

BOLETIM IFPPC

PORQUE O FIM DE GATO PRETO?

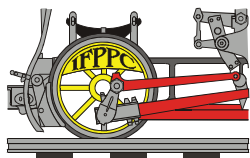
Por Julio Moraes

Todos que conhecem um pouco a história da nossa ferrovia e da região servida por ela, sabem que nos seus primórdios ela uniu a localidade de Perus, por onde passava a São Paulo Railway, com um lugar então pertencente ao município de Santana do Parnaíba, chamado Gato Preto, hoje parte de Cajamar. Ali se extraía calcário, a partir do qual se fabricava cal, mediante o seu processamento em vários fornos construídos pelos mesmos empreendedores que construíram a ferrovia. Ela então levava o produto pronto para embarque na São Paulo Railway, e distribuição na capital e cidades que estavam sendo construídas no interior paulista, naquele momento de auge da expansão ferroviária. Foi somente em 1926, doze anos após a inauguração da ferrovia e do complexo de produção de cal, que um grupo de origem canadense adquiriu o complexo e construiu a primeira fábrica de cimento do país, localizada em Perus. A maior demanda de matéria-prima também originou a abertura de novas minas de calcário, próximas ao atual centro de Cajamar. A frota da Perus-Pirapora foi reforçada várias vezes, e seus trens transportaram milhões de toneladas de material que se transformou no cimento que modernizou a arquitetura e a engenharia do Brasil.

Todos sabem também que o fim da fábrica de cimento motivou a paralisação da ferrovia em 1983, que deixou de ter a única carga que transportava. Também sabem que um decreto do CONDEPHAAT determinou o tombamento dela e do seu material rodante, que supostamente garantiria a sua preservação para as futuras gerações. Mas nem todos sabem que apenas um ato administrativo não bastou, e muito poucos sabem que anos mais tarde foi feito um acordo entre o mesmo CONDEPHAAT e os proprietários da ferrovia, em que, mais realisticamente, selecionou-se um trecho de 15 quilômetros para ser preservado. Este trecho e todo o material rodante foram cedidos em comodato a uma organização não-governamental independente, incumbida de promover a revitalização daquele trecho e a preservação dos veículos. As demais áreas foram liberadas para outros usos, sem nenhuma restrição por qualquer órgão de proteção do patrimônio. Foi um acordo ajustado e aceito por ambas partes.

Assim, mais de metade da ferrovia foi destinada a uma segunda vida, agora servindo a finalidades novas, diferente das originais porém de grande proveito social. Uma olhada no mapa da EFPP pode explicar porquê o lugar chamado Gato Preto foi excluído: situa-se na extremidade mais longínqua da ferrovia, a uma grande distância da área onde hoje se concentra a ação de revitalização. Ou seja, uma opção que incluísse a sua preservação conjuntamente com a ferrovia, implicaria no compromisso de preservar uma extensão ferroviária inviável ou em abrir mão do trecho paisagisticamente mais interessante, que hoje estaria abandonado em favor de uma área que sofre intensa urbanização.

O que se vê hoje em Gato Preto é o epílogo de um longo processo, que se desenvolveu por muitas décadas. Tal como tantos outros lugares que vão perdendo a sua função, ou cuja atividade perde importância no quadro sócio-econômico, Gato Preto também passou por um longo período de decadência e busca de novas funções sociais, que agora chegaram. É inevitável que uma parcela do patrimônio de qualquer país, região ou cidade seja preservada e outra ceda lugar a novos usos, mas parece-nos interessante registrar alguns pontos da história daquele local tão ligado à EFPP, por meio das fotografias a seguir.



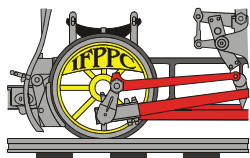
BOLETIM IFPPC



Em 1914, ano de inauguração da Perus-Pirapora, Gato Preto era cenário de puro progresso. Em primeiro plano, as oficinas; logo depois um grande forno de cal; seguiam-se mais cinco fornos de outro tipo, e o único viaduto que a Perus-Pirapora possuiu, dando acesso a cavas de mineração. Muito ao fundo da foto, no lado esquerdo, mais um forno em construção. (foto acervo Nilson Rodrigues)



A mais conhecida foto da EFPP no ano da sua inauguração, mostrando o viaduto, um trem de vagonetas vindo das cavas, um trem misto chegando a Gato Preto e o forno em obras. (foto acervo Nilson Rodrigues)



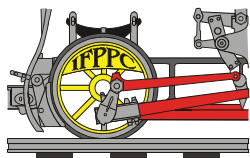
BOLETIM IFPPC



O forno em obras que se vê ao fundo das fotos anteriores, servido por um dos ramais que existiram no outro lado da atual Via Anhanguera. (foto acervo Nelson Camargo)



Gato Preto na década de 1970, em plena decadência, com o viaduto e fornos demolidos, mas ainda com um britador, a via de acesso aos fornos, e movimento ferroviário intenso devido à oficina que ainda funcionava neste local. Ao fundo vê-se a Via Anhanguera. (foto acervo Nelson Camargo)



BOLETIM IFPPC



O viaduto tal como era visto por quem chegava a Gato Preto em 1914. (foto acervo Nelson Camargo)



Uma foto recente da cabeceira remanescente do viaduto dá idéia do quão vertiginoso devia ser o trabalho dos maquinistas que trafegavam sobre ele com as minúsculas locomotivas 7 e 8. (foto Julio Moraes)