviço, que em situação normal encerrava-se às vinte e duas horas aproximadamente. Quando digo situação normal, quero dizer quando não tínhamos extras, mas às vezes, havia uma sequência de meses em que se trabalhava sem*



interrupção. A serra, como chamávamos na época, só parava durante o dia num intervalo de quarenta a sessenta minutos e à noite também, pois era necessário abastecer, lubrificar e executar algum tipo de manutenção de rotina". (1990, 7)

Apesar de toda essa estrutura organizada, a ferrovia deixou de ter seu papel fundamental no transporte do planalto para o litoral e vice versa na década de 1940. A política de transportes do governo federal inverteu suas prioridades. A inauguração da Via Anchieta em 1947 demonstrava claramente que o transporte rodoviário passou a ser preferido e estimulado.

Vista aérea de Paranapiacaba, com destaque para o pátio ferroviário em primeiro plano. Ao fundo, à esquerda a Vila Martin Smith e à direita parte da Vila Velha, 10.09.1991. Foto Fernando Ferreira. Coleção PSA. Acervo MSAOAG.

Com isso, paulatinamente, Paranapiacaba foi perdendo seu papel. A vila ferroviária não tinha mais a mesma importância. O sistema funicular, outrora praticamente monopolizador do transporte para o Porto de Santos, mostrava-se ineficiente e lento em virtude do volume e das necessidades de escoamento da produção. Aquela modernidade e o clima de renovação nos quais a ferrovia esteve inclusa no começo do século XX, agora eram anacrônicos.

Uma tentativa de modernização se deu com a instalação do sistema de cremalheira aderência em 1974. Este foi instalado sobre a primeira linha do sistema funicular e já não necessitava mais da estrutura dos edifícios daquele sistema de transporte anterior, bem como do saber dos ferroviários em lidar com os cabos de aço e locobreques. O trem descia atado a uma barra dentada que em conjunto com uma engrenagem garantia uma descida e subida suave e retilínea. Não havia necessidade de paradas. O deslocamento era mais rápido e mais seguro. Permitiu-se o transporte de volume bem maior de carga de uma só vez e a simplificação do pátio de manobras. Muitas funções perderam sua razão de ser e os ferroviários com mais de trinta anos de trabalho foram aposentados pela Ferrovia, então Rede Ferroviária Federal. Com a sobreposição da nova linha sobre aquela primordial, perdeu-se a lógica da estrutura de transporte e com ela também não havia mais necessidade de manutenção das antigas edificações que compunham esse primeiro sistema. Tudo foi demolido ou abandonado. Restaram as informações iconográficas, a memória e a nostalgia dos antigos ferroviários.

Paranapiacaba também passou por uma brusca mudança. Com a aposentadoria dos antigos ferroviários, estes não puderam mais morar na vila operária. Desfazia-se boa parte da comunidade ferroviária que tinha Paranapiacaba como sua residência e sua identidade. Muitas casas foram desocupadas; pátios e edificações de serviço foram desativados. Certo abandono passou a tomar conta do lugar. Na década de 1980 organizaram-se movimentos para a sua valorização. Arquitetos, antigos moradores e ferroviários se mobilizaram para seu tombamento como patrimônio cultural. Este foi aprovado pelo conselho de defesa do patrimônio cultural do Estado de São Paulo – Condephaat – em 1987, mas não impediu a lenta degradação daquele espaço urbano encravado e isolado no alto da Serra do Mar, mas que no passado possuía vida urbana e de comércio e serviços mais pujante do que qualquer localidade do ABC do começo do século XX.

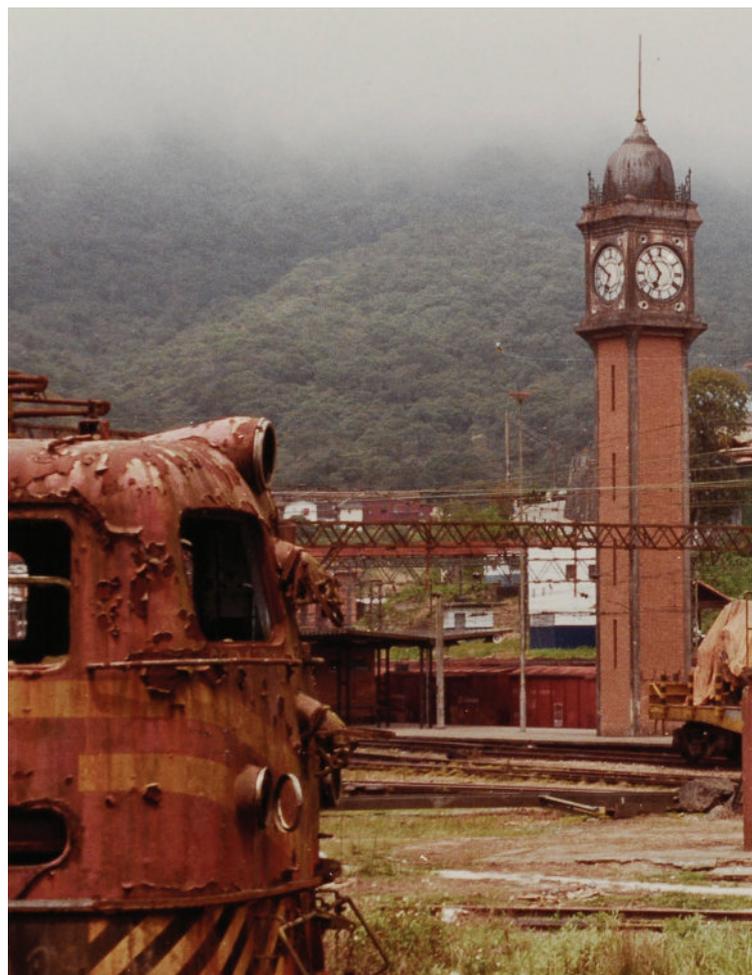
Ferrovários da São Paulo Railway em serviço de manutenção de via no 5º Patamar dos Novos Planos Inclinados da Serra, 1922. Coleção Aristides de Oliveira. Acervo MSAOAG.



O ápice dessa situação deflagrou-se na década de 1990 quando o trem, razão de ser dessa localidade, deixou de chegar a sua estação. Os moradores, visitantes, turistas não tinham mais na linha férrea o ponto de chegada. A vila ferroviária perdia assim uma parte primordial de sua essência e razão de ser. Em novas movimentações da sociedade, foram solicitados os tombamentos em nível federal e municipal, que ocorreram em 2002 e 2003, respectivamente. E em 2001, a área que outrora era de propriedade da São Paulo Railway, com exceção do pátio de manobras, foi vendida pela União ao município de Santo André, que desde então vem atuando no lugar.

Retomando o começo deste texto, devido à complexidade de Paranapiacaba, própria de sítios históricos, refletir sobre esse patrimônio cultural requer um olhar amplo que inclui aspectos diversos. Há aqueles de eminente caráter técnico associados à conservação, manutenção e restauro desse bem. Outros são políticos, relativos às políticas públicas implementadas na área de patrimônio cultural e ao bem cultural em questão. Existem também posturas e ações de cidadania vinculadas às pessoas que interagem com esse bem e, também, responsabilidades de todos para que sua perenidade se faça de fato no curso da história. Esse é o diálogo que me parece interessante no momento atual. Um diálogo que vá para além dele; que se concretize em políticas públicas e ações que visem à preservação de forma democrática e sustentável, equilibrando-se a vida dinâmica e transformadora e o patrimônio cultural que viceja por todos os poros de Paranapiacaba.

Vista de Paranapiacaba. Em destaque o Castelinho. Ao fundo a passarela e a Parte Alta, 2005. Foto Heloisa Ballarine. Coleção PSA. Acervo MSAOAG.





Pátio ferroviário de Paranapiacaba. Em primeiro plano parte de locomotiva desativada, Posto de Comando e a torre com o relógio. Ao fundo a Parte alta, com destaque para a Igreja do Bom Jesus, 06.10.2001. Foto Geraldo Busseli. Coleção Concurso Revelando Paranapiacaba/PSA. Acervo MSAOAG.



Nessa relação de equilíbrio todos temos nossa parcela de responsabilidade: sejamos nós organismos de proteção e preservação do patrimônio cultural, funcionários do poder público, moradores, ferroviários, memorialistas, comerciantes, prestadores de serviços, turistas ou visitantes de apenas algumas horas em um belo dia de sol que rapidamente se transforma em uma grossa neblina que quase nada nos deixa ver, mas que mesmo assim nos fascina e nos deixa sem fôlego por alguns instantes. 

Texto organizado a partir de participação em seminário sobre patrimônio cultural realizado na Semana do Ferroviário, em Paranapiacaba, no dia 26 de setembro de 2008.

Siglas:
MSAOAG – Museu de Santo André Dr. Octaviano Armando Gaiarsa
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S. A.
PSA – Prefeitura de Santo André

FONTES
CALVINO, Ítalo. *As Cidades Invisíveis*, São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
COSTA, C. T. da. *O Sonho e a Técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*, São Paulo: Edusp, 1994.
FERREIRA, J. *Memórias de Paranapiacaba*. In: FERREIRA, P.; PASSARELLI, S.; SANTOS, M. P. *Paranapiacaba – estudos e memória*, Santo André: Prefeitura de Santo André, Public Gráfica e Fotolito, 1990.
HOLANDA, S. B. de. *Caminhos e Fronteiras*, 3a.ed., São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
KIPLING, R. *Cenas Brasileiras, um documento inédito – a presença de Kipling no Brasil*, São Paulo: Editora Record, s.d.
MARTINS, J. de S. *A aparição do demônio na fábrica*, São Paulo: Editora 34, 2008.

() Suzana Cecília Kleeb, historiadora da Prefeitura de Santo André, Secretária de Cultura, Esporte, Lazer e Turismo, Museu de Santo André Dr. Octaviano Armando Gaiarsa.*

FOGO,
FOGO,
FOGO!!!



Cristina ORTEGA (*)

Desespero, correria, gritaria... Assim era o comportamento da população em uma época que São Caetano do Sul não tinha seu próprio grupamento de Corpo de Bombeiros para acudi-la, caso houvesse um incêndio.

O Corpo de Bombeiros de São Caetano do Sul foi fundado em 28 de julho de 1966, no governo do então prefeito Hermógenes Walter Braidó. A cidade nunca teve sua guarnição do Corpo de Bombeiros e esteve sempre na dependência de socorro de outras cidades, como a de São Paulo, atendida pelo grupo de Vila Prudente ou a de Santo André. O socorro era sempre demorado, dada a distância entre as cidades e quando, finalmente, chegava nada podia ser feito, pois as chamas já haviam devorado todo o imóvel.

Era vontade do comércio e das indústrias locais, que aqui tivéssemos uma unidade do Corpo de Bombeiros. Assim, em 28 de julho de 1965, foi lançada a Pedra Fundamental, ficando a cargo do Município o prédio com as

instalações, os equipamentos e as viaturas. Em entendimento com o CIESP- Centro das Indústrias do Estado de São Paulo e a Prefeitura de São Caetano do Sul foi escolhido o imóvel da Rua Mato Grosso, esquina com Rua São Jorge, no Bairro Cerâmica, para a instalação da sede do Corpo de Bombeiros.

As primeiras viaturas equipadas, prontas para uso, foram recebidas no dia 8 de outubro de 1966, em evento realizado no Paço Municipal, na época localizado na Avenida Goiás.

Mas, vamos lembrar alguns incêndios que, certamente, fazem parte das lembranças de muitos.

O primeiro incêndio, noticiado no jornal da cidade, ocorreu em 2 de novembro de 1928, quando destruiu a Capela do Cemitério São Caetano (então Vila Paula), que havia sido construída em 1911. Segundo informações, um funcionário, ao final do dia, fechou a porta sem apagar as velas ali deixadas durante o Dia de Finados.

Em 1929, um violento incêndio se irrompeu na Fábrica de Formicida Matarazzo, destruindo completamente um de seus barracões. Uma das dependências da fábrica de sulfureto carbônico estava envolvida em chamas, ameaçando outro pavilhão. Havia falta de água e até conseguirem captá-la, o fogo atingia maiores proporções. No barracão destruído estavam depositadas 5.000 caixas de sulfureto carbônico, ficando todas queimadas.

Um incêndio que deixou a cidade em polvorosa foi o ocorrido no armazém da Texaco, em junho de 1950. Parte da população, mais de 50%, viveu momentos de intenso nervosismo. Foi uma correria para as famílias da redondeza, que fugiam

em direção à parte alta de São Paulo, carregando objetos pessoais, desesperadas com a possibilidade de explosão daqueles enormes tanques inflamáveis. Era, aproximadamente, 18h45minh quando uma faísca de locomotiva, que transitava no desvio situado dentro do armazém da Texaco, atingiu um tambor de gasolina, que explodiu. As madeiras depositadas no local foram envolvidas pelo fogo, que se alastrou espantosamente, chegando a cinco metros de altura. Quando os bombeiros chegaram, o fogo já havia sido dominado com os recursos existentes no próprio armazém.

A Fábrica de Louças Cláudia, de propriedade das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, situada na Rua Rio Branco, bairro Fundação, também foi consumida por um grande incêndio, em abril de 1952. Por causa da falta de água, os bombeiros não puderam conter as chamas, que foram aumentando e destruindo várias seções.

Em 1951, um barracão na Rua Piauí, que servia de garagem para carros, foi destruído por um incêndio durante a madrugada, com estrondos provocados pelas telhas Brasilit, explosões de pneus e pela gasolina ali depositada. A vizinhança se uniu e com baldes de água dos poços, isolaram suas moradias. Depois de quase duas horas de fogo, apareceu uma “perua” com o suplente de delegado e um soldado. Perguntado sobre o serviço de emergência e sobre o carro irrigador de ruas, foi respondido que naquela hora da madrugada, nada dispunha!

Num edifício na Avenida Goiás, onde estava instalada a Cerâmica dos Irmãos Marinotti, irrompeu, em abril de 1956, violento incêndio, danificando todas as dependências da fábrica. Os soldados do Corpo de Bombeiro procuravam extinguir as chamas, quando ocorreu a explosão de um tambor de verniz, ficando feridas várias pessoas.



Em 1958, uma fábrica de colchões, instalada na Rua Senador Roberto Simonsen, na esquina com a Rua Castro Alves, incendiou-se, destruindo a pequena indústria pertencente à Auricchio, Dantas e Cia. Ltda., bem como o prédio que pertencia a João Lovato. O edifício, anteriormente, foi um dos mais antigos salões de baile da cidade: o Guarani, construído em 1928, que também serviu de sede social do Cerâmica F.C., tradicional agremiação esportiva. Acidente e incêndio que causaram enormes repercussões em São Caetano foram os do Viaduto dos Autonomistas, em maio de 1960. Um caminhão, dirigindo-se para o centro da cidade, ao descer a rampa do Viaduto para entrar na Rua Manoel Coelho, desgovernou-se e foi de encontro a um poste e aos

prédios 49 e 61 daquela via. Em seguida, o veículo tombou e incendiou-se, colocando em polvorosa os populares que ali se encontravam. O óleo diesel em chamas correu a acumular-se nas canaletas junto a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, interrompendo o tráfego de trens. As labaredas tomaram vulto, sendo debeladas pelo Corpo de Bombeiros.

Uma fábrica de tintas utilizada para decoração de cerâmicas, localizada na Avenida Goiás, 3241, de propriedade de Geraldo Cambaúva, foi totalmente destruída pelo fogo. Acionados os bombeiros de Santo André, não puderam comparecer. Os bombeiros vindos de São Paulo, nada puderam fazer, pois como a distância é relativamente longa, o fogo já havia consumido a fábrica.

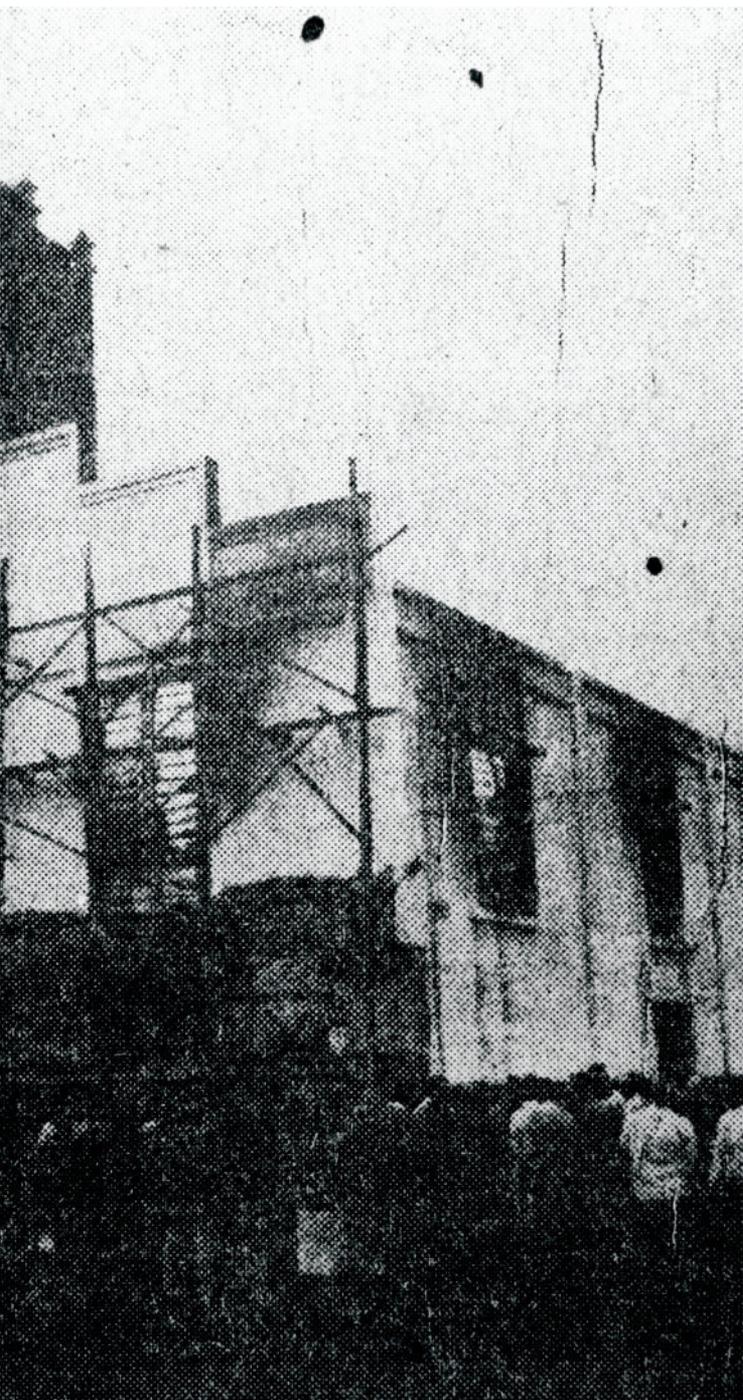
A tristeza da população deu-se no irreparável incêndio que consumiu a Igreja de São Francisco, no bairro Santa Maria, em 1968. Durante a madrugada, uma moradora vizinha à igreja notou uma imensa bola de fogo no interior da igreja, dando imediatamente o alarme. Por volta das 05h30minh da manhã, a igreja já estava totalmente devorada pelo fogo. Mais de 200 bancos de madeira viraram cinzas. Houve queima de todos os caibros, ripas e até de grande parte da cumeeira. A teoria do incêndio era de que mãos criminosas o provocaram, jogando gasolina sobre os bancos. O pároco da igreja, nessa época, era o padre Jorge Nogueira.

Escolas também foram vítimas de incêndios. Um curto-circuito irrompeu um incêndio, em janeiro de 1972, no GE Silvio Romero, situado na Rua Castro Alves, bairro Oswaldo Cruz. Toda a secretaria, bem como toda a documentação da escola foi destruída. Embora as chamas tenham atingido uma grande altura, os bombeiros da 1ª. Cia. Independente, sediados na cidade, intervieram imediatamente.

O incêndio ocorrido em abril de 1974, em uma das mais tradicionais indústrias de móveis da cidade, a fabricante da “Cadeira do Papai” – Indústria de Móveis Itá - na Rua Piratininga, foi originado por um curto circuito. Quinze minutos após a invasão do fogo, chegaram as primeiras viaturas do Corpo de Bombeiros de São Caetano do Sul, necessitando, pela proporção do incêndio, acionar as unidades de Santo André e São Bernardo.

Incêndio de grandes proporções, que ainda está na memória dos sancaetanenses, aconteceu no Edifício Sagrado Coração de Jesus, bem no centro da cidade, na Rua Santa Catarina com a Rua João Pessoa. O fogo começou às 04h30minh da manhã do dia 5 de abril de 1986. O fogo atingia principalmente as Lojas Glória e Casa Paulistana. Fumaça negra exalava do edifício, que era também uma galeria. Os bombeiros chegaram e tentaram apagar o princípio de incêndio que, rapidamente, se propagou por toda a galeria, atingindo outras lojas e escritórios. Foram mais de 40 lojas consumidas pelo fogo.

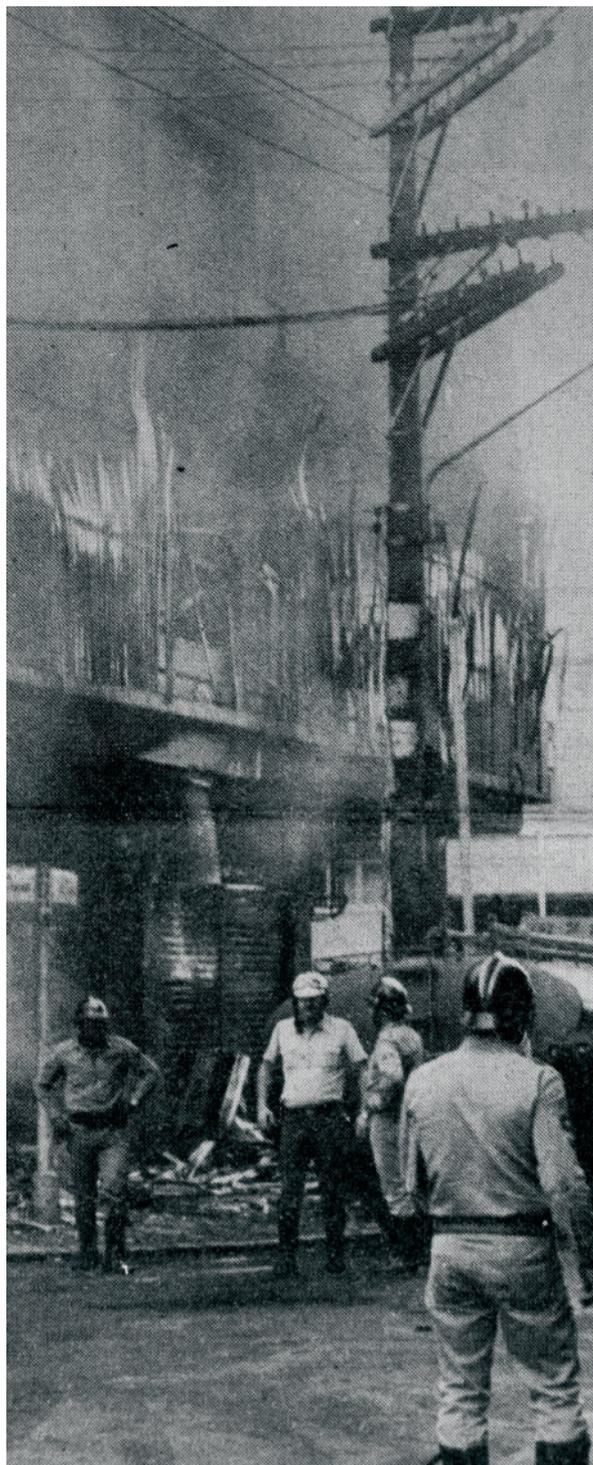




Acima: Igreja de São Francisco – maio de 1968

Ao lado: Igreja de São Francisco – maio de 1968

O fogo é implacável, espalha pânico, faz tragédias. Atualmente, os incêndios são imediatamente dominados graças aos equipamentos dos dois destacamentos sediados em São Caetano do Sul, perfeitamente aparelhados para todo e qualquer tipo de sinistro que venha a ocorrer.



Subgrupamento de Bombeiros

O primeiro Destacamento de Bombeiros, PB-Cerâmica, inicialmente na Rua Mato Grosso, foi instalado no dia 28 de outubro de 1966. Atualmente, esta sede localiza-se na Avenida Guido Aliberti, esquina com a Rua São Paulo, inaugurada no dia 8 de junho de 2008.

O segundo Posto de Bombeiros, quartel da Avenida Goiás (PB-Barcelona), na confluência da Avenida Kennedy com a Rua Alegre, foi inaugurado em 12 de julho de 1992. São Caetano passou a ter um quartel de bombeiros para cada 75.000 habitantes, o que ultrapassa as exigências mundiais.

Ambos, Cerâmica e Barcelona, pertencem ao 8º Grupamento de Bombeiros, Unidade da Polícia Militar responsável pelas missões de Prevenção e Combate a Incêndios, Busca e Salvamento e Atividades de Defesa Civil. O 1º Subgrupamento abrange as cidades de Santo André e São Caetano do Sul, comandado pelo Capitão Eduardo Drigo da Silva.

Os dois Postos de São Caetano do Sul, Cerâmica e Barcelona, são comandados pelo 1º Tenente João Roberto Lara Alves de Moura. As duas unidades contam com 47 bombeiros, dois caminhões de combate a incêndio, duas unidades de resgate, um caminhão de salvamento e um caminhão de plataforma elevatória.





Acima: Posto de Bombeiro Cerâmica, na Avenida Guido Aliberti. Ano: 2010

Acervo/Fundação Pró-Memória

Ao lado: Posto de Bombeiro Barcelona, na confluência da Avenida Kennedy com a Rua Alegre. Ano: 2009



Estado e Prefeitura viabilizam a manutenção e a execução dos serviços dos bombeiros. Todos os materiais operacionais, combustível, manutenção e instalação dos postos e, também, alimentação são da competência da Prefeitura. As duas últimas viaturas que compõem o PB-Barcelona foram adquiridas, recentemente, pela Prefeitura de São Caetano do Sul.

Graças à evolução da legislação de prevenção de incêndios, à conscientização da população sobre os riscos e ao próprio desenvolvimento da cidade, os incêndios diminuíram sensivelmente.

Hoje, o trabalho desenvolvido pelo Corpo de Bombeiros deixa distante o tempo em que a população corria para apagar o fogo com a água dos poços, podendo atender a um chamado no máximo em cinco minutos, o que evita a destruição total de um patrimônio. 

(*) Cristina Ortega é pedagoga e advogada.

DE SANTOS A JUNDIAÍ: A PRIMEIRA FERROVIA PAULISTA

Silvia Helena PASSARELLI ()*



É inegável a importância da estrada de ferro de Santos a Jundiaí para o desenvolvimento de todo o Estado de São Paulo e, particularmente, da região do Grande ABC. Construída por empresa inglesa entre os anos de 1860 a 1867 e duplicada na entre os anos 1896 e 1901, foi a primeira via férrea paulista e realizou o grande feito de retirar o planalto paulista do isolamento ao vencer o desnível da Serra do Mar, inserindo, definitivamente, a então província na modernidade.

Este artigo tem por finalidade contribuir para o debate sobre a memória da ferrovia no Brasil e reúne estudos desenvolvidos sobre a ferrovia realizados para o desenvolvimento anteriormente (Passarelli, 1994; Passarelli, 2005), que tiveram como objeto principal, respectivamente, o desenvolvimento urbano da cidade de Santo André e a preservação da paisagem às margens da ferrovia, na Região Metropolitana de São Paulo.

A Estrada de Ferro de São Paulo

A cidade de São Paulo da primeira metade do século XIX se mantinha modesta em suas dimensões. Embora localizada em importante entroncamento de caminhos interligando o litoral ao interior do Brasil, a cidade tinha, ainda, características de um “burgo de estudantes” (Bruno, 1991), assentada sobre a elevação entre os rios Anhangabaú e Tamanduateí.

Nos arredores paulistanos, pequenos povoados se instalavam à beira dos caminhos, paradas estratégicas para o descanso de tropas. Sítios e chácaras abasteciam a cidade e seus viajantes. Na Região do ABC, por exemplo, conhecida no período colonial como “Borda do Campo”, apenas peque-

nos povoados ao longo de estradas serviam de abrigo para tropas e viajantes, conferindo à região uma grande dispersão de sua pequena população que se mostrava quase despovoada: em 1887, a então Freguesia de São Bernardo, cuja área corresponde ao território da Região ABC, apresentava uma população de 3.667 habitantes, sendo 1.131 colonos dos núcleos de São Bernardo e São Caetano (Langenbuch, op. cit.: 94).

Marcou a ocupação da Borda do Campo, nos primeiros séculos de colonização, a presença de duas fazendas dos padres do Mosteiro de São Bento: Fazenda São Bernardo e Fazenda São Caetano, que produziam alimentos, lenha e, posteriormente, numa olaria, fabricaram telhas, tijolos, vasos etc. Muito do que se produziu na Fazenda São Caetano, localizada entre o córrego dos Meninos e o rio Tamanduateí, foi levado para o Mosteiro de São Bento, em São Paulo, pelo rio, navegável até meados do século XIX (Martins, 1992; Langenbuch, op. cit.).

O principal fator que bloqueava o crescimento e desenvolvimento de São Paulo e arredores era a dificuldade de acesso ao porto de Santos, em virtude da forte inclinação da vertente marinha da Serra do Mar. Os caminhos que ligavam o planalto

ao litoral, muitas vezes, eram percorridos por tropas de muares ou mesmo a pé, com muitos riscos devido à alta declividade e a constante umidade da Serra do Mar.

A implantação da primeira ferrovia em solo paulista, na segunda metade do século XIX, foi o impulso necessário para a alteração da paisagem do planalto, com o fortalecimento da centralidade da cidade de São Paulo que, a partir do início da operação da estrada, pôde abrigar as famílias dos cafeicultores e, além dos negócios do café, ver nascerem fábricas e indústrias que se tornaram importante marca da metrópole paulistana por todo o século XX.

Foram muitas as iniciativas para romper o isolamento do planalto paulista durante o período Colonial e início do Império. Inúmeras trilhas, estradas e caminhos foram abertos por entre as escarpas da serra para facilitar o acesso a São Paulo e, daí, para o interior do Brasil. Entre elas, destaca-se a Calçada do Lorena, construída em 1792, facilitando o acesso e, conseqüentemente, o controle da exploração de ouro e pedras preciosas em Minas.

Com o início do Império, além da necessidade de escoamento de mercadorias ao porto, a integração nacional passou a ser prioridade e poucos anos depois da primeira locomotiva percorrer o trecho entre o centro fabril de Manchester e o porto de Liverpool na Inglaterra, o Governo Imperial buscou mecanismos para atrair investidores para a construção de estradas por todo o Brasil.

“... entre as Obras Publicas, as que interessão mais directa, e poderosamente á riqueza Nacional, são as estradas, e cannaes: ellas abrem novos mercados, enriquecem os existentes com utilidade dos produtores, e consumidores, por quem se reparte a despesa poupada nos transportes. O Governo lhes tem dado toda a attenção, aindaque os resultados não possão por ora corresponder aos seus desejos” (Relatorio da Repartição dos Negocios do Imperio /.../, 1833, p. 25).

No ano de 1835 foi dado o primeiro passo para a implantação de estradas de ferro no Brasil: foi aprovada pela Assembléia Nacional a Lei nº 101, de 31 de outubro. Conhecida como Lei Feijó, autorizava o Governo Imperial a conceder favores às companhias que se organizassem para a construção e operação de estradas de ferro da Capital (Rio de Janeiro) até Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul, numa evidente intenção de integrar o território nacional, recentemente atingido por revoltas no Rio Grande do Sul. No mesmo ano, os governos provinciais foram autorizados a legislar sobre a concessão de privilégios para obras públicas de interesse da Província (Brasil. Ato Constitucional de 12 de agosto de 1835).

A Província de São Paulo, logo no ano seguinte, já era autorizada a conceder privilégio exclusivo para a exploração de uma ferrovia por 40 anos, à Aguiar, Viuva, Filhos & Companhia, uma empresa de exportação localizada em Santos, e à Platt & Reid, empresa inglesa. Caberia aos empreendedores a construção e operação de uma ferrovia que, partindo de Santos e passando por São Paulo, atingisse as vilas de São Carlos (Campinas), Constituição (Piracicaba), Itu ou Porto Feliz (São Paulo [Província]. Lei número 51, de 18 de março de 1836), num evidente interesse de atingir o cinturão de cultivo da cana de açúcar no interior paulista.

Mas foi somente após 1852 que o desejo de expansão ferroviária se tornou possível no Brasil: a aprovação da Lei Cochrane (Brasil. Lei número 641, de 26 de junho 1852) criou condições efetivas para a implantação do sistema ferroviário no Brasil, por meio de mecanismo de concessões de favores às empresas ferroviárias, entre eles: privilégio de exploração de área de influência por 90 anos, garantia de juros sobre o capital empregado na construção, isenção de direitos de importação, direito de desapropriação de terrenos de domínio particular.

No ano seguinte se iniciaram os estudos para a implantação da primeira ferrovia paulista.

“... Cidadãos muito respeitáveis projectão, e para isto tem já mandado proceder aos necessários trabalhos preparatorios, huma outra empresa de hum caminho de ferro da Provincia de S. Paulo, desde o porto de Santos até a Villa de Constituição” (Relatorio apresentado á Assembléa /.../, 1853: 51).

No ano de 1856, o Decreto Imperial número 1.759 autorizou a incorporação de uma companhia fora do país para a construção e custeamento de uma estrada de ferro que, “partindo das visinhanças da Cidade de Santos, onde for mais conveniente, se approxime da de S. Paulo, e se dirija á villa de Jundiahy” (Brasil. Decreto número 1.759, de 26 de abril de 1856, artigo 1º), podendo se estender até Rio Claro. Este Decreto estabeleceu as regras básicas para a construção, operação e futura desapropriação da estrada, tornando-se modelo para as demais concessões realizadas no país.

A lavoura do café, com fácil comercialização no mercado europeu, propiciou a formação da “São Paulo Railway Company Ltd”, incorporada em Londres, cujos estatutos foram aprovados pelo Decreto Imperial número 2.601, de 06 de junho de 1860.

A nova companhia assumiu os compromissos estabelecidos no Decreto Imperial número 1.759, de 1856, para a construção de uma linha singela em toda sua extensão e a aquisição de terrenos suficientes para a duplicação posterior da ferrovia. O desenvolvimento do projeto da via férrea foi realizado pelos engenheiros ingleses James Brunlees e Daniel Fox a partir dos desenhos iniciais elaborados por Alfred Mornay, nos anos de 1830, e foi aprovado juntamente com a aprovação dos estatutos da Companhia.

O projeto da estrada de ferro, assinado por James Brunlees, aponta, à exceção das proximidades de São Paulo e Santos, ausência de ocupação urbana ao longo do traçado da via, o que, sem dúvida, reduziu os gastos com desapropriação de terras. Vestígios de caminhos e algumas sedes de sítios e

chácaras são assinalados ao longo das 22 cartas que compõem o álbum de plantas com o projeto completo da via férrea (Brunlees, 1855).

O projeto inicial da via férrea previu a instalação de estações intermediárias, estratégicas para a operação do sistema férreo no sentido de possibilitar o abastecimento das locomotivas com água e carvão, nos pontos onde a ferrovia cruza com caminhos pré-existentes, com vistas a atrair mercadorias para o transporte.

“Todas as estações estão colladas em boas estradas que dão acesso á linha; porém, á exceção do Rio Grande e S. Paulo, que serão bons alimentadores intermedios, a maior parte do trafego chegará a Jundiahy, e dalli passará sobre toda a extensão da linha” (J. Brunlees (1866), citado por Cunha Galvão, 1869, p. 349).

De acordo com o projeto de implantação da via férrea (Brunlees, op. cit.), as estações intermediárias apresentaram, então, a seguinte localização:

_Estação Cubatão (km 12,300), sobre o aterrado de Cubatão, parte do leito do Caminho da Maioridade.

_Estação Rio Grande (depois Rio Grande da Serra, km 41,00): no cruzamento da estrada com o “caminho novo de Mugi das Cruzes” (carta 7), que liga Mogi das Cruzes com o lugar denominado Zanzalá junto ao caminho do Mar;

_Estação São Bernardo (depois Santo André, km 60,450): no cruzamento do “caminho velho de Mugi das Cruzes a S. Bernardo” (carta 9), povoado que se localizava junto ao Caminho do Mar e de onde poderia se atingir, também, a vila de Santo Amaro. Este caminho também foi conhecido com o nome “Caminho do Pilar”, pois passava pela Capela de mesmo nome no atual município de Ribeirão Pires;

_Estação Água Branca (km 84,320): no cruzamento com o “Caminho de Jundiahy” (carta 14). A deno-

minação da estação se deve à proximidade do sítio Água Branca, embora exista citação desta mesma estação com a denominação “do Ó” em vista da proximidade com o povoado junto à Capela de Nossa Senhora do Ó, servido pelo caminho de Jundiáí (Relatório apresentado à Assembléa /.../, 1865.);

– Estação Bethlem (depois Francisco Morato, km 117,450): localizada nas proximidades da fazenda de mesmo nome, junto ao caminho que partia do povoado do Ó até Jundiáhy (carta 19).

As estações terminais, Santos e Jundiáí, estava prevista a instalação de armazéns de mercadorias e para a Estação São Paulo, além dos armazéns para mercadorias e encomendas, as oficinas que passariam a fazer a manutenção das locomotivas e vagões, assim como almoxarifados para substituição de peças e equipamentos de toda a linha.

As obras da Estrada de Ferro de São Paulo tiveram início em 24 de novembro de 1860, em Santos, e foram realizadas simultaneamente em toda a linha com a perspectiva de acelerar a entrega das obras previstas para 1868. Os empreiteiros, no entanto, propuseram a entrega três anos antes do limite previsto.

“Arduos são os trabalhos para transposição da serra do mar, e não podera ahi dispensar, para a tracção, o emprego de machinas fixas. /.../ Os empreiteiros Robert Sharp & Filhos são obrigados, pelo respectivo contracto, a dar promptas em 1868 todas as obras desta estrada; entretanto, julgando poderem termina-las dous ou tres annos antes, se empregarem meios extraordinarios, e dispendiosos, propuserão ao governo que lhes seja concedida em tal caso uma subvenção de 50,000 £ por anno de avanço sobre a época estipulada. /.../ Parece justo que carreguem com os sacrificios indispensaveis para obter tão grande proveito” (Relatório da Repartição de Agricultura /.../, 1862, p. 34 e 35).

No entanto, além das dificuldades enfrentadas para superar a alta declividade da serra, as obras

sofreram atrasos devido às fortes chuvas de verão, que provocavam constantes deslizamentos em todo o trecho das serras do Mar e de Botujuru, interrompendo as obras e, depois, o tráfego de trens ao longo da linha.

Vale destacar que a qualidade do projeto da via férrea que percorreu terrenos mais secos das várzeas de rios e córregos, evitando as cheias do verão. Seu traçado, por exemplo, se afasta da várzea do Carmo (na região d atua Parque D. Pedro I, em São Paulo) e da foz do córrego dos Meninos (na altura do atual município de São Caetano do Sul), área que apresentava constantes alagamentos de suas margens, não tendo sido verificadas interrupções de tráfego motivadas por enchentes nos relatos ministeriais referentes a obras públicas. Na altura da várzea do rio Cubatão, a estrada pode percorrer trecho anteriormente aterrado para a melhoria do Caminho da Maioridade, evitando as dificuldades impostas pelo regime de águas da área.

Apesar da qualidade do projeto, por vezes as obras foram realizadas com qualidade inadequada, particularmente quando se tratava de galpões para oficinas ou estações intermediárias. Há referências de estações construídas em taipa nos registros dos engenheiros fiscais do Ministério de Agricultura e Obras Públicas. Os relatórios ministeriais informavam sobre o andamento das obras:

“Das duas estações que [a segunda seção] deve ter acha-se concluída a do Rio Grande, a qual offerece as necessarias accomodações para os passageiros, faltando porém construir os armazéns para mercadorias. A de S. Bernardo, cujo edificio foi mal feito, não póde ser considerada senão como provisoria” (Idem, p. 54).

Registros fotográficos realizados por Militão Augusto de Azevedo, por volta do ano de 1865, apresentam a precariedade de muitas edificações, particularmente as de uso habitacional nos canteiros de obras.

No ano de 1867, ano que se iniciou o tráfego entre Santos e São Paulo, o relatório do engenheiro fiscal, Bento José Sobragy, informa que as estações intermediárias “são todas construídas em vista do diminutíssimo movimento de mercadorias e passageiros que deve haver por muitos annos nesses pontos. Destas é a do Rio Grande a mais promette-dora, ha ali um pequeno armazém” (Relatorio apresentado á Assembléa /.../, 1867, anexo N, p. 3).

Duas novas estações estavam concluídas neste ano:

_Estação do Brás (km 76,400), construída junto à estação-terminal da Estrada de São Paulo-Rio, ou Estrada de Ferro do Norte, cuja construção teve início em 1869, no Brás, e início de operação em 1875. No ano de 1877, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio atingiu Cachoeira Paulista, fazendo a ligação com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, que se origina no Rio de Janeiro;

_Estação de Perus (km 101,300), construída, provavelmente, para recebimento de pedras para lastro do leito da ferrovia e, depois, para fornecimento de pedras para a Cidade de São Paulo.

No relatório para o recebimento da linha, o engenheiro fiscal aponta a necessidade da execução de algumas obras, consideradas “indispensaveis para o bom andamento do trafego. /.../ são de urgente necessidade as seguintes: augmento do edificio de passageiros da estação central, em S. Paulo; construcção de um armazém de mercadorias na estação Bethlem e de um nôvo deposito de locomotivas em S. Paulo” (Apontamentos sobre a estrada de ferro Santos a Jundiahy. 1867).

Em abril de 1867, o relatório da Repartição Fiscal da Estrada de Ferro Santos Jundiaí informava:

“Nas estações intermediarias de Cubatão, Rio Grande, S. Bernardo e Braz não se fizeram ainda, as coberturas sobre as plataformas.

As estações intermediarias de Agua Branca, Perus e Belém precisão de alguns pequenos trabalhos complementares. Em nenhuma destas estações há armazens porque não espera a Companhia que para ellas afluão mercadorias. Entendo, porém, que se mais tarde para ellas se encaminharem alguns lavradores e seus productos, e em consequencia houver necessidade de armazéns, deve a companhia faze-los á sua conta, embora não esteja especificado no accôrdo de 4 de dezembro ultimo” (EFSJ. Repartição Fiscal nº 87. 1867).

O relatório referente aos trabalhos na estrada do mês de maio informa sobre as condições das estações e demais edificios da estrada: em Cubatão, a estação foi originalmente construída em pau-a-pique e encontrava-se em péssimo estado; na Raiz e no Alto da Serra, recomendava a apresentação de projetos para a construção de estações nestes dois lugares; em Rio Grande, exigia a ampliação do armazém de carga, ainda não concluído, “por notar que vae havendo alli bastante afluencia de cargas”; em S. Bernardo, “foi edificado do mesmo modo e está quase do mesmo mao estado da estação de Cubatão. Em consequencia exigi que fosse também feita de novo com tijolo”, e “para esta estação, assim como para de Bethlem, exigi igualmente a construcção de armazens de mercadorias” (EFSJ. Repartição Fiscal nº 117. 1867).

“A linha em geral não foi bem construida, havendo deficiencia de obras acessórias. No trecho dos planos inclinados, essa deficiencia foi mais que sensível, o que é attestado pelos numerosos accidentes produzindo estragos na linha com interrupção de trafego. Os relatorios officiaes dizem que, durante muitos annos, a companhia não se desvelou em bem servir o publico, apesar dos grandes saldos que desde começo apurou” (Pereira e Silva, 1904, p. 522).

A primeira fase de operação da via férrea

A primeira ferrovia paulista teve o seu recebimento definitivo por parte do Ministro da Agri-

cultura e Obras Públicas em 1º de agosto de 1868, “depois de verificar-se que a companhia havia construído todas as obras e satisfeito todas as obrigações que contraiu pelo acordo de 4 de dezembro de 1866” (Relatório apresentado à Assembléa /.../, 1869, p. 45).

Em 1872, após a abertura ao tráfego da linha de Jundiá a Campinas, o saldo da companhia inglesa era superior à garantia de juros oferecida pelo Governo Imperial, possibilitando a divisão de lucros com o Império. No entanto, desde 1865, a diretoria da São Paulo Railway Company solicitava a revisão dos valores do contrato, adiando o repasse dos lucros, bem como a realização de novos investimentos na via férrea, apesar das exigências estabelecidas pelos engenheiros fiscais designados pelo Governo Imperial:

“/.../ para que o transporte de passageiros e mercadorias possa então ser feito sem embarço, será mister alargar os edificios das estações e substituir por outro systema mais aperfeiçoado os planos inclinados que, na secção da serra, oppõem o invencível obstáculo ao desenvolvimento do trafego além de certos limites.

/.../ O engenheiro fiscal pondera a conveniência de aumentar-se desde já a estação central e de construir-se novo deposito para locomotivas, em S. Paulo, e um armazém para mercadorias em Bethlem. A companhia, porém, recusa a fazer obras novas, salvo se as respectivas despesas forem levadas á conta do custeio.

As obras adicionais já exigidas, e que a companhia ainda não executou, mas que o desenvolvimento do trafego vai tornando cada vez mais necessarias, são um armazem de mercadorias em Bethlem, uma estação no alto da serra, o augmento da estação central em S. Paulo, e um novo deposito para as locomotivas” (Relatório apresentado á Assembléa /.../, 1872, p. 104 – 110).

O Decreto Imperial número 5.525, de 07 de janeiro de 1874, aprova um novo acordo com a companhia São Paulo Railway, estabelecendo um novo valor para o capital da Companhia, e tornando obrigatória a construção de uma casa para doze locomotivas em São Paulo, um armazém de mercadorias na estação Belém e estações de passageiros no Alto e Raiz da Serra, assim como para a aquisição de material rodante.

A construção de novas estações e paradas, à exceção das estações do alto da serra e raiz da serra, que fizeram parte do acordo de 1874 e eram estratégicas na operação do sistema funicular, só ocorreu a partir da década de 1880, por solicitação de comunidades agrícolas das vizinhanças da estrada de ferro, que atingiam uma produção que justificava o recebimento das mercadorias e a necessidade de uma parada do trem em local não previsto no projeto original, dentro da perspectiva de aumento de carga para o transporte ferroviário.

Antes, pelo menos dois núcleos urbanos já estavam constituídos junto à linha férrea: São Caetano e Ribeirão Pires, iniciativas da experiência colonizadora do Império, que implantou núcleos coloniais nos arredores paulistanos. Embora os núcleos de São Caetano, estabelecido em terras pertencentes aos monges beneditinos em 1870 e de Ribeirão Pires, estabelecido em 1877, já se encontrassem produzindo, suas estações só foram inauguradas, respectivamente, em 1884 e 1886, o que dificultou a vida dos colonos, especialmente os de São Caetano, que, junto da via férrea, foram obrigados, por cerca de quatorze anos, a utilizar os caminhos de tropas para a comercialização de sua produção ou aquisição de mercadorias e serviços.¹

Outras estações intermediárias foram inauguradas para atender diretamente à nascente indústria, como foi o caso da estação Barra Funda, inaugurada em 1890, para o recebimento de cargas “em quantidade nunca menor de um vagão” (São Paulo Railway Company Ltd, 1890), ou da estação Campo

Grande, inaugurada em 1889, em atenção à solicitação do senhor G. Reinhardt, de modo a beneficiar uma colônia alemã estabelecida na fazenda Sertão em Mogi das Cruzes (Speers, 1888).

O crescimento da cidade pode ser também observado nas solicitações para o assentamento de desvios para facilitar o transporte de carga. Durante os anos 1880 e 1890 foram construídos vários desvios e novos armazéns de carga junto às estações de Água Branca, Barra Funda e Luz. No mesmo período, eram iniciadas as obras para a construção de novos armazéns de carga no Pary, próximo à estação da Luz, de modo a desembaraçar o tráfego da principal estação da Inglesa (Relatório do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, 1889).

A cidade de São Paulo apresentava um crescimento bastante acelerado junto às linhas férreas. No ano de 1893, o intendente municipal relatava o surgimento de novos bairros, entre eles Bom Retiro, Barra Funda, Cine-Theatro e Pari, “ocupando dezenas de hectares”, e sugeria a construção de vilas operárias junto a estações ferroviárias das linhas Santos a Jundiaí e Sorocabana e a criação de novas linhas para “trens de subúrbios até a distancia de 15 kilometros da cidade” (Relatorio apresentado á Câmara Municipal, 1894).

No final do século XIX a expansão da rede ferroviária no estado de São Paulo atingia as regiões de Sorocaba, Itu, Campinas e Vale do Paraíba, fortalecendo o desenvolvimento da fronteira agrícola do Estado e, conseqüentemente o aumento da demanda por transporte de produtos agrícolas para o porto de Santos, provocaram uma crise dos transportes que se refletia na necessidade de expansão do porto e da melhoria do transporte ferroviário realizado pela São Paulo Railway Company, ferrovia que detinha o privilégio de atingir o porto exportador de Santos.

A Estrada de Ferro de São Paulo constituía um funil receptor de toda a produção do interior

paulista e uma porta única de entrada das mercadorias importadas da Europa, num momento em que a cidade se transformava e máquinas, materiais de construção e novos hábitos da vida urbana eram trazidos diretamente da Europa para as casas das famílias mais abastadas. A ferrovia singela entre Santos e Jundiaí não atendia à demanda crescente de transporte de mercadoria.

“Tornou-se patente a falta de capacidade da linha ingleza – Santos a Jundiahy, sobretudo no trecho da serra em que se acham estabelecidos os planos inclinados.

Afim de debellar uma vez por todas essa crise, que é natural de anno para anno se agrave em consequencia do phenomenal desenvolvimento de S. Paulo e do Sul e Oéste de Minas Geraes, foram labrados os decretos ns. 436F, 997 e 983, de junho de 1891, de 5 e 8 de agosto de 1892, concedendo o prolongamento da E F Sorocabana, de S. João a Santos e da Paulista ao porto de S. Sebastião, com ramal em Santos” (Relatorio apresentado ao vice-Presidente /.../, 1892, Anexo, 2ª Parte, p. 29).

Em 1895 foi celebrado novo acordo com a São Paulo Railway Company (Brasil. Decreto número 1.999, de 02 de abril de 1895), obrigando a companhia inglesa a duplicar toda a linha férrea, inclusive no trecho da serra, dando preferência à substituição do sistema funicular por um sistema ordinário de simples aderência. Determinava, ainda, a construção de novas estações e armazéns de alvenaria para acomodação dos serviços de passageiros, encomendas e bagagens.

A duplicação da via férrea

Embora o Decreto Federal número 1.999, de 1895, determinasse a adoção de um sistema ordinário de simples aderência para o trecho da serra, estudos desenvolvidos pelo Engenheiro James Madeley (1896), da São Paulo Railway Company, com consultoria de Daniel Fox, propuseram a instalação

de um novo sistema funicular na serra por ser a solução econômica mais viável, que foi aprovado pelo Governo Federal em setembro de 1896 (Brasil. Decreto número 2.338, de 03 de setembro de 1896).

As obras para a duplicação da linha se iniciaram nesse mesmo ano, com a construção de desvios e armazéns nas estações de toda a linha e no pátio do Pari, de modo que a duplicação da linha se realizasse sem a interrupção do tráfego de trens. O memorial justificativo da duplicação da via férrea (Madeley, op. cit.) descreve as obras necessárias para o funcionamento da linha:

“Para as duas estações terminais, foram realizadas ampliações do prédio existente, das plataformas de embarque e desembarque de passageiros e construção de novos armazéns;

“A estação São Paulo, ou estação da Luz, foi totalmente reconstruída com um projeto diferenciado, com a grande gare sob o nível das ruas, que se tornou símbolo da Metrópole do Café. O edifício foi totalmente destinado à circulação de passageiros e aos escritórios administrativos da Companhia. O serviço de encomendas e cargas desta estação foi transferido para o pátio do Pari e as oficinas de manutenção da linha e das locomotivas e vagões para as áreas da Lapa e Moóca, onde foram implantadas duas novas estações intermediárias;

“No kilometro 78 400 está a actual Estação da Luz, nome pela qual é conhecida a Estação de passageiros que serve a importante e populosa cidade de S. Paulo. A via ferrea cruza ahi perpendicularmente varias arterias ou grandes vias de transito publico, que communicam a cidade de S. Paulo com os bairros populosos do bom Retiro e da Luz, fazendo-se todo o transito pelas duas passagens a nível das ruas Florêncio de Abreu e Brigadeiro Tobias e pela Rua Nothman por baixo da estrada de ferro que á passa por uma ponte. /.../ Resolveu-se pois a Companhia projectar a conservação do nivel das ruas existentes, rebaixando-se em cerca de 6 metros

os trilhos actuaes construindo-se sobre os trilhos assim rebaixados duas pontes de 14m de largura para a passagem das ruas mencionadas. /.../ verificar-se ha que a Companhia faz o maior empenho em dotar a cidade de S. Paulo de um edificio digno de ser a Estação Central das Estradas de ferro naquele ponto” (Madeley, op.cit).

“Nas estações de Raiz da Serra e Alto da Serra, estratégicas para a operação do sistema funicular, foram construídos novos edifícios de passageiros, tipo especial de segunda classe, no centro do pátio ferroviário. A primeira recebeu um conjunto de 20 casas para operários ferroviários e a segunda, um conjunto maior, de cerca de 46 casas para operários, originando a vila operária do Alto da Serra, hoje Paranapiacaba, que chegou a ter quase 400 habitações de várias tipologias e equipamentos urbanos para atender seus moradores.

“As estações intermediárias, assim como as novas estações da Moóca e Lapa, receberam estações padronizadas e tiveram suas plataformas de embarque e desembarque ampliadas, bem como receberam armazéns para cargas e encomendas e quatro unidades residenciais para operários ferroviários. A única exceção se deu com a Estação de Campo Grande que, por não apresentar crescimento de demanda, sofreu, apenas, a ampliação da plataforma de embarque e desembarque para receber as novas composições de passageiros.

As obras de duplicação da ferrovia foram terminadas em 1901, possibilitando a melhoria do transporte ferroviário, tanto para a importação e exportação de mercadorias, como para o transporte de passageiros de curta distância ou de subúrbio. A melhoria da oferta de transporte ao porto de Santos estimulou a implantação de indústrias às margens da via férrea, particularmente nas planícies formadas pelos fundos de vale dos rios Tamanduateí e Tietê, entre as atuais estações Santo André e Lapa, e proporcionou o surgimento de inúmeros novos bairros operários que passaram a ser atendidos pelos “trens paradores” (Gatai, 1987, p. 55).

A encampação da linha e a degradação do sistema férreo

Na década de 1930, a São Paulo Railway passou a adotar locomotivas a diesel para o transporte de carga e, depois, para os “trens paradores”, agora denominados “trens de subúrbio”. Para atender ao transporte dos operários do parque industrial que se ampliava ao longo da linha, a S.P.R. dotou os vagões de passageiros de iluminação interna e estendeu o serviço de passageiros para o período noturno. Foi significativo o aumento de número de passageiros no período: em 1930, foram transportados 10,77 milhões de passageiros/ano, atingindo, em 1945, 21,78 milhões, sendo 13,50 milhões de passageiros/ano nos trens de subúrbio.²

A modificação da força motriz do sistema se dava também na adaptação das máquinas (locomotivas e máquinas fixas dos Planos Inclinados da Serra), medida essa provocada pela carência de lenha e carvão para operar as máquinas a vapor. A falta de combustíveis se fortaleceu após a eclosão do segundo conflito mundial e, no ano de 1940, novas unidades a diesel, os trens Estrela e Planeta, foram inauguradas para realizar as viagens a Santos.

No entanto, a lentidão da companhia inglesa em modernizar sua linha com a adoção da eletricidade como força motriz, que desde a década de 1920 era utilizada por outras companhias,³ e o fim do prazo de privilégio, fez com que o Governo Federal encampasse a Estrada de Ferro Santos a Jundiá (Decreto Lei Federal nº 9.869, de 13 de setembro de 1946).

Iniciou-se, então, um novo período da história da primeira ferrovia paulista, período que se marcou não apenas por uma nova administração da estrada, mas também pela competição direta com o transporte rodoviário, que teve sua rede expandida para todos os lados, inclusive com abertura de rodovias modernas paralelas às vias férreas, como as rodovias Dutra, Anhanguera e Anchieta, implantadas

no fim dos anos 1940, início dos 50, servindo a mesma área da Central do Brasil, Companhia Paulista e Santos - Jundiá, respectivamente.

Entre elas, a Via Anchieta foi responsável pelo fim do monopólio da estrada de ferro na ligação com o porto e, ao mesmo tempo, e pelo fortalecimento da implantação de indústrias, em geral montadoras de automóveis, fora do eixo atendido pela estrada de ferro.

Já desde a década de 1930, os especialistas em transportes alertavam para o perigo da expansão do transporte rodoviário, cujo investimento em infra-estrutura e a manutenção do material fixo eram exclusivos do Estado, cabendo aos empresários do transporte rodoviário apenas os custos com a compra e manutenção do material rodante, enquanto os empresários de transporte ferroviário arcavam com os custos de implantação, operação e manutenção de todo o sistema (Baptista, 1931, p. 196 – 198).

A nova administração da Estrada de Ferro Santos a Jundiá procurou se adequar aos novos tempos, investindo na melhoria do atendimento e na modernização do sistema: em 1947, adaptou as antigas locomotivas a vapor para o uso de óleo diesel, substituindo o uso do carvão e da lenha e, em 1948, iniciou a construção de um oleoduto entre Alemoa (Santos) e Utinga (em São Caetano do Sul), onde foi implantado um terminal de óleo para atendimento do parque industrial da Região Metropolitana, reduzindo, a partir de sua inauguração em 1951, o número de vagões para transporte de óleo para abastecimento da Região Metropolitana.

O transporte de passageiros foi diretamente beneficiado com a eletrificação da linha. Em 1950, foi inaugurado o primeiro trecho eletrificado da antiga Inglesa, entre Jundiá e Moóca, estendido a Santo André, no ano seguinte, depois a Mauá e, finalmente, atingiu Paranapiacaba, em 1959. O transporte de carga também recebeu locomotivas especiais, de modo que, pouco a pouco, as locomotivas a diesel

passaram a ser utilizadas, apenas, para as manobras nos pátios ferroviários.

A autorização para a eletrificação da linha ocorreu logo após a Segunda Guerra, ainda sob administração dos ingleses: em 1944, foi aprovado o plano de eletrificação da linha apresentado pela São Paulo Railway Co. (Decreto Federal nº 7.221, de 30 de dezembro de 1944), sendo autorizada a eletrificação do trecho entre Jundiaí e Moóca em julho de 1946, de modo a dar continuidade ao trecho da Companhia Paulista que já se utilizava da eletricidade.

A eletrificação da linha veio melhorar a oferta de transporte suburbano, especialmente, entre as estações de Santo André e Pirituba, fortalecendo a expansão da Metrópole. O novo serviço de trens, mais veloz, reduziu as distâncias e permitiu que as regiões mais periféricas assumissem mais fortemente o papel de cidades-dormitório. A integração com ônibus veio de forma rápida e junto às estações ferroviárias, terminais rodoviários, improvisados ou não, passaram a atender à população que morava distante da linha férrea.

O processo de modernização do serviço de trens de subúrbio se manteve por todo o período entre 1950 e 1970, a partir da compra de trens-unidades de aço inoxidável do tipo Budd, o que tornou possível estabelecer um serviço exemplar (Borba, 1971, p. 23). A oferta de trens para o serviço de subúrbio e a expansão da Região Metropolitana provocaram um grande aumento no número de passageiros atendidos: em 1950, eram transportados 24,09 milhões de passageiros/ano nos trens de subúrbio (de um total de 31,78 milhões de passageiros/ano transportados), atingindo a cifra de 46,77 milhões de passageiros/ano em 1960, e 50,33 milhões, em 1970 (Santos, 1972, p. 8; Borba. op.cit).

Todas as modificações na estrada não estavam, entretanto, previstas em planos ou políticas nacionais ou regionais de transportes: eram realizadas para atender ao aumento da demanda, decorrente

da expansão das localidades servidas pela estrada. Também a área de atendimento do subúrbio ampliou: de Santo André a Pirituba, passou a atingir as estações de Ribeirão Pires a Francisco Morato, já no final dos anos 1950. Nos anos 1970, o serviço de subúrbio já atingia Parapiacaba e, no outro extremo da linha, Jundiaí.

No ano de 1957 a administração do sistema ferroviário nacional foi unificado em uma única empresa, a Rede Ferroviária Federal S/A. No entanto, esta unificação não trouxe benefícios diretos à Santos – Jundiaí, ao contrário, reduziu os recursos para melhoramentos da estrada uma vez que todas as estradas de ferro da União passaram a ser administradas por uma única empresa de capital misto, subordinada ao Ministério dos Transportes e, assim, todo o lucro gerado pela antiga Inglesa passou a ser dividido com outras estradas do país que, em geral, já estavam deficitárias.

O transporte ferroviário passou a ser administrado, então, com grandes déficits e dificuldades em investir em melhoramentos tecnológicos. Sem investimentos em modernização e correndo atrás do prejuízo no que se refere ao atendimento da demanda, a ferrovia foi perdendo mais espaço para as rodovias, os trens perderam espaço para os caminhões, ônibus e automóveis e, mais recentemente, para o Metrô.

Ao mesmo tempo, interessava à política econômica nacional (e também à internacional) o estímulo ao desenvolvimento do transporte rodoviário. No Brasil a entrada na era do automóvel se deu de maneira mais evidente com a abertura da economia para o capital estrangeiro no governo Juscelino Kubitschek, que facilitou a instalação das montadoras de automóveis. Ao abrir estradas, os governos Federal e Estadual deram novo incentivo à indústria do automóvel, pois deram condições mínimas para a circulação dos veículos particulares e dos caminhões por todo o país.

Os recursos para construção e manutenção da infra-estrutura rodoviária vieram, também, da adoção de novos impostos: a Lei Federal nº 4.452, de 5 de novembro de 1964 alterou a legislação relativa ao imposto único sobre lubrificantes e combustíveis, determinando que dos 40% da receita desse imposto que cabia ao Governo Federal, 11%, ou 4,4% do total arrecadado, seria incorporado ao capital da Rede Ferroviária Federal S/A, enquanto o restante - 35,6% - seria destinado ao Fundo Rodoviário Nacional.

Daí, também, a falta de recursos em investimentos no transporte ferroviário que somados às grandes dívidas acumuladas desde o início da implantação da rede, tornou a Rede Ferroviária Federal S/A uma empresa deficitária, necessitando constantemente de recursos da União para saldar compromissos assumidos e ampliar a oferta de serviços.

Inúmeras foram as tentativas de soerguimento da empresa ferroviária a partir dos anos de 1960 com a erradicação de ramais anti-econômicos (Decreto Federal nº 58.341, de 3 de maio de 1966) ou a cessão de acervo patrimonial da empresa para estados ou municípios (Decreto Federal nº 62.630, de 30 de abril de 1968), eliminando despesas com manutenção e segurança.

A dificuldade de investimentos se mostrou mais forte a partir de 1970, com uma total falta de programação dos recursos destinados ao transporte entre os governos do Estado e da União. Enquanto a União inaugurava o sistema cremalheira-aderência na Serra do Mar (1974), o Estado construía a Via Imigrantes (inaugurada em 1976); enquanto a União apresentava planos para a modernização dos trens de subúrbio, o Estado construía uma linha de Metrô paralela ao sistema de subúrbio da linha da Central do Brasil, na zona leste de São Paulo.

O sistema cremalheira-aderência foi construído sobre a linha do primeiro funicular, a Serra Velha, e garantiu o aumento da capacidade de trans-

porte, especialmente de carga, no trecho da Serra do Mar. Por pouco tempo, os sistemas cremalheira e os planos inclinados da Serra Nova funcionaram conjuntamente, porém no início dos anos 80 o sistema funicular foi desativado, pondo fim às viagens de passageiros para Santos, que só no início dos anos 90, foi retomado por poucos anos, com a operação de uma única composição no sentido Santos a São Paulo pela manhã e, à tarde, no sentido contrário.

O mesmo se dava com a implantação do Anel Ferroviário de São Paulo, proposto por Planos Nacionais de Viação (apresentado pela primeira vez pela Lei Federal nº 4.592, de 31 de dezembro de 1964, e reapresentado pela Lei Federal nº 5.917, de 10 de setembro de 1973). O Anel Ferroviário propunha a ligação das ferrovias e rodovias num grande círculo ao redor da Metrópole e a implantação de terminais intermodais de carga, reduzindo a entrada de grandes cargas na cidade de São Paulo.

Entretanto, apenas parte desse grande anel foi construída (o trecho ligando a Estrada de Ferro Santos a Jundiá, em Rio Grande da Serra, com a Central do Brasil, em Suzano, de modo a facilitar o transporte de minérios de Minas Gerais destinado à Cosipa, em Cubatão).⁴ O restante do Anel Ferroviário ainda se encontra no papel e no sonho de inúmeros especialistas em transportes, enquanto se discute a implantação do terceiro anel rodoviário ao redor da cidade de São Paulo como forma de aliviar o trânsito das marginais dos rios Tietê e Pinheiros onde, mais uma vez, parte do Anel Ferroviário foi apresentado para operar paralelo ao do trecho Sul do Rodo-anel Mario Covas

O transporte de carga foi também reduzido devido às mudanças tecnológicas adotadas pelas indústrias instaladas ao longo da linha férrea: muitas delas deixaram de operar com grandes estoques e passaram a necessitar maior agilidade nas entregas, para a qual a Rede Ferroviária não respondia, o que veio a interromper o tráfego dos inúmeros ramais ferroviários no interior das indústrias.

O crescimento do número de passageiros na metrópole levou à criação da Companhia Brasileira de Transporte Urbano (Decreto Federal nº 89.396, de 22 de fevereiro de 1984), responsável pela administração do transporte suburbano das ferrovias federais. O principal problema enfrentado pela nova empresa estava na crescente demanda pelo transporte suburbano nas Regiões Metropolitanas, tornando necessárias a compra de novas locomotivas e a modernização do sistema de sinalização de modo a permitir o tráfego simultâneo de grande número de composições.

Nos planos da nova empresa estava a continuidade da remodelação das estações, adequando-as para o aumento do tráfego de trens. As novas estações foram construídas no trecho de maior movimento, entre Mauá e Pirituba, e passaram a ter três plataformas interligadas por passagens subterrâneas e edifícios de concreto e vidro que perderam, em muito, o conforto das antigas estações inglesas.

No ano de 1985, o I Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República trouxe como diretriz a caracterização do transporte urbano como uma questão de política local, “tornando-o compatível com os anseios da comunidade” (Ferrovia, v. 53, n. 118, jan./fev. 1988, p. 26). Esse foi o primeiro passo para o processo de estadualização do transporte de passageiros nas regiões metropolitanas atendidas pelas linhas da CBTU, que se tornou possível com a aprovação do Decreto Lei Federal nº 2.399, de 21 de setembro de 1987. Em São Paulo, logo se iniciaram os estudos para a estadualização dos serviços prestados pela CBTU: desde o início da década de 1990, os usuários do transporte ferroviário assistiram ao aumento das tarifas em proporções bastante elevadas sem que ocorressem melhorias na qualidade do transporte oferecido – constantemente atrasados e com vagões lotados.⁵

A ação concreta da estadualização se deu com a aprovação da Lei Estadual nº 7.861, de 28 de maio de 1992, que criou a Companhia Paulista de

Trens Metropolitanos (CPTM), marcando o início de um novo momento para o sistema de transporte ferroviário em São Paulo. Entre seus objetivos, a CPTM deverá realizar o “planejamento, estudo, projeto, construção, implantação, exploração e manutenção das obras e serviços de transportes de passageiros, sobre trilhos ou guiados, nas entidades regionais do Estado de São Paulo” (Ferrovia, v. 57, n. 143, jul./ago. 1992. Caderno técnico).

A criação da CPTM possibilitou a integração entre as diversas modalidades de transporte de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo, integração operacional e física, resultando na melhoria do serviço prestado. Os investimentos realizados desde então envolveram a aquisição de novos vagões, ações de modernização da operação nas linhas leste da CBTU e sul da Fepasa, e, mais recentemente, a integração com as linhas de metrô e ônibus intermunicipais facilitando os deslocamentos na Região Metropolitana de São Paulo.

Com referência à política nacional de transportes ferroviários, a década de 1990 foi marcada também pela inclusão da Rede Ferroviária Federal S/A no Programa Nacional de Desestatização e por estudos de liquidação desta empresa a partir da concessão de serviços de transporte de carga a empresas particulares e venda de equipamentos e imóveis que não apresentem interesse à operação da linha. Esta ação resultou no total abandono de edifícios e galpões ferroviários ao longo da linha férrea da antiga Santos – Jundiá e a venda de equipamentos e terrenos. Até mesmo as estruturas metálicas que serviam de cobertura para alguns galpões foram desmontados e vendidos para possibilitar o pagamento de dívidas da Rede Ferroviária e atingir os objetivos da liquidação da empresa.

Em 1996, a MRS Logística iniciou a operação do transporte de carga da malha ferroviária dos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, responsabilizando-se pela modernização do sistema de transporte de carga na antiga Estrada de Ferro

de Santos a Jundiá e tem apresentado estudos para ampliação da capacidade da estrada para diversificar e ampliar a quantidade de carga transportada, já que a capacidade da empresa está direcionada, principalmente, para o transporte de minério e produtos siderúrgicos.

A viabilidade desta empresa põe à mostra a necessidade de investimentos de maior monta para valorização do transporte ferroviário, evidenciando os erros cometidos no passado no desmonte da malha ferroviária paulista e retomando o debate da implantação do anel ferroviário ao redor da região metropolitana de São Paulo que há mais de cinquenta anos foram desenvolvidos, pondo fim ao conflito entre o transporte de passageiros e de carga pelo antigo leito da ferrovia, entre os municípios de Rio Grande da Serra e Francisco Morato.

A ampliação de carga apresentada pela MRS Logística concebeu a implantação de uma correia transportadora de longa distância para o transporte de minério de ferro que, se de um lado, ampliará a capacidade de carga no trecho da serra aliviando o tráfego de caminhões entre o Porto de Santos e a Capital paulista, ocupará o traçado do funicular da serra nova, patrimônio cultural reconhecido pelos órgãos de defesa do patrimônio nacional e estadual que em avançado estágio de degradação, estará totalmente esquecido para as futuras gerações. ⁶ 

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- APONTAMENTOS sobre a estrada de ferro Santos a Jundiáhy – aceitação da linha. Sl: s.d., 1867 (DAESP, caixa 138, ordem 933).
- BAPTISTA, José Luiz. Problemas Ferroviários. Terminou o Monopólio das Estradas de Ferro. Boletim do Instituto de Engenharia. São Paulo, v. 20, nov. 1936. p. 196 - 198.
- BORBA, Frederico de Assis Pacheco. Integração dos Transportes Ferroviários Metropolitanos. Fator Básico de Desenvolvimento. [s.l.]: Serviço de Documentação dos Ministérios de Transportes, 1971.
- BRUNLEES, James. Planta e Perfil da Estrada de Ferro de São Paulo de Santos a Jundiáhy. Império do Brasil. Província de São Paulo. Londres: Vicent Brooks Litho; King St Convent Garden, 1855. Álbum com 22 cartas. Escala gráfica.
- BRUNO, Ernani Silva. Histórias e Tradições da Cidade de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1991. 3v.
- CUNHA GALVÃO, Manoel da. Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia do Diário, 1869.
- EFSJ. Repartição fiscal nº 117. Relatório concernente ao mez de maio ultimo sobre os trabalhos, tráfego e ocorrências desta estrada de ferro, de 6 de julho de 1867 (DAESP, caixa 138, ordem 933).
- EFSJ. Repartição Fiscal nº 87. Relatório do mez de março, de 25 de 04 de 1867 (DAESP, caixa 138, ordem 933).
- GATTAI, Zélia. Anarquistas, graças à Deus. Rio de Janeiro: Record, 1987.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturação da Grande São Paulo. Estudos de Geografia Urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.
- MADELEY, James. "Memoria Justificativa dos Planos e Orçamentos da Duplicação da Linha Actual com novos Planos Inclinados". In: SPEERS, Willian. Requerimento ao Exmo Snr. Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas. São Paulo: São Paulo Railway Co, 12 de junho de 1896 (DAESP).
- MARTINS, José de Souza. Subúrbio. Vida Cotidiana e História no subúrbio da Cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha. São Paulo: Hucitec; São Caetano do Sul: Prefeitura, 1992.
- PASSARELLI, Sílvia Helena F. O diálogo entre o trem e a cidade: o caso de Santo André. São Paulo: FAU USP, 1994. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo).
- _____. Proteção da paisagem ferroviária: Memória e Identidade do Bairro Estação São Bernardo (atual Santo André, SP). São Paulo: FAU USP, 2005. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo).
- PEREIRA DA SILVA, Clodomiro. Política e Legislação de Estradas de Ferro. São Paulo: Laemmert, 1904. 2 v.
- RELATORIO apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima quarta legislatura, pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Joaquim Antão Fernandes Leão. Rio de Janeiro: Typografia do Diario do Rio de Janeiro, 1869 (DAESP).
- RELATORIO apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima quarta legislatura, pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Manoel Pinto de Souza Dantas. Rio de Janeiro: Typografia Perseverança, 1867.
- RELATORIO apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da nona legislatura, pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Império, Francisco Gonçalves Martins. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1853 (DAESP).
- RELATORIO apresentado à Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima quarta legislatura, pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Barão de Itauma. Rio de Janeiro: Typografia Universal de E & H Laemmert, 1872 (DAESP).
- RELATORIO apresentado à Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima segunda legislatura, pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1865 (DAESP).
- RELATORIO apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Intendente Municipal Cesário Ramalho da Silva, 1893. São Paulo: Espindola Siqueira & Comp., 1894.
- RELATORIO apresentado ao Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro d'Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Engenheiro Antão Gonçalves de Faria em maio de 1892. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892 (DAESP).
- RELATORIO da Repartição da Agricultura, Commercio e Obras Publicas apresentado na segunda sessão da decima primeira legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello. Rio de Janeiro: Typografia Universal de Laemmert, 1862 (DAESP).
- RELATORIO da Repartição dos Negocios do Imperio Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinaria de 1833, pelo Ministro e Secretario Nicolau Pereira Campos Vergueiro. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1833 (DAESP).
- RELATORIO do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy, correspondente ao anno de 1889. (DAESP, caixa 1, ordem 5578).
- SANTOS, Rubens Rodrigues dos. A crise das Ferrovias. São Paulo: [s.n.], 1961.
- SÃO PAULO RAILWAY C^o Ltd. Carta da SPR C^o Ltd ao DR Prudente de Moraes Barros, Governador do Estado, em 11 de junho de 1890. (DAESP, caixa 1, ordem 5578).
- SPEERS, William. Carta de William Speers, Superintendente da SPR, solicitando ao Engenheiro Fiscal autorização para a construção da referida estação em 27 de dezembro de 1888 (RFFSA).
- Periódicos e coleções
BRASIL. Leis e Decretos.
- FERROVIA. São Paulo: Associação dos Engenheiros Ferroviários da Santos-Jundiá, 1943. Absorveu: Revista SPR, 1936 - 1943, 7 v.; A Nossa Revista, 1935 - 1936, 1 v.
- DAESP. Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo:
- Relatórios da Repartição dos Negócios do Império, apresentados à Assembléa Legislativa nos anos de 1833 a 1860.
- Relatórios do Ministério dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, apresentados à Assembléa Legislativa nos anos de 1861 a 1888.
- Relatórios do Ministério dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, apresentados à Presidência da República nos anos de 1889 a 1892.
- Relatórios do Ministério dos Negócios de Indústria, Viação e Obras Públicas, apresentados à Presidência da República nos anos de 1893 a 1909.
- Relatórios do Ministério dos Negócios da Viação e Obras Públicas, apresentados à Presidência da República nos anos de 1910 a 1930.
- DAESP. Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Offícios diversos da Estrada de Ferros Santos a Jundiá.
- RFFSA. Rede Ferroviária Federal S/A. Documentação da São Paulo Railway Company (offícios e desenhos).

¹ José de Souza Martins, em seus livros "Subúrbio" (1992) e "O Imaginário da Imigração Italiana" (2003) relata as dificuldades dos colonos, a maioria italianos, nos primeiros anos do núcleo colonial de São Caetano.

² Somente a partir do ano de 1944, as estatísticas sobre a estrada de ferro separou os dados de passageiros transportados em passageiros de subúrbio e passageiros de longa distância. Ferrovia, v. 25, n. 299, jan. 1960, p. 23.

³ A S.P.R. justificou o atraso em implantar a rede elétrica devido à Guerra que reduziu a capacidade de investimento dos ingleses.

⁴ O trecho do Anel Ferroviário implantado corresponde ao projeto desenvolvido por Daniel Fox, no século XIX, confirmando, mais uma vez, a distância entre plano e implantação que o transporte ferroviário viveu no Brasil.

⁵ A tarifa da CBTU correspondia a cerca de 50% do valor da passagem dos ônibus urbanos, porém, entre 1991 e 1992, recebeu sucessivos aumentos de tarifas e se igualou ao ônibus, permanecendo, ainda, inferior aos trens da Fepasa ou do Metrô.

⁶ Sobre a correia transportadora ver <http://www.mrs.com.br/tecnologia/correia.pdf>.

(* Sílvia Helena Passarelli é Doutora em Arquitetura e Urbanismo, professora adjunta da Universidade Federal do ABC

*Silvio Torres,
orgulhoso em
sua formatura,
em 1955.*



SILVIO TORRES

Yolanda ASCENCIO (*)

Em um dos momentos de sua vida pública

Silvio Torres, filho de Pedro Torres e de Maria Domingas Robilota Torres, nasceu em Guaranésia, Minas Gerais, no dia 28 de junho de 1928. Fez o Curso Primário e Ginásio, em sua cidade natal.

Maria Domingas tinha um grande sonho: ela queria que um de seus dez filhos fosse médico e Silvio foi o escolhido. Assim, para buscar boa sorte na carreira foi batizado com o nome do único médico da cidade, Silvio Torres.

Para que o jovem Silvio pudesse estudar, a família Torres mudou-se para São Paulo, em 1946. Sem recursos financeiros, trabalhando para pagar os estudos, o jovem Silvio fez o Curso Científico, no Colégio Anglo-Latino e o Cursinho Brigadeiro para se preparar para o vestibular. Nessa mesma época, conciliou os estudos e o trabalho no Banco da Lavoura de Minas Gerais e no Banco da Província do Rio Grande do Sul.

Em 1950, ingressou na Escola Paulista de Medicina da Universidade Federal de São Paulo.



Sempre trabalhando para financiar a faculdade. Em 1951, já no segundo ano de Medicina, foi convidado por um colega para lecionar na Escola Mercedes Bastos (depois, Instituto de Ensino de São Caetano). Aceitou o convite e veio morar em São Caetano do Sul.

Em 1955, formou-se em Medicina. Mesmo assim, continuou a lecionar até 1958, ano em que conheceu Linda Zetoni, aluna da escola. Encontro que resultou em namoro e casamento. Da feliz união, que completou Bodas de Ouro, em junho de 2008, nasceram duas filhas: Viviane Cristina (médica Dermatologista) e Sílvia Regina (Administradora de Empresa). Três netos encantaram a vida do casal: João Carlos, Natalia e Giovana.

Recém-formado e ainda lecionando, Silvio Torres abriu uma clínica, na Rua Francisco Matarazzo, onde atendeu os pacientes até construir seu prédio próprio, na Rua Manoel Coelho 497. Lá, permaneceu até o final de sua vida.

Paralelamente ao consultório, Silvio Torres

teve uma vida profissional intensa. Trabalhou no Hospital Santa Clara, no Hospital São Caetano, no Hospital Beneficência Portuguesa, à frente da equipe de cirurgia, durante 40 anos.

Em 1982, Silvio Torres seguiu outros caminhos. Começou a participar da vida política de São Caetano do Sul, ingressando no PTB- Partido Trabalhista Brasileiro. Foi Secretário da Saúde e assumiu a diretoria da FUMUSA-Fundação Municipal de Saúde. Cargo que ocupou, durante 13 anos e do qual se afastou, em 1996, para se candidatar a vice-prefeito. Eleição vitoriosa, foi vice-prefeito da cidade, durante dois mandatos: 1997-2000 e 2001-2004. Foi prefeito na cidade, de 17 a 31 de Dezembro de 2004.

Justa e merecidamente, o doutor Silvio Torres recebeu o título de Cidadão Sulsancaetanense. Uma homenagem ao chefe de família exemplar, profissional competente e profundamente humano, político respeitado e caráter íntegro. Silvio Torres morreu, no dia 14 de setembro de 2008. 



Com a mulher Linda Zetoni Torres, saudade

(*) Yolanda Ascencio, professora, advogada, pedagoga, escritora.

INTERAÇÃO ENTRE SUBJETIVIDADES MEMBROS DA FAMÍLIA BARONTINI REVELAM E INTERPRETAM SUAS MEMÓRIAS

Cristina Toledo de CARVALHO ()*

A tentativa de atribuir objetividade às informações provenientes de fontes orais constitui-se numa afronta à produção do conhecimento histórico que se embasa nelas. Isso porque é ilusório pensar que essa categoria de fonte possui uma dimensão objetiva, levando em conta que sua essência são relatos de pessoas. Estas, quando narram e recordam aspectos de sua vida, deixam vir à tona suas interpretações acerca dos fatos que envolveram e marcaram suas experiências. Logo, a subjetividade é inerente à narração, é intrínseca a ela. Como bem expõe Alessandro Portelli, a subjetividade é “o trabalho através do qual as pessoas constroem e atribuem o significado à própria experiência e à própria identidade, constitui por si mesmo o argumento, o fim mesmo do discurso. Excluir ou exorcizar a subjetividade como se fosse somente uma fastidiosa interferência na objetividade factual do testemunho quer dizer, em última instância, torcer o significado próprio dos fatos narrados.”¹

A recordação, em si, é um ato de interpretação permeado pela memória, cuja dimensão subjetiva a torna individual, única, muito embora, quando verbalizada pelas pessoas, repercute coletivamente, intervindo na realidade. Não é em vão que Portelli concebe a memória como “um processo individual que se torna social.”² E foi a partir de um agradável e nostálgico encontro, no Museu Histórico Municipal, que os primos irmãos Dácio, Elodi e Lenice Barontini fizeram com que suas memórias a respeito da presença da família, em São Caetano do Sul, tornassem concretas. Nos relatos feitos, os valores atribuídos a episódios como os concernentes à chegada do patriarca Santi Angelo Barontini à cidade, ao início de sua trajetória profissional e ao engajamento de sua esposa e filhos no estabelecimento fundado por ele no ramo de comércio de carnes complementavam-se, numa verdadeira interação entre subjetividades. A estas misturaram-se as minhas impressões sobre o que foi rememorado, resultando na presente matéria.



Acervo Família Barontini

Santi Angelo Barontini e Mariana Machado com os filhos Gasparino (à esquerda), Benedita e Luiz, em foto de 1914

Santi Angelo, o patriarca

O italiano Santi Angelo, patriarca da família Barontini, era de Lucca, na região da Toscana. Sua saída da Itália, por volta de 1900, teria sido motivada pelo interesse de se instalar na Argentina. Após um breve período nesse país, o seu destino acabou sendo o Brasil. Em sua passagem inicial por Guaxupé, Minas Gerais, Santi Angelo conheceu Mariana Machado, sua esposa. Conforme o relato de seus netos Dácio, Elodi e Lenice, Santi Angelo Barontini havia ficado viúvo, antes da partida para a América do Sul. As informações acerca desse período de sua vida são escassas. Mesmo assim, Dácio chegou a dar algumas pistas a respeito, mencionando que seu avô deixou dois filhos, na Itália.

De seu casamento com a mineira Mariana, seis filhos foram gerados: Gasparino (popularmente conhecido como Gaspar), Luiz, Benedita, Angelo, Albertina e Carlos. Em 1920, logo após o nascimento de Albertina, a família decide vir para São Caetano. Na cidade, Santi Angelo dá continuidade ao seu trabalho no ramo de comércio de carne, estabelecendo um açougue na esquina da então Rua Minas Gerais (atual José Benedetti) com a Maranhão, endereço no qual a família passa também a residir.

Ao recordarem as características marcantes de Santi Angelo Barontini, os primos Dácio, Elodi e Lenice foram unânimes. Segundo eles, o patriarca dos Barontini era muito altivo, postura que impunha respeito à sua vasta clientela. Elodi assim se manifestou: “Meu avô era um carcamano, daqueles bravos. Ele era severo.” E foi aliando altivez com dedicação que o italiano Santi Angelo conseguiu comprar um terreno na esquina das ruas Amazonas e São Paulo, onde construiu sua residência e seu açougue, que ficava na parte da frente da casa.

A união da família em torno do comércio de carne

Com o falecimento de Santi Angelo, em 1924, a matriarca da família, Mariana, assumiu o comando do açougue. Seu espírito protetor contribuiu não só para a condução do comércio, mas também para a união familiar. Os filhos deram o apoio necessário e, assim, foi possível superar os obstáculos e as dificuldades. Dácio, filho de Gasparino Barontini, relatou: “O mais velho era o meu pai. A vovó e os filhos trabalharam juntos. Era muito unida a família.” Elodi, endossando a afirmação de seu primo, expôs que os filhos sempre apoiaram a matriarca Mariana, no árduo trabalho diário.

O cotidiano no açougue compreendia, entre outras atividades, as entregas de carne nas casas de fregueses. Para tanto, a família utilizava uma carroça que era puxada por duas éguas: as famosas Nina e Boneca. “Os fregueses não moravam nos arredores do açougue. Eles moravam no Rudge, na Vila Gerty, na Barcelona. A Boneca sabia todo o itinerário. Ela era o xodó da família”, conforme Dácio. Lenice recorda que a ensinada égua Boneca, na hora de entrar no quintal dos Barontini, depois das entregas, fazia sozinha as manobras necessárias: “Quando chegava, ela entrava de ré.” A égua Nina protagonizou também algumas proezas, como a relatada por Elodi. “O tio Carlos [filho caçula de Santi Angelo e Mariana] foi fazer uma entrega e acabou dormindo, durante o percurso. Menino, ainda, pegou no sono. O tempo foi passando e nada dele voltar. Todo mundo já estava preocupado, quando, de repente, ele surge dormindo na garupa da Nina.”

Os êxitos obtidos no comércio de carne motivaram os irmãos Angelo e Luiz a comprar mais um açougue. Esse estabelecimento localizava-se na

esquina da Roberto Simonsen (na época, Rua Santo Antônio) com a Rua São Francisco. Angelo e Luiz montaram ainda, ao lado do açougue, uma loja de armarinhos para suas irmãs Dita (Benedita) e Albertina. O primogênito Gaspar ficou à frente do açougue da Rua Amazonas. Em 1938, Angelo Barontini casa-se com Ophelia Garcia. Nessa nova etapa de sua vida, toma uma importante decisão, que transformaria o nome Barontini numa referência no segmento de frigorífico.

O Frigorífico Barontini

Angelo Barontini, ao acatar a ideia de seu primo Francisco Massei, o Chicão Massei, pai de Oswaldo Samuel Massei, estabelece um açougue num salão alugado que ficava na Avenida Senador Roberto Simonsen, bairro Cerâmica. Entre 1944 e 1945, Angelo inicia o frigorífico. Seu compadre Luiz Lorenzini, que trabalhava no Frigorífico Ceratti, forneceu-lhe, na época, informações técnicas preciosas para a montagem do frigorífico. A respeito desse período, Dácio expõe: “Na parte dos fundos do terreno, o tio Angelo começou a fabricar linguiça, salsicha, mortadela. A produção foi crescendo.”

Com o aumento da produção, Angelo emprega os irmãos em seu frigorífico, entre o final da década de 1940 e o início dos anos 1950, aproximadamente. Em vista disso, os açougues localizados na esquina das ruas Amazonas e São Paulo e na Roberto Simonsen com a Rua São Francisco, comandados, respectivamente, por Gasparino e Luiz, foram alugados. Além de seus irmãos, Angelo empregou também, no frigorífico, seu sobrinho Dácio. Mais uma vez, o comércio no ramo de carne acabou aglutinando a família Barontini, como nos tempos de Santi Angelo e Mariana.

A tradição adquirida pela família, nesse segmento, criou condição para o caçula Carlos abrir o seu próprio frigorífico, na Rua Tenente Antônio João. Posteriormente, ele foi convidado para integrar uma sociedade, da qual se originou o Frigorífico Grande ABC, em Ribeirão Pires. Em 1977, Carlos Barontini falece e sua esposa permanece no frigorífico, dando

continuidade ao trabalho de seu marido.

Dácio afirma que, ainda nos dias de hoje, o nome Barontini é associado ao frigorífico, mesmo a família não estando mais à frente de tal empreendimento. Ficou uma espécie de marca registrada, fato que explica a manutenção do nome, mesmo após a venda do estabelecimento, no final da década de 1950. Quem assumiu, nesse período, o Frigorífico Barontini foi Milton Santinelli, sócio de Angelo. Na década de 1960, Angelo Barontini ingressa no nascente ramo de supermercado, por ocasião da formação de uma sociedade da qual faziam parte nomes como o de Walter Braido, Dr. Plínio de Assis, Claudio Musumeci e José Massei. A partir dessa sociedade, foi inaugurada a rede de supermercado Leve e Pague, composta de cinco lojas. Dessas cinco, conforme expôs Elodi, apenas uma subsistiu, justamente a que ficou sob o comando de seu pai e de José Massei, o popular Zeca Massei, irmão de Francisco Massei. A mencionada loja ficava no bairro Cerâmica.

O desafio de conduzir um empreendimento novo como o situado no ramo de supermercado trouxe uma série de dificuldades a Angelo Barontini, que, em vista disso, resolveu vender a loja e abrir um laticínio atacadista.

Açougue da esquina das ruas Amazonas e São Paulo, em foto de 1926. Na porta do estabelecimento, Gasparino Barontini

AcervoFamília Barontini





Acervo/Família Barontini

Família Barontini, em foto tirada no Jardim da Luz, em São Paulo, em 1923. Da esquerda para a direita: Benedita, Santi Angelo, Mariana, Luiz e Gasparino. Em primeiro plano, Angelo e Albertina

Foto tirada no quintal da casa de Alexandra Machado, irmã de Mariana Machado. Em pé, da esquerda para a direita: Albertina Barontini, Joaquim Machado, Alexandra Machado, Gasparino Barontini, Luiz Barontini, Angelo Barontini, Carmelita e Carlos Barontini (em primeiro plano). Sentados: Mariana Machado, Francisca e José Machado e Maria Machado. A casa de Alexandra Machado ficava na Rua Gonzaga



Acervo/Família Barontini

As festas juninas

As sociabilidades exercidas pela família Barontini, em São Caetano, não se restringiam, obviamente, ao âmbito profissional. Pelo contrário. Elas se manifestavam com bastante força por meio das relações de amizade desenroladas no cotidiano e também a partir de tradições como as festas juninas, muito valorizadas por Angelo Barontini. Este, anualmente, organizava uma grandiosa festa junina em frente ao seu frigorífico. A rua era fechada com bambus e o tradicional casamento caipira acontecia. Após tal celebração, a festa rumava para o Cerâmica São Caetano Futebol Clube, num verdadeiro e animado cortejo. Portanto, a festa caipira desse clube tinha início em frente ao Frigorífico Barontini, na Avenida Senador Roberto Simonsen, tornando-se uma tradição esperada por sócios e não associados da agremiação.

Os primos Dácio, Elodi e Lenice rememoram essa época com bastante entusiasmo e nostalgia. “A mamãe ficava, durante a semana, fazendo pé-de-moleque e, no dia da festa, colocava esse doce em bacias para servir ao povo”, comenta Elodi. Lenice complementa a informação da prima, mencionando que pipoca e quentão eram também preparados em grandes quantidades. Essa bebida, aliás, era servida em xícaras produzidas pela Porcelana Teixeira, que, gentilmente, as emprestava para a festa. “Todo ano, o papai emprestava do senhor Virgílio Teixeira mil xicarzinhas, até que um ano ele falou, com aquele característico sotaque português: ‘O Barontini, fique com as xícaras para você, não me devolvas mais, porque esse negócio de você vives aqui todo ano pegar as xicrinhas...’” recorda, de forma animada, Elodi.

Dácio relata que as festas juninas comandadas por seu tio Angelo eram, de fato, uma referência. Um dos grandes momentos da comemoração, que ocorria sempre no dia de São Pedro, 29 de junho, era o da queima de fogos. Lenice recorda que seus tios amarravam uma variedade de fogos nos portões. Tamanho era o espetáculo que, numa determinada ocasião, o então prefeito de São Caetano



do Sul, Oswaldo Samuel Massei, ficou maravilhado, de acordo com Elodi: “Teve um ano que o Oswaldo Massei falou: ‘Mas o que é isso, baixinho [referindo-se a Angelo Barontini], você fez mais fogos que a festa de São Caetano.’”

Os netos do casal Santi Angelo e Mariana

Além de Dácio, Elodi e Lenice, Santi Angelo e Mariana, os pioneiros da família Barontini, em São Caetano, tiveram os seguintes netos: Diógenes José, o Dió, e Claiton Luiz, o Tato, irmãos de Dácio e filhos de Gasparino Barontini; Angelo Barontini Filho, irmão de Elodi e filho de Angelo; Sueli, Roseli, Carlos e Eliane, filhos de Carlos Barontini.

Benedita e Albertina Barontini foram casadas, respectivamente, com Acácio Juvêncio de Toledo Filho e José Nunes Francisco e não tiveram filhos.

Os irmãos Carlos (à esquerda) e Angelo Barontini com a famosa égua Boneca, no Rio dos Meninos





Acervo/Família Barontini

Angelo Barontini no comando de uma das tradicionais festas juninas do Cerâmica São Caetano Futebol Clube. O segundo, à esquerda, é Olindo Toscano

Os primos Dácio, Elodi e Lenice

Filho de Gasparino Barontini, mais conhecido como Gaspar, e Beatriz Junqueira Barontini, Dácio nasceu em São Caetano do Sul, no dia 22 de julho de 1940. Com 12 anos, começou a trabalhar no Jornal de São Caetano. Dácio levava o jornal para ser impresso na Mooca, encarregando-se também de sua retirada e distribuição, em São Caetano. Posteriormente, trabalhou no frigorífico de seu tio, Angelo Barontini. A experiência adquirida, nesse período, fez com que se empregasse, em seguida, no famoso e conceituado Frigorífico Ceratti, onde permaneceu por três anos, quando passou a trabalhar no açougue de seu pai. Por volta de 1968, ingressou na General Motors a convite de um primo que lá trabalhava. Nessa empresa, depois de 30 anos de serviços prestados, aposentou-se. Dácio Barontini é casado com Tânia Marisa Barontini, com quem tem dois filhos: André Ricardo Barontini e Sandra Regina Barontini. É avô de Leonardo e Aline, filhos de André, e de Ana Rita, filha de Sandra Regina.

Filha de Angelo Barontini e Ophelia Garcia Barontini, Elodi, a exemplo de seu primo Dácio, nasceu em São Caetano do Sul, no ano de 1940, só mudando o dia e o mês: 13 de setembro. Desde pequena, interessou-se pela área musical, estudando, inicialmente, piano. Quando já estava casada, começou a dedicar-se ao violão, passando a lecionar aulas particulares. No final da década de 1960, a cantora, compositora e instrumentista Vera Brasil, a insere no mundo profissional da música. Nessa área, Elodi trilhou uma carreira de sucesso. Além de interpretar e tocar, compunha. Algumas de suas composições foram gravadas por nomes consagrados da música brasileira, como Nana Caymmi, Jair Rodrigues, Zezé Mota, Simone, entre ou-

tros. Esta, aliás, foi apresentada ao pessoal do meio musical por Elodi. Na ocasião, Simone era sua aluna de violão e integrante da fabulosa equipe de basquete do São Caetano Esporte Clube. A trajetória musical de Elodi Barontini foi ainda marcada por seus trabalhos como arranjadora. Trabalhou também com a cantora Márcia (popular intérprete das músicas Ronda e Eu e a brisa), produzindo-a e dirigindo-a. Paralelamente à carreira artística, Elodi graduou-se em Publicidade e Propaganda, além de ter sido funcionária da Câmara Municipal de São Caetano do Sul. Nos últimos anos, prestou serviços na Secretaria Municipal de Cultura como encarregada da programação de eventos na área musical. Recentemente aposentada do serviço público, Elodi pretende dedicar atenção especial à música e aos seus cinco netos: Thomas Jorge e Júlia, filhos de seu filho Marcos Vinícius Lovato, e Fernanda, Bruna e João Ângelo, filhos de seu filho Maurício José Lovato.

Filha de Luiz Barontini e Maria de Lourdes Barontini, Lenice nasceu em Santo André, em 22 de julho de 1940, no mesmo dia e ano de seu primo Dácio. Veio para São Caetano com 1 ano e meio de idade. Estudou no Externato Santo Antônio. Na época em que cursava o ginásio, conheceu seu marido,

Foto/Antônio Reginaldo Canhoni



Os primos Elodi (à esquerda), Dácio e Lenice, em foto de 4 de outubro de 2010

o dentista José Francisco Bosco de Rezende, que, na ocasião, estava prestes a se formar. Depois de casada, deu continuidade aos estudos. Cursou o colegial e o magistério e fez faculdade de Psicologia. Lenice tem três filhos: José Eduardo Rezende Neto, José Francisco Bosco de Rezende Júnior e Eliana Aparecida Rezende. É avô de Lucas, filho de José Eduardo. **R**

¹ PORTELLI, Alessandro. A Filosofia e os Fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. In: Revista Tempo (Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense – UFF), Rio de Janeiro, vol. 1, no. 2, 1996, p. 59-72.

² Idem. Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na história oral. In: Projeto História (Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP), São Paulo: EDUC, no. 15, abr. 1997, p. 17.

(*) **Cristina Toledo de Carvalho**, historiadora, supervisora do Museu Histórico Municipal e mestranda do Programa de Pós-Graduação em História Social da PUC/SP

Estados Unidos do Brasil



Estado de São Paulo

TITULO DE PROPRIEDADE DE COLONO

Núcleo Colonial de São Caetano

Número do lote 46

Área do lote 222.922^{m²} - 46.58.

Valor do lote 7841255 reis

O Cidadão Sr. Americo Brasilien
seu d. Almeida Netto, Governador do Estado de
São Paulo, por nomeação do Presidente da
República dos Estados Unidos do Brasil

Fazemos saber que, tendo o colono Welf Antonio Mariano
comprado o lote de terras N.º 46 sito em São
Caetano designado no mappa do Núcleo Colonial de
São Caetano, no verso descripto, contendo a área de 46.58 braças qua-
dradas ou 222.922 metros quadrados, á razão de 4,84 metros quadrados por braça quadrada ou por
4,84 metros quadrados, e achando-se quite com a fazenda publica, fica o mencionado colono
Welf Antonio Mariano investido do direito de propriedade
nas terras comprehendidas no mesmo lote, e com elle sujeito não só ás leis e regulamentos
geraes, como ainda ás condições e obrigações especiaes, além de outras inherentes ao regimen
colonial. E para firmeza lhe foi passado pela Delegacia de Terras e Colonisação o presente
titulo de propriedade que vac por mim assignado.

Palacio do Governo do Estado de S. Paulo, 12 de Março de 1894

Antônio de A. Netto

CONTRIBUIÇÃO DA FAMÍLIA DALL'ANTONIA A SÃO CAETANO

Mário Porfírio RODRIGUES ()*

*Título de Propriedade do
colono Marino Dall'Antonia*

A história completa de São Caetano do Sul, no meu entendimento, tem três fases distintas. Antes da chegada dos colonos italianos, os Padres Beneditinos deixaram as marcas do trabalho que aqui executaram, especialmente quanto à produção de tijolos, telhas e produtos cerâmicos. Com a chegada dos colonizadores italianos em 1877, registramos outro importante episódio, representado pelo início da fase industrial da cidade. E, em seguida, a partir de 1948, a criação do município de São Caetano do Sul que ganhou fama internacional como a melhor cidade brasileira para se viver.

Curiosamente, em nenhum desses três episódios se destaca um nome ou uma família, como acontece em vários municípios brasileiros, que ostentam em praça pública monumento em homenagem ao fundador. Aqui me refiro aos padres benedi-

tinios, às famílias italianas e aos líderes autonomistas, sempre no coletivo, ou seja, sem individualismo.

A Revista Raízes tem dedicado especial atenção a essa segunda fase, resultante do elogiável trabalho das dedicadas famílias italianas, que aqui chegaram ao final do século XVIII. Em todas as suas edições semestrais, têm sido publicados trabalhos sobre pessoas da nossa história. E, dentro desta linha editorial focalizaremos nesta reportagem a Família Dall'Antonia.

A chegada em São Caetano

Desgostoso com o que acontecia em seu país, como quase todos os italianos daquela época, em 1887 Marino Dall'Antonia vendeu todos os bens que possuía e decidiu embarcar em um navio que o levaria para o Brasil, mais especificamente, para

São Caetano. Em sua companhia vieram sua esposa Rosa e os filhos do casal: Giovanni, Luigi, Fortunata, Maria, Antonio, Izidoro e Angela. Em São Caetano, nasceram mais dois filhos do casal: Pedro e Paulo.

Logo após chegar à sua nova terra, a família adquiriu o lote número 46, conforme o “Título de Propriedade de Colono” emitido pelo Palácio do Governo do Estado de São Paulo, datado de 12 de março de 1891. O referido lote tinha a área de 222.922 metros quadrados e custou 78\$125 réis. No verso desse documento são mencionadas as “Características do Imóvel” que se estendia desde o rio Tamanduateí até onde atualmente se encontra a Rua São Paulo. Contam seus descendentes, que algumas das ruas existentes nessa área estão em terrenos doados pela Família Dall’Antonia para a Prefeitura Municipal.

Marino e toda a sua família, inclusive os filhos que se casaram e os netos, residiam no mesmo local, em terreno que fazia parte do lote nº 46, na Rua Amazonas, em frente à Rua Baraldi.

Construções e Comércio

Além de cuidar do seu imenso lote de terra e fazer loteamentos, juntamente com os filhos, dedicaram-se ao ramo de materiais de construção. Além do fornecimento dos materiais também eram construtores de casas para venda ou para terceiros, mediante contrato. A Revista publica uma foto do sobrado que os Irmãos Dall’Antonia estavam construindo em 1920 para a família Quaglia, no bairro da Fundação.

Em 1928, Antonio, Paulo e Pedro fundaram a firma Irmãos Dall’Antonia Ltda., com endereço no mesmo local onde residiam. Ali os três construíram um grande galpão com frente para a Rua Amazonas, 55. Durante mais de 30 anos, essa empresa foi referência na região do ABC no comércio de materiais de construção, com especialidade em madeiras beneficiadas.

Giovani, Luigi e Pedro, nunca se casaram. O chefe do clã Marino, sua esposa Rosa, os nove filhos e alguns netos já faleceram. Para obter dados referentes à família, recorreremos aos descendentes de Paulo e Antonio.

Terceira e Quarta Gerações

Paulo foi casado com Seba Fasani Dall’Antonia, também natural de São Caetano, com quem teve dois filhos Rolandi Plinio Dall’Antonia e Mirta Esperia Dall’Antonia. Seu filho frequentou as reuniões sociais da época, bailes e eventos esportivos. Prestou serviço militar e chegou ao posto de sargento do Exército Nacional.

Em 1950, Rolandi Plinio Dell’Antonia deixou a carreira militar e inaugurou o moderníssimo Posto 5 na esquina da avenida Goiás com a rua Amazonas. Espaçoso e muito bem localizado, além da venda de gasolina e combustíveis, prestava um ótimo serviço aos motoristas. No São Caetano Esporte Clube ocupava a vice-presidência e se dedicava a parte social, enquanto o presidente dava sua atenção para a parte esportiva, pois o clube contava com um bom time de futebol.

Nesse ano, a linda jovem Iris Frignani foi eleita Princesa do São Caetano Esporte Clube e iniciaram um namoro que resultou em casamento, realizado em 1952. O casal teve quatro filhos; Marise, psicóloga; Marilde, dentista; Rolandi Junior, endocrinologista e Magali, dentista, a qual forneceu informações relevantes para a realização deste texto.

O Posto 5 foi vendido em 1980. Rolandi Plínio Dall’Antonia faleceu em 4 de janeiro de 2010, com 80 anos de idade. Seu filho exerce sua profissão em São Bernardo do Campo e suas filhas estão estabelecidas em São Caetano do Sul, na Avenida Goiás.

O Juiz de Paz

Antonio foi o filho de Marino que teve mais se envolveu com a política na cidade. Foi nomeado Juiz de Paz em São Caetano. Colaborou com o primeiro Prefeito Ângelo Rafael Pellegrino em vários empreendimentos. Casou-se com Maria Perrella, neta do casal Clorinda-Carmine Perrella. O casal teve cinco filhos: Augusto, Eloi, Lídia, Nélide e Alaor. Augusto continuou a trabalhar com madeira, como o pai, mas com outros direcionamentos. Na atual Rua Santa Rosa, nome dado em homenagem à sua avó, montou uma oficina de carrocerias, que fornecia para a General Motors do Brasil colocar nos caminhões que produzia.



Em foto da década de 1910, em pé Pedro, Luiz, João, Antonio e Isidoro. Sentados, da esquerda para a direita: Marieta, Rosa, Marino Dall'Antonia e Fortunata

Casa assobradada de propriedade da Família Quaglia, no bairro Fundação, em construção pelos Irmãos Dall'Antronia que aparecem João na janela lateral e Antonio entre o pilar e a casa. Na carroça, o famoso benzedor Tio Vicente. Na frente, de chapéu com as abas amassadas, o menino Thadeu D'Agostini. Foto da década de 1920.



Alaor estabeleceu-se com a Tapeçaria Bandeirantes especializada em assentos para veículos, reforma e pintura de carros. Fechou sua empresa e mudou-se com sua família para o Rio de Janeiro, onde os filhos foram estudar na Academia da Marinha Brasileira. Está feliz com a decisão, tendo em vista o sucesso que seus filhos conseguiram na carreira que decidiram abraçar.



Rolandi Plínio Dall'Antonia e Iris Frignani em 1951, com quem se casaria um ano depois.

Glauco Castilho Dall'Antonia, Contra Almirante sancaetanense, em foto recente tirada em Brasília, onde reside e exerce seu trabalho no Ministério da Marinha.

ALMIRANTE DALL'ANTONIA

O casal Alaor Moacir Dall'Antonia e Daise Castilho Dall'Antonia teve quatro filhos: Alaor Junior, aposentado pelo Ministério da Marinha com ótimos serviços prestados ao Instituto Nacional de Meteorologia; Juliano, alto executivo da Telebrás, encarregado do setor de fibras óticas; Milton, já falecido, que foi Capitão Tenente da Marinha, e Glauco, que exerceu brilhante carreira na Marinha.

Glauco foi comandante do navio Abrohos, comandante do submarino Timbira, Chefe do Estado Maior do Comando da Força de Submarinos, Comandante do Centro de Instruções e Adestramento e Assessor Chefe Militar do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República. Atualmente, na qualidade de Contra Almirante da Marinha Nacional, Glauco Castilho Dall'Antonia é Subchefe de Orçamento e Plano Diretor do Estado Maior da Armada. 



Foram importantes para nós as informações e os esclarecimentos que Alaor nos forneceu pessoalmente, por e-mail e por telefone que contribuíram para completar este nosso trabalho.

()Mário Porfírio Rodrigues, administrador de empresa, escritor e membro do Rotary Club*

GOSTOSAS MEMÓRIAS

Grande Mal-entendido

No final da década dos anos 70 na GM, dois funcionários do departamento de Engenharia e Planejamento da fábrica de São Caetano iam, com frequência, à unidade de São José dos Campos para acompanhar a implantação de novos programas. Naquele tempo, a rotina era: cada vez que iam viajar, os dois funcionários tinham que requisitar um carro com antecedência e normalmente era um "chevetinho básico", isto significava um carro standard, sem quaisquer opcionais, pertencente ao próprio departamento.

Naquele dia a ida a São José dos Campos foi cancelada, pois além de não haver carro disponível, uma vez que o carro do departamento fora cedido para outra atividade, também seria uma visita rotineira, que podia ficar para outra ocasião.

Eis que então a Gerência de S.J.C. comunica a São Caetano que um problema grave havia surgido e que exigiria a ida urgente dos dois ditos funcionários.

Emergência é emergência e teve que se apelar para qualquer carro da frota, disponível no momento. Requisição feita a toque de caixa e os dois funcionários dirigiram-se ao veículo estacionado no pátio da fábrica.

Ao chegarem às pressas ao veículo, uma surpresa: viram que se tratava de um carro muito especial, totalmente equipado: ar condicionado, direção hidráulica, câmbio automático, enfim, tudo o que existia de mais moderno na época e somente disponível em modelos importados.

Os dois funcionários espantados conferiram, detalhadamente, os dados do carro com a requisição. Todas as informações batiam. Estava

Na revista RAÍZES Nº 40, em dezembro de 2009, indiretamente a crônica lá inserida homenageava a GM (General Motors) por uma faceta que tinha tudo a ver com os laços de fraterna relação entre a empresa e a nossa cidade. Com o assunto "EM FOCO" voltado aos 80 ANOS de GM em São Caetano, vamos, não a uma crônica, mas sim a vários breves "causos" pitorescos ocorridos dentro da empresa aniversariante.

(João Tarcisio Mariani)

tudo certo, mas na cabeça dos dois alguma coisa parecia estranha: o carrão era muita "areia para o caminhãozinho deles".

Como não havia tempo a perder, acharam melhor pensar na possibilidade de ser um carro em teste e aí começaram a se preocupar. Como se já não bastasse a dificuldade de dirigir um monstro daqueles, ainda depois iam acabar pedindo a eles para preencher mais um dos imensos e famigerados "questionários de performance".

Passaram pela Portaria, o guarda vistoriou o veículo, estava tudo certo e lá foram eles para S.J.C. Já aí um pouco menos preocupados, curtiram na viagem com o carrão GM importado.

Entraram na fábrica de S.J.C., tudo tranquilo na Portaria. Foram ao setor que os esperava ansiosamente, lá resolveram os "pepinos" e, mais tarde, passaram pela Portaria na saída e, com tudo em ordem, a viagem de retorno

a São Caetano virou um deslumbramento total, com afirmações do tipo: “será que um dia a GM vai produzir um carro como este no Brasil? Isto é uma maravilha! E nós temos que aguentar aquele chevetinho mixuruca!”

Vinham apenas preocupados com o fato de que chegariam à fábrica em São Caetano à noite, algumas horas depois de encerrado o expediente normal. Teriam que deixar o carro, não haveria mais ninguém no departamento deles e, infelizmente, teriam que esperar o dia seguinte para contar vantagem sobre o carrão ao pessoal.

Quando entraram com o carro na Portaria, o guarda mandou os dois saírem imediatamente do veículo como uma ordem de prisão a ladrões e, juntamente com outro guarda, passaram a revistar o carro. Antes que os funcionários perplexos pudessem perguntar alguma coisa, os guardas possessos interpelaram os dois, querendo saber quem havia autorizado a saída daquele veículo da GM.

Após deixarem o carro e os documentos com os guardas, as duas únicas informações que os funcionários ouviram foram que o veículo estava sendo procurado há horas e que eles teriam que se dirigir urgentemente e a pé da Portaria da Av. Goiás até a Rua São Caetano, onde ficava o departamento deles. Foram para lá e o trajeto pareceu mais longo que o habitual, pois deu tempo para pensarem em tudo o que poderia estar errado naquele episódio. Felizmente a impressão de que eles não haviam feito nada de errado os acompanhava.

Mas o que iriam fazer no departamento se naquele horário não deveria haver mais ninguém?

Pior é que iriam chegar em casa tarde da noite, sem saber ao certo o que acontecera e ainda por cima ruminando quais as consequências a esperar no dia seguinte.

Mal dobraram a esquina da Goiás com a São Caetano e a visão era “infernai”: que diabos estavam fazendo lá as dignas Supervisão e Gerência do departamento? Mãos à cintura estilo *bulle* (percebe?), pés impacientes e fisionomias próprias de filmes de terror.

E ali, no ato, já foi instaurado o inquê-

rito para saber como é que eles haviam saído com aquele carro da fábrica. Contados e repetidos à exaustão todos os detalhes de como os dois funcionários haviam procedido para utilizar o tal veículo, nem supervisão e nem gerência conseguiram descobrir o que havia de errado e o interrogatório foi suspenso para continuar no dia seguinte. Se supervisor e gerente dormiram mal, os funcionários não conseguiram dormir e, provavelmente, foi naquela época que os dois devem ter criado a frase: “Mas onde foi que eu errei?”

Finalmente o suspense foi esclarecido na manhã seguinte.

O misterioso carro, fabricado nos Estados Unidos, lá estava especialmente destinado para um alto executivo da GM que viera visitar a fábrica e permaneceria por alguns dias no Brasil. Simplesmente a secretária que sabia e fazia tudo estava doente no dia da confusão. Uma estagiária, há apenas dois dias substituindo-a, ao preencher a autorização para liberação do carro, não sabia qual era o carro do departamento. Logicamente perguntou ao pessoal, que lhe respondeu: “É só olhar pela janela que o carro está estacionado na vaga do departamento.”

Só que o ilustre executivo, por desconhecimento ou por descuido, estacionara o seu pomposo carro na vaga do pobre chevetinho do departamento.

Gloriosas Medidas

Sem poder precisar a época, pois isto ocorreu em várias ocasiões e também porque desde sempre, em qualquer empresa, é comum a preocupação em integrar os novos funcionários e na GM não podia ser diferente, os supervisores, em geral, exerciam bem esse papel e contavam com o apoio de todos os “antigos”, procurando sempre fazer da GM uma grande família.

Aquele supervisor em particular sabia fazer isso muito bem e de maneira inesquecível. Primeiramente, ele procurava fazer com que o novato conhecesse bem os seus colegas de trabalho e o linguajar próprio do departamento, da fábrica, enfim da GM. Era aprender um vocabu-

lário, na maioria das vezes, bem diferente do que o recém-chegado conhecia.

Por exemplo, a expressão “corrida piloto” era muito utilizada em vários departamentos e, até que não se explicasse ao novato o que significava, ele tinha o direito de imaginar o que bem entendesse.

Mas, voltemos àquele ilustre supervisor, que mantinha em destaque sobre a sua mesa um belíssimo capacete do tipo usado pelos pilotos de provas automobilísticas. Esse capacete, não tão comum naquela época como é hoje, era mais uma das novidades para os novatos.

Se um funcionário novo perguntasse a um colega com mais tempo de GM o que o supervisor e o capacete na mesa dele significavam, seria informado que isso tinha a ver com a tal “corrida piloto”.

Os discretos comentários dos colegas levavam um novato a deduzir que ser um piloto de provas da GM era tarefa difícil e para uns poucos privilegiados.

O rigor da seleção ia a ponto de ser necessário o candidato ter uma carta de autorização para pilotar nos testes, se solteiro, do pai ou responsável; se casado, da esposa.

Se um dos novatos confidenciasse a um colega a vontade de ser piloto, era-lhe indicado um modelo de carta de autorização, que uma vez trazida assinada, permitiria a ele participar do tão complexo processo de seleção. Era preciso ter um biotipo adequado como piloto, ou seja, medidas ergométricas rígidas e compatíveis. E no departamento havia um banco de automóvel, considerado o banco de aferição das medidas do piloto, como se ele estivesse no cockpit. O novato sentava no banco, simulando com os dois braços esticados estar segurando o volante e dirigindo um carro, alguém com uma fita métrica ou trena tirando as medidas e todos no departamento olhando o mais novo piloto de provas.

Chegado até esse ponto, era prometido ao piloto uma entrevista com o vice-presidente da GM e, com a colaboração da secretária do mesmo, um telefonema dela marcava para o novato a tão sonhada entrevista para receber a autorização de piloto.

Era chegada a hora de anunciar ao novato que ele havia sido aprovado não como piloto da “corrida piloto”, mas sim como calouro da GM aprovado no trote de integração.

Já que “corrida piloto” significava toda operação, processo, ferramenta, produto, etc., novos, que tinham que passar por uma fase experimental, então o recém-chegado tinha sido o primeiro a ser submetido ao “trote piloto”.

Dissemos antes que a GM era uma família e todos se respeitavam como tal, portanto, o trote só servia para unir mais as pessoas e os novos.

Tudo o que se comentou sobre a preparação planejada do trote tinha um caráter até mesmo de profissionalismo, pois era feito nos intervalos do café, nas refeições, enfim, fora do expediente e, acima de tudo, com muito cuidado e respeito para que não se descambasse nem para excessos menos ainda se extrapolasse para ofensas.

Ao final do trote o novato não era gozado, o que já havia ocorrido secretamente entre os colegas, mas recebido de braços abertos pela “galera” como alguém que havia se submetido à brincadeira com espírito simplório. A única vingança possível ao novato, agora batizado e aceito por todos, seria colaborar com a próxima “corrida piloto”.

Queremos agradecer aos amigos que lá trabalharam e gentilmente se dispuseram a relatar fatos da vida e da história dos 80 anos da GM em São Caetano do Sul. Pedimos desculpas àqueles cujos casos não estão aqui por absoluta falta de espaço. Sem citar nomes para não cometer injustiças, registramos o crédito que todos merecem e a nossa profunda afeição e admiração a todos vocês, grandes profissionais que escreveram uma imensa e bela história que a GM guardará em sua Grata Memória.



Ao centro, o poeta Paulo Bonfim, membro da Academia Paulista de Letras, conhecido como o Príncipe dos Poetas Brasileiros. Na sua lista de obras literárias, destaca-se "O Colecionador de Minutos". Ao lado esquerdo, Cláudio Musumeci e, à direita, Luiz Antonio Cicaroni, recebendo a doação de livros feita pelo escritor. Década de 1970.



Na inauguração de novas salas da EMEI Irineu da Silva, localizada na Estrada das Lágrimas, bairro São José, compareceram, da esquerda para a direita, os vereadores Lavinho de Carvalho, Maurício Hoffman, Roberto Leandrini, Antonio Russo, deputado federal, o vereador Armando Furlan e o professor Vicente Bastos, Diretor do DEPEC- Departamento de Educação e Cultura, na gestão do prefeito Raimundo da Cunha Leite. Setembro de 1979.



Comércio da rua Perrella, 25, Bairro Fundação, chamado "Lojinha dos Biagi", de propriedade de Aparecida Natal e Archangela Biagi Pomper-mayer. Década de 1940.



Antonio José da Silva (Seu Antonio) conhecido e adorado por todos os alunos do GE Senador Flaquer, no exercício de sua função: impedir o trânsito durante as entradas e saídas da escola. Os alunos o presentavam com fotos, contendo dedicatória e agradecimento. Trabalhou diante da escola durante muitos anos. Agosto de 1957.

Acervo/Fundação Pró-Memória



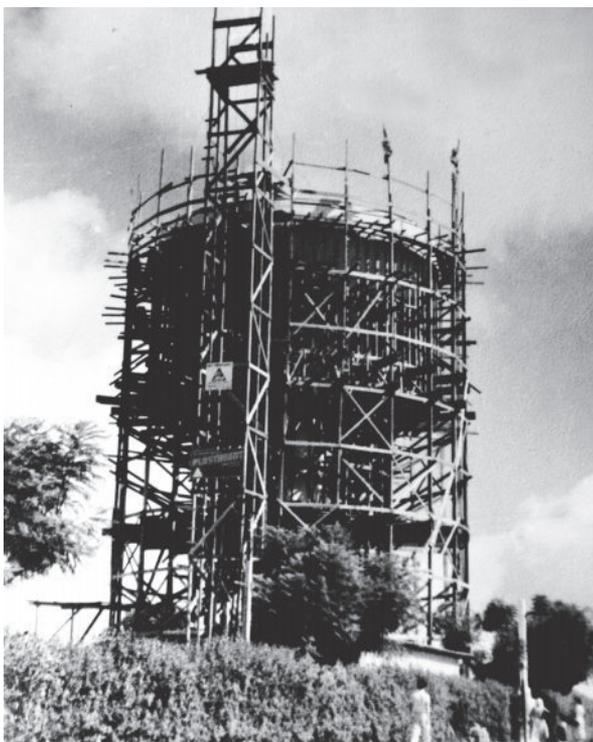
A foto feita em frente ao Grupo Escolar Senador Flaquer, à esquerda, o Diretor da escola, Manoel de Arruda Rego e, ao seu lado, o Guarda Municipal, Antonio José da Silva. Maio de 1961.

Acervo/Fundação Pró-Memória



Visita do Presidente da República, Getúlio Vargas à São Caetano do Sul. Na foto, o Presidente encontra-se diante da Igreja Matriz Sagrada Família, na Praça Cardeal Arcoverde. A visita fazia parte de sua campanha política para as eleições de 3 de outubro de 1950. 17 de setembro de 1950.

Acervo/Fundação Pró-Memória



Construção do reservatório de água, localizado na Rua Oswaldo Cruz, esquina com a Rua Castro Alves, bairro Oswaldo Cruz. 1962.

Acervo/Fundação Pró-Memória



Uma sala com decoração moderna, típica da década de 1960. O prédio ficava na Rua Nilo Peçanha, esquina com a rua Amazonas, Bairro Santo Antonio. 1962.



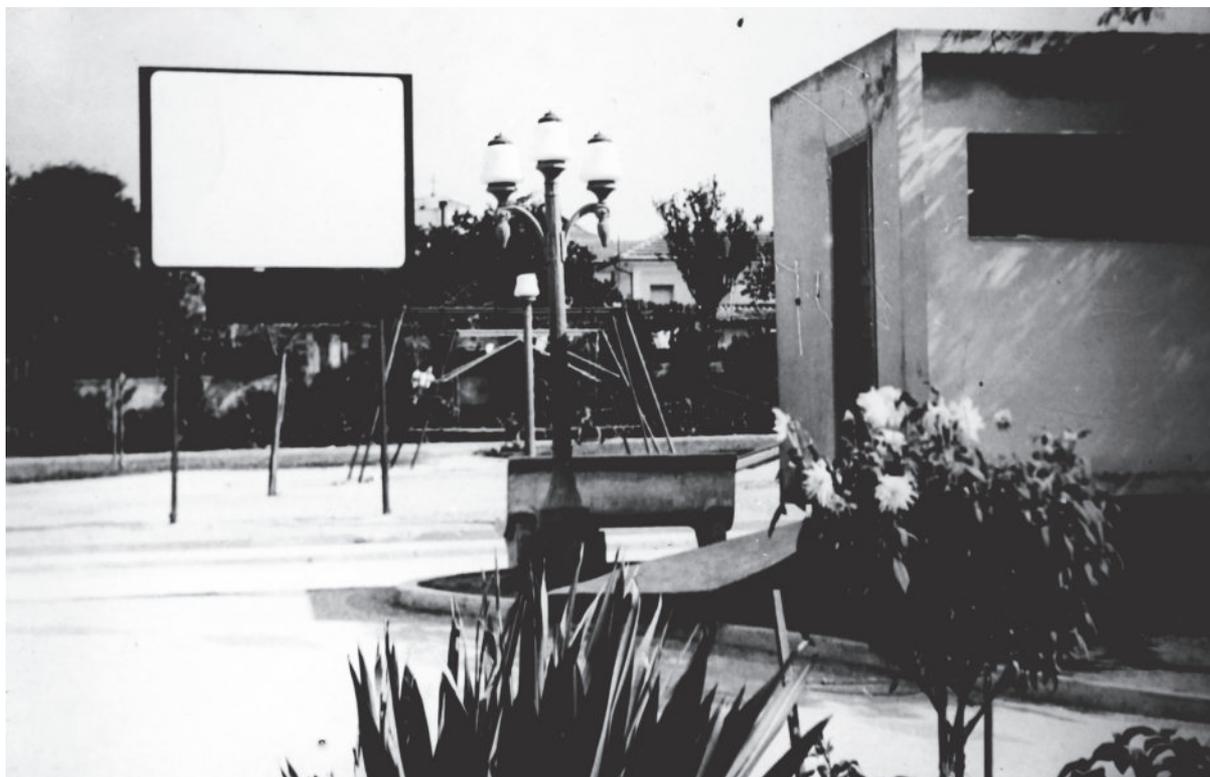
Inauguração da placa da avenida que passou a ser denominada Conde Francisco Matarazzo, após o falecimento do empresário italiano, em 1937. A cerimônia foi marcada pela presença dos operários de suas fábricas e do povo em geral. A placa foi instalada na esquina com a Rua Serafim Constantino, no imóvel do Ao Carioca, com os seguintes dizeres: "Avenida Conde Francisco Matarazzo – FIDES – HONOR – LABOR – 9/3/1854 – 10/2/1937". 1937.



Carmelo Crispino, professor e diretor da EE Coronel Bonifácio de Carvalho, recebe das mãos de uma aluna o título de "Professor do Ano". O prefeito Oswaldo Samuel Massei e o Presidente da Câmara, Armando Furlan, estiveram presente. 1970.



Victória Gomes Lorenzini ao lado de seu automóvel, semana após seu casamento com Ricieri Lorenzini, proprietário dos Cines Parque e Central. Década de 1930.



Na Praça 1º de Maio, Bairro Santo Antonio, existia um cinema ao ar livre, que funcionou de 1956 a 1962. Era basicamente formado por uma cabine e uma tela. O idealizador do Cine Som Publicidade foi Sebastião Gianoto. 1956.



Presença da cantora Inezita Barroso em São Caetano do Sul para os ensaios de um espetáculo folclórico, que seria apresentado juntamente com o coral da ACASCS. Da esquerda para a direita: Gilberto Toni, presidente da ACASCS, a cantora Inezita Barroso, (?), Mafalda Lorenzini, Padre Ézio Gislimberti e o maestro do coral, Roberto Manzo. 16 de outubro de 1960.



Em uma exposição, foi montada uma vitrine dos calçados da fábrica Calçados Floreal, que era localizada na Avenida Dr. Augusto de Toledo, esquina com a Rua São Paulo, de propriedade de Antonio Caparróz Guevara. A produção básica eram os chinelos "Mãezinha", que chegaram a ser conhecidos em todo o Brasil. Este empresário foi o primeiro empresário socialista a conceder participação nos rendimentos de sua fábrica aos empregados, que passaram a ser sócios de sua empresa. A firma encerrou atividades em 1980. Década de 1950.

Acervo/Fundação Pró-Memória



Benedito Moura Branco foi professor e fez parte do primeiro corpo administrativo da gestão do prefeito Ângelo Raphael Pellegrino. Exerceu a chefia de Gabinete, em 1949. Maio de 1959.

Acervo/Fundação Pró-Memória



José Wilson Ricchetti, Delegado de Polícia de São Caetano do Sul, no início de carreira (posteriormente fez carreira policial, chegando a ser um dos cardeais da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo). À direita, o vereador e farmacêutico João Cambaúva, eleito em 1953, 1957 e 1961. 28 de abril de 1959.

Acervo/Fundação Pró-Memória



Formatura das alunas do Conservatório Musical de São Caetano do Sul. Escola fundada em 1959, pela professora Cleusa Elias Corrêa. Hoje, o Conservatório está localizado na Rua Amazonas. Década de 1960.



Caminhonete Chevrolet, modelo 1948, utilizado pela Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul. Década de 1950.



Grupo Escoteiro São Francisco de Assis. Foi fundado em São Caetano do Sul, em 16 de maio de 1950, por Antonio Martinelli, que comandou o grupo por 25 anos. Década de 1950.



REGISTRO

por Jô Sperate Figueiredo é jornalista, foi Diretora de Comunicação Social e Assessora de Cultura da Prefeitura de São Caetano do Sul, editora do Jornal ABC News e, atualmente, responde pela Assessoria de Comunicação da Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul.

CIDADÃO DA HISTÓRIA

A Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul, por meio da Fundação Pró-Memória, realizou mais três grandes momentos de homenagem para as personagens de destaque na cidade, com a entrega dos Certificados do Cidadão da História, como parte do Programa Bairro a Bairro. Desta vez, divididas em três edições, as personalidades homenageadas representaram os bairros Prosperidade, Centro, Santo Antonio, Santa Paula e Olímpico.



O presidente da Fundação Pró-Memória, o historiador Clovis Antonio Esteves, enalteceu cada um dos homenageados nestas três novas edições do Bairro a Bairro. “Nosso futuro está voltado às raízes. E cada um de vocês é a razão do crescimento de São Caetano. Vocês são a base viva da cidade”, comentou.

O prefeito enfatizou que o futuro de uma sociedade vencedora se constrói com uma observação minuciosa do passado, que leva ao conhecimento histórico e obtenção de muitas informações relevantes. “Uma sociedade que não registra sua história perde-se no tempo. No entanto, em São Caetano, com seus 133 anos recém completados, tratamos seriamente as nossas origens.”

Homenageados

Bairros Centro, Santo Antonio e Santa Paula

Josefina Faveri Villa
 José Antonio Cavagnoli
 Amélia Pagliarini Cavagnoli
 Germano Duarte Ferreira
 Benedito Bisutti
 Cecília Petenan Bisutti
 Paulo Tognini
 Helena fé Giampietro Tognini
 Hermes Maio
 Santina Sinoc Binatti
 Josephina Bonilha
 Elvira Garcia Da Cruz
 Maria Lázara De Mattos Baú
 Jorge Tonini
 Helena Ferrari Tonini
 Irene Pattaro Padovani
 Gonçalves Franco De Oliveira
 Isaura Crunfli
 Chaima Szulima Szczupak
 Egei Szczupak
 Pedro Molina Fernandes
 Maria Eugenia Rodrigues Molina
 Alice Leonardi Ricci
 Eugenio Conti
 Helena Gallo Barg
 Irene Zanon
 Mafalda Ferrer Gaspari
 Santa De Martino Martins
 Silvino Fiorio Neto
 Lourdes Lorenzini Braido
 Maria De Lourdes Saldanha Esposito
 Jose Lozano
 Oscar Ismael Zanini
 Euridece Silveira Lourenço
 Mirna Ruth Almanza Negro
 Adelina Rubira Da Silva
 Maria Gleds Augusto Caperutto
 Carolina Sarachiani Di Vincenzi
 Amélia Rubira Woth
 Neyde Silano
 Heide Alves Ribeiro
 Alice Martinelli Garcia
 Adhemar Martinez Colhado
 Antonio Serafim
 Jaime Gavioli
 Sergio Simcsik
 Raquel Machado Gonçalves Da Silva
 Dorival Castellano
 Silvia Garbelotto

COMÉRCIO

Casa Dos Calçados – Regina Duarte L. Sartori
 Cindy Vídeo – Issao Kohara
 Country, Sola E Cia – Antonio Chinelato
 Imobiliária Cinerama – Luiz Carlos L. Da Cruz
 Móveis E Decorações Piauí – Nelson Spinello Filho
 Salão Do Luiz – Luiz Munhos Martins
 Sapataria Valmeida – Darli Luis Valadares

ENTIDADE

Apami – Elza Di Bella
 Apascs – Mercedes Sanches Graça
 Instituição Cláudio Amâncio – Cláudio Amâncio

Bairro Prosperidade

Afonso Fernandes Neto
 Amabile Dias Alviano
 Carlos Manoel do Nascimento Fiorelli
 Cesar Pereira Sapateiro
 Cleusa Maria Araujo Martins
 Edmar Dias Brito (Cabo Dias)
 Elisabeth Dante
 Elzira Romano Baggio
 José Avelino da Silva Muniz
 José Vicente Filho
 Laerte Cuba Zanobia
 Diva Michielin Zanobia
 Luzia Fiorelli
 Mafalda Garcia Rodrigues
 José Getulio dos Santos Filho
 Maria Geralda da Silva Santos
 Maria de Lourdes Pessoa Cruz
 Maria de Lourdes Siqueira
 Mário Rissi
 Odila Decco Salles
 José Marcondes Filho
 Olivia Fontana
 Osmani Pitol
 Dorothea Vitalli Pitol
 Otilde Angeli
 Rosalia Maria Silva de Lima
 Santa Tosto Gozzo
 Severino dos Santos
 Vicencia Feliciano Ribeiro

COMÉRCIO

Refriart – Ar Condicionados Ltda
 Junseal – Acústica e Controle de Som Ltda

Bairro Olímpico

Carlos Lopes Garcia
 Adelaide Soares Lopes
 Augusto Luchon
 Adelina Dindes Luchon
 Armando Micheline Russo
 Dolores Gracia Russo
 Bronius Noreika
 Juliana Sudaria da Silveira
 Nadir Vaskys Fabrício
 Dirce de Souza
 Eugenio Mascagna
 Antonio Bandiera
 Lidia da Rocha Crevin
 Vitorio Rodrigues
 Pedro Mamana
 Olga Dias Pradella
 Maria da Soledade Santos
 Ozilia Isaias José
 Débora Pereira do Bonfim
 Orlanda Marcondes Montanher
 Adelina Bresciani Biazolla
 Conceição Cangane Nogueira
 Maria do Carmo Rogante
 Oswaldo Sanches
 Ruth Bortolini Borsato
 Antonio Codogno
 Armando Colasanti
 Leonor Torres Rigotti
 João Marchi
 Alba Bernardino Marchi
 Antonio Azzi
 Deolinda Joana Barreti Azzi

COMÉRCIO

Banca do Estadio - Elizete Macedo do Nascimento
 Dirce Tiago dos Santos - José dos Santos
 Latícínios Visconde Ltda - Patrícia Jacinto
 Batochi Comércio de Plantas - José Carlos Batochi

ENTIDADES

Sociedade Amigos do Bairro Olímpico -
 Adilson Domingos Ferrari

Crédito/ Reginaldo Canhoni



Bairro Prosperidade recebeu homenagem dia 14 de agosto



Bairros Centro, Santa Paula e Santo Antonio foram homenageados no dia 17 de setembro



Bairro Olímpico recebeu Cidadão da História no dia 29 de outubro

MEDALHA DI THIENE

A Câmara Municipal de São Caetano do Sul serviu de palco, no dia 29 de julho, para a entrega da Medalha de Honra Di Thiene. A homenagem é feita aos cidadãos e entidades que se destacaram e marcaram as páginas da história da cidade. A condecoração tem dois graus: a Grande Medalha Di Thiene, para uma personalidade ou instituição de grande destaque; e a Medalha de Honra Di Thiene, distribuída para 40 personalidades por sua contribuição à comunidade.

“A Medalha Di Thiene marca a evolução da cidade na área antropológica. Em décadas, quem for estudar a história de São Caetano nos livros conhecerá detalhes a respeito das pessoas que ajudaram o município a crescer”, destacou o prefeito durante a entrega das medalhas. Ele fez questão de ressaltar que o trabalho realizado pela Fundação Pró-Memória é essencial na preservação da história municipal.

A Escola Municipal de Ensino (EME) Prof.^a Alcina Dantas Feijão recebeu a Grande Medalha de Honra Di Thiene, honraria máxima da noite. No início de julho, os dados do Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb) 2009, divulgados pelo Ministério da Educação (MEC), apontaram a Alcina Dantas Feijão como melhor do Estado de São Paulo para os alunos de 5^a a 8^a série (Ciclo 2 do Ensino Fundamental).

Homenageados- Adilson Paulo Dias, Alécio Castaldelli, Amâncio da Cruz dos Santos, Anderson Alves de Moraes, Antonio Carlos Palandri Chagas, Antonio Duarte, Antonio José Dall’Anese, Antonio Shimabukuro, Argemiro de Barros Araújo, Ari Timerman, Capitão PM Eduardo Drigo da Silva, Claudio Celiberti, Diogo Cáceres Dias, Edison Zanom, Ettore Dal’Mas, Floriano Leandrini, Francisco Antonio Soeltl, Gilberto Laporta, Gioconda do Carmo Labacca de Castro, Irineu Cavassani, Ivan Cunha Bessa, João Tincani Filho, Jordélio Siles Ledo, José Carlos de Lira, José Giovannini, José Nemi Junior, Laércio Feiteira, Marli Dal Molin, Mauricio Hoffman, Mosavi Aparecida Ribeiro, Nilo Ribeiro de Figueiredo, Osmar Ribeiro Fonseca, Rogério Pardini, Rubens Azevedo do Amaral, Serafim Sanches Monteoliva, Subtenente Arquimedes José Bezerra dos Santos, Toshio Kawakami, Valter de Oliveira Filho, Vera Lúcia Fedato Monari e Wagner Antonio Natale.

Crédito/Helber Aggio



Homenageados com a Medalha em solenidade na Câmara Municipal

Crédito/Helber Aggio



Irineu Cavassani, Regina Maura Zetone Grespan, Gersio Sartori, Luiz Antonio Cicaroni e Clovis Antonio Esteves

MUSEU HISTÓRICO APRESENTA ARTE E ENCANTO

Crédito/ Reginaldo Canhoni



A Secretaria de Cultura e a Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul apresentaram no Museu Histórico Municipal a exposição Arte e Encanto: A Cultura Material em Maquetes e Miniaturas, de 6 de outubro a 27 de novembro. Réplicas perfeitas de objetos antigos e maquetes de edifícios residenciais e ferroviários compõem o cenário expositivo.

As 176 miniaturas contempladas na mostra integram o acervo pessoal da sancaetanense Maria da Penha Pacito Pirozzi e de seu filho, o músico Paulo Renato Pacito. Ela começou a colecionar no início da década de 1970. A riqueza de detalhes dos objetos expostos revela a arte e a criatividade de seus criadores, cujas fontes de inspiração foram símbolos da antiguidade, como o Coliseu de Roma, ícones do período medieval, como a Torre de Pisa, e da história contemporânea, como a famosa Torre Eiffel, a Estátua da Liberdade, entre outros.

Maquete compõe a exposição no Museu Histórico

MEMORIAL

Os 50 anos de história do Museu Histórico Municipal, da Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul, também serviram de tema para exposição. A instituição celebra seu cinquentenário com uma mostra em cartaz denominada Memorial do Cinquentenário, do dia 23 de julho até 31 de dezembro.

Integram a exposição documentos que traduzem os esforços do sociólogo José de Souza Martins, então encarregado-conservador da formação dos acervos museológico e bibliográfico da instituição, com destaque para ofícios encaminhados a museus e arquivos de renome internacional, como o Museu do Louvre, em Paris, e o Arquivo Nacional da Torre do Tombo, da cidade portuguesa de Lisboa. A mostra faz referência não só ao início da trajetória do museu, mas também ao período de sua inauguração, mostrando momentos dos preparativos e articulações para o seu funcionamento. O Memorial reserva ainda espaço para alguns dos primeiros objetos doados por moradores da cidade.

O Museu Histórico Municipal fica à Rua Maximiliano Lorenzini, 122, Bairro Fundação, com entrada gratuita. O horário de visitação é de segunda a sexta-feira, das 9h às 17h, e aos sábados, das 9h às 15h. Mais informações pelo telefone 4229-1988.



Placa alusiva ao cinquentenário do Museu

Crédito: Reginaldo Canhoni



Cristina Toledo de Carvalho, supervisora do Museu, Clovis Antonio Esteves, presidente da Fundação, e o professor José de Souza Martins, idealizador do Museu.

ARTE & CULTURA

A Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Caetano do Sul participou do projeto Circuito 7 Cidades – Arte & Cultura, promovido pelo Consórcio Intermunicipal do Grande ABC, no mês de setembro. O evento, que aconteceu na Pinacoteca de São Bernardo do Campo, reuniu as cidades de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, por meio de suas secretarias municipais de cultura, em uma iniciativa que focou a identificação, valorização e divulgação dos artistas do ABC. O encontro promoveu ainda o acesso à cultura na região. Foram realizados eventos entre os dias 17 e 23 de setembro, como teatro, dança, cinema, literatura, música e artes visuais.

PINACOTECA TEM DIVERSIDADE NA EXPOSIÇÃO

A Pinacoteca Municipal apresentou a exposição Diversidade, de 16 de setembro a 16 de outubro. A mostra incluiu desenhos com carvão, pinturas em acrílico e com técnica mista, figurativas e abstratas, cheias de texturas e cores, algumas obras autobiográficas, outras mais subjetivas. Diversidade reuniu cerca de 40 obras de três artistas da cidade e região.

Filipe Amorim, Lennon Monfort e Tânia Turcato apresentaram a diversidade do universo das artes visuais, com suas formas extremamente distintas do fazer artístico. A partir de seus trabalhos, os três têm um objetivo comum: buscam estimular reflexões e questionamentos.

Crédito: Reginaldo Canhoni



O presidente da Fundação Pró-Memória, Clovis Antonio Esteves, Tânia Turcato, Lennon Monfort e Filipe Amorim

RAÍZES

Ano XXII - São Caetano do Sul - Julho de 2010

41

110 | RAÍZES | Ano XXII | São Caetano do Sul | Dezembro de 2010



... O MUSEU
MUNICIPAL DE SCS
Presentes altas autoridades estaduais — Grande
afluência de público. Média de 260 visitas diárias

NAUGURA-SE
O MUSEU
MUNICIPAL

No próximo sábado, dia
às 16 horas será inaugu-
Museu Municipal de
Paraldi n.º 929.
ocasião, à

RAÍZES 41

COMEMORA 50 ANOS

DE MUSEU

No dia 23 de julho, o Museu Histórico Municipal recebeu um presente por conta de seu aniversário de 50 anos. A Secretaria Municipal de Cultura e a Fundação Pró-Memória realizaram o lançamento da revista Raízes número 41.

Raízes realizou um passeio pela história do Bairro Fundação. Artigos do memorialista e jornalista Ademir Medici e do sociólogo José de Souza Martins complementaram com brilhantismo a seção Em Foco, relembrando os velhos tempos do bairro. O Museu Histórico Municipal também foi destaque na seção, já que fica no bairro e comemorou seu cinquentenário.

Em outras seções da revista, a Escola Estadual Coronel Bonifácio de Carvalho, a Escola Municipal de Ensino Fundamental Senador Flaquer, o Circolo Italiano e outras instituições foram temas de artigos. O ator Milton Andrade recebeu uma homenagem com um texto sobre sua vida dedicada às artes. Nas páginas de Personagem, histórias de pessoas que marcaram o cotidiano da cidade em tempos passados, como a chapeleira Laura. Raízes 41 ainda apresentou as seções Crônica, História Oral, Memória Fotográfica e Registro.

Crédito: Reginaldo Canhoni



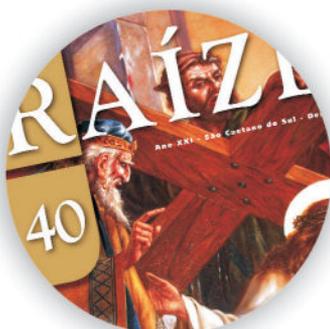
O presidente da Fundação Pró-Memória, Clovis Antonio Esteves, entrega a Raízes 41 ao professor José de Souza Martins, idealizador do Museu Histórico

II ENTOADA NORDESTINA

Mais de 250 artistas envolvidos em 10 horas ininterruptas de shows, apresentações, manifestações e tradições nordestinas marcaram a nova edição da Entoada Nordestina, promovida pela Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Caetano do Sul, que aconteceu no dia 23 de outubro no Bosque do Povo. Mais do que resgatar a cultura do Nordeste, a segunda edição da festa, que foi sucesso em 2009, promoveu a pluralidade cultural na cidade e homenageou a comunidade local.



A II Entoada Nordestina teve seu encerramento marcado com um show do grupo Raiz do Sana. Formado no início de 1998, no Vale do Sana, distrito de Macaé, no Rio de Janeiro, o grupo toca forró pé-de-serra, combinando os baiões, xotes e xaxados com elementos de outros estilos, como rock, salsa, samba, soul e maracatu.



Fundação Pró-Memória São Caetano do Sul

porta aberta à história, memória e à cultura

Resgatar a memória de São Caetano do Sul e preservar sua identidade histórico-cultural é prioridade da Fundação Pró-Memória, criada no dia 12 de junho de 1991. Seu trabalho busca a divulgação da história da cidade, publicação de livros e revistas, a pesquisa acadêmica e exposições.

O trabalho de resguardar o passado para pesquisas no presente e no futuro é muito complexo. Para a Fundação Pró-Memória realizá-lo com qualidade, a instituição se divide em Centro de Documentação Histórica, Museu Histórico Municipal e Pinacoteca e espaço expositivo, como o Salão de Exposições do Espaço Chico Mendes.

Dentre os trabalhos, a Fundação Pró-Memória é responsável por uma publicação semestral já conhecida na cidade, a Revista Raízes. Ela é um dos pilares da instituição para o resgate e preservação de memórias pessoais e históricas de São Caetano do Sul.



PREFEITURA DE
SÃO CAETANO DO SUL

SECULT
SECRETARIA DE CULTURA



M GM

GENERAL MOTORS
DO BRASIL LTDA

Portão 1

extra





Sede da Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul

Avenida Dr. Augusto de Toledo, 255
Bairro Santa Paula
Telefone: 4223-4780 Fax: 4223-4781
e-mail: fpm@fpm.org.br | site: www.fpm.org.br



Museu Histórico Municipal

Rua Maximiliano Lorenzini, 122
Bairro Fundação
Telefone: 4229-1988
De segunda a sexta, das 8h às 17 horas
Aos sábados das 9h às 15 horas



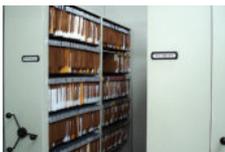
Salão de Exposições

Espaço Verde Chico Mendes
Rua Fernando Simonsen, 566
De terça a domingo, das 9h às 18 horas



Pinacoteca Municipal

Avenida Dr. Augusto de Toledo, 255
Bairro Santa Paula
Telefone: 4223-4780
De segunda a sexta, das 9h às 17 horas
Aos sábados das 9h às 13 horas



Centro de Documentação Histórica

Acervo histórico -
documentos, livros, jornais e imagens
Aberto à pesquisa pública
De segunda a sexta, das 8h às 17 horas

Fundação Pró-Memória
São Caetano do Sul





