Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Thais Fátima dos Santos Cruz

Intervenções de restauro em Paranapiacaba: entre teorias e práticas.

São Paulo
2013

Capa: Daniela C.P. Moura
Foto: Thais Cruz, 2011.

Thais Fátima dos Santos Cruz

Intervenções de restauro em Paranapiacaba: entre teorias e práticas.

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo

Área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo

Orientadora: Profª Drª Maria Lucia Bressan Pinheiro

Apoio: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)

São Paulo
2013

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL: thaiscruz@usp.br

Cruz, Thais Fátima dos Santos
C957i Intervenções de restauro em Paranapiacaba : entre teorias e práticas / Thais Fátima dos Santos Cruz. – São Paulo, 2013.
317 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP.

Orientadora: Maria Lucia Bressan Pinheiro

1. Patrimônio arquitetônico (Preservação) – Paranapiacaba (SP) 2. Ferrovias - Paranapiacaba (SP) 3. Revitalização urbana – Paranapiacaba (SP) I.Título

CDU 72.025.3(816.12)P223

SUMÁRIO

Dedicatória i

Agradecimentos iii

Resumo vi

Abstract vii

Lista das abreviaturas viii

Apresentação xi

Introdução 01

Capítulo 1. ***A Companhia, a ferrovia e uma vila*** **15**

1.1 Paranapiacaba: espaço urbano 22

1.2 A SPR e a Vila de Paranapiacaba pós 1946 30

1.3 O patrimônio ferroviário de Paranapiacaba 33

Capítulo 2. ***A preservação da Vila Ferroviária de Paranapiacaba*** **55**

2.1 Primeiros movimentos de salvaguarda 56

2.2 Estratégias para implantação do plano de preservação de Paranapiacaba. 61

2.3 Três décadas de planos e propostas de revitalização para Paranapiacaba. 67

Capítulo 3. ***Intervenções no patrimônio de Paranapiacaba*** **91**

3.1 A legislação urbanística vigente em Paranapiacaba 118

Capítulo 4. ***Estudos de caso: Intervenções e proposta*** **129**

4.1 As reformas e restauros: O Castelinho (casa do engenheiro chefe) 135

4.2 Reconstrução: Casa de engenheiro (Rua Rodrigues Alves) 154

4.3 Readequação a um novo uso: Casa Operária (hospedaria) 167

Capítulo 5. ***O patrimônio industrial no Chile: Lota, um estudo de caso.*** **185**

5.1 Lota: uma síntese histórica 195

5.2 O espaço urbano de Lota 200

5.3 Intervenções no patrimônio industrial (mineiro) da cidade de Lota 208

Conclusão 223

Referências **237**

Cartas Patrimoniais 248

Sites Consultados 249

Periódicos Consultados 250

Anexos **267**

A – Legislações.

Santo André: Lei nº 9.018, de 21 de dezembro de 2007 (ZEIPP). 269

Lei nº 9.039, de 16 de maio de 2008 (Alterações na Lei da ZEIPP). 288

Lota: Ley nº 17.288, de 04 de febrero de 1970 (Monumentos Nacionales) 289

Ley nº 20.021 que modifica la Ley nº 17.288 299

Normas sobre Zona Típica 301

B – Depoimentos espontâneos **309**

Marco Massari 311

Joana Oliveira 312

María Sabina 313

Sabina 313

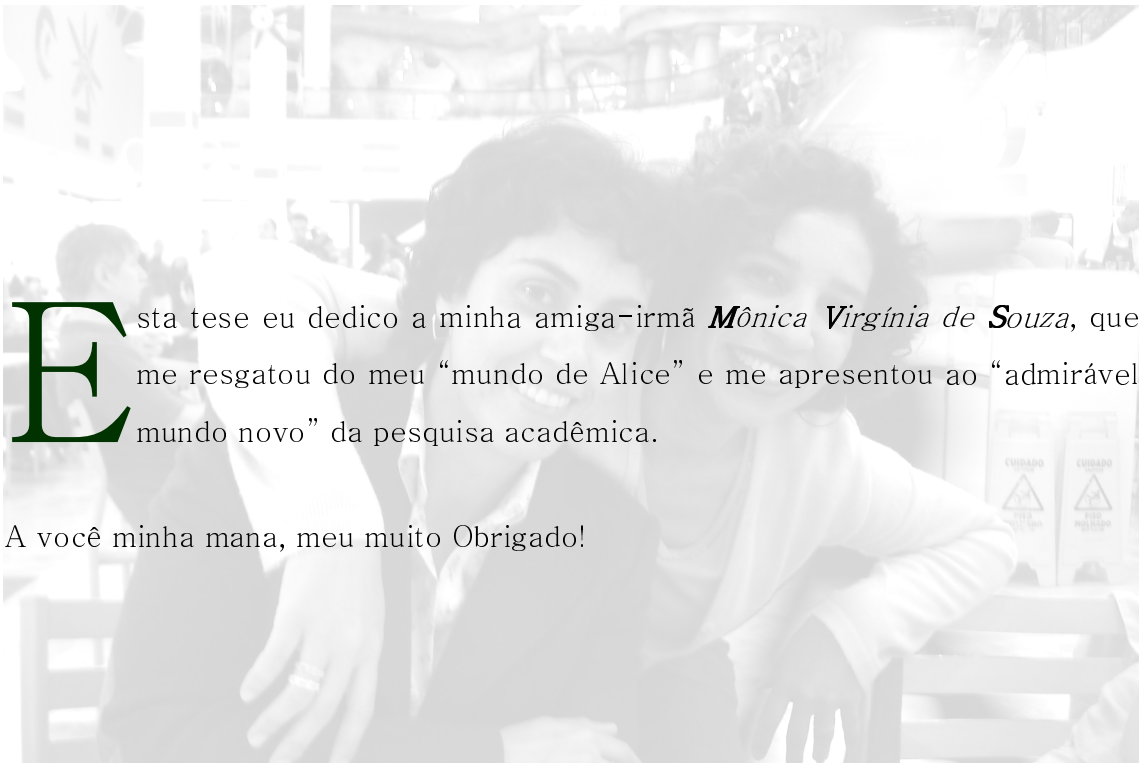
Luciana Mascaro 314

C – Planilha casa engenheiro **315**

Proposta de intervenção 317

DEDICATÓRIA

"Só conhece o valor de uma irmã quem já perdeu a sua, ou quem não tem nenhuma" (desconheço a autoria).



Esta tese eu dedico a minha amiga-irmã ***M****ônica* ***V****irgínia de* ***S****ouza*, que me resgatou do meu "mundo de Alice" e me apresentou ao "admirável mundo novo" da pesquisa acadêmica.

A você minha mana, meu muito Obrigado!

São Paulo
Março
2013

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer,

Independentemente de crenças ou religiões, primeiramente, a *Deus* pela capacidade com que fui dotada.

Agradeço aos meus pais, *Clístenis da Cruz* e *Creuza S. Cruz,* que até hoje apoiam minhas decisões e sempre que podem, e dentro de seus limites, ajudam a realizar meus anseios, sonhos e projetos. Agradeço, especialmente, a meu pai, grande incentivador durante todo o percurso.

As professoras Dra. *Maria Lucia Bressan Pinheiro*, Dra. *Beatriz Mugayar Kühl* e Dra. *Cássia Regina Magaldi*, presentes na Banca de Qualificação, cujos comentários foram extremamente importantes e fundamentais nos rumos da pesquisa a seguir.

Ao professor Dr. *Carlos Roberto Monteiro de Andrade* pelo incentivo e apoio em sempre seguir um pouco mais adiante e pela oportunidade de aprender cada vez mais a cada visita didática à Vila de Paranapiacaba.

No Chile, meu eterno obrigado ao professor M.Sc *Gonzalo Cerda B.* que me recepcionou, ciceroneou e pôs em contato com tantos outros pesquisadores, tanto da *Universidad del Bío-Bío (UBB)* quanto do *Centro Europa Latino América* (*EULA*) e da *Universidad de Concepción* e, literalmente, abriu todas as portas em Lota para esta pesquisadora se embrenhar e se emocionar com a arquitetura, com a história e com as pessoas de lá.

À professora Dra. *Maria Isabel López* que prontamente me recebeu e disponibilizou material de pesquisa sobre o patrimônio cultural mineiro, as propostas de plano de manejo sobre Lota e região, e me presenteou com uma cópia de sua tese de doutorado, um material fantástico e fundamental para a compreensão de toda a dinâmica da região carbonífera e sua estratégia de revitalização, tendo como foco principal a cidade de Lota.

À professora M.Sc *Maria Dolores Muñoz*, cujo primeiro contato ainda se fez aqui em Belo Horizonte, por conta de um congresso sobre Patrimônio e Paisagem Cultural, em que pude conhecer um pouco mais da realidade de Lota. Na

ocasião, já trocamos informações sobre ambos os objetos de pesquisa: Paranapiacaba e Lota. E, em Concepción, ela me forneceu um fabuloso e rico material de pesquisa sobre as minas de carvão e sobre a cidade de Lota.

Aos professores da *UBB, Leonardo Seguel* e *Ricardo Alarcon,* pelas entrevistas concedidas, e também por ambos terem disponibilizado materiais para a pesquisa.

À Bibliotecária da *UBB*, Sra. *Loreto Medina Rojas* que, com grande presteza e eficiência, pesquisou todo o material disponível sobre Lota e liberou a sua saída, estendendo o prazo, durante minha permanência em Concepción.

Ao Grupo de Pesquisa "*Urbis*" do Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos (IAUSC) por permanecer com as portas abertas a esta pesquisadora, pelo intercâmbio de ideias e pela oportunidade de expor e discutir temas referentes à pesquisa junto a seus integrantes. Igualmente, à *Renata Cabral,* por seu olhar arguto, perspicaz e por vezes provocador, mas nunca impertinente, sobre os temas desenvolvidos na pesquisa.

Aos funcionários da Prefeitura de Santo André que contribuíram fornecendo dados, informações, contatos, documentos, plantas e mapas, especialmente à minha amiga arquiteta *Elizabeth Hiromi Corá,* sempre disposta a colaborar e, principalmente, à *Glauce Cruz* que, com a extrema rapidez e eficiência que só uma secretária tem, vem fornecendo materiais preciosos desde 2002, quando iniciei minhas pesquisas sobre a Vila de Paranapiacaba.

Às meninas da E. E. Paulo Emílio Sales Gomes, *Érica T. Alves,* a interlocutora virtual em minhas viagens internacionais, e *Daniela C.P. Moura,* cuja ajuda foi de fundamental importância na realização e montagem de um pôster para um evento. Agradeço também a ambas a ajuda para os assuntos 'computacionais', os quais, absolutamente, não domino.

Ao decidir percorrer este caminho, algumas vezes solitário, outras nem tanto, muitos foram aqueles que o cruzaram, e todos, sem exceção, deixaram sua contribuição, seja no carinho, na força, nos momentos de descontração ou de tensão, na indicação de um livro, de uma foto, de um site, enfim, no mais importante: na amizade. A esses amigos meu eterno obrigado.

Às minhas companheiras de doutorado *Ana Paula Farah* e *Iná Rosa* pelos poucos, mas divertidos e proveitosos, encontros na FAU-Maranhão. À Iná, que me socorreu em um desses momentos de dúvida e indecisão.

Aos meus amigos de diversas épocas: *Romis Borges,* do colégio, *Célia Marina*, da faculdade e *Lorenza Pavezi,* do mestrado, que contribuíram da forma mais amigável e prestativa nos resumos e transcrições de textos para o inglês.

Aos meus amigos de São Carlos que, mesmo distantes, se fizeram presentes alegrando essa minha caminhada, especialmente *Ingrid Wanderley*, também companheira de doutorado, *Lygia Pinheiro de Castro*, *Luciana Mascaro, Sales* e *Rodrigo Jabur*. Também, a meus animadíssimos parceiros de diversos eventos e congressos, com os quais eu tive o prazer de compartilhar estas experiências, *Maristela Janjúlio*, *Fabíola Cordovil* e *Lucas Cestaro.*

À D.ª *Zélia Paralego* e seu esposo *Pedro,* moradores de Paranapiacaba, amigos e parceiros incansáveis nas lutas em defesa da 'nossa' Vila.

À *Sandra Rocha*, amiga e parceira de viagem que tive a mais grata surpresa de conhecer em Santiago, no Chile, e que, meses depois, me proporcionou uns dias de calmaria e remanso na Ilha Araújo (RJ) na agradabilíssima companhia de seus pequenos sobrinhos "*JP*'s".

Na Itália, agradeço ao casal *Luisa Videsot* e *Mauro* que me receberam e abriram as portas da 'Villa Maria', sua casa em Trento; e ainda me presentearam com uma aula de história, arquitetura e urbanismo, em visita emocionante a *Arco*, uma cidadela medieval.

À *Andréa T.C. Lopes* que, mesmo sem me conhecer, se prontificou a ajudar, além de fornecer importantes dicas antes de minha viagem, e que, em Firenze, me acompanhou e me apresentou aos cantos, recantos e encantos da cidade renascentista.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo suporte financeiro.

RESUMO

Situada ao sul do município de Santo André e circundada pela Mata Atlântica da Serra do Mar no estado de São Paulo, a Vila Ferroviária de Paranapiacaba está intrinsecamente ligada à construção da primeira ferrovia paulista pela companhia inglesa São Paulo Railway (SPR) que implantou a partir da década de 1860 uma moderna infraestrutura urbanística para a realidade brasileira daquele período. Trata-se de um exemplar pioneiro e único de cidade empresarial planejada, projetada e administrada pela companhia inglesa, que ainda possui remanescentes significativos da tecnologia ferroviária dos sistemas funiculares do século XIX (em vias de extinção) e que tenta preservar sua estrutura urbana e arquitetônica distribuídas pelos três núcleos que compõem a vila. A tese se propõe analisar as possíveis causas da descaracterização e perda gradativa de seu acervo ferroviário e da paisagem urbana e as práticas de intervenção de restauro visando à preservação de seus remanescentes do século XIX, através de uma revitalização voltada para a demanda turística. Foram selecionadas para estudos de caso três exemplares residenciais de tipologia e hierarquia diferenciadas, a serem avaliadas a partir de um referencial teórico das principais correntes do restauro, além das cartas patrimoniais, especialmente a Carta de Veneza (1964). Dentro do contexto do patrimônio industrial latino-americano a tese apresenta ainda, um caso bastante similar e contemporâneo a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, que é a localidade de Lota - cidade de mineração no Chile - também inserida no debate patrimonial quanto a sua preservação e de seu acervo industrial das minas de carvão, que busca através da revitalização pelo turismo, a sua permanência enquanto patrimônio industrial chileno.

Palavras-chave: Paranapiacaba. Intervenção de restauro. Preservação. Revitalização. Patrimônio industrial. Lota. Chile.

ABSTRACT

Situated south of the city of Santo André and surrounded by Atlantic Forest of Serra do Mar in São Paulo, the railway Vila of Paranapiacaba is intrinsically linked to the construction of the first railway in the State of São Paulo by the English company Sao Paulo Railway (SPR) that implemented, since the decade of 1860, a modern urban infrastructure for the Brazilian reality of that period. This is an example of pioneering and unique city business planned, designed and managed by the British company, which still has remaining significant funicular railway technology systems from nineteenth century (threatened with extinction). The Village tries to preserve its urban and architectural structures, which are distributed in three nuclei that make up the Vila of Paranapiacaba. The thesis analyzes the possible causes of mischaracterization and gradual loss of its railway collection and urban landscape. Also relies its look on the intervention practices of restoration in order to preserve the village remaining elements from nineteenth century, through a revitalization focused on tourism demand. Were selected for case studies three residential copies from differentiated typology and hierarchy, to be evaluated from a theoretical framework of mainstream restoration, in addition to the Conservation and Restoration Charters, especially the Venice Charter (1964). Within the context of the industrial heritage of Latin America, the thesis also presents a very similar and contemporary case to the railway Vila of Paranapiacaba, which is the town of Lota - mining city in Chile. The town preservation, as well as the conservation of its industrial collection of coal mines, leads Lota to the conservation and restoration debate. Through the touristic demand, the revitalization garantees its permanency as industrial heritage of Chile.

Key-words: Paranapiacaba. Restoration intervention. Preservation. Revitalization. Industrial Heritage. Lota. Chile.

LISTA das ABREVIATURAS

ABC – Sigla para designar três municípios: Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

AEA-ABC Associação de Engenheiros e Arquitetos do ABC.

AESP – Arquivo do Estado de São Paulo.

APAJ – Associação Paulista de Albergues da Juventude.

B&B - *Bred & Breakfast*

BM&F – Bolsa de Mercadoria e Futuros.

BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social

CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

CDARQ – Centro de Documentação em Arquitetura e Urbanismo de Paranapiacaba.

CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental.

CIT – Centro de Informações Turísticas.

CMSA - Câmara Municipal de Santo André.

COMDEPHAAPASA – Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico e Paisagístico de Santo André.

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico.

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.

DGABC – Diário do Grande ABC.

DOP - Departamento de Obras Públicas.

EMIA - Escola Municipal de Iniciação Artística

EMPLASA – Empresa Metropolitana de Planejamento.

EFSJ – Estrada de Ferro Santos – Jundiaí.

FAPESP – Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo.

FIP – Festival de Inverno de Paranapiacaba.

FSA – Fundação Santo André (Centro Universitário).

FAUUSP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

FUNGEPHAPA – Fundo de Gestão do Patrimônio Histórico da Vila de Paranapiacaba e Parque Andreense.

FUPAM - Fundação para Pesquisa Ambiental

GAV – Grupo de Ação Voluntária.

GESMAR – Grupo de Estudos Ambientais da Serra do Mar.

IAPI – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários

ICOMOS – *International Council on Monuments and Sites*

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas.

LUME-USP – Laboratório de Urbanismo da Metrópole da Universidade de São Paulo.

MDV – Movimento de Defesa da Vida.

MInC – Ministério da Cultura.

MRS – Malha da Região Sudeste.(Associação entre CSN, Cosipa, Vale, Açominas, Ferteco, usiminas e Grupo Caemi).

OSCIP – Organização da Sociedade Civil de Interesse Público.

PAC – Programa de Aceleramento do Crescimento (Cidades Históricas).

PAT – Posto de Atendimento ao Turista.

PDT – Partido Democrático Trabalhista.

PoA – *Partners of America*

PPPC – Plano de Preservação do Patrimônio Cultural.

PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes.

PSA – Prefeitura de Santo André.

PT – Partido dos Trabalhadores

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima.

SAB – Sociedade de Amigos de Bairro.

SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SGRNPPA – Secretaria de Gestão de Recursos Naturais de Paranapiacaba e Parque Andreense.

SOP – Secretaria de Obras Públicas.

SPR – São Paulo *Railway Company.*

SPr-Paranap. – Sociedade de Preservação e resgate de Paranapiacaba.

TICCIH – *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*

ULS – União Lira Serrano.

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura.

WMF – *World Monuments Fund.*

ZEIPP – Zona de Especial Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba.

LISTA das ABREVIATURAS *específicas do capítulo 5*

CMN – *Consejo de Monumentos Nacionales*

CNCA – *Consejo Nacional de Cultura y las Artes*

CONICYT – *Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica*

DIBAM – *Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos*

ENACAR – *Empresa Nacional del Carbón*

FONDECYT – *Fondo de Ciência y Tecnologia*

LGCU – *Ley General de Construcciones y Urbanismo*

MBN – *Ministerio de Bienes Nacionales*

MINVU – *Ministerio de Vivienda y Urbanismo*

MOP – *Ministerio Obras Públicas*

PLADECO – *Plan de Desarrollo Comunal*

PRC – *Plan Regulador Comunal*

PRU – *Plan de Reforma Urbana*

SEREMI – *Secretaria Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo*

SERVIU – *Servicio de Vivienda y Urbanización*

SUBDERE – *Subsecretaria de Desarrollo Regional*

ZCH – *Zona de Conservación Histórica*

APRESENTAÇÃO

Paranapiacaba: lugar de onde se avista o mar[1]. Como se costuma dizer, "São Paulo não tem praia"; mas do alto da serra temos a mais bela vista para o mar. Meu primeiro contato com a Vila Ferroviária de Paranapiacaba foi lá pelos idos da década de 80, em um piquenique de domingo. Naquela época, a Vila estava tão abandonada que sequer percebemos que o local escolhido – ao lado da igreja, na Parte Alta – era na verdade um cemitério.

Mas nem mesmo esse fato insólito, nem a Vila com seu ar nebuloso, vetusto, fantasmagórico e misterioso me tiraram a impressão de que por trás de tanto abandono ainda havia ali muita beleza. E foi assim que aos poucos e ao longo dos anos fui me aproximando e me apaixonando pela Vila. E, como não poderia deixar de ser, acabei me envolvendo também com seus problemas.

A forma que encontrei para contribuir foi estudando, pesquisando e divulgando o patrimônio da Vila Ferroviária de Paranapiacaba através de artigos acadêmicos ou em eventos nacionais e internacionais, pois é conhecendo que se pode manter e conservar todo esse acervo que, aliás, é um patrimônio nacional com a intenção de ser patrimônio da humanidade.

Quando falamos de Paranapiacaba estamos nos referindo a seis grandes categorias de patrimônio: arquitetônico, urbanístico, tecnológico, histórico, natural e humano. Todos intrinsecamente relacionados; não podemos tratar apenas de um e deixar qualquer outro de lado. Por isso, quando se trata de preservação da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, todos estes elementos estão, ou deveriam estar, no cerne das discussões.

O patrimônio arquitetônico e urbanístico está presente em cada rua, em cada viela, no traçado urbano, planejado ou não, e em cada construção, seja ela de madeira ou alvenaria, que compõe o conjunto da vila. O patrimônio tecnológico ferroviário, pioneiro e único em sua dimensão, ainda pode ser contemplado nas casas de máquinas do quarto e quinto patamares na Vila de Paranapiacaba, porém o mesmo não se pode dizer das casas de máquinas do segundo sistema

[1] O nome era designativo do caminho entre Piratinim e o porto próximo à foz do rio Mogy. Paranapiacaba, 'passagem do caminho do porto de mar', 'lugar de onde se vê o mar' ou 'miramar'. MENDES, J. *Diccionario geographico da província de São Paulo*:Typ. a vap. Espindola, Siqueira &Comp.1902.p.187.

funicular, localizadas na Serra do Mar, sem acesso permitido e em estado de abandono.

O patrimônio histórico é tudo aquilo que está representado pela própria Vila Ferroviária de Paranapiacaba, pelos seus usos e funções e pelos seus moradores, memória viva de sua própria história. Moradores antigos, novos, aqueles que amam, aqueles que odeiam, aqueles que só querem um canto sossegado para morar, enfim, todos aqueles que vivenciam o cotidiano da vila.

E cercando toda a área envoltória da vila, temos o patrimônio natural da Serra do Mar com a Reserva Biológica da Mata Atlântica inserida em área de proteção dos mananciais da Região Metropolitana de São Paulo. Também faz parte deste cinturão verde o Parque Estadual da Serra do Mar.

A tese buscou abarcar toda a problemática envolvendo as intervenções no patrimônio arquitetônico e urbano da vila, o que acaba por repercurtir, de uma forma ou de outra, nas demais dimensões do patrimônio. O recorte temporal foi definido entre 1946, ano do fim da concessão da São Paulo Railway (SPR)[2] e respectiva saída dos ingleses da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, até os dias atuais. Serão abordados os principais fatos ocorridos neste ínterim em relação à preservação da vila como um patrimônio cultural do município de Santo André, e também de importante relevância histórica para o estado de São Paulo.

O trabalho traz também outro caso de revitalização e intervenção urbano-arquitetônica na América Latina. Trata-se do patrimônio industrial de Lota, uma cidade de mineração de carvão situada no Chile, que por suas similitudes com Paranapiacaba, foi incluída no conjunto da tese, como estudo comparativo.

Sendo assim, a tese foi estruturada da seguinte forma: introdução, cinco capítulos, conclusão e as referências bibliográficas. Para a obter de um melhor embasamento teórico, buscou-se bibliografia específica para os temas referentes à área de patrimônio, preservação e restauro, de maneira a subsidiar as futuras análises dos objetos de estudo.

---

[2] Para conhecer melhor a história da SPR ver: CYRINO, Fábio Rogério. *Café, ferro e argila.* A história da implantação e consolidação da empresa The San Paulo (Brazilian) Railway Co Ltd através da análise de sua arquitetura. Dissertação (Mestrado) São Paulo: FAU/USP, 2000. GUNN, Philip. *A São Paulo Railway*: as formas de concessão e encampação. In: ENCONTRO Nacional da ANPUR, 3, Águas de São Pedro. Anais... São Paulo: FAU/USP, 1989. PETRATTI, Palmira Teixeira. *A Instituição da São Paulo Railway*. Dissertação (Mestrado) São Paulo: FFLCH/USP, 1977.

Essas referências sobre os conceitos e teorias de restauro estão presentes de uma maneira geral ainda na introdução da tese, buscando inserir neste debate a Vila Ferroviária de Paranapiacaba e a cidade mineira de Lota. Para isso, destacamos as obras de Cesare Brandi, Giovanni Carbonara, Gustavo Giovannoni entre outros, e os documentos internacionais das Cartas Patrimoniais, tais como a Carta de Veneza (1964); Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas (Carta de Washington-1987) e a carta sobre o Patrimônio Industrial (Carta de Nizhny Tagil-2003), entre outras.

Tanto em Paranapiacaba, quanto em Lota, foi possível observar que, apesar de algumas medidas terem sido tomadas pelo poder público, muitos bens (de ambas as localidades) encontram-se bastante deteriorados, correndo o risco de serem substituídos em ações denominadas de revitalização, com o intuito de dinamizar a região, sem que antes possam ser avaliados a tempo e adequadamente, com os pressupostos próprios da preservação.

Já na introdução, foi traçado um breve perfil de ambas as localidades e as problemáticas enfrentadas referentes à preservação de seus patrimônios, tendo em vista a revitalização através de atividades voltadas para o turismo, sendo o principal chamariz a ferrovia e todo o mais agregado a ela, em Paranapiacaba e as minas de carvão e demais equipamentos, no caso de Lota.

O ***primeiro capítulo*** é o de contextualização histórica, iniciando pelo reconhecimento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba como patrimônio histórico através de seus tombamentos pelos órgãos de defesa patrimoniais. Percorre a trajetória da ferrovia e dos sistemas funiculares, a companhia São Paulo Railway (SPR) e a própria formação urbana da Vila e seu desenvolvimento posterior. O espaço urbano é apresentado aqui com seus diferentes núcleos.

O capítulo trata ainda dos fatos ocorridos após o fim da concessão inglesa de noventa anos, que se deu em 1946. Aborda o processo de degradação e abandono e as possíveis causas para o declínio da Vila como um todo.

O patrimônio ferroviário / tecnológico, que abarca também os próprios edifícios, é constituído atualmente pelo remanescente do segundo sistema funicular e todos os demais equipamentos – vagões e locomotivas, entre outros - incluindo

as casas de máquinas localizadas ao longo da Serra do Mar. Estes elementos são abordados neste capítulo, sob a perspectiva de sua preservação, sendo apontado o atual estado de conservação.

Busca-se desta forma, chamar a atenção para o risco iminente de perda total desse patrimônio, se algo de efetivo não for realizado no sentido de sua preservação e permanência como testemunho de uma tecnologia inovadora do século XIX, única no Brasil com tais dimensões.

O ***capítulo dois*** traz o tema da preservação da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Depois de quase quatro décadas de abandono e esquecimento, as primeiras iniciativas de preservação estavam voltadas para a Serra do Mar e a vegetação da Mata Atlântica, atingida sobremaneira pela poluição advinda do polo petroquímico e industrial do município de Cubatão, que faz divisa com Santo André, nos limites da Serra do Mar em Paranapiacaba.

Desta forma, sob o viés da preservação do meio ambiente natural, os olhares se voltam para o esquecido núcleo ferroviário de Paranapiacaba, atingido também pela 'nuvem poluidora'. Neste capítulo foi abordado grande parte do percurso transcorrido no sentido de salvaguarda da vila que, como será visto, iniciou-se com as questões ambientais e acabou se estendendo também para as questões urbano-arquitetônicas.

Os movimentos populares, a divulgação na imprensa, a pressão sobre a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) e demais desdobramentos, foram tratados neste capítulo a partir de uma perspectiva histórica e cronológica dos fatos.

Foram levantados ainda, os principais planos e propostas de revitalização que transcorreram ao longo de três décadas e apresentados os pontos mais relevantes de cada um desses planos.

Depois das reivindicações e das propostas, vieram as ações, e estas são analisadas de forma crítica no ***capítulo três***, que traz as análises das intervenções urbanas e arquitetônicas, principalmente nas Vilas Velha e Martin Smith, que pertencem à Prefeitura de Santo André e, portanto, têm autonomia para desenvolver obras nesse sentido. Porém, como se verá, sem nenhuma competência e conhecimento prévio no que diz respeito aos conceitos e teorias

contemporâneas de intervenção e restauro em sítios históricos.

É discutida, também uma das leis que regem a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, a Zona de Especial Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba (ZEIPP); comentada a partir de pontos específicos entre a letra da lei e a prática das intervenções realizadas sob a tutela municipal, buscando desta forma, exemplificar que não basta apenas a aplicação de leis. É preciso, além disso, compreendê-las e interpretá-las corretamente, recorrendo ao auxílio, quando necessário, das recomendações internacionais para intervenção em sítios históricos.

No ***capítulo quatro*** estão concentrados os estudos de caso específicos. Trata-se de três imóveis residenciais diferenciados em sua tipologia hierárquica, na volumetria, no programa e principalmente nas formas de intervenção. As análises destes três edifícios foram realizadas sob a luz dos conceitos contemporâneos de preservação e restauro vistas sob a ótica das cartas patrimoniais, inseridas no processo de conservação, revitalização e intervenção.

Por fim, o ***quinto capítulo*** aborda uma experiência recente de revitalização no Chile: a cidade de mineração de carvão de Lota. Esta localidade foi escolhida por apresentar incríveis semelhanças com a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, entre as quais podemos citar: ser um povoado industrial do século XIX, uso da madeira como principal material construtivo, presença de ingleses, ferrovia, valor patrimonial, abandono e destruição, perdas totais ou parciais de seus bens, reabilitações, incertezas de critérios e princípios de intervenção, a sobrevivência através do turismo, utilizando para isto seu próprio patrimônio remanescente, divisão urbana entre parte alta e baixa (Lota Alto e Lota Baixo como em Paranapiacaba), sendo ambas divididas pela linha férrea.

Se em Paranapiacaba a degradação foi gradual, começando com a saída dos ingleses em 1946 e se estendendo por mais de trinta anos, em Lota ela se inicia com o fechamento e encerramento das atividades nas minas de carvão no ano de 1997. Acompanhando esse processo, vem a degradação do patrimônio físico, econômico e social, o que ocorreu também nas demais localidades ligadas à extração do mineral.

Buscou-se, desta forma, mostrar que os problemas relacionados com o patrimônio industrial e suas intervenções, tanto em uma localidade quanto em outra, são bastante similares em relação às posturas adotadas e aos agentes envolvidos.

INTRODUÇÃO

No curso dos últimos anos vem crescendo cada vez mais o interesse pela preservação dos vestígios do patrimônio industrial. Dessa tomada de consciência surgiu a reflexão sobre a natureza dos elementos a conservar, sobre a importância de seu estudo e sobre a sensibilização do público em relação a eles. Atualmente há certo consenso de que a salvaguarda das primeiras máquinas, a restauração dos edifícios que as abrigavam e o arquivamento da documentação social, econômica e técnica valorizam o patrimônio coletivo dos países industrializados, o qual constitui uma parte importante da cultura material.

Deste ponto de vista, enquanto se desperta para o valor desse patrimônio, muito se destruiu e ainda se destrói. As obras industriais de interesse cultural e histórico – velhas fábricas, moinhos, minas (Lota), forjas, pontes metálicas (como o viaduto da Grota Funda, na Serra do Mar), antigas instalações e estações ferroviárias (como a antiga estação "Alto da Serra", em Paranapiacaba), entre outros – desapareceram com grande rapidez. Os poderes públicos parecem compreender a importância da preservação de tal patrimônio, mas o grande público ainda não está suficientemente informado acerca do interesse dessa salvaguarda, cabendo iniciativas de educação patrimonial da população em geral, que poderiam contribuir para o surgimento de uma consciência preservadora.

O fato é que, como afirma Arantes (1989), a preservação de monumentos é uma atividade necessariamente seletiva, uma constante opção entre o conservar e o destruir; ela será exercida por determinados agentes, e segundo determinados critérios, que orientam e também legitimam o processo de atribuição de valores e, consequentemente, a preservação. O que se delineia no presente e no futuro imediato não é de maneira alguma uma oposição entre uma vontade de conservação e uma vontade de renovação.

Para Argan (2005, p.89), é inevitável que tudo se renove. Todavia, para o autor,

> "o novo deve produzir-se segundo metodologias científicas. Portanto, o debate não é entre velho e novo, nem tampouco entre pessoas que gostam

> do velho e pessoas que gostam do novo, mas entre duas disciplinas cujas diferenças metodológicas sempre poderão resolver-se no plano dialético. ”

Riegl, por sua vez, nos mostra que, no plano da teoria, assim como na da prática, o dilema destruição / conservação não pode ser uma opção absoluta, o quê e o como da conservação não comportando jamais uma solução – justa e verdadeira –, mas soluções alternativas, de pertinência relativa (CHOAY, 2006). Visto sob a perspectiva destes autores, fica claro que esta questão deve ser debatida, discutida e resolvida no campo da teoria, antes de partir para o campo da atuação.

As disciplinas de restauração e de reabilitação urbanística trouxeram consigo a inclusão de novos termos e novas definições que tornam o campo da conservação dos imóveis históricos ainda mais complexo, já que tais definições trazem interesses políticos ou ideológicos muito diferentes.

As diferenças entre os termos surgidos da disciplina da restauração e do urbanismo ainda são pouco conhecidas no Brasil. A par de conceitos originados do debate italiano, que foram adotados e adaptados; surgiram conceitos provenientes da ciência médica (como é o mesmo conceito de reabilitação que provém do italiano ‘recupero’ ou ‘riuso’) e, neste processo de adequação linguística e de tradução, contradições são geradas.

No Brasil, propostas importantes derivadas de alguns destes termos em instrumentos urbanísticos operativos e legislativos têm frutificado. No entanto, não existe um consenso sobre o uso e o seu correto significado, criando-se assim, uma maior confusão.

Esta falta de coesão e entendimento já é perceptível diante de determinadas posturas tomadas em relação à Vila de Paranapiacaba, sejam elas políticas, legislativas ou das próprias intervenções. A vila é fruto direto da Revolução Industrial, que permitiu, por meio da pré-fabricação, a criação de toda uma vila planejada em curto espaço de tempo. É fruto da técnica, do saber-fazer de engenheiros ingleses que desbravaram os cumes e abismos da Serra do Mar, quando implantaram o primeiro sistema funicular em meados do século XIX.

A vila conserva ainda, praticamente intactos, seu traçado original e boa parte de

suas construções, além de claros vestígios de sua história no próprio local, daí ser sempre objeto de interesse por parte de profissionais que se empenham na manutenção de sua memória e de todo o patrimônio que representa. Pesquisar a memória é percorrer a superfície porosa de nossa cultura presentificada nos patrimônios culturais. As lembranças que denotam experiências no passado, as peças antigas que já foram vanguarda e as edificações constituem o amplo campo das manifestações do patrimônio cultural.

A memória deve ser vista como parte de um fio condutor de toda uma complexa estrutura. A memória definitivamente não está dissociada da cidade e de sua história, é a própria consciência da cidade. De acordo com Rossi (2001), a própria cidade é a memória coletiva dos povos; e como a memória está ligada a fatos e a lugares, a cidade é o 'locus' da memória coletiva. Se as cidades e suas histórias são potencialmente as maiores atrações, cuidar delas deve ser uma tarefa coletiva dos moradores em parceria com o poder público, iniciativa privada, ONGs, associações voluntárias, entre outros.

Para Reis (1996), do ponto de vista social, de nada adianta construirmos novos edifícios, se abandonamos, mutilamos ou destruímos os existentes. Lemos (1984, p.25) por sua vez diz que:

> "Se devemos preservar as características de uma sociedade, teremos forçosamente que manter conservadas as suas condições mínimas de sobrevivência, todas elas implicitadas no meio ambiente e no seu saber".

No que tange à questão do valor histórico, este importa enquanto revelação de uma época (e Paranapiacaba o é), possibilitando conhecer etapas marcantes da evolução humana, mas cujo reconhecimento é determinado por questões atuais. Reconhecer o valor histórico de um determinado bem significa reconhecer a sua existência como criação singular de uma sociedade, em uma determinada época, sem perder a perspectiva das gerações futuras.

Dentre os vários processos do conhecimento, um deles pode ser fundamentado no potencial das estruturas urbanas, podendo ser considerado como um instrumento de educação patrimonial em sentido amplo. Tais estruturas se constituem em ferramentas de transmissão de conhecimento, sendo utilizadas

para complementar o processo de aprendizado, como por exemplo, em sítios históricos, cuja singularidade contribui pedagogicamente para se conhecer uma história - exemplo este que se aplica inteiramente ao caso da Vila Ferroviária de Paranapiacaba.

Preservar esse sítio, tal como fora planejado pelos ingleses, com medidas de conservação e manutenção de seus remanescentes, atendendo às demandas contemporâneas sem 'engessá-lo' ou 'museificá-lo', tem sido o grande desafio que se empreende atualmente.

A preservação do patrimônio arquitetônico não é uma tarefa fácil. Os edifícios históricos estão sujeitos a diversos tipos de agressões que geram a sua deterioração. Além do desgaste natural sofrido pela ação do tempo e da natureza, como as catástrofes naturais, verifica-se também um processo de degradação provocado pela ação do homem, como poluição, vandalismo ou negligência. Defende-se nesta tese a ideia de que a ação conjunta de conservação e de manutenção preventiva ainda é a maneira mais segura de minimizar ou até evitar alguns desses processos de deterioração dos edifícios, garantindo assim uma preservação mais eficaz.

Tal medida é balizada pela Carta de Veneza (1964), a qual faz a classificação dos procedimentos de conservação e restauro através de diferentes graus de intervenção. A manutenção ou reparos são aquelas ações cotidianas e periódicas em que se busca sanar e reparar pequenos elementos, tais como: substituição de vidros ou telhas quebradas; troca de fiação elétrica; pequenos reparos em gradis, lambrequins danificados etc. O artigo 4º da referida Carta revela ainda que "a conservação exige, antes de tudo, manutenção permanente."

Segundo os Princípios para a Conservação de Estruturas Históricas em Madeira[1] adotados pela 12ª Assembleia Geral do ICOMOS (1999), uma estratégia coerente de monitoramento e manutenção regular é fundamental para a proteção destas estruturas e de seu significado cultural.

---

[1] Entende-se por "estrutura histórica de madeira" todos os tipos de prédios ou construções total ou parcialmente feitos em madeira e que sejam culturalmente significativos ou façam parte de um sítio histórico. ICOMOS, 1999.

E, em caso de intervenção, esta deve estar baseada em estudos e avaliações adequadas. Os problemas devem ser solucionados de acordo com as condições e necessidades mais relevantes, respeitando-se os valores estéticos e históricos e a integridade física da estrutura ou sítio histórico.

As questões de restauro que serão analisadas mais adiante também encontram respaldo na conceituação da Carta de Veneza em seu artigo 9º:

> "A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjeturais, todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca de nosso tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico do monumento".

A restauração de bens culturais compreende problemas de natureza técnica e conceitual, sendo, portanto, necessário refletir sobre os critérios apropriados às várias situações. Convém abordá-los, mesmo sucintamente, para melhor caracterizar as dificuldades encontradas nos processos de intervenção. O debate técnico conceitual sobre conservação e restauração dos bens culturais apresenta-se sob formas complexas, alcançando aspectos que nos remetem para o domínio da arte, da arquitetura, da estética, da técnica e da ciência.

Para nós interessa identificar as tendências que se firmaram no tempo elegendo alguns exemplos singulares para estudos aprofundados, além de estudar e analisar as várias propostas de intervenção e revitalização da vila desde a década de 80, quando se iniciaram os primeiros movimentos direcionados para a salvaguarda desse patrimônio.

Segundo a definição dada pela Convenção de Paris (1972), a Vila Ferroviária de Paranapiacaba pode ser incluída como bem cultural pertencente ao patrimônio cultural na categoria de 'conjunto'. Os conjuntos são grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude de sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenham valor universal excepcional do ponto de vista da história,

da arte ou da ciência. A vila também pode ser considerada como uma 'cidade histórica viva'[2], pois é uma vila típica de uma época e de uma cultura, preservada em quase toda a sua integridade, não afetada significativamente por qualquer desenvolvimento drástico posterior e que possui uma função contemporânea sem perder os traços significativos de outra época (SILVA, 2003). A mesma definição também abarca a cidade mineira de Lota, no Chile, como veremos.

Sem dúvida, a Vila Ferroviária de Paranapiacaba é um dos mais importantes patrimônios que o Brasil herdou da Revolução Industrial de meados do século XIX, que ainda preserva parte considerável de sua arquitetura em um estado de conservação razoável. Muito embora tenha sido tombada como patrimônio histórico e arquitetônico – condição esta que deveria garantir sua proteção e conservação – o local foi alvo de destruições, haja vista as perdas de alguns de seus edifícios, de equipamentos ferroviários e de seus materiais construtivos originais por substituições, pela falta de manutenção ou mesmo incúria.

A tarefa da preservação, segundo Dvórak (2008), é justamente impedir tais perdas e devastações, respeitando o patrimônio herdado e assegurando a sua preservação, garantindo o máximo possível a sua integridade com o ambiente, sua forma e sua aparência. E, com as intensas transformações ocorridas no espaço urbano do Brasil ao longo do século XX, a Vila Ferroviária de Paranapiacaba se tornou uma preciosidade histórica e arquitetônica, tanto por suas características arquitetônicas, quanto por sua implantação urbana, de forte referência inglesa de fins do século XIX (CRUZ, 2007).

O tema da restauração é sempre polêmico, entretanto segundo Choay (2001) já é compreendido como uma disciplina desde a década de vinte do século XX. No entanto, as reflexões vinculadas ao tema da preservação, como princípios e preceitos, estão fundamentadas em pelo menos 200 anos de sólidas e respeitadas experimentações. De acordo com Kühl (2005, p.18), a preservação de bens culturais, tal como entendida hoje, tem seu germe em raízes distantes;

---

[2] Cidades antigas que não possuem mais vida contemporânea, anteriormente habitada por civilizações hoje desaparecidas são consideradas 'cidades históricas mortas', são sítios arqueológicos sem a função cotidiana de uma cidade. Como exemplo temos Machu Picchu (Peru) e Teotihuacán (México).

> "É possível detectá-las no século XV, quando as intervenções em obras passadas deixam de ter como moventes questões de ordem essencialmente prática e utilitária e começam a ter motivação cultural. A partir de finais do século XVIII a preservação vai se sistematizar, assumindo uma maior autonomia e consolida-se como um campo disciplinar autônomo principalmente a partir do século XX".

Ao voltarmos aos teóricos pioneiros do restauro, como Viollet-le-Duc, John Ruskin, Camillo Boito e Alois Riegl, percebe-se uma abordagem das questões de restauro a partir das inquietações de cada época, gerando cada um deles, um após o outro, importante legado num desenvolvimento constante de amplos avanços do tema enquanto disciplina autônoma, no qual todos oferecem destacada contribuição em diferentes vertentes.

Dentre estas vertentes, é patente a oposição entre Viollet-le-Duc e John Ruskin. O primeiro preconizava a busca de um estado completo para a obra que pode não ter existido jamais. Muitas de suas posições trouxeram contribuições para discussões futuras sobre o conceito de restauro, dentre as quais podemos apontar que, segundo le-Duc (2006, p.65), "o melhor meio de conservar um edifício é encontrar para ele uma destinação, é satisfazer tão bem todas as necessidades que exige essa destinação, que não haja modo de fazer modificações." Personagem polêmico no campo da restauração, uma vez que suas posturas ainda geram grandes debates[3].

Ruskin acreditava no respeito absoluto pela matéria original, indicando sempre a manutenção periódica para alongar tanto quanto possível à existência do edifício, até o momento inevitável de sua perda. É também de grande importância sua reflexão sobre o papel da arquitetura e sua preservação para a sociedade moderna. Ruskin está entre os primeiros a valorizar a arquitetura dita "menor" – uma postura que será sucessivamente retomada, a começar pelo próprio William Morris[4], que atribui a "decadência da Arquitetura" ao seu

---

[3] Para aprofundar um pouco mais sobre a obra de Viollet-le-Duc ver: CARBONARA. Giovanni. *Avvicinamento al restauro*. Napoli:Liguori, 2010. Mais precisamente, 2ªparte, capítulo 4, pp141-160. VIOLLET-le-Duc, Eugène Emmanuel. *Restauração*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2006. Para Ruskin ver: A Lâmpada da memória. Ateliê Editorial, 2008.

[4] Sobre William Morris consultar: PINHEIRO, Maria Lucia Bressan. William Morris e a SPAB. In: *Rotunda*, n.3, Campinas, 2004, pp.22-35. Disponível em: www.iar.unicamp.br/rotunda03.pdf

"desaparecimento como arte popular" (PINHEIRO, 2004).

Além da defesa dos monumentos entendidos como de valor histórico considerável, este teórico, juntamente com Morris, foi um dos responsáveis pelo amadurecimento de um importante fator vinculado à valorização dos bens culturais que começava a despontar na segunda metade do século XIX: a valorização histórica e estética do ambiente circundante da arquitetura menor e dos conjuntos edificados (RUFINONI, 2009). Seu pensamento aponta para várias questões que ainda são extremamente pertinentes para o debate arquitetônico atual.

Boito preconizava o respeito pela matéria original, pelas marcas do tempo e pelas diferentes fases da obra, recomendando ainda a mínima intervenção e distinguibilidade no caso de algum acréscimo. De posição intermediária entre Viollet-le-Duc e Ruskin, estabeleceu bases importantes para a teoria da restauração de bens culturais, sintetizando experiências e conceitos sedimentados até então, reformulando-os de forma crítica.

Outras contribuições surgiram na passagem do século XIX para o XX. Riegl[5] comparece trazendo novidades tanto na teoria quanto na prática da preservação e restauração de bens culturais e também nas formas de recepção, de percepção e fruição dos monumentos, através de valores por ele explicitados em sua obra "O culto moderno dos monumentos".

A obra de Riegl contempla importantes reflexões sobre a definição do patrimônio histórico e o seu papel na sociedade, seu trabalho contribuiu para o deslocamento da discussão em uma nova direção. Não mais acentuada no conflito até então predominante neste debate, mas entre a defesa da conservação ou a legitimação da restauração (RUFINONI, 2009).

São também de suma importância textos e referências de Gustavo Giovanonni, Max Dvórak, Cesare Brandi, Roberto Pane e Paul Philippot, pois oferecem contribuições que permanecem atuais[6]. Todas estas vertentes, apesar de por

---

[5] Para outras informações a respeito do autor e sua obra consultar: PETRELLI, Marco. Alois Riegl. In: CASIELLO (Cura) *La cultura del restauro*. Teoria e fondatori. Venezia: Marsilio, 2009.

[6] Para aprofundar sobre esses autores ver: CARBONARA, G (op. cit). 3ª parte: "*Gli attuali orientamenti di pensiero*". DVÓRAK, Max. *Catecismo da preservação de monumentos*. Cotia: Ateliê, 2008.

vezes trabalharem de maneiras distintas, preconizavam um respeito absoluto pelo valor documental da obra, mesmo na multiplicidade de suas formulações e das diversas maneiras de colocá-las em prática.

As modalidades do restauro conservativo ou de consolidação, o de complementação e o de liberação ou restituição, desde cedo estabelecidos, acolhem os princípios, os critérios e as várias orientações recorrentes às intervenções em favor dos bens culturais.

Não obstante o interesse que desperta a matéria e na impossibilidade de aprofundar as breves referências, importa destacar a prevalência, no pensamento contemporâneo, da ideia da conservação, asseverando as proposições de Cesare Brandi face ao seu maior rigor, oferecendo ao restauro dos bens culturais estatuto científico ao precisar a sua especificidade na mediação entre as instâncias estética e histórica.

A insuficiência e, até mesmo, a inexistência de debates críticos sobre intervenções de restauro arquitetônico e urbano resultam em ambiguidades e graves lacunas quanto ao entendimento do conceito de restauração aplicado à arquitetura, que, em função do seu caráter utilitário, gera divergências, porque a utilização do edifício histórico, que é econômica e funcionalmente necessária, também tem que respeitar valores culturais.

A grande questão que Azevedo (2003, p.22), coloca – baseado em Brandi – sobre restauração atualmente é saber

> "o que se deve retirar e o que se pode introduzir para refazer a unidade potencial da obra de arquitetura e sua plena interação social, sem comprometer sua autenticidade ou eliminar as marcas de sua trajetória histórica e possibilidades futuras."

Para Kühl (2005), os caminhos para se atingir os objetivos da restauração não são unívocos, verificando-se atualmente variadas tendências. E é neste contexto que ocorre a retomada da discussão da problemática das intervenções urbanas e arquitetônicas na Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Desta forma, a hipótese aventada é de que os métodos, as práticas e intervenções restaurativas efetuadas na vila até o momento diferem do discurso proposto, a princípio, pela

PSA, e em flagrante dissonância com os demais órgãos de defesa.

A hipótese tenta revelar ainda, a falta de fundamentação teórica da prática denominada restauro, gerando confusão com tantas outras técnicas de recuperação, recomposição e reforma dos imóveis tombados, sem o devido entendimento de que são bens únicos e não repetíveis.

A análise de três edifícios como estudos de caso serve de exemplo da prática adotada por parte da administração pública no que diz respeito aos procedimentos metodológicos de intervenção em bens imóveis na vila. Estes três imóveis - Castelinho, casa de engenheiro e casa de operário - são emblemáticos no conjunto urbano da Vila Martin Smith e distintos quanto a suas trajetórias, uso atual e formas de preservação e intervenção.

O trabalho buscou, através destas análises, mostrar os procedimentos de intervenções em obras denominadas de restauro do patrimônio urbano e arquitetônico da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Para isto, utilizou-se pesquisa bibliográfica sobre os procedimentos recomendados nas Cartas Patrimoniais e nas recomendações dos teóricos da restauração. Estes documentos representam as tentativas de se estabelecer normas e condutas para a conservação e restauração, assim como definir conceitos utilizados na área da preservação do patrimônio cultural.

Para um maior entendimento das intervenções ocorridas foi realizado levantamento de campo e monitoramento fotográfico das referidas obras, além de conversas com alguns atores envolvidos neste processo, tais como técnicos da prefeitura, dos órgãos de defesa, moradores, entre outros.

E para a elaboração do trabalho apoiou-se também nos estudos anteriores realizados sobre a vila, que se iniciaram no ano de 2002, com a especialização em patrimônio arquitetônico, que, por sua vez, deu prosseguimento às pesquisas desenvolvidas no mestrado sobre a arquitetura e o urbanismo da vila.

Paranapiacaba não é um núcleo histórico encravado dentro de um núcleo urbano moderno já consolidado ou um centro histórico que foi aos poucos sendo envolvido pelo crescimento urbano da cidade. O caso de Paranapiacaba é peculiar porque a vila está justamente isolada dos grandes centros urbanos e

circundada por uma cadeia de montanhas que faz parte da Mata Atlântica que, por sua vez, está inserida na Área de Proteção dos Mananciais da Região Metropolitana de São Paulo[7]; talvez esta localização privilegiada tenha concorrido para sua preservação, impedindo sua expansão ou conurbação.

O local pouco cresceu durante o século XX, mantendo uma população de aproximadamente 2000 habitantes, o que lhe garante uma característica toda especial se comparada aos outros núcleos urbanos surgidos junto às estações e vilas ferroviárias. A arquitetura encontrada é rica em diversidade e nos detalhes e reúne um dos mais expressivos patrimônios tecnológicos, culturais e naturais do estado de São Paulo.

A vila oferece não só seu exuberante cenário da Serra do Mar, um clima agradável e boa água vinda diretamente da serra. Oferece também um pouco da história da técnica e da engenharia, tanto nas obras de arte da Serra do Mar quanto nos maquinários remanescentes do sistema funicular com suas gigantescas rodas de inércia, e nos seus diversos exemplares arquitetônicos.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba passa por transformações que podem comprometer sua condição de patrimônio (industrial) arquitetônico, urbanístico e tecnológico, seja por sucessivas intervenções, ou por mudanças político-partidárias, necessitando, desta forma, de ações de preservação apropriadas e independentes de gostos e vontades pessoais ou de gestão administrativa. Estas são apenas algumas das razões pelas quais se justifica o interesse e a importância de se preservar esta localidade.

Seguindo essa mesma linha de discussão, a cidade de Lota também passa por este processo de revitalização de seu patrimônio, enfrentando quase os mesmos problemas pelos quais está passando Paranapiacaba.

A cidade é celebre por suas imensas jazidas de carvão, muito ligada à história e ao desenvolvimento econômico do Chile, assim como por seus trabalhadores das minas subterrâneas. As minas encerraram suas atividades em 15 de abril de 1997, deixando um grande número de mineiros desempregados e sem ter outra

---

[7] Área protegida pelas Leis Estaduais nº 898/75 e 1.172/76. Sumário de Dados de Paranapiacaba e Parque Andreense. (2005). Prefeitura Municipal de Santo André.

atividade que pudesse gerar renda para a sua subsistência e a de suas famílias.

Atualmente, existe uma campanha realizada pela comunidade local para transformar Lota em um ponto turístico ligado à sua história. As minas agora seriam a maior atração; o "*Chiflon del Diablo*" é uma das únicas minas de carvão do mundo que tem ventilação natural e alcança 1.200 metros abaixo do nível do mar, e que estaria incluída no roteiro turístico da região.

Muitas das ideias e das práticas envolvendo o patrimônio de Lota fazem jus a esta aproximação com Paranapiacaba. E, por meio da análise preliminar de fontes primárias (documentos, estudos de pesquisa e levantamentos já realizados em solo chileno) e secundárias (produção bibliográfica dos principais autores chilenos que se debruçaram sobre esta localidade), foi possível detectar e efetuar uma análise das práticas de intervenção restaurativas e de conservação do patrimônio de Lota.

Portanto, com o exemplo de Lota, foi possível reafirmar e perceber que algumas questões relativas às políticas patrimoniais - tais como os inúmeros agentes, atores, personagens e órgãos envolvidos - acabam por vezes, dificultando o desenvolvimento sustentável do patrimônio industrial tanto no Chile, com o caso de Lota, quanto no Brasil, com a Vila Ferroviária de Paranapiacaba.

Vivenciando um pouco o caso de Lota e comparando-o com Paranapiacaba, há muitas coincidências entre ambas as localidades e desta forma foi possível ver e entender a concepção de patrimônio vigente no país (conservação, manutenção e restauro), segundo a política nacional e regional, e de como atuam os órgãos envolvidos nesse processo de reabilitação urbana.

E tal como ocorre em Paranapiacaba, há bons planos, excelentes ideias, porém, o mesmo emaranhado de instituições, leis débeis, falta de coesão entre os envolvidos nesse processo, acabam emperrando o desenvolvimento, agravado agora pelo terremoto ocorrido em fevereiro de 2010.

Talvez a diferença mais acentuada e visível em relação às duas localidades seja a ativa participação popular. No caso de Lota, muito embora ainda não exista um órgão firme, competente e especializado que estabeleça leis e diretrizes

específicas para as intervenções urbanas e arquitetônicas, é incrível como a população age e interage ativa e efetivamente no que diz respeito ao patrimônio do qual ela própria faz parte, visando à preservação para as gerações futuras. O que não ocorre no caso da Vila de Paranapiacaba com a mesma intensidade.

Muito dessa atitude vem do fato de que muitas dessas famílias fazem parte de gerações de mineiros; existe um sentimento de pertencimento bastante arraigado nessa população, somando-se a isso o fato de que são proprietários das casas onde moram.

Talvez seja isto o que tenha faltado à Vila Ferroviária de Paranapiacaba: o sentimento de pertencimento, não só do espaço urbano onde se vivia, mas do próprio local de moradia. A maioria dos ex-ferroviários foi embora de Paranapiacaba; a grande família ferroviária que outrora movimentava a vila deixou de existir, e hoje não passa de uma lembrança de um passado que, apesar de todas as dificuldades e da mão de ferro da São Paulo Railway, boa parte de seus habitantes eram felizes.

O que se busca nesta tese é aprofundar o debate a respeito das questões teóricas que deveriam guiar as ações práticas de intervenções que visam à preservação dos bens arquitetônicos. Não se trata de discutir a fundo as formulações teóricas em si mesmas, mas de promover uma reflexão sobre a necessidade de um efetivo intercâmbio entre a teoria e a prática para que a preservação seja efetiva e, portanto, capaz de transmitir os valores patrimoniais da melhor maneira possível ao futuro.

1 *A COMPANHIA, a FERROVIA e uma VILA*

A transformação de um bem em patrimônio implica no reconhecimento de algum valor excepcional e singular pela sociedade, que justifique a sua preservação como representante cultural. A Vila Ferroviária de Paranapiacaba é constituída por um rico acervo arquitetônico, urbanístico, tecnológico e natural e teve seu valor histórico e cultural reconhecido pelos órgãos de defesa do patrimônio[1].

Em seu parecer de tombamento, o sociólogo e arquiteto Nestor Goulart Reis Filho afirma que Paranapiacaba "é um bem histórico excepcional, em cuja preservação devemos nos empenhar, preservando inclusive a integridade da área envoltória, como parte do conjunto" (RASPANTI, 2002, p.5).

A história de Paranapiacaba é a história do trem, pois a vila surge por conta da ferrovia, cresce, se desenvolve e chega ao apogeu por isso; declina e entra em estagnação devido à política adotada em relação ao transporte ferroviário.

Assim como é feita para superar distâncias, uma estrada de ferro nasce para vencer os desafios do tempo. Os trilhos que ligam Santos a Jundiaí, desde o século XIX, representam bem mais que um traço de união fundamental entre São Paulo e o mar; entre o interior e o mundo. Frutos da coragem, da ousadia e da visão de futuro de homens daquele tempo, as linhas estão até hoje a escrever sua trajetória. Mudam os homens, as cidades, os negócios; permanece o caminho de ferro a resgatar o passado, a construir o presente, a sonhar o futuro.

A estrada de ferro mudou a face das cidades, introduziu os diferentes aspectos da vida moderna nos mais distantes lugarejos e contribuiu para transformar as noções de tempo, de pressa, de pontualidade, de hora certa e valor comercial do tempo (COSTA, 2001). Em Paranapiacaba esse processo não foi diferente.

---

[1] O conjunto urbano da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, formado pelas vilas Velha, Martin Smith e Parte Alta, passou pelo crivo de tombamento pelo CONDEPHAAT no ano de 1987. Seu reconhecimento pelo IPHAN, como patrimônio nacional, ocorreu em 2002 e no ano seguinte o órgão de defesa municipal CONDEPHAAPASA (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André), também aprovou seu tombamento.

O grande idealizador desta ferrovia foi Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá[2], que, em 1856, obteve a concessão para explorar por trinta anos a linha férrea entre Santos e Jundiaí. Este, de posse dos estudos realizados anteriormente pelos irmãos Alfred e Edward De Mornay[3], encomendou novos estudos mais detalhados ao engenheiro inglês Robert Milligan.

De posse da concessão para a estrada de ferro e das vantagens oferecidas pelos governos (imperial e provincial), Mauá buscou levantar o capital necessário à concretização da ideia em Londres. Os novos estudos da Serra do Mar foram submetidos à apreciação do engenheiro James Brunlees, presidente do Instituto de Engenharia Civil da Grã-Bretanha, que designou Daniel M. Fox para realizar o levantamento completo da estrada[4].

Em 6 de junho de 1860, o governo imperial aprovou o regulamento da Associação da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, elaborado na cidade de Londres, pelos organizadores da mesma, com o nome oficial de "The San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd"[5] (SPR).

A construção da linha férrea da SPR levou vida nova ao planalto paulista. A facilidade e a velocidade possibilitadas ao transporte de cargas e de passageiros modificaram a paisagem do interior e incentivaram o

---

[2] Para maiores informações a respeito do Barão de Mauá, consultar: CALDEIRA, Jorge. *Mauá*: empresário do Império. São Paulo: Cia das Letras, 1995; SOUZA, Irineu Evangelista. *Exposição do Visconde de Mauá aos credores & Cia e ao público*. Rio de Janeiro: Zelio Valverde, 1942.

[3] Alfred e seu irmão gêmeo Edward, engenheiros ingleses, conseguiram a concessão em 1852 para a construção da segunda estrada de ferro do Brasil, a "*Recife and São Francisco Company*", por possuírem o conhecimento do sistema de máquinas a vapor fixas que tracionavam vagonetas de carvão em linha de grandes rampas na Inglaterra. Apesar de possivelmente ambos serem engenheiros, apenas Alfred era considerado como tal. (CRUZ, Thais. *Paranapiacaba:* A arquitetura e o urbanismo de uma vila ferroviária. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo: 2007 p.54).

[4] Para saber mais a respeito destes dois engenheiros (Brunlees e Fox) consultar: Revista *Engineering*. 10 de junho de 1892, p.729, vol.53; SCHOPPA, René Fernandes. *150 anos da ferrovia*. São Paulo: Vianapole Design, 2000; CRUZ, op.cit. p.21.

[5] Sobre a São Paulo Railway (SPR) ver: CYRINO, Fábio. *Café, ferro e argila*: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Ltd através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2000; GUNN, Philip. A São Paulo Railway -as formas de concessão e encampação. In: *Anais do III Encontro Nacional da ANPUR,* 3, Águas de São Pedro, 1989; PETRATI, Palmira. *A Instituição da São Paulo Railway*. São Paulo: Kids Produções Gráficas, 2000; LAVANDER, Moysés Jr & MENDES Paulo Augusto. *SPR*: Memórias de uma Inglesa. São Paulo: Clanel, 2005; Revista *Engineering,* 11 de março de 1870, vol.9, p.156. Jornal do Commercio, 30 e 31 de março de 1900.

desenvolvimento econômico do estado. A produção agrícola atingiu novas regiões, e as estações da linha férrea passaram a ser pontos de convergência de produtos e de pessoas das áreas circunvizinhas, alterando o traçado original dos caminhos.

Isto conferia ao local das estações a oportunidade de assumir uma modesta função regional. Pequenos povoados, às vezes quase insignificantes, surgiram em torno das estações, entre fins do século XIX e início do XX. Affonso Freitas cita, entre outros, como 'povoações', São Caetano (atual São Caetano do Sul), Estação São Bernardo (atual Santo André), Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e Alto da Serra[6] (atual Paranapiacaba).

Desses povoados que se formaram ao longo dos trilhos, todos se tornaram grandes cidades que se conurbaram e fazem parte hoje da Região Metropolitana de São Paulo. Porém, o mais singular deles é, sem dúvida, a vila construída pela companhia inglesa SPR para abrigar parte de seus funcionários.

Rever o passado da ferrovia por meio da história da SPR e de Paranapiacaba significa cuidar um pouco dessa história fantástica, considerando que nas lições do passado está a chave para um futuro melhor.

A Vila surge em decorrência da construção da primeira linha férrea no estado de São Paulo. A SPR foi uma linha que, cortando os grotões da Serra do Mar, desbravou a Mata Atlântica e encurtou distâncias. Seu principal objetivo foi o transporte de café, vindo a partir de Jundiaí para o porto de Santos.

Para tanto, a construção do trecho da Serra do Mar, no estado de São Paulo, foi a parte mais difícil de ser executada, demandando a mão de obra de muitos trabalhadores, o que tornou necessária a constituição de acampamentos próximos às obras para abrigo dos mesmos.

As obras de construção dessa linha férrea foram divididas em três etapas, para efeito de projeto e execução: a primeira etapa percorria vinte quilômetros, ligando o porto de Santos à raiz da serra, atravessando uma planície pantanosa,

---

[6] Em 15 de junho de 1945, a estação do Alto da Serra passou a denominar-se Paranapiacaba, de acordo com o que deliberou o Departamento de Estradas e Rodagem e o Conselho Nacional de Geografia (GAIARSA, 1968. p. 10). Paranapiacaba, do tupi-guarani, significa "Lugar de onde se vê o mar" ou "miramar" (MENDES, 1902. p. 187).

frequentemente inundada. A segunda, mais complexa, correspondia à subida da Serra do Mar, um contraforte rochoso, escarpado, com cobertura de floresta tropical, sujeito a altos índices pluviométricos, onde foi necessário vencer um desnível de quase 800 metros em apenas oito quilômetros de extensão. A construção desse trecho foi um verdadeiro desafio à engenharia. O terceiro trecho, ligando o topo da serra à cidade de Jundiaí, foi considerado o de mais fácil execução.

A solução encontrada pelos engenheiros ingleses para a transposição da Serra do Mar foi o sistema funicular. Em Paranapiacaba, entre os anos de 1862 e 1896, foram construídos dois desses sistemas[7], conhecidos respectivamente por "serra velha" - que correspondia ao primeiro sistema funicular construído - e "serra nova" - o segundo sistema funicular. O primeiro, por questões de modernização, foi substituído em 1974 pelo sistema de cremalheira[8] aderência; o segundo parou de operar na década de 80 e está abandonado, em ruínas.

Com a inauguração da ferrovia em 1867, a SPR se viu obrigada a manter no local operários para a complementação das obras na serra e manutenção, eliminando assim, o caráter provisório daquele aglomerado.

Dessa forma se deu a ocupação inicial da vila (Fig.1), denominada e conhecida por Alto da Serra, composta por setores distintos: Parte Alta e Baixa. A Parte Alta da vila foi ocupada por comerciantes, compondo um núcleo de serviços aos operários da SPR, e a parte baixa passou a abrigar os equipamentos, materiais ferroviários e os abrigos provisórios dos operários, assentados ao longo de um eixo principal, a Rua Direita. Esta, por sua vez, dava acesso aos depósitos e oficinas da ferrovia, distribuindo-se desordenadamente em torno dela as construções dos operários, ainda os mesmos casebres de pau a pique cobertos por sapé (SANTOS, 1981).

---

[7] Para saber mais a respeito do funcionamento e diferenças entre os dois sistemas funiculares, consultar: LAVANDER, & MENDES.Op. cit. p.28. MAZZOCO, Maria Inês; RODRIGUES, Cecília dos Santos. *De Santos a Jundiaí nos trilhos do café com a São Paulo Railway*. São Paulo: Magma, 2005. p. 94

[8] O sistema de cremalheira consiste em uma peça ou trilho dentado para transmissão e transformação do movimento em engrenagens diversas. HOUAISS, 2010.

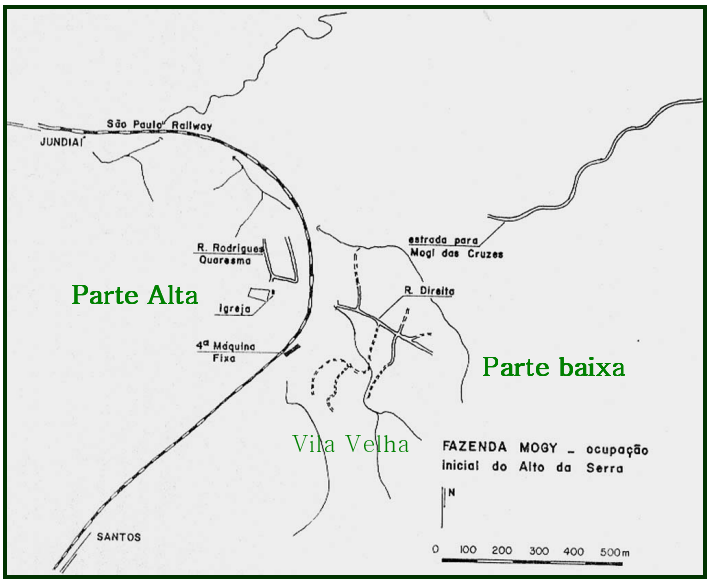


Fig.1 *Mapa da ocupação inicial do Alto da Serra, s/d.* **Fonte:** Passarelli, 1989.

O desenvolvimento econômico proporcionado pela SPR fez com que. em poucos anos. sua capacidade de carga atingisse o limite. Para aumentá-la, a empresa negociou com o governo a duplicação da linha em toda a sua extensão – o que foi autorizado pelo decreto nº 126, de 18 de novembro de 1892. Assim, a duplicação da linha foi iniciada em 1896 e terminada em 1901.

Em 1898, um grande número de habitações de madeira já estava erguido na parte baixa (Vila Velha e Vila Martin Smith). Os antigos casebres foram substituídos e ambas as vilas receberam a infraestrutura necessária para o bem-estar de sua população, formada principalmente por portugueses, espanhóis e italianos.

A duplicação trouxe a necessidade de estabelecer um número ainda maior de funcionários no Alto da Serra. Assim, o núcleo original, conhecido como Vila Velha, estendeu-se para áreas vizinhas ao longo do vale, mas esta expansão teve um controle mais rígido na questão do traçado urbano implantado.

Para atrair mão de obra especializada, a SPR resolveu investir na construção de uma vila ferroviária modelo (Fig.2), sendo implantado o projeto de um núcleo urbano independente e completo, com ótimas condições de habitação, lazer e infraestrutura sanitária corrente na Europa que foi denominado Vila Martin Smith.

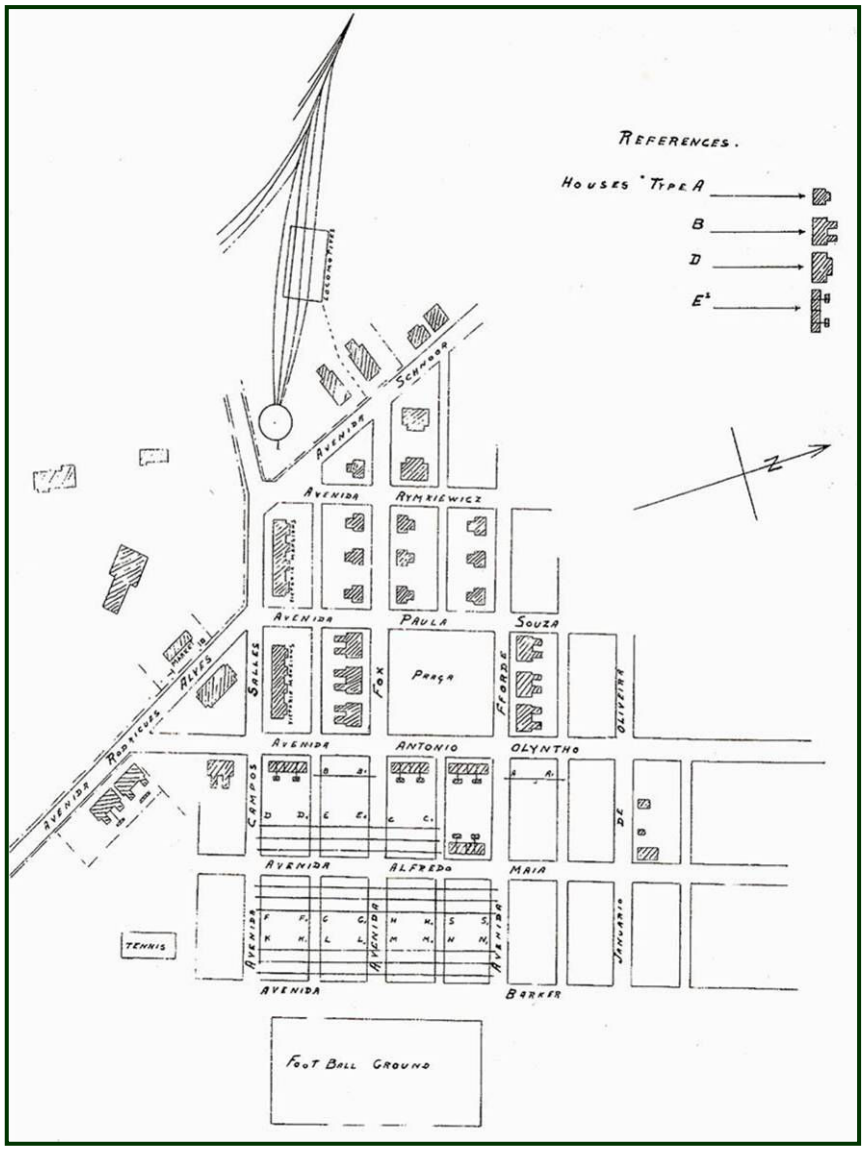


Fig.2 *Planta da Vila Martin Smith da década de 1890.* **Fonte:** Lavander & Mendes, 2005.

A partir daí, já estava formado todo o atual núcleo urbano da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, subdivido em parte alta e baixa; 'cidade operária' e 'cidade livre'; uma pública outra privada, porém ambas fazendo parte de um mesmo complexo urbano. Esta dinâmica permaneceu assim até o século XXI, pois mesmo findada a concessão inglesa de noventa anos, toda a parte baixa da vila continuou sendo propriedade privada, a princípio da União até 1957, depois, da Rede Ferroviária Federal até 2002. Atualmente pertence à Prefeitura Municipal de Santo André.

O crescimento de Paranapiacaba foi, de fato, explosivo e momentâneo e realizado em conjunto com a modernização da via férrea. A partir de 1910, em resposta à melhoria do transporte ferroviário, os 'povoados-estação' iniciaram

um processo de industrialização e de expansão residencial e, assim, os bairros de São Caetano, Santo André, Mauá e Ribeirão Pires logo suplantaram o crescimento econômico e demográfico do Alto da Serra, que, em cinco de novembro de 1907, passou a ser denominado Distrito de Paz de Paranapiacaba.

A vila viveu até meados da década de 1940 um período de intensa atividade socioeconômica, no qual a profissão de ferroviário era extremamente valorizada e, por isso, "todos cuidavam para que tudo na vila permanecesse limpo e em ordem. Com os equipamentos e maquinários da ferrovia, os cuidados eram redobrados, tudo era limpo, os metais constantemente polidos, tudo brilhava" (Depoimento de Joaquim Pereira Rito, apud PASSARELLI, 1989. p.15).

A parte baixa da Vila de Paranapiacaba era como uma extensão da ferrovia, tanto na aparência como em sua administração. As casas eram alugadas aos operários e nada podia ser modificado sem a permissão da SPR (SANTOS, 1981). A manutenção era feita por funcionários da empresa e havia diversas normas para o habitar ferroviário na vila, que, se desobedecidas, resultavam em punições e até demissões.

Por fim, em 1946, a São Paulo Railway foi encampada e todo o seu patrimônio foi incorporado ao da União; sendo que posteriormente, em 1957, passou a ser administrado pela Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA). Terminava assim a presença inglesa na vida e na Vila de Paranapiacaba, fato este que ficou marcado na memória dos antigos ferroviários como o início da deterioração.

Na década seguinte, uma nova política nacional de desenvolvimento deu incentivos à instalação de indústrias automobilísticas, favorecendo o investimento na construção de rodovias em detrimento da melhoria das ferrovias, o que incidia diretamente no tratamento dado aos ferroviários. Trabalhar na estrada de ferro deixou de ser motivo de orgulho e respeito na vila, que também deixou de receber os cuidados de antes.

1.1 PARANAPIACABA: espaço urbano

A Vila de Paranapiacaba está localizada ao sul do município de Santo André e a 50 km da Capital - São Paulo. Situada entre montanhas, no topo da Serra do Mar, a 796 m de altitude média, conta ainda com uma área de 83,52 km² (Fig.3). Do local é possível atingir as escarpas da Serra do Mar, a formação de morros do planalto e a região de campos. Em suas terras forradas de mata atlântica, estão as nascentes dos rios Grande e Pequeno, futuros formadores da represa Billings, que abastece toda a região do ABC.

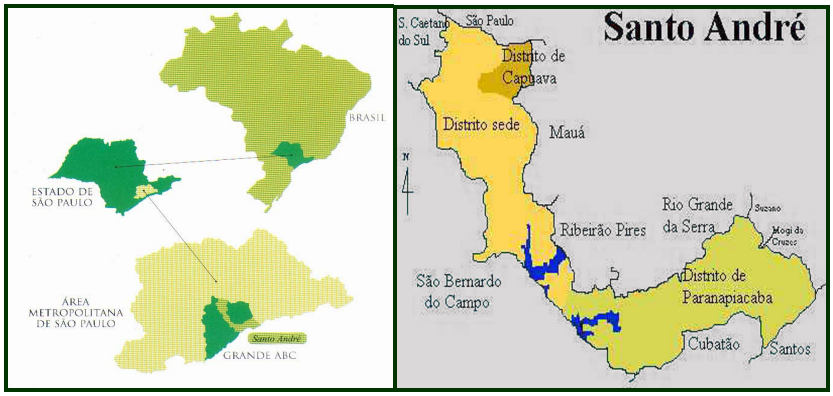


Fig.3 *Localização geográfica no Brasil, dentro do estado de São Paulo e na região metropolitana. Município de Santo André e distrito de Paranapiacaba.* **Fonte:** PSA, 2002.

Junto a um cenário natural, a vila forma uma paisagem, talvez única no país, composta pela estrada de ferro, pela ferrovia, pela mata atlântica e por um aglomerado urbano ocupado atualmente por ex-ferroviários e outros trabalhadores sem ligação com a ferrovia.

O local para a implantação desta vila foi definido pela SPR também pelo fato de ser ali - o alto da Serra - o último platô da Serra do Mar a apresentar uma topografia menos acidentada em relação às escarpas da serra, configurando-se, ao mesmo tempo, num terreno plano nas proximidades de onde seria implantada a futura estrada de ferro, elevando-se de forma acentuada à medida que se avizinha da encosta da serra e por oferecer condições básicas de existência, com abundância de fontes de energia como madeira nativa e água vinda da serra.

Sua implantação se deu em momentos distintos e de forma diferente em cada núcleo urbano (Fig 4), podendo ser dividida em duas fases: o primeiro período,

compreendido entre 1860 e 1899, corresponde à construção do primeiro sistema funicular, que deu origem a Vila Velha e Parte Alta; o segundo período abrange de 1900 a 1946, com a duplicação da linha férrea em toda a sua extensão até o fim da concessão inglesa para a operação do sistema ferroviário neste trecho; nesse período foi implantada a Vila Martin Smith.

Fig.4 *Imagem da Vila Ferroviária de Paranapiacaba e seus núcleos urbanos.*
Fonte: Google Earth, 2006.

De acordo com Lemos (1986), na fase inicial da construção houve a ocupação do local que hoje corresponde à Vila Velha, por um acampamento de operários. As habitações eram precários casebres de pau a pique, amarrados e cobertos de sapé, no entanto, as construções da SPR -depósitos e oficinas - eram construídas em tijolos e pedras e cobertas com folhas de ferro galvanizadas onduladas (LAVANDER & MENDES, 2005). Durante o período de construção da ferrovia, até fins do século XIX, este núcleo manteve as características de um autêntico acampamento, servindo como alojamento aos trabalhadores.

Em 1864, estava pronto o primeiro trecho ligando Santos a São Paulo,

inaugurado em caráter provisório somente três anos depois, em 1867. A partir desta data, ficaram na vila apenas os funcionários necessários para a manutenção dos serviços de conservação da ferrovia, do maquinário e das operações de tráfego do funicular, consolidando assim a Vila Velha, sendo este o conjunto que apresenta as edificações mais antigas e o local que ofereceu infraestrutura básica à construção da ferrovia, principalmente em relação à assistência médica, através do Hospital do Alto da Serra (F.1).

F.1 *Antigo Hospital; vista parcial da Vila Velha e Rua Direita.*
Fonte: Thais Cruz, 2006; 2007 e 2010.

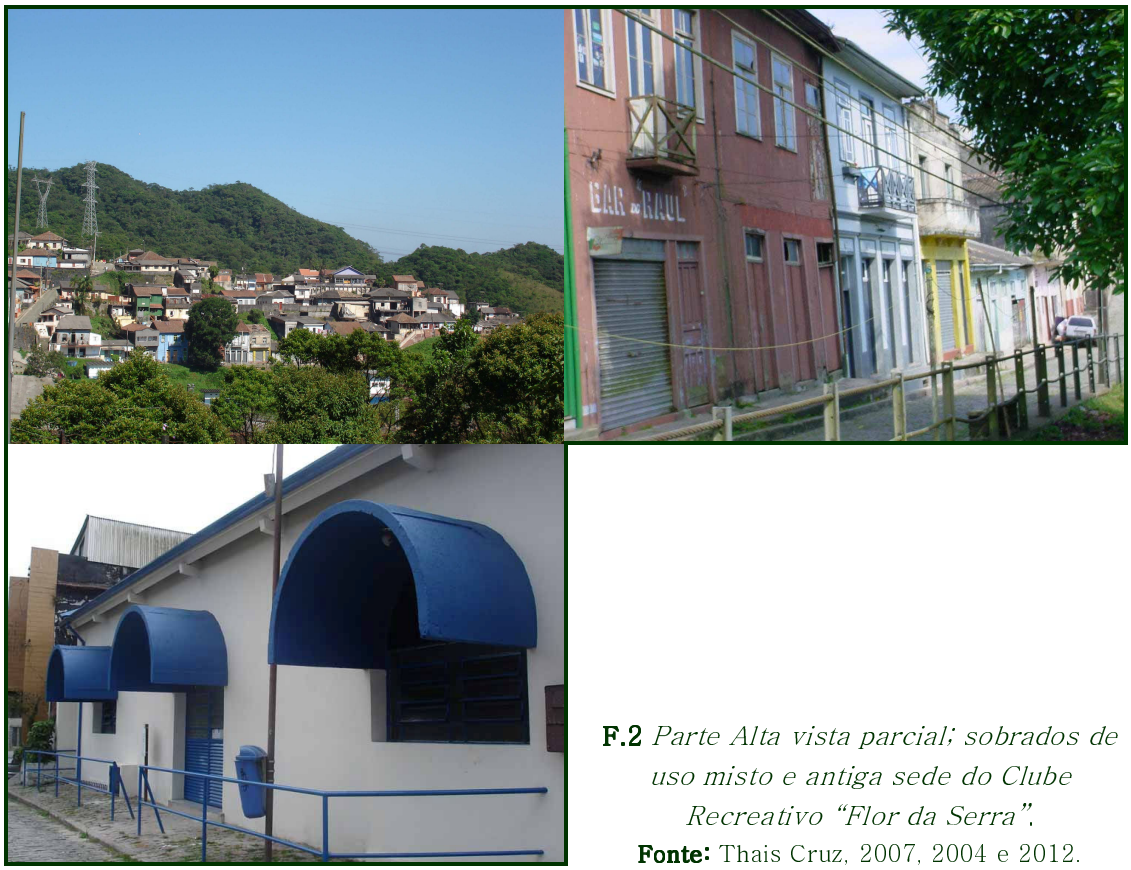
Nesta primeira fase, a Vila Velha foi pensada a princípio apenas como um lugar para os equipamentos ferroviários e de alojamento dos operadores do primeiro sistema funicular e, portanto, não haveria a necessidade de um controle urbano maior por parte dos ingleses da SPR.

A implantação desse núcleo é totalmente irregular no que diz respeito às quadras e arruamento, que são praticamente inexistentes. Algumas de suas edificações foram construídas em torno do chamado "Caminho do Hospital Velho" e daquele que viria a ser o único eixo viário de fato, a Rua Direita.

Este núcleo não possui um planejamento prévio, um traçado urbano definido.

Sua implantação deu-se de maneira fortuita a partir desse eixo estruturador – Rua Direita – e ao longo dos caminhos e trilhas criadas no entorno e que permanecem assim até os dias de hoje. As primeiras moradias se estabeleceram muito próximas aos galpões, oficinas e depósitos ferroviários, facilitando assim, o acesso dos trabalhadores aos seus locais de trabalho.

Concomitantemente à formação da Vila Velha, outro aglomerado urbano foi surgindo do lado oposto ao pátio ferroviário, em um terreno que apresenta uma topografia bastante acidentada; é a Parte Alta (F.2). Aqui ocorreu uma implantação condicionada à topografia acidentada na encosta do morro; pode-se dizer que recebeu uma ocupação marcada pela herança portuguesa, pois em ruas estreitas foram erguidas unidades de pequena frente, edificadas nas divisas e junto ao alinhamento, o que acabou por definir também o arruamento de acordo com a inclinação do terreno.



F.2 *Parte Alta vista parcial; sobrados de uso misto e antiga sede do Clube Recreativo "Flor da Serra".*
Fonte: Thais Cruz, 2007, 2004 e 2012.

A Parte Alta formou uma área concentradora das atividades comerciais de abastecimento da população local. Funcionavam lá os estabelecimentos comerciais de prestação de serviços e uma associação cultural conhecida como

"Clube Recreativo Flor da Serra" que promovia bailes e sessão de cinema (FERREIRA, 1988).

As construções, em geral de uso misto, foram justapostas umas às outras compondo uma testada contínua junto à rua, com aberturas principais voltadas para o pátio ferroviário. A Parte Alta, na época dos ingleses, era considerada a 'cidade livre', pois estava fora do controle da SPR. Posteriormente passou também a abrigar os aposentados da companhia, pois era para esta vila que se mudavam os trabalhadores dispensados, ou seja, para o outro lado da linha.

É também nesta parte da vila que foi erguida a igreja e cemitério católico. A construção da capela marcou também o primeiro momento de segregação entre a comunidade que estava se constituindo no Alto da Serra: de um lado, os ingleses protestantes e, de outro, os católicos. Essa apropriação espacial por parte desses dois grupos distintos foi relatada pelo bispo de São Paulo da época, em sua autorização para a construção do cemitério.

> "(...) seja o cemitério dos catholicos inteiramente separado dos protestantes a fim de poder ser bento e assim prestar-se ao enterramento sem profanação dos fieis catholicos" (São Paulo. Estado. apud CASTILHO,1998. p.45).

Segmentando essa porção do núcleo urbano entre parte alta e baixa, estão as linhas férreas, formando desta maneira o espaço destinado ao pátio ferroviário, de manobras e o local da antiga estação "Alto da Serra" e da atual, composta apenas da plataforma.

A expansão urbana se deu em terreno adquirido pela SPR no valor total de quarenta e cinco contos de réis, como atesta escritura lavrada no dia vinte de fevereiro de 1897, constando de uma área de oitenta e meio alqueires[9]. Nesta área foi então construída a Vila Martin Smith.

Segundo Minami (1994), esta segunda fase é o período de investimentos e melhoramentos marcado pela duplicação da linha férrea, ou seja, pela

---

[9] No Arquivo do Estado de São Paulo (AESP) consta a transcrição *Ipsis Litteris* do referido documento. Agradeço ao senhor Adalberto Dias Almeida pela cópia fornecida. No livro nº 109, de registros do 2º Tabelião, à folha 44v, 45,45v consta o registro de escritura de compra e venda: "(...) de hum lado Francisco Rabello Lobo, proprietário, e de outro William Speers, superintendente da São Paulo Railway Company (...) por Francisco Rabello Lobo, possuidor de um terreno no Alto da Serra, freguesia de São Bernardo, livre e desembaraçado de hypothecas e ônus e vende-o a São Paulo Railway Company (...)".

construção do segundo sistema funicular, da estação ferroviária, de armazéns, do mercado, do clube recreativo, da escola (F.3), do depósito de locomotivas e pela própria construção da nova vila, pré-definida por projeto elaborado na Inglaterra.

F.3 *Mercado, o Clube Lira Serrano e a escola.*
Fonte: Thais Cruz, 2010; 2005 e 2011.

O projeto de implantação urbanístico e das edificações desse novo núcleo, como uma extensão da Vila Velha, foi elaborado na Inglaterra e contava com passeios, ruas principais e secundárias e vielas sanitárias, como forma de facilitar a manutenção das instalações e conservar a higiene do local.

As residências para os funcionários da ferrovia foram construídas com tipologias padronizadas e hierarquizadas de acordo com o cargo e a função desempenhados na ferrovia. As casas foram construídas utilizando geralmente o pinho europeu[10] e recuadas em relação ao alinhamento da rua para a formação

[10] Em levantamento realizado em 2007 as madeiras utilizadas na construção das edificações diferem segundo o elemento de aplicação. A estrutura principal e vedos apresentam as seguintes madeiras: montantes mestres: peroba rosa; montantes, travamentos e cintamentos: pinho europeu (pinus sp); tábuas de revestimento: pinho europeu e peroba posa; forro: pinho europeu, pinho do Paraná e canela (reformas posteriores). LIMA, Gilson Lameira de. *Diretrizes e procedimentos para recuperação de patrimônio habitacional em madeira na vila histórica de Paranapiacaba*. Centro Universitário Fundação Santo André (FSA), 2007. p.37.

de jardins. Dentro desse planejamento, a SPR desenvolveu um plano de uso e ocupação do solo, aliado a uma completa infraestrutura urbana e condições sanitárias.

Por ser uma propriedade privada, o projeto, implantação e administração da Vila Martin Smith, foi um ato independente da SPR, ao inserir uma nova lógica urbana, um novo padrão de moradia importado da Inglaterra, com regras e normas urbanísticas próprias, sem que estivesse sujeita à legislação vigente[11].

Este novo núcleo urbano teve um controle muito mais rígido em relação ao seu traçado, diferentemente do que ocorreu no início da implantação da Vila Velha. Para a Vila Martin Smith foi adotado o traçado em xadrez, o que facilita a localização imediata, sabendo onde e como encontrar os indivíduos, economizando tempo e esforço (SANTOS, 1990).

O conjunto de edificações habitacionais em madeira presente na Vila Martin Smith é constituído por um elenco de tipologias baseadas numa matriz construtiva que apresenta variações decorrentes principalmente de sua implantação. É possível identificar cinco categorias diferentes de habitação pré-classificadas pelos ingleses em tipologias A, B, C, D, e E (F.4).

F.4 *Tipologias A, série de B e conjunto E.* **Fonte:** Thais Cruz, 2010; 2004.

Além destas, há ainda as que não possuem uma denominação própria, como é o caso das residências isoladas destinadas aos funcionários do alto escalão da ferrovia e dos barracões de solteiros. Da mesma forma que existia uma

[11] A questão do recuo, segundo Castilho (1998), não era comum no início do século nem mesmo na capital. As habitações, em geral, alinhavam-se junto ao arruamento que, por sua vez, era definido pelas casas. Sendo assim e de certa forma, a Parte Alta, mesmo condicionada à topografia acidentada, atendia a essa característica urbana de lote com pouca frente, sem recuo e com construções alongadas e que, em certos casos, tal padronização era fixada nas Cartas Régias ou posturas municipais. Desta forma, entendemos que a Parte Alta estava sim, de acordo com algum tipo de regulamentação.

hierarquia profissional dentro da empresa, existia também uma hierarquia espacial e arquitetônica. Assim, o projeto das moradias foi feito de acordo com a qualificação da mão de obra operária, seu estado civil e o cargo ocupado dentro da companhia ferroviária.

A unidade C, embora seja considerada uma tipologia, é única e era exclusiva do engenheiro chefe da ferrovia, sendo o maior exemplar residencial encontrado na vila e também o único a possuir dois pavimentos.

Dentro do conjunto de edificações, temos ainda exemplares de construções comerciais, como o antigo mercado e a padaria; edificações sociais como o primeiro cinema e a sede do clube Lira Serrano. Na Vila Velha, na década de 1920, foram construídos outros estabelecimentos comerciais na Rua Direita, como a padaria e farmácia. Áreas de lazer também foram contempladas no planejamento urbano; estão presentes: playground, quadras de esportes e campo de futebol[12]. A consolidação desse espaço urbano se deu então, a partir dessas duas fases, e diferentes entre si em sua configuração espacial.

Construir um núcleo independente, que funcionasse para abrigar todos os funcionários da companhia, foi a finalidade da SPR na parte baixa da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, funcionando perfeitamente até 1946. Resta agora tentar recuperar o que o tempo e a incúria destruíram.

[12] Considera-se que este campo seja o primeiro com medidas oficiais na cidade de São Paulo. Charles Miller, que foi funcionário da SPR, trouxe da Inglaterra, no ano de 1894, duas bolas e implantou o esporte bretão em solo brasileiro (MILLS, 2005).

1.2 *A SPR e a VILA DE PARANAPIACABA Pós -1946*

Como já mencionado, a estação de Paranapiacaba, antiga "Alto da Serra", foi aberta pelos ingleses para servir como pátio de operações do sistema funicular. Foi com esse objetivo que a Vila Ferroviária de Paranapiacaba foi construída pela empresa inglesa São Paulo Railway.

Durante todo o período em que esteve sob os cuidados da 'inglesa', a vila foi muito bem administrada. A SPR se responsabilizava por manter as ruas e os jardins sempre bem cuidados e as construções recebiam manutenções frequentes.

Conforme relata Negrelli (1957), as ruas onde estavam localizadas as casas dos empregados da "inglesa" eram todas elas bem construídas e seu piso conservado com a borra do carvão mineral bem pisado, usado pelas locomotivas. Ruas de cor preta, com margem verde, capim muito bem aparado, havia uma turma de operários especializados neste mister, trabalhando com capricho.

Quando era preciso trocar o vidro de uma janela, construir algo, fazer um conserto na parte elétrica ou no encanamento, era necessário fazer uma requisição para ser logo atendido pela repartição denominada "engenharia" (FERREIRA, 1988). Assim, a vila estava sempre limpa e bem cuidada, com suas ruas arborizadas e calçadas com restos de carvão, depois de queimados pelas fornalhas.

O cuidado era tanto que a SPR mantinha uma equipe especial de manutenção da vila e de suas casas, que tratava até mesmo das roseiras na frente de cada casa, bem como da manutenção das habitações, sujeitando os moradores a uma constante inspeção e invasão de privacidade (MORAIS, 2002).

Segundo o contrato firmado em 1856 entre a empresa inglesa e o Estado Brasileiro, a concessão expiraria em noventa anos. Assim, pelo decreto nº 9.886 de 13 de setembro de 1946, a "*The San Paulo Railway Co*" foi encampada pelo governo brasileiro, sendo gerenciada a partir dessa data pelo Ministério da Viação e Obras Públicas e, em 1948, em decorrência dessa encampação, surgia

a Estrada de Ferro Santos Jundiaí (EFSJ).

Ou seja, até 1946, a estação foi muito bem conservada, sendo inclusive tema de cartão postal, assim como a Estação da Luz. Depois, a ferrovia foi encampada pelo governo brasileiro, o descaso se apoderou dela, e as mudanças político-administrativas foram aos poucos a esvaziando e inutilizando. Alguns indícios podem apontar para as possíveis causas do esquecimento e abandono da vila nos anos subseqüentes ao fim da concessão e saída dos ingleses.

Um deles, foi a quebra do monopólio, em 1935, pela Estrada de Ferro Sorocabana, que consegue romper a hegemonia da SPR no transporte de cargas até Santos pela Serra do Mar, construindo o ramal Mayrink-Santos, outro grande feito da engenharia, pois transpunha a serra por simples aderência do trem, sem a necessidade de um sistema especial, como o funicular e a cremalheira.

Este trecho do ramal Mayrink-Santos deveria respeitar uma das cláusulas do contrato de concessão da SPR, que proibia qualquer outra ferrovia de operar o mesmo trajeto numa distância inferior a trinta quilômetros para cada lado dos trilhos da SPR. O não cumprimento desta cláusula por parte da Sorocabana, acabou contribuindo para a decadência da linha operada pela companhia inglesa, antes mesmo do prazo final de sua concessão[13].

A partir de 1937, com a inauguração da rodovia Anchieta, criou-se outro concorrente à SPR na transposição da serra, que seria o derradeiro: o rodoviarismo. Mas a 'inglesa' soube se manter firme e vencer a concorrência durante os nove anos restantes em que competiu pelo filão do transporte na área, tanto de carga, quanto de passageiros.

Logo surgiram dúvidas quanto à possibilidade de ser assegurado o mesmo padrão de serviço. A partir de 1940, o desenvolvimento industrial da região, principalmente entre Santo André e Lapa, acarretou considerável aumento de

---

[13] O referido trecho diz respeito a toda extensão da linha, ou seja, os 139km de Santos a Jundiaí. O superintendente da SPR, engenheiro William Speers se manifestou contrário a todo e qualquer tipo de empreendimento nesse sentido, em relatório encaminhado ao engenheiro fiscal da estrada de ferro, no qual afirmava que a Companhia não aceitaria tais planos de estradas de ferro. Para conhecer a íntegra do relatório consultar: Arquivo do Estado de São Paulo. Estrada de Ferro Santos-Jundiaí 1865-1890. Caixa 27, Ofícios diversos.

trens suburbanos e, em 1952, embora a capacidade total da linha nesse trecho não estivesse esgotada, começaram a haver atrasos. Fato este que veio comprovar o que muitos já sabiam e temiam, ou seja, quando a estrada passasse às mãos do governo, que houvesse perda de qualidade nos serviços de operação da linha (MENUCCI, 1947).

O nível do atendimento caiu muito, já que o serviço não era tão frequente nem tão eficiente como no tempo da 'inglesa'. Neste contexto o setor industrial de maior destaque no governo JK foi o automobilismo. O incentivo à produção de caminhões, tratores, e automóveis, trouxe para o país indústrias como a Volkswagen, Ford, General Motors, que se instalaram no ABC Paulista. O fortalecimento da indústria automobilística significou a ampliação da construção das estradas de rodagem e a decadência da rede ferroviária (MORAES, 1998).

Durante todo esse processo, a vila foi caindo no esquecimento. Em meados da década de 1970, a vila foi ainda mais esvaziada, porque neste período ocorreu a implantação do novo sistema de cremalheira em substituição ao funicular.

Desestruturada, a vila caiu no abandono, muitos ferroviários foram demitidos ou aposentados e o local foi se tornando em um pátio para antigas composições desativadas, sucateadas (F.5).

F.5 *Patrimônio histórico ferroviário não conservado; a memória se perde aos poucos.*
Fonte: Thais Cruz, 2007; 2010.

A preocupação em torno da Vila Ferroviária de Paranapiacaba só é retomada na década seguinte, quando se vê ameaçado o patrimônio ambiental da Serra do Mar, ou seja, o entorno imediato da vila; como veremos no segundo capítulo.

1.3 *O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO de PARANAPIACABA*

A partir da metade do século XIX, foram construídas várias estradas de ferro no país para servir essencialmente aos propósitos da exportação de produtos agrícolas. As linhas visavam, principalmente o escoamento dessa produção para os portos de exportação, como foi o caso da linha da São Paulo Railway (SPR), transportando café para o porto de Santos. De qualquer forma, essas linhas desempenharam um importante papel no desenvolvimento local.

O traçado das linhas férreas induzia as novas façanhas do engenho humano, tais como túneis, viadutos e pontes. Segundo Silva (1988), das estradas de ferro construídas pelos ingleses no Brasil, as que ainda conservam predominantemente suas características originais são as da antiga SPR. Existem, de acordo com o autor, cerca de vinte pequenas estações ao longo dessa linha, quase todas com características similares: construção em alvenaria de tijolos aparentes, abrigo para a plataforma de passageiros, apoiados em colunas e consolos de ferro fundido, além de passagem elevada para pedestres, em treliças de ferro. Às vezes, se encontram caixas d'água, em ferro fundido (F.6)

F.6 *Coluna e consolo estação Rio Grande da Serra. Passagem de pedestre de Campo Grande. Caixa d'água metálica de Paranapiacaba.* **Fonte:** Thais Cruz, 2011; 2012.

A arquitetura ferroviária é um exemplo marcante da influência do edifício na evolução urbana. Por suas características, os antigos edifícios das estações, oficinas, casas dos ferroviários e casas de máquinas, do final do século XIX e início do XX, utilizavam padrões arquitetônicos próprios, novas técnicas de construção e materiais, muitos deles importados como o ferro, o vidro, as telhas, entre outros.

Um dos maiores acervos ferroviários de valor histórico é sem dúvida o arquitetônico. As estações ferroviárias tornaram-se importantes referências, pois em torno delas, muitas cidades cresceram e se desenvolveram e tantas outras surgiram com a implantação da ferrovia, e a Vila ferroviária de Paranapiacaba é uma delas.

A necessidade de se resguardar esta memória da história da arquitetura ferroviária e preservar esse acervo é de extrema importância, incluindo também o acervo das próprias máquinas e equipamentos férreos, tais como as locomotivas, carros, vagões, sistemas operacionais etc.

A preservação de um imóvel de interesse cultural está amparada em princípios básicos, em que é considerado não só o seu aspecto estético, como também os aspectos históricos, culturais e socioeconômicos. No contexto ferroviário pode-se considerar a preservação como um conjunto de medidas orientadas para a salvaguarda ou recuperação de testemunhos do patrimônio histórico e cultural das ferrovias, tanto da linha da SP, quanto das demais linhas, compreendendo a conservação, restauração e revitalização desses bens.

De acordo com o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias[14] (1991), a conservação destes edifícios consiste na defesa preventiva do bem histórico contra possíveis descaracterizações ou demolições; a restauração,[15] por sua vez, diz respeito à correção das deformidades ocorridas ou reconstituição de partes afetadas; já a revitalização refere-se a sua utilização imprimindo novas funções compatíveis com suas características.

Ao longo dos anos, vem se modificando o conceito de monumento histórico, que

---

[14] Dentro do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, o Manual elaborado pela equipe de Preservação ferroviária, propõe fornecer informações básicas sobre a preservação e restauração de edifícios antigos, visando orientar e auxiliar os técnicos responsáveis por esses bens, pela manutenção e reforma do patrimônio imobiliário da RFFSA (hoje, extinta).

[15] A ideia de restauro, ou de preservação, envolve algo que já existia, que sofreu danos ou perdas e que se quer recuperar para prolongar a sua existência. O restauro é, assim, uma forma pela qual se consegue viabilizar a preservação de algo. Entretanto, nem sempre a preservação implica restauro. É preciso, portanto, primeiro compreender o significado de preservação para compreender melhor o ato da restauração (GALLO, et al. 2001). Para Kuhl (2008), no contexto internacional, desde a Carta de Atenas, o ato de restaurar não é mais voltar ao estado original da obra. Restaurar é respeitar plenamente qualquer obra reconhecida como bem a tutelar, em suas várias estratificações e em seu transcurso ao longo do tempo. Para mais informações ver: Carbonara, G (2010). *Avvicinamento al restauro*. Especificamente o primeiro capítulo, que trata da definição atual de restauro; Brandi, C (2004). *Teoria da Restauração.* Ver também o verbete "Restauro Architettonico" de Bonelli, R (1983) *Enciclopédia Universale dell'Arte*. Novara,Istituto geográfico de Agostini.

deixa de ser visto como monumental, extraordinariamente rico e imponente, e passa a ser encarado também sob a perspectiva social e econômica, visto que se trata de um marco de cultura, em que tais fatores responderam por sua edificação e permanência.

Passa-se então a entender um monumento como algo que represente caracteristicamente a cultura do povo de uma região, num determinado período da história. Neste sentido, monumento pode ser tanto uma deslumbrante catedral quanto uma simples casa de taipa. O valor real é a importância histórica e cultural, e não a riqueza de seus ornamentos.

A ferrovia, em todos os sentidos, é um exemplo disto. Surgida no Brasil, na segunda metade do século XIX, tornou-se marco de referência na paisagem urbana das cidades brasileiras. As estações tornaram-se uma espécie de microcosmo da sociedade, onde se mesclavam todas as classes sociais.

Os prédios ferroviários são classificados de acordo com suas funções e estão incluídos basicamente nas seguintes categorias: estações, armazéns, oficinas, prédios administrativos, cabines de sinalização, casas de turma[16], casas para funcionários, casas de máquina e força.

Cada categoria possui uma tipologia própria, de acordo com a função. Dentro de uma mesma categoria, o prédio pode ter soluções diferentes, que variam de acordo com o material utilizado na construção, com solução estrutural e concepção formal adotados. Estas variações estão também diretamente ligadas ao programa da edificação (MORAIS, 1991).

Grande parte dos projetos das estações ferroviárias, bem como os materiais utilizados eram importados e edificados sem quaisquer alterações. Muitos prédios vinham desmontados e acompanhados com instruções de montagem. Na Vila de Paranapiacaba não foi diferente: a estação veio toda desmontada e numerada peça a peça, o que facilitava a montagem, tornando-a mais rápida e

---

[16] Casas de turma são as construções ao longo da linha férrea que servem de apoio aos trabalhadores responsáveis pela manutenção da via permanente. Em Paranapiacaba essas casas estavam localizadas ao longo dos patamares da Serra do Mar. Atualmente, destas casas só existem as plataformas de piso, todo o resto foi demolido, e em alguns patamares ainda é possível encontrar pilhas de telhas francesas de *Marseille*, deixadas no local e peças sanitárias dos antigos banheiros.

dispensando mão de obra especializada. Nela, utilizou-se grande quantidade de peças pré-fabricadas na Grã-Bretanha. Os equipamentos, em sua maioria importados, eram de alta qualidade (CRUZ, 2007).

Em suas memórias João Ferreira (1988, p.3), relata que:

> "A estação ferroviária (do Alto da Serra), estava localizada no centro do pátio de manobras, para os moradores da época era, sem dúvida, o ponto de referência mais importante da cidade. Era o ponto principal de encontros para se tratar de um negócio, para se comentar sobre futebol, política ou outro assunto qualquer. As noites de sábado e domingo eram os dias de glória da estação".

Por sua localização no meio do caminho da serra, mereceu tratamento diferenciado com uma torre para o relógio e ampla plataforma coberta. O alpendre dessa estação, segundo Costa (2001), era semelhante aos apresentados nos catálogos de Walter MacFarlane e, possivelmente, de sua fabricação. Já as coberturas de plataforma eram todas de colunas, consolos e complementos ornamentais em ferro fundido, coberto por telhas do tipo francês (F.7).

F.7 *Antiga estação do Alto da Serra*. **Acervo:** Adalberto Almeida, 1899. *Estação e parte do pátio ferroviário*. **Foto:** Carlos Haukal, 1968. **Acervo**: Museu de Santo André (MSA).

A Estação 'Alto da Serra' estava incluída na categoria de estação de passageiros, entre São Paulo e Santos, classificada como sendo 'especial de segunda classe'. Contava, ainda, com espaços maiores hierarquizados, salas de espera para senhoras, sanitários, escritórios, plataformas cobertas e acabamentos rendados. Era um edifício monumental, pelas suas dimensões, e de fundamental importância no contexto urbano e social da vila.

O patrimônio ferroviário da Vila de Paranapiacaba abrange não só a antiga

estação, hoje inexistente, mas vários outros edifícios que serviam à ferrovia, tais como: a oficina e os galpões ferroviários, as casas de máquinas do 4º e 5º patamar – hoje, museu ferroviário – cabines de comando e outros equipamentos, além dos veículos ferroviários compreendidos entre vagões, locomotivas e locobreques.

Por ocasião da visita de alguns membros do Clube de Engenharia[17], saindo do Brás em direção ao 'Alto da Serra', um jornal da época deu o seguinte destaque para a antiga estação de Paranapiacaba:

> "A estação do Alto da Serra é um vasto edifício luxuoso de requintado gosto artístico, elegante e construído em parte em madeira, toda envernizada. A sua collocação e o estylo achitectonico a torna um edifício imponente, gracioso e pittoresco no meio daquella serra, cercada de altas montanhas de verde escuro, pujante na grandeza da natureza brazileira, deslumbrante pelo panorama cheio de sorprezas que desenrolão-se aos olhos dos visitantes (...).
>
> Na estação existem vastas dependências com todas as commodidades e conforto para os passageiros, salas especiaes para famílias, armazéns, asseiadas e bem collocadas reservadas, e um excellente botequim sob a intelligente direcção do Sr. Henriques Reeve. Todo o edifício da estação e suas proximidades são illuminadas a luz electrica". (Jornal do Commercio, 30 de março de 1900).

Deste vasto e luxuoso edifício, atualmente não resta mais nada. A estação foi desativada em 1977; em 1981 pegou fogo e, do antigo esplendor, restou apenas a plataforma. A torre do relógio media 14,40 metros de altura até a base da cúpula, reservando 5,40m para acomodar o relógio de quatro faces, da empresa *Johnny Walker Benson*, de 1888, encimado por uma cúpula circundada por pequenas aberturas –*óculum*– arrematadas e ornamentadas por grades de ferro.

O mecanismo de funcionamento do relógio foi recuperado e instalado numa nova

---

[17] De acordo com artigo publicado, fizeram parte dessa comitiva: William Spears, os engenheiros B. Rymkiewcz, empreiteiro geral das obras; Fforde, Schnoor, Silva Telles, Ramos de Azevedo, Ferreira Ramos, Cockrane, Januário de Oliveira, Airosa Galvão, Carlos Vasconcelos, Francisco Bhering, Dr. Antonio Bento Vidal, José Bento Vidal, Antonio Fidellis, Chefe do Tráfego, Campos Porto, representante da 'Tribuna' da capital, Itiberé, representante do 'Correio Paulistano' entre outros. (*Jornal do Commercio*, 1900).

torre (F.8) reconstruída em alvenaria, sendo a cúpula ornamentada com grades, possivelmente originais, porém sem as aberturas do *óculum*.

F.8 *Estado original da antiga estação na década de 40.*
Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br.

Registro do incêndio ocorrido em 1981.
Fonte: www.vfco.com.br.

Torre do relógio reconstruída na plataforma. **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

Dos antigos edifícios ferroviários da SPR presentes na Vila de Paranapiacaba, a estação foi o único que sofreu perda total. Os demais continuam em pé, porém alguns em estado deplorável. Algumas das oficinas da SPR foram instaladas ao longo da via, como é o caso das oficinas da Mooca e Lapa. Em Paranapiacaba, eram feitas as intervenções de maior vulto nos equipamentos específicos dos funiculares na serra, como os locobreques e as máquinas fixas.

A arquitetura desses galpões obedecia a um padrão típico da arquitetura industrial britânica. Neste padrão aparecia a fachada típica de tijolinhos vermelhos, a estrutura sóbria e pesada, simetria de planos. A arquitetura da vigilância se faz presente nestes edifícios, uma vez que o sistema de máquinas exige a observação, a continuidade da vigilância que o estilo das construções procurava reforçar, com suas paredes elevadas e janelas abertas no alto impedindo a visão exterior (FAUSTO, 1976).

O funcional, o tecnológico e o construtivo primaram nestas primeiras edificações. A arquitetura ferroviária relaciona suas tipologias com os critérios da técnica, da economia, da produção, da ordem, da organização do trabalho e

do tempo. Os edifícios se caracterizam pela simplicidade volumétrica, pela expressividade de suas paredes de tijolos à vista, com cheios e vazios que incorporam materiais modernos como o ferro, vidro e chapas metálicas. A cobertura, geralmente em duas águas, apresenta por vezes lanternim central.

A linguagem ornamental simples se concentra nas cornijas e cimalhas destes edifícios, (F.9) que dão unidade ao conjunto, apesar das diferentes funções de cada um; também são frequentes os lambrequins de madeira.

F.9 *Detalhes das cornijas e cimalhas*. **Fonte:** Thais Cruz, 2007; 2011.

Estes edifícios são construídos com alvenaria de tijolos sobre embasamento de pedra e, embora apresentem certa austeridade, possuem uma perceptível beleza no ritmo das aberturas de suas janelas de vergas em arcos plenos. Os detalhes de acabamento dos vãos, e sua altura, conferem homogeneidade e leveza às fachadas. O galpão que servia de abrigo para as locomotivas tem medidas aproximadas de 18 metros de largura por 64 de comprimento.

Infelizmente, em Paranapiacaba, a postura adotada para a manutenção permanente desse patrimônio esbarra no jogo de empurra, cujos atores envolvidos – MRS Logística[18], concessionária da linha e responsável pelo pátio ferroviário onde estão situados estes edifícios; a Associação Brasileira de

[18] A MRS Logística é uma concessionária que controla, opera e monitora a Malha Sudeste da Rede Ferroviária Federal. A empresa atua no mercado de transporte ferroviário desde 1996, quando foi constituída, interligando os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. São 1.643 km de malha – trilhos que facilitam o processo de transporte e distribuição de cargas numa região que concentra aproximadamente 54% do produto interno bruto do Brasil e onde estão instalados os maiores complexos industriais do país. Pela malha da MRS também é possível alcançar os portos de Itaguaí e de Santos (o mais importante da América Latina). O foco das atividades da MRS está no transporte ferroviário de cargas gerais, como minérios, produtos siderúrgicos acabados, cimento, bauxita, produtos agrícolas, coque verde e contêineres. Fonte: www.mrs.com.br Acesso em: 28/03/2012.

Preservação Ferroviária (ABPF)[19], permissionária para a utilização dos mesmos (como 'museus') e a própria prefeitura de Santo André, não conseguem chegar em um denominador comum sobre a quem cabe o quê no sentido de preservar um bem comum a todos.

Enquanto o impasse não encontra uma solução viável, o patrimônio arquitetônico ferroviário vai se deteriorando e se perdendo no tempo (F.10). Encontramos não só os galpões e oficinas abandonados e sem uso, mas também os equipamentos férreos totalmente degradados, além das casas de máquinas localizadas na vila e todas as demais ao longo dos patamares na Serra do Mar.

F.10 *Patrimônio ferroviário em estado de abandono e a espera de manutenção. O volante da máquina fixa –imagem central– está com a parte inferior submersa em água.*
Fonte: Thais Cruz, 2011.

Grande parte desse patrimônio se arruinou irremediavelmente no curso das últimas décadas, e seus remanescentes se encontram hoje em perigo iminente de perder-se, como é o caso da linha do segundo sistema funicular de 1900. Muitos fatores têm contribuído para tal descaso, mas é necessário reconhecer que a razão fundamental da destruição progressivamente acelerada desse importante patrimônio ferroviário está na falta de uma política oficial capaz de imprimir eficácia prática às medidas de proteção vigentes e de promover a revalorização desse bem de interesse público.

Aliado à incúria, o clima úmido[20] de Paranapiacaba colabora muito para acelerar

---

[19] A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), fundada em 1977 que tem por objetivo o resgate e a preservação da memória ferroviária e do material rodante, operando também seis trechos ferroviários. No estado de São Paulo, trabalha para a preservação da memória da SPR, pelo seu papel pioneiro na história do transporte ferroviário no Brasil. Fonte: www.abpf.org.br Acesso em: 28/03/2012.

[20] A dinâmica climática é condicionada pela posição geográfica e circulação atmosférica local, influenciada pela brisa marítima e pela circulação geral superior, controlada pelas massas de ar Tropical Atlântica e Polar. A umidade e a temperatura apresentam médias elevadas; há grande nebulosidade, altos índices pluviométricos,

esse processo de degradação, tanto das madeiras que apodrecem com maior rapidez, quanto dos materiais ferrosos que oxidam. Todo esse rico acervo está se perdendo enquanto aguarda uma decisão de quem, onde, como e quando irá surgir uma solução definitiva para a sua salvaguarda.

A galeria abaixo (F.11), nos dá uma pálida ideia de como é tratado o patrimônio ferroviário de Paranapiacaba, a partir dos seus próprios remanescentes. A vegetação cresce por entre as alvenarias; vidros, fachadas e telhas quebradas, partes faltantes, tudo em um espaço de tempo relativamente curto.

---

com chuvas bem distribuídas ao longo do ano. O clima da região é o tropical úmido. A média anual de chuvas é da ordem de 3.000mm, podendo chegar a 4.000mm, de acordo com dados pluviométricos da Secretaria Estadual de Recursos Hídricos. No mês mais úmido, a média de precipitação é superior a 370mm. A intensa pluviosidade se deve a disposição do relevo e orientação da costa litorânea. SANTO ANDRÉ. (município). Atlas do Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba. Santo André, 2005.

F.11 *Casa de máquina do 5º patamar, 2005 e 2012. Casa de máquina do 4º patamar, 2007 e 2011. Galpão ferroviário, 2004 e 2012. Frota de luxo da antiga SPR, primeira locomotiva 'Estrela' e estado atual da mesma em 2010.* **Fonte:** Thais Cruz. Mazzoco, (2005).

O material rodante que se encontra espalhado pela vila não foge à regra de abandono. Mesmo em casos em que houve restauro desse material, a falta de manutenção do mesmo acaba ocasionando sua deterioração, como é o caso do

serrabreque, construído na Inglaterra em 1866[21], que foi totalmente restaurado e instalado sob uma pequena cobertura de fibrocimento, incapaz de protegê-lo da falta de cuidados pós-intervenção (F.12).

F.12 *Serrabreque em exposição no Museu Ferroviário.* **Fonte:** Ingrid Wanderley, 2005. *Estado de conservação em que se encontra seis anos depois.* **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

Pelo pátio ferroviário estão espalhados esqueletos de carros, vagões, locobreques e locomotivas e mais uma infinidade de equipamentos que se encontram abandonados, num verdadeiro cemitério de carcaças férreas (F.13).

F.13. *As sucatas em que se transformaram parte do material rodante da ferrovia, incluindo um antigo locobreque.* **Fonte:** Thais Cruz, 2012.

O vagão acima ilustra bem o sentimento desesperador em que se encontram; o 'pedido de socorro' impresso na carcaça traduz a real situação desse patrimônio. Em pior estado de abandono encontram-se todas as casas de

[21] O Serrabreque foi concebido para operar no primeiro sistema funicular. Era simplesmente um vagão construído com sistema de engate para a composição e sistema de engate para o cabo de aço. Sem tração própria, tornava a operação morosa e utilizava enorme quantidade de mão de obra para atingir cada patamar da serra. Estes serrabreques foram utilizados até meados de 1900. A restauração do serrabreque foi realizada pela ABPF. Fonte: www.abpfsp.com.br Acesso em: 28/03/2012.

máquinas e seus equipamentos ao longo da Serra do Mar, na linha do segundo sistema funicular, incluindo aí os próprios trilhos, cabos e polias distribuídos neste trecho da linha, juntamente com as pontes e viadutos considerados verdadeiras obras de arte da engenharia do século XIX.

No Brasil, essa engenharia se fez presente em alguns pontos do país, como nos lembra Gilberto Freyre (1977), ao observar que uma das maiores marcas dos caminhos de ferro sobre a paisagem brasileira, além dos trilhos, foi a das pontes, principalmente as de ferro, e que a construção de estradas de ferro se assinalou por notáveis vitórias da técnica sobre a natureza, citando o exemplo da estrada de ferro de Santos a São Paulo, obra da engenharia inglesa e uma das maravilhas técnicas do Brasil.

A maravilha à qual se refere o autor é, sem dúvida, o viaduto da Grota Funda, que cruzava a Serra do Mar, em São Paulo, com seus 705 pés ingleses ou 215 metros de extensão; tinha, então dez vãos de sessenta e seis pés e outro de quarenta e cinco entre as cabeceiras de cantaria, respectivamente, vinte e quatorze metros, assentados sobre colunatas de ferro treliçado e sobre pegão[22].

A mais elevada colunata, contando a base de pedras, tinha 185 pés, ou cinquenta e sete metros. A inclinação era de dez por cento ou pouco menos (WALKER, 2001). Esta verdadeira obra de arte foi erguida durante as obras do primeiro sistema funicular[23], datado de 1862/1867. E sobre esse viaduto, escreve Ribeiro (2002, p.169):

> "Ao findar-se o quarto plano inclinado, antolha-se o viaduto da Grota Funda, a vitória do atrevimento sobre a enormidade, do ferro sobre o vazio, da célula cerebral sobre a natureza bruta. Imagine um algar vasto, mais que um algar vasto, uma barroca enorme; mais que uma barroca enorme, um abismo pavoroso, atravessado de parte a parte, que parece aérea, apoiada em colunas altíssimas, tão esguias, tão finas, que vistas em distância, semelham arames".

Mesmo fazendo parte do primeiro sistema funicular, este viaduto não foi

---

[22] Grande pilar ou suporte em que se apoiam os arcos das pontes.

[23] Para maiores informações sobre as etapas desta obra do 1º sistema funicular, consultar: FOX, Daniel. *Description of the line and Works of the São Paulo Railway in the empire of Brazil*. The Institution of Civil Engineers. London, 1870. Ou a Revista *Engineering* de 11 de março de 1870. vol.9 p.356.

poupado de um destino trágico quando da substituição do sistema de tração, tendo sido demolido o vão central (F.14) permanecendo apenas as cabeceiras. Paralelo ao antigo viaduto da Grota Funda foi construído outro em concreto.

F.14 *Antigo viaduto da Grota Funda, 1898. Estado atual sem o vão central, permanecendo no chão as colunatas (→) praticamente inteiras.*
Fonte: Mazzoco, 2005. Thais Cruz, 2011.

Como dito inicialmente, em Paranapiacaba foram construídos dois sistemas funiculares. Para a construção do segundo sistema foi necessária a abertura de treze túneis em alvenaria de pedra e tijolos, bem como a construção de dezesseis viadutos, sendo dois deles erigidos em pedra (viadutos nº 5 e nº 10), e todos os demais em estruturas de ferro sobre base de pedra.

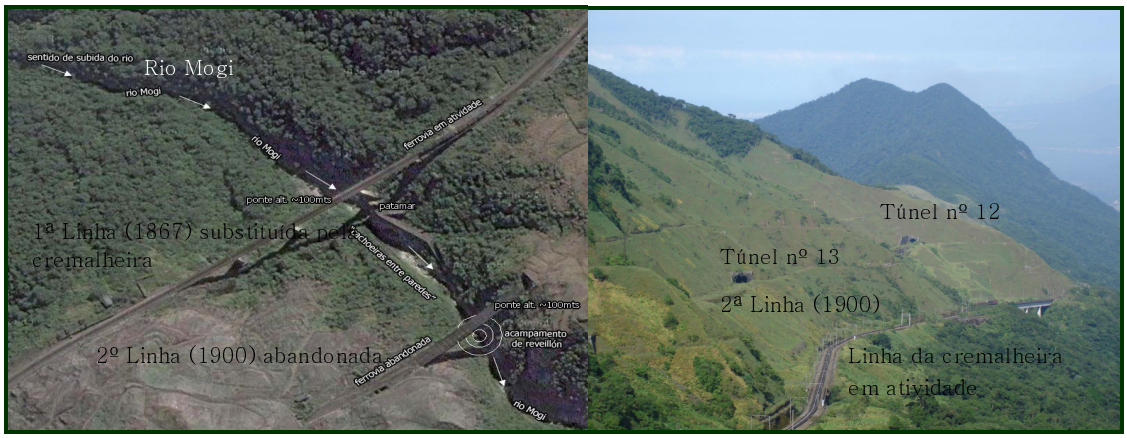
Túnel nº	Extensão em metros	Viaduto nº	Altura	Extensão
1	67	1	13	31
2	134	2	33	110
3	260	3	34	101
4	62	4	43	190
5	103	5	10	76
6	94	6	29	123
7	155	7	19	51
8	145	8	25	51
9	71	9	18	91
10	53	10	18	88
11	49	11	21	71
12	92	12	18	60
13	66	13	19	100
		14	44	104
		15	30	62
		16	21	71

Tabela 1. *Características das Obras de Arte do segundo sistema funicular.*
Fonte: Lavander & Mendes, 2005.

O Novo sistema funicular foi idealizado prevendo-se a realização de

importantes obras ao longo do trecho da serra, necessárias para vencer os obstáculos naturais da complexa geografia da região. Era imprescindível, portanto, contar com a sólida experiência de profissionais do ramo, pois algumas das características da construção obedeciam a condições nunca antes vistas (LAVANDER & MENDES, 2005).

O traçado da nova linha da serra iniciava-se a partir da derivação da linha original, atravessando o mangue e os rios Piassagüera e Mogi em uma linha reta e praticamente em nível, desenvolvendo-se depois ao longo do mesmo espigão da antiga linha e localizada um pouco acima (F.15). No Alto da Serra estava o entroncamento com a primeira linha no quilometro trinta.



F.15 *Vista aérea.* **Fonte:** Google Earth s/d. *Vista de ambos os sistemas a partir de Paranapiacaba.* **Fonte:** Thais Cruz, 2009.

As movimentações de terra foram significativas para a época. Para a execução dos cortes e aterros da serra foram necessárias várias obras de drenagem e consolidação, sendo notáveis os trabalhos executados. Em um deles foi construída uma galeria principal com vários ramais e um poço de dezessete metros de profundidade, o que permitiu uma ótima drenagem.

Este sistema cessou seu funcionamento na década de 80 e, desde então, não recebeu mais nenhum tipo de manutenção em suas vias. Em expedição,[24] realizada em setembro de 2011, pela autora, foi possível verificar *in loco*, o real estado de conservação de toda essa linha. A serra foi subdividida em cinco

[24] Tive a oportunidade de percorrer toda a extensão dessa linha, saindo da Vila de Paranapiacaba até a raiz da serra no município de Cubatão, e, desta forma, ter acesso às casas de máquinas do segundo sistema funicular implantado na Serra do Mar, e a todos os demais equipamentos remanescentes deste sistema.

secções, cada uma com cerca de dois quilômetros, com declividade de 8%; cada secção acaba em um patamar de 130 metros de comprimento, onde estão localizados os remanescentes das casas de máquinas, caixas d'água, caldeiras e casas de turma.

Desta experiência única foi possível coletar mais de 300 imagens, sendo mesmo impossível compilá-las e apresentá-las nesta tese. O que se pode fazer é eleger alguns representantes dos túneis, viadutos, sistema de drenagem, trilhos e casas de máquinas e apresentá-los aqui na forma de uma narrativa sintética. Daí tem-se a ideia de como se encontram tais equipamentos.

No total, foram treze túneis e dezesseis viadutos, dos quais foi possível atravessar (sobre eles) apenas os primeiros, os demais foram contornados, ora por baixo, ora pelo lado da encosta. Do 5º ao 4º patamar existem seis túneis (do nº 13 ao nº 8), e três viadutos (do nº16 ao nº14). A altitude no 5º patamar na Vila de Paranapiacaba corresponde aos 800 metros.

Após a travessia do viaduto nº14 chega-se ao 4º patamar, onde a vegetação cobre a maior parte do leito ferroviário. A casa de caldeira, situada na cabeceira do viaduto, encontra-se completamente destruída (F.16); porém, a 3ª casa de máquina, localizada exatamente sob o viaduto está em bom estado, sem infiltrações e com todo o equipamento no lugar.

F.16 *Viaduto nº14 e casa das caldeiras.* **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

Para a travessia dos viadutos havia a possibilidade de se contornar através de um caminho de manutenção, geralmente situado do lado esquerdo de quem está descendo a serra, pois o estado de conservação das chapas metálicas das

laterais dos viadutos, que originalmente serviam para o trânsito do pessoal da manutenção da ferrovia, está hoje, em sua grande maioria, completamente comprometido pela ferrugem, não oferecendo nenhuma segurança, bem como os cabos de aço dos guarda-corpos. Desta forma, a travessia sobre estes viadutos foi feita caminhando-se sobre os trilhos e estrutura de ferro e nunca sobre os dormentes, também bastante apodrecidos.

Todos os túneis, sem exceção, estão com a embocadura tomada pela vegetação, dificultando desta forma, visualizar toda a estrutura envoltória em pedra e os arrimos nas encostas. Alguns desses túneis ainda possuem os trilhos, dormentes, cabos e polias do 2º sistema funicular, e, ao longo de todo o caminho ainda é possível ver todos esses remanescentes, envoltos, tomados e cobertos pela vegetação da Mata Atlântica, que vai retomando e retornando ao seu espaço natural.

De modo geral, as estruturas dos túneis estão em boas condições, sem grandes rachaduras, apenas fissuras. As cantarias se revestem de grande quantidade de musgos, e no interior existem algumas infiltrações de água pela alvenaria e, em alguns, ainda se encontram os trilhos, cabos e polias, também tomados pela vegetação.

Foi muito triste ver o que sobrou das casas de turma ao longo dos patamares; em algumas, é possível ver nitidamente os alpendres suspensos, ainda com os trilhos fincados no guarda-corpo, as escadas de acesso e identificar a tipologia (A e B) na grande maioria (F.17).

F.17 *Remanescentes: escada de acesso ao alpendre de um dos conjuntos de casas do patamar na serra, peças sanitárias e telhas.* **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

Há ainda os remanescentes dos tanques de lavar roupas e os sanitários isolados e fora do corpo principal das casas, tal qual na Vila Martin Smith. Em alguns

trechos da mata fechada há pilhas e pilhas de telhas francesas (as originais) apodrecendo esquecidas no meio da mata.

Mas, se por um lado foi triste ver todo esse abandono, por outro foi fascinante ver "*in loco*" toda a engenharia do século XIX nos cortes, aterros, escadas hidráulicas, canais e canaletas coletoras e poços de tensão, e perceber o nível de excelência dessas obras, que permanecem em perfeito estado estrutural mesmo depois de tantos anos da construção e trinta anos de abandono e falta de manutenção, obras estas, antes só vistas por mim, através de fotos e imagens antigas publicadas nos livros sobre a SPR (F.18).

F.18 *a) Casa de máquinas do 5º patamar*,1910[?]. b) *Estado atual, 2011*. c) *Casa de*

máquinas do 3º patamar, 1910[?]. d) *Estado atual, 2011*. e) *Obras de arrimo e drenagem, s/d.* f) *Estado atual, 2011*. **Acervo:** Eduardo Pin, (a,c). Mazzoco, (e) 2005. Imagens atuais **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

A partir dessas imagens é possível observar as mudanças ocorridas nestes trechos, como, por exemplo, o acréscimo construtivo na casa de máquina do 5º patamar (a,b), em Paranapiacaba, a supressão da chaminé da mesma e até mesmo as condições das linhas férreas e dos trens, observar também a presença da igreja no alto da colina da Parte Alta.

Da 3ª casa de máquina (c,d), pouca coisa restou, além da estrutura de alvenaria e da caixa d'água metálica, bastante enferrujada. Perdeu-se parte da laje, o frontão e a cobertura que desabaram, perdeu-se também as portas e janelas além dos edifícios de apoio. A vegetação toma conta até mesmo do espaço interior.

Nas imagens (e,f), verifica-se que os arrimos e os canais de drenagem permanecem intactos, somente a vegetação se encarrega de encobrir os gigantescos muros de arrimo. Pela imagem aérea (e) nota-se a presença dos túneis nº 13 e 12, e das caldeiras ao lado da linha. Além disso, visualiza-se a linha férrea do 1º sistema funicular, logo abaixo, com seus respectivos edifícios de apoio (seta vermelha). Já na imagem atual (f) verifica-se a ruína total da casa das caldeiras e o desaparecimento das construções na linha debaixo.

Os abrigos das casas de máquinas encontram-se em bom estado, sem infiltrações e com todos os equipamentos pesados no lugar (F.19), porém os equipamentos em si também se encontram bastante deteriorados pela ação do tempo, mesmo estando ao abrigo da chuva. No entanto, a neblina encontra fácil acesso a esses recintos, aliada ao clima úmido do local.

F.19 *Interior das casas de máquinas do 4º; 2º e 1º patamar*. **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

Nota-se a ausência de algumas chapas de ferro, que serviam de piso nessas

casas, uma vez que sob essas chapas o chão é todo vazado. Outros elementos em ferro, por serem de proporções menores, foram furtados, como é o caso dos mancais[25] e as alavancas do sistema de sinalização. Isto acontece em praticamente todas as casas, mas a situação é mais alarmante na 1ª casa de máquina, pois esta se localiza mais próxima à Piaçaguera e, portanto, de fácil acesso.

Esta é, sem dúvida, o abrigo da máquina fixa que se encontra em pior estado de conservação, quando comparada com as demais. Foram retiradas praticamente todas as chapas do piso que circunda a máquina (F.20). Soma-se aos furtos o abandono, o vandalismo e pichações. A vegetação ocupa todo o leito da ferrovia, o tanque de óleo apresenta o teto totalmente corroído, com afundamentos e paredes enferrujadas. A casa das caldeiras apresenta-se bastante deteriorada, sem teto ou paredes e ocupada pela vegetação.

F.20 *Piso cujas chapas metálicas foram removidas e vegetação adentrando no interior da 1ª Casa de Máquinas*. **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

Todo este patrimônio ferroviário corre risco de perda total, não só pelo fato de estar abandonado à própria sorte e sem nenhuma manutenção, mas pela sua completa substituição por um novo sistema. Estudos vêm sendo realizados desde 2010 sobre a utilização do traçado do segundo sistema funicular em desuso desde a década de 80.

De acordo com artigos publicados, a divisão de transportes da empresa Siemens era uma das envolvidas no projeto. Outras empresas do setor ferroviário com

[25] O mancal é uma peça com rebaixamento cilíndrico ou esférico onde se encaixa a ponta do eixo de uma máquina. São peças de ferro ou bronze por onde giram os eixos desses maquinismos. (HOUAISS, 2010).

presença no Brasil, como a Alstom, CAF e Bombardier, disseram ter interesse no projeto de produtos para atender a demanda dessa nova linha entre a capital paulista e a baixada santista[26].

Segundo Bruno, (1991), com a inauguração da linha férrea se deu a segunda fundação de São Paulo, o que justifica a importância da ferrovia para o desenvolvimento de todo o estado. Neste contexto, a SPR teve crucial importância, pois foi a primeira ferrovia paulista, ou ainda, aquela que conseguiu romper o isolamento do planalto paulista possibilitando o contato comercial e cultural com a Europa.

A importância da Vila Ferroviária de Paranapiacaba e de seus funiculares se dá por vários motivos: o conjunto urbano da vila é um exemplar único no Brasil, que nasceu em função da ferrovia e que ainda preserva parte de suas características originais; a organização espacial da vila e a hierarquização das casas, construídas de acordo com os padrões britânicos, são um importante documento arquitetônico.

Os sistemas funiculares e todo o conjunto ferroviário constituem exemplares únicos no mundo com tais dimensões e proporções, e são, provavelmente os melhores exemplos de tecnologia ferroviária inglesa do século XIX, implantado em solo brasileiro.

Sem esquecer que essa ferrovia foi o mais importante parque tecnológico implementado pelos ingleses no exterior, durante o século XIX. Mesmo na Índia, o Império Britânico não havia construído estrada tão grandiosa.

Obsoleto, caro, exigência de maior número de funcionários para operar o sistema, são os argumentos da lógica dos técnicos para se querer eliminar de vez o segundo sistema funicular na serra. Pioneirismo, história, patrimônio, beleza natural, preservação, engenharia, arte, são alguns apelos para que o secular sistema não se perca entre a ferrugem e o mato.

Mas se a importância do secular sistema de circulação dos trens na Serra do Mar não atende mais aos interesses econômicos e necessidades atuais, resta

---

[26] Revista *Valor Econômico*. Ano 8, nº 42. 27/08/2010. *Revista Ferroviária*. 08/06/2010.

ainda a história do pioneirismo britânico, aliado ao consenso de que é preciso preservar o que resta tanto na vila, quanto na serra. Pois o risco é iminente, haja vista os constantes atos de vandalismo e depredação do patrimônio ferroviário, não só ocorrido na serra, mas também o que vem ocorrendo na vila, tais como o desaparecimento de peças do Museu Ferroviário e a recente (agosto/2012) tentativa de incêndio nas instalações da 5ª Máquina Fixa (F.21) para possível retirada ilícita do material férreo que lá ainda se encontra.

F.21 *Porta da 5ª Máquina Fixa em Paranapiacaba antes da tentativa de incêndio, e estado atual.* **Fonte:** Thais Cruz, 2011; e autor desconhecido, 2012.

A partir da promulgação da Lei 11.483, em 2007, o IPHAN passou a ter atribuições especificas para preservação da Memória Ferroviária: Art. 9º: "Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção".

Esta guarda e manutenção, no caso do Museu Ferroviário de Paranapiacaba, foi concedida pelo IPHAN a ABPF. Esta, por sua vez, alega ser uma instituição sem fins lucrativos e que, portanto, não possui recursos suficientes para manter e vigiar todo o acervo ferroviário da vila sob sua custódia. E neste jogo de empurra, todos saem perdendo. Não fosse a equipe atenta e eficiente do corpo de bombeiros local, a perda poderia ter sido total. A pergunta que fica é: Até quando a Vila Ferroviária de Paranapiacaba resistirá?

2 A PRESERVAÇÃO da VILA FERROVIÁRIA de PARANAPIACABA

Santo André é uma cidade que guarda registros importantes da história da industrialização ligada à ferrovia e, portanto à São Paulo Railway (SPR). No município, a cultura do trabalho vem deixando registros tanto materiais quanto imateriais, dentre os bens imóveis, há antigos edifícios fabris[1], vilas operárias, conjuntos habitacionais, como o IAPI da Vila Guiomar, marcos e monumentos que são testemunhos da história local.

Exemplo disso é a Vila ferroviária de Paranapiacaba, conjunto urbano singular, que se constitui num bem tombado pelas três instâncias (Federal, Estadual e Municipal). Esse patrimônio cultural, porém, ainda é pouco conhecido e reconhecido pela comunidade, naturalmente, menos ainda, é apropriado, isto é, protegido e utilizado convenientemente.

Como vimos no capítulo anterior, Paranapiacaba começa a 'sair dos trilhos' com o término da concessão de noventa anos da SPR em meados da década de 1940, e 'descarrila' quando é encampada pela Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), em 1957.

Após a saída dos ingleses da Vila de Paranapiacaba, o que se viu foi um longo e doloroso processo de degradação. Assistia-se ano após ano, durante aproximadamente três décadas, ao desmonte gradual de um importante patrimônio histórico, arquitetônico-urbanístico, cultural, ambiental, tecnológico e social, pois, até então, ainda não se vislumbrava a perspectiva de um patrimônio turístico.

Com a desativação do sistema de tração, em 1974, tornou-se desnecessária a manutenção dos ferroviários no alto da serra, o que determinou e colaborou para a degradação de todo o conjunto residencial. No mesmo período – décadas 70/80- deu-se início a um movimento pela preservação do sistema férreo e da própria vila, fazendo parte o Sindicato dos Trabalhadores da Ferrovia; Associação Comercial e Industrial; Associação de Engenheiros e Arquitetos do

[1] A estação ferroviária, mais do que o núcleo ao seu redor, atraiu as primeiras indústrias de Santo André e determinou a vocação industrial da cidade. Três fábricas se destacaram: a Silva Seabra e Cia, popularmente conhecida por "Ipiranguinha", a Kowarick e a Companhia Streiff, todas em pleno funcionamento já na última década do século XIX. As vilas operárias que sobreviveram no centro da cidade são da Ipiranguinha e o conjunto Mansueto Cecchi (MEDICI, 1992).

ABC, (AEA-ABC), apoiados pelo Diário do Grande ABC, o jornal local.

2.1 *PRIMEIROS MOVIMENTOS de SALVAGUARDA*

> "Durante a vida tenho tido o ensejo de ver muita coisa bela na Europa, África e Ásia, mas a floresta virgem interessante do alto da serra da Paranapiacaba a que me refiro é incontestavelmente uma das mais lindas que tenho visto. Que paisagem preciosa esta do Alto da Serra (...)" (carta publicada no jornal O Estado de SP em 22 de fevereiro de 1927, pelo pesquisador alemão Hermann Von Ihering).

Uma consideração importante de Paranapiacaba é a sua posição em um alvéolo colinoso entre um colar de pequenas serranias, seguida pelo paredão da Serra do Mar com seus esporões, onde a serra se apresenta como se fosse um compartimento especial do Planalto Atlântico, muito próximo dos esporões da serra e de suas escarpas. Assim sendo, o local controla três regiões: a Serra e seus respectivos esporões, o Planalto Atlântico e sua região serrana florestal (AB'SABER, 1985).

Desde a década de 1980, como consequência da intensa poluição atmosférica gerada pelo polo industrial de Cubatão, a floresta de porte arbóreo vinha sofrendo um acelerado fenecimento ao longo de seus vales. Sem mesmo ter sido iniciado o processo de apodrecimento das raízes, apenas o processo de desfolhamento do estrato arbóreo provocado pela poluição foi o suficiente para queda do equilíbrio entre os agentes resistentes e os agentes promotores de escorregamentos; respectivamente, raízes e poluição com chuva ácida (SANTOS, 2004).

A parte alta da Reserva Biológica da Secretaria da Agricultura do Estado, em Paranapiacaba, famosa pela exuberância de sua vegetação tropical úmida, estava, naquele momento, atacada pela poluição proveniente das indústrias situadas no polo de Cubatão, na baixada santista. O alerta já havia sido dado, em 1985, pela representante regional da Sociedade de Botânica do Brasil, a bióloga Nanuza Menezes, que, percorrendo a reserva, confirmou a morte e o ressecamento de diversas espécies arbóreas, grande parte delas coberta pela fuligem (MENEZES, 1985).

A falta de revestimento vegetal decorrente do problema, por outro lado, provocou o desbarrancamento de vários trechos das montanhas, por ocasião das chuvas registradas no período (Fig.1).

Fig.1 *Foto mostrando o episódio de inúmeros escorregamentos ocorridos em 1985 nas encostas do vale do rio Mogi. Esses escorregamentos estão relacionados ao fenecimento da vegetação arbórea provocada pela poluição do polo industrial de Cubatão.* **Fonte:** IPT, in: Santos, 2004.

O que se constatou, nas palavras de Nanuza Menezes, foi um amontoado de esqueletos de árvores, com troncos secos, completamente desprovidos de cascas e, consequentemente, de epífitas, plantas que têm como característica comum desenvolver-se nos troncos e caules de outras espécies. Com a poluição, as árvores secam e a raiz vai perdendo a firmeza, o que provoca o desmoronamento do morro durante as chuvas mais fortes.

A poluição que subia a serra, vinda de Cubatão, fez rarear a presença de borboletas, tucanos e araras; as próprias árvores foram cobertas pelo óxido de ferro e não conseguiam realizar a fotossíntese, deixando a terra nua para ação da chuva (ácida) que provocava, entre outras coisas, a erosão do solo.

O programa de controle de emissão de poluentes da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb) foi iniciado ainda na década de 80, quando a poluição na cidade chegou ao patamar mais crítico. Naquela época, eram despejadas no ar cerca de 250 microgramas de partículas por metro cúbico. Respirava-se dióxido de enxofre, óxido de nitrogênio, monóxido de carbono,

metano, hidrocarbonetos e ozônio. A Cetesb identificou as indústrias poluidoras e exigiu a instalação de filtros para reduzir as emissões (BASTOS, 2005).

Em 2004, havia 30 microgramas de material particulado por metro cúbico na atmosfera, bem abaixo do padrão estabelecido por lei, que é de 80 para partícula total em suspensão e de 50 para partícula inalável. Esse dado é um dos melhores de todo o programa de controle da Cetesb, iniciado na década de 80.

Em junho de 1985, pela resolução número 40, o estado de São Paulo concretiza medida que abrange a todos os remanescentes da Mata Atlântica, de forma contínua, preenchendo os vazios existentes entre parques e reservas. Declara o tombamento integral da Serra do Mar e dos remanescentes da Floreta Atlântica em toda a região costeira do estado.

O tombamento da Serra do Mar e de Paranapiacaba foi instituído pelo Condephaat, e é o tombamento mais significativo em termos de área protegida. Abrange uma superfície de aproximadamente 1,3 milhões de hectares[2].

Uma das primeiras propostas de recuperação e preservação da Mata Atlântica na região de Paranapiacaba surgiu com o Grupo de Ação Voluntária (GAV) que, em fins da década de 80, lançou um programa de educação ambiental na Serra do Mar. O programa consistia em preservar o remanescente do ecossistema de Mata Atlântica existente na Serra do Mar entre a Vila de Paranapiacaba e a baixada santista, através de um programa de educação ambiental e de proteção do patrimônio cultural da região.

O programa estabeleceu como ponto focal duas das principais trilhas já existentes, a do Vale do Quilombo e a Trilha do "Zig-Zag". Dentre os objetivos do grupo, buscava-se caracterizar o patrimônio histórico e natural da região, identificando a real situação daquele momento, conscientizando os visitantes sobre a problemática local, e estimulando o desenvolvimento de um espírito conservacionista, além de orientar os visitantes através de um plano de monitoramento como forma de reduzir o impacto ambiental produzido nas trilhas

[2] "Art 1º. Fica tombada a área da Serra do Mar e de Paranapiacaba no estado de São Paulo, com seus parques, reservas e áreas de proteção ambiental, além dos esporões, morros isolados, ilhas e trechos de planícies litorâneas". Fonte: Ministério Público do Estado de São Paulo, in: www.mp.sp.gov.br e Consórcio Mata Atlântica. Universidade Estadual de Campinas - Reserva da Biosfera da Mata Atlântica in: www.rbma.org.br . Acesso em 13/05/2012.

e prevenir acidentes.

Estava prevista ainda a implantação de um centro de educação ambiental na própria vila de Paranapiacaba - um núcleo de apoio a outros grupos ecológicos também voltados para a educação ambiental, pesquisa e conservação da área da região.

Pretendia-se, com estas ações, informar o visitante sobre o patrimônio histórico, cultural e natural da área, através de panfletagem, palestras, audiovisuais e outros recursos didáticos, buscando também incentivar e valorizar a participação da população local como forma de preservação de sua própria identidade física e cultural. E, com este apoio, preservar e recuperar o patrimônio arquitetônico.

Porém, o objetivo principal era a recuperação das áreas de mata mais degradadas. Para tanto, foi elaborado um diagnóstico dos problemas encontrados nessas trilhas, que apontou que os dois principais fatores de degradação eram a depredação provocada pela ação dos visitantes e a ausência de um sistema de manutenção da área.

A conjugação desses dois fatores gerou um quadro de problemas decorrentes da ação humana direta, como o progressivo alargamento das trilhas, pelo constante pisoteio, e consequente destruição da vegetação próxima; a criação de atalhos no sentido de encurtar distâncias e reduzir o percurso; abertura de clareiras e, o pior de todos: o acúmulo de lixo ao longo das trilhas, além de pichações em rochas e nos troncos das árvores.

Outro problema enfrentado neste período dizia respeito à segurança dos visitantes, que sofriam constantes assaltos e furtos, além da insegurança de caminhar na mata sem qualquer orientação ou indicação de qual caminho seguir e distância a ser percorrida. Também não havia sinalização alertando sobre possíveis riscos de quedas, escorregamentos ou afogamentos nos poços e cachoeiras.

Diante dessa problemática, houve até protestos, manifestação e tentativa de impedimento ao acesso às trilhas como forma de alerta para os danos que esse tipo de turismo, sem controle, vinha provocando na Serra do Mar. Dentre as

entidades envolvidas neste alerta estavam a Sociedade de Preservação e Resgate de Paranapiacaba (SPr-Paranap); o Movimento de Defesa da Vida (MDV) e o Grupo de Estudos Ambientais da Serra do Mar (GESMAR). Além disso, o movimento ecológico do ABC chegou a entregar à Secretaria do Meio Ambiente um documento reivindicando o fechamento de algumas trilhas para recuperação, sinalização dos caminhos e orientação para os visitantes e instalação de guaritas com policiais florestais para cuidar não só da conservação do Parque Estadual da Serra do Mar, como também da segurança dos turistas.

Por se tratar de um parque com uma vasta extensão, aproximadamente 309.000 ha, sob a proteção da Secretaria Estadual do Meio Ambiente, a problemática levantada, bem como as propostas de intervenção, seriam aplicáveis a todas as demais trilhas junto ao programa de recuperação, monitoramento, fiscalização e educação ambiental.

Dentre as propostas levantadas estavam a recuperação das trilhas e sua continuidade de traçado; a criação de recantos e mirantes aproveitando a beleza cênica da paisagem natural; propiciar conforto e segurança através da sinalização das trilhas e a própria conservação e recomposição da vegetação.

A Prefeitura de Santo André (PSA) implantou roteiros e trilhas[3] monitoradas, com as informações necessárias para o público em geral, tais como o grau de dificuldade encontrado, sua extensão e duração média do percurso, tudo sinalizado por placas contendo essas informações. O acesso só é possível no horário comercial e com acompanhamento de monitores treinados e cadastrados na PSA, isto significa que fora desses horários não há controle, pois a fiscalização é falha nesse sentido.

Para a recuperação da vegetação arbórea foram lançadas na Serra do Mar 500 toneladas de sementes nas áreas afetadas, visando o reflorestamento e a retenção de escorregamentos nas encostas.

[3] As trilhas abertas à visitação totalizam seis: Trilha das Hortênsias, com 325 metros de extensão percorridos em trinta minutos com declividade variando entre 15º -20º, considerada de média dificuldade. Trilha dos Gravatás com 389m, também feita em trinta minutos com inclinação de até 15º de fácil percurso. Trilha do Mirante com 1.185m, 1 hora de caminhada fácil. Trilha da Água Fria com 368m, trinta minutos e declividade de 15º a 20º de média dificuldade. Trilha da Comunidade a mais extensa e difícil com 1.568m, 2h de caminhada com inclinações acima de 30º. E, por fim, a Trilha da Pontinha com 1.090m, percurso de 1 hora, declives de 15º e fácil percurso. Atlas do Parque Municipal Nascentes de Paranapiacaba, 2005.

Todo esse problema ambiental vivido na década de 80 na Serra do Mar também acabou por atingir a Vila Ferroviária de Paranapiacaba que, por sua vez, já vinha sofrendo com o abandono e o descaso por parte da RFFSA, sua proprietária. Agregando-se esses dois fatos - poluição e abandono - começaram a surgir manifestações em prol de sua salvaguarda.

2.2 *ESTRATÉGIAS para IMPLANTAÇÃO do PLANO de PRESERVAÇÃO de PARANAPIACABA*

Tombada pelo Condephaat em 1987[4], Paranapiacaba se constitui em patrimônio de expressão única no país, composto por um núcleo urbano que foi implantado e se desenvolveu a partir de uma ferrovia, por instalações e equipamentos ferroviários remanescentes de antigos sistemas de transportes férreos (os funiculares) e por área natural pertencente ao conjunto serrano da Mata Atlântica na Serra do Mar.

Enquanto pertencia à RFFSA, encontrava-se à espera de ações efetivas que a resgatassem do esquecimento e aproveitassem seu múltiplo potencial, qual seja, vila ferroviária que expressa um universo e atmosfera peculiares a esta atividade; área de pesquisa multidisciplinar, explorando sua arquitetura, equipamentos ferroviários e entorno natural e um espaço privilegiado de lazer, turismo e cultura.

A deterioração desse patrimônio, porém, começou bem antes da década de 80. Já na década de 1970, a vila sofre um duro golpe. Pressionada a atender a crescente demanda de transporte de carga das indústrias instaladas ao longo da linha férrea, a RFFSA inaugurou em 1974 um novo sistema de transposição da

[4] Resolução nº 37 de 30 de setembro de 1987. SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado de Cultura. Condephaat. Processo 22209/82. Livro do Tombo Histórico: inscrição nº 276, p.71. "No Brasil, foi somente a partir da segunda metade do século XIX que se iniciou a implantação da maior parte das estradas de ferro, construídas basicamente com recursos ingleses. Paranapiacaba é um núcleo com características urbanísticas e arquitetônicas peculiares, marcadas por influências inglesas. A Parte Alta de Paranapiacaba, tão antiga quanto o núcleo ferroviário, se desenvolveu, ao longo do tempo, prestando serviços à população local, configurando-se como um exemplo de implantação autônoma em contraposição à parte baixa, residencial, destinada aos funcionários da ferrovia. O tombamento inclui, além da Vila Ferroviária, a Parte Alta, ferrovia e acervo, paisagem envoltória, representativa do conjunto serrano da Serra do Mar, onde se encontram as bacias de drenagem formadoras do Rio Mogi e Rio Grande da Serra ou Jurubatuba, além das cabeceiras que abastecem o núcleo urbano. A área tombada situa-se entre as coordenadas UTM 7.372,00-7.368,00 kmN e 363,00-370,00 kmE" Fonte: www.cultura.sp.gov.br . Acesso em 22/07/2011

Serra do Mar: a cremalheira-aderência, construída sobre o mesmo traçado do primeiro sistema funicular de 1867.

Esta modernização, porém, provocou a desativação parcial do sistema funicular, que passou a operar somente com dois trens diários para o transporte de passageiros. Com isto, muitos dos antigos funcionários da estrada de ferro foram dispensados ou aposentados e a parte baixa da vila recebeu novos moradores. Segundo o depoimento de Luiz Colombo:

> "A parte baixa, onde cercas naturais separavam os quintais das casas e pinheiros espalhavam-se pelas ruas, começou a regredir em 1946, com a encampação da estrada pela Rede Ferroviária Federal. O pessoal novo não tem amor pela cidade e a grande família que dominava Paranapiacaba, desapareceu". (Estado de S.Paulo, 18 de janeiro de 1980).

Como já citado no capitulo anterior, em 1981 o segundo sistema funicular foi desativado por completo. As inúmeras casas de turma ao longo da serra foram desmontadas (Fig.2) e a antiga estação do Alto da Serra, de 1896, sofreu um incêndio que a destruiu inteiramente, restando apenas o relógio, que ganhou nova torre em alvenaria e foi transferido para uma nova plataforma.

Fig.2 *Casas de turma do 4º patamar, (desmontadas). Remanescentes destas casas, só restou o piso do alpendre.* **Fontes:** Lavander & Mendes, 2005. **Foto:** Thais Cruz, 2011.

A imprensa do ABC[5] e de São Paulo realizaram, então, uma série de reportagens sobre a decadência da vila, dando destaque para suas características plásticas. A divulgação sobre a destruição da vila e seu entorno imediato, a Serra do Mar, mobilizou uma série de pessoas, moradoras ou não da vila, dando início a um

[5] Entende-se aqui o ABC como constituído pelos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul. Atualmente a região conhecida por Grande ABC compreende mais outros quatro municípios: Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.

movimento de defesa do patrimônio, denominado inicialmente de "Comissão Pró-Paranapiacaba".

Assim, as ações em defesa da Vila Ferroviária de Paranapiacaba têm sua origem em outubro de 1982, com o surgimento desta Comissão, transformada pouco tempo depois em "Movimento Pró-Paranapiacaba", reunindo entidades de classe e demais instituições preocupadas com a preservação deste conjunto[6].

Neste mesmo ano, a RFFSA fala em vender as casas para os atuais moradores como forma de preservação do patrimônio cultural. Em setembro intensifica-se a polêmica entre a venda das casas e preservação do patrimônio, através de artigos nos jornais. A partir de um convênio firmado entre o Condephaat e a FAUUSP, os professores Issao Minami e Julio Abe realizam um levantamento da Vila de Paranapiacaba para avaliação do patrimônio. No mês seguinte houve uma mesa redonda promovida pela Associação de Engenheiros e Arquitetos do ABC (AEA-ABC), cujo tema era a preservação de Paranapiacaba, da qual participaram também a FAUUSP e RFFSA.

Nesse encontro, concluiu-se que Paranapiacaba é um sistema composto pela vila operária, cidade civil e sistema ferroviário (cremalheira e funicular) e, portanto, apresenta interesse de preservação em nível internacional. A venda das casas não era a solução para a questão da preservação.

Em sua primeira reunião, o Movimento solicitou à RFFSA, proprietária da vila desde a década de 1950, a paralisação das demolições das casas da serra até que se estudassem soluções alternativas para a preservação do conjunto. Visando a continuidade do trabalho, o Movimento organizou o 1º Simpósio Pró-Paranapiacaba, realizado em julho de 1983, com o objetivo de discutir a sua preservação e recuperação.

Nesse mesmo período é assinado o decreto nº 10.742/83 da prefeitura de Santo André (PSA) declarando a Vila de Paranapiacaba "Área de Proteção Ambiental e de Interesse para a preservação". Posteriormente, é instituída por portaria

[6] É interessante observar que neste mesmo período, outro movimento formado por moradores também se mobilizou para a preservação da casa da Rua Santa Cruz, Vila Mariana (SP), de autoria do arquiteto russo Gregori Warchavchik, considerada o marco pioneiro da arquitetura moderna em São Paulo. A população local criou a "Associação Pró-Parque Modernista" pela defesa da casa e de sua área verde.

municipal a Comissão Especial Pró-Paranapiacaba, com o objetivo de definir diretrizes para a preservação da vila, integrada pelas seguintes entidades: RFFSA, AEA-ABC, Sociedade de Amigos de Bairro (SAB), Movimento Pró-Paranapiacaba e algumas Secretarias Municipais de Santo André.

Por sua vez, a Comissão Especial elabora em 1984 uma proposta de lei municipal de uso e ocupação do solo da vila, visando a preservação do conjunto. Em abril o Diário do Grande ABC publica denúncias da Câmara Municipal de Santo André (CMSA) e de moradores da vila sobre a depredação e perda de material, principalmente no trecho do funicular. A Comissão leva essas denúncias à coordenação do programa Preserve, do Ministério dos Transportes[7].

Em maio (1984) o ministro Cloraldino Severo visita Paranapiacaba e as máquinas fixas do sistema funicular, e a Comissão entrega uma carta contendo as denúncias de depredação. Durante a visita, o então ministro aprova as iniciativas de preservação do conjunto ferroviário. Em outubro, seguindo a orientação do Ministério dos Transportes, o programa Preserve libera verba para a restauração do sistema funicular entre o 4º e 5º patamares e do Castelinho, a casa do engenheiro-chefe da ferrovia no tempo dos ingleses.

No início de 1985, a Comissão Especial envia a minuta de lei do uso e ocupação do solo para apreciação de outros órgãos, tais como: Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo (Emplasa), SPHAN, Condephaat. A Comissão começa a articular o 2º Simpósio, com objetivo de discutir amplamente as diretrizes básicas definidas pela minuta elaborada.

Em maio deste mesmo ano, por portaria do Ministério dos Transportes, a Vila de Paranapiacaba é declarada área de interesse do programa PRESERVE (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes), sendo determinado o restauro de alguns edifícios de uso social e do sistema funicular.

No mês subsequente realiza-se o 2º Simpósio Pró-Paranapiacaba, organizado

[7] O Preserve era um programa vinculado ao Ministério dos Transportes que visava a preservação do patrimônio histórico e atuou durante a década de 80. Atualmente não há mais referência a esse programa.

pelo Movimento e pela Emplasa, no qual se evidenciou a necessidade de preservação não só do núcleo urbano, mas também de todo seu entorno e da elaboração de um plano global de revitalização da vila que definisse e priorizasse as ações a serem empreendidas.

Decidiu-se, ainda, pela ampliação da Comissão Especial com a inclusão de entidades que atuassem nas áreas de preservação cultural, do meio ambiente e de pesquisa, tais como: Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico (Condephaat), Cetesb, Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo (FAUUSP), Emplasa, PRESERVE e Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), entre outras.

Como melhor forma de organização, optou-se pela subdivisão dessa Comissão Especial em diferentes grupos de trabalhos, totalizando nove, incumbidos de elaborar estudos específicos relativos ao tombamento, custos de obras de restauro, aproveitamento ferroviário, turismo, plano diretor, entre outros.

Em fins de 1985, em reunião realizada na sede da Rede com a participação do presidente do Condephaat, membros da Comissão Especial e da Superintendência Regional da RFFSA, decidiram pela suspensão do processo de venda das casas até que fosse elaborado um plano que desse viabilidade econômica à preservação da vila. Por sugestão do presidente do Condephaat, Modesto Carvalhosa, tal plano seria elaborado pela Emplasa juntamente com o próprio órgão de defesa estadual. A PSA ficou encarregada de realizar o levantamento socioeconômico da Parte Alta.

Em 1986, a RFFSA recuperou o funcionamento do sistema funicular entre o 4º e 5º patamares[8] e restaurou o Castelinho, transformando-o em Centro de Preservação da História de Paranapiacaba. Ações que já contavam com verba do Preserve desde 1984.

O início de 1987 é marcado por várias iniciativas, entre elas a entrega do "Plano de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba", realizado

[8] Em 30 de setembro de 1986 foi reinaugurado o trecho turístico de dois quilômetros do sistema funicular, recuperado pela RFFSA, e noticiado pela *Folha de São Paulo* no dia seguinte. Porém seu funcionamento durou somente até 1997, quando a exploração das linhas passou para a MRS Logística e a RFFSA suspendeu a manutenção e benfeitorias (*O Estado de São Paulo*, 30 de março de 1998).

pela Emplasa; a recuperação do antigo mercado, efetuada pela Rede, e a realização, no Clube União Lira Serrano, do 2º Festival de Música Sertaneja de Santo André, numa promoção conjunta da PSA, RFFSA e Secretaria do Estado da Cultura. Marcava-se assim, a reinauguração do clube e a homologação do tombamento do núcleo urbano, equipamentos ferroviários e área natural de Paranapiacaba, efetivado pelo Condephaat; e a instalação de um Centro de Educação Ambiental, pela Secretaria do Meio Ambiente e Cetesb.

No contexto dos anos 80, a preservação e revitalização de Paranapiacaba foi pensada dentro de uma perspectiva que não visava o 'congelamento' das áreas, mas sim seu crescimento e desenvolvimento, balizados pelas diretrizes adotadas pelo plano. As normas de Quito (1967), já reconheciam que os bens do patrimônio cultural representavam um valor econômico e são suscetíveis de constituir-se em instrumentos do progresso.

E parte do pressuposto de que os monumentos históricos constituem também recursos econômicos e, consequentemente, as medidas que levam a sua preservação e adequada utilização não só guardam relação com os planos de desenvolvimento, mas fazem ou devem fazer parte deles. Porém, em nenhum momento desse plano de ação, a referida norma foi mencionada.

Portanto, as ações de preservação ressaltavam a importância de Paranapiacaba enquanto conjunto: vila ferroviária, Parte Alta e área natural, configurando a expressão uma da outra em uma mesma paisagem. É a existência desse conjunto que torna Paranapiacaba extremamente significativa no contexto do patrimônio cultural brasileiro.

A direção a ser impressa para sua preservação, portanto, está indissoluvelmente ligada à revitalização daqueles atributos do bem cultural que justificam sua permanência, propondo condições objetivas para que isso se realize, ou seja, viabilizar projetos que explorem os múltiplos significados do patrimônio cultural de Paranapiacaba: arquitetura ferroviária, meio ambiente e o microcosmo do trabalhador ferroviário.

E, nesse sentido, menciona-se que o plano de preservação e revitalização de Paranapiacaba, elaborado pela Emplasa, foi pensado justamente a partir desses

marcos conceituais e visava coordenar e priorizar as iniciativas a serem desenvolvidas, naquele momento, no bem cultural.

2.3 *TRÊS DÉCADAS de PLANOS e PROPOSTAS de REVITALIZAÇÃO para PARANAPIACABA*

Anos 80

Coincidentemente, o ano de 1987 foi marcado pelo tombamento estadual, em 30 de setembro, e também pela entrega do *Plano de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba,* realizado pela Emplasa.

O desafio do plano apresentado pela Emplasa era de equacionar a revitalização, manutenção, seus usos e viabilidade em termos econômicos, sem ferir sua integridade, enquanto conjunto arquitetônico, a integração da população local, a fruição e o uso do bem pela comunidade. Foram elencadas uma série de diretrizes gerais nas áreas do desenvolvimento turístico; social, econômico e cultural; de uso e ocupação do solo e na adequação da infraestrutura urbana e regional e dos serviços urbanos. Algumas destas diretrizes seguem abaixo:

No campo do desenvolvimento turístico

- Consolidar a Vila Ferroviária de Paranapiacaba como centro de turismo cultural de caráter pedagógico voltado para os aspectos da tecnologia ferroviária – arqueologia industrial – sociologia operária, antropologia do cotidiano ferroviário e às pesquisas e estudos relativos às questões de preservação e promoção do meio ambiente;
- Apoiar o desenvolvimento de um turismo pedagógico de nível regional, nacional e internacional, visto constituir o conjunto ferroviário existente em Paranapiacaba, presumivelmente, o único exemplar desta tecnologia no mundo;
- Privilegiar os programas de pesquisa e experimentos científicos como forma de consolidar e alimentar um turismo pedagógico;
- Estabelecer um plano de manejo que oriente a integração dos programas ligados ao turismo àqueles ligados ao meio ambiente;
- Integrar o conjunto turístico de Paranapiacaba ao Parque Estadual da Serra do Mar, em vista de sua posição estratégica no acesso ao referido Parque;
- Consolidar as atividades turísticas e culturais, de modalidades diversas, de forma integrada à vida urbana do núcleo, assegurando a permanente dinamização do cotidiano da cidade;
- Estabelecer mecanismos e sistema de controle para o turismo de massa, de forma a garantir fluxos turísticos programados;

- Mobilizar as autoridades competentes no sentido de resguardar a Serra do Mar da ação predatória a que será exposta pelo aumento do fluxo turístico, através de intervenções concretas no meio físico que caracterizam o Parque em seus diversos níveis de apropriação espacial.

No campo social econômico e cultural

- Propiciar o mais amplamente possível condições de permanência na vila e de interação como agentes / empreendedores do processo de revitalização e preservação, aos moradores que tenham vinculação afetiva e cultural com o local;
- Priorizar as atividades e empreendimentos que garantam a absorção de mão de obra e da bagagem de conhecimentos e tradições culturais locais, principalmente dos que contribuam para seu desenvolvimento e difusão;
- Promover veiculação e sustentação das manifestações culturais e dos agentes locais;
- Garantir à população formas de representatividade na gestão dos recursos e interesses comuns, no processo de revitalização que se venha implementar;
- Assegurar a permanência dos referenciais afetivos da vida cotidiana da comunidade residente em Paranapiacaba no processo de revitalização da vila;
- Ampliar as oportunidades de integração da população local ao processo de revitalização que se quer empreender, através de um programa de restauração das unidades habitacionais, por etapas, inicialmente, a partir das medidas mais urgentes que detenham o processo de degradação dos imóveis;
- Promover o programa de restauração das unidades habitacionais ocupadas pela população radicada na vila envolvendo, sempre que possível, a mão de obra desta população, num trabalho de conscientização de seu patrimônio;
- Assegurar a permanência da Vila Ferroviária de Paranapiacaba – Cidade Alta e baixa – como propriedade única, garantindo maior eficácia às medidas de preservação;
- Instituir instrumentos jurídicos que regulem as negociações, atividades e empreendimentos a serem estabelecidos na vila – Cidade Alta e baixa – e entorno, bem como as normas, deveres e obrigações dos empreendedores e ou usuários, tendo em vista a preservação do patrimônio histórico e ambiental, bem como o bom nível de desempenho dessas atividades e empreendimentos;
- Incentivar e apoiar, através de formas institucionais, a gestão conjunta da Vila Ferroviária de Paranapiacaba pela sociedade civil, organismos políticos e órgãos técnicos, a fim de que as decisões que orientarão o futuro sejam legítimas e democráticas.

No campo de controle de uso e ocupação do solo

- Preservar a malha urbana original da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, cidade alta e baixa;
- Anteceder-se ao processo de crescimento urbano espontâneo ou não planificado da vila, gerado por força dos investimentos aplicados na área, agilizando a concretização de projetos de urbanização que, por sua natureza, resultem na preservação do entorno;
- Amenizar as pressões de crescimento urbano do núcleo de Paranapiacaba e os impactos regionais decorrentes do processo de revitalização da vila, através da

priorização, como empreendedores e como força de trabalho, dos agentes do próprio distrito de Paranapiacaba e das cidades vizinhas – Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Santo André e Campo Grande;

- Apoiar a concretização de programas e projetos, atividades e empreendimentos, quer da iniciativa privada ou pública, que levem, estrategicamente, à consolidação de usos e formas de ocupação compatíveis com a legislação metropolitana de proteção incidente e a preservação da vila e das áreas de entorno;
- Definir critérios, parâmetros e condutas que orientem a administração do processo do uso e ocupação do solo, com vistas à preservação e revitalização da vila e área do entorno objeto do plano.

No campo de adequação da infraestrutura urbana e regional e dos serviços urbanos

- Impedir o desenvolvimento do sistema rodoviário de acesso do local, como forma de evitar a conversão de Paranapiacaba e entorno em cidade dormitório, enfatizando, por outro lado, a acessibilidade controlada através do sistema ferroviário;
- Efetuar as melhorias nos sistemas de infraestrutura e serviços existentes, ampliando-os apenas em escala compatível ao atendimento das demandas do quadro econômico e social futuro, e segundo as normas e padrões a serem definidos pelo Condephaat e SPHAN;
- Preservar o traçado da malha viária da Vila Ferroviária de Paranapiacaba – Cidade Alta e baixa;
- Aparelhar a Vila Ferroviária de Paranapiacaba – Cidade Alta e baixa – e entorno para o desenvolvimento de um turismo cultural /pedagógico de alcance regional metropolitano, nacional e internacional;
- Aparelhar os municípios de Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires e o distrito de Campo Grande no município de Santo André com equipamentos sociais de maior complexidade e porte, que possam responder de forma distribuída às demandas criadas pela implantação dos planos e projetos de preservação e revitalização;
- Aparelhar o núcleo de Paranapiacaba com equipamentos sociais de atendimento imediato à população, para que possam responder às demandas criadas pela implantação dos planos e projetos de preservação e revitalização;
- Aparelhar a Vila Ferroviária de Paranapiacaba – Cidade Alta e baixa – com sistemas especiais de abastecimento e saúde que venham garantir o suprimento das emergências locais;
- Empreender a recuperação e reaparelhamento dos equipamentos sociais de cultura e lazer, já existentes na vila – Cidade Alta e baixa – segundo as normas e padrões definidos pelo Condephaat e SPHAN;
- Promover a restauração dos equipamentos ferroviários, edificações e maquinários como forma de valorização e divulgação da tecnologia ferroviária;
- Incentivar o uso das edificações da vila – Cidade Alta e baixa – sempre que possível, relacionado ao seu uso e funções originais, e no caso de novas funções decorrentes da revitalização, atentar para a não descaracterização destas edificações;
- Organizar sistema de fiscalização e de serviços de segurança novos e adequados para garantir a preservação do patrimônio histórico e ambiental, criando

condições operacionais para estes sistemas.

O plano sequer chegou a ser implantado. Tratava-se apenas de diretrizes gerais de atuação em todas as áreas propostas, que necessitavam de todo o detalhamento para sua eficaz realização, o que não foi possível devido à dificuldade de reunir todos os órgãos, entidades e pessoas envolvidas no processo. Faltou ainda quem definisse o detalhamento e se responsabilizasse pela sua fiscalização e execução, tornando-se todas as medidas inócuas para o momento, devido à falta de respaldo estrutural.

Cabe salientar que, muito embora, não tenha sido possível por em prática tal plano, alguns destes pontos foram aproveitados posteriormente, como por exemplo: no campo do desenvolvimento turístico, o fluxo programado previsto está agora vinculado ao calendário anual de eventos da vila; bem como o resguardo do Parque da Serra do Mar, que tem seu acesso controlado e monitorado, além da criação do Parque Nascentes de Paranapiacaba, como um cenário natural de demonstração das questões ambientais.

Outro ponto, na área socioeconômica, foi a oportunidade oferecida à população local, através do treinamento de mão de obra para restauro das casas. Com essa força de trabalho, foram realizadas intervenções nos seguintes imóveis: Casa Fox; CDARQ[9] e Clube Lira.

Somente após a compra da vila por parte da PSA, é que foi possível assegurar como propriedade única, como previa o plano na década de 80. No campo do controle urbano, podemos citar ao menos duas propostas do plano que também foram postas em prática (pós-compra da vila), que foi a preservação da malha urbana original e a concretização de alguns empreendimentos, tais como, os 'Ateliês-residência'; as pequenas pousadas do tipo "*Bred & Breakfast*" e lojinhas para atendimento ao turista.

Anos 90

Em 1989, Celso Daniel (PT) foi eleito prefeito de Santo André, enfrentando desde logo uma articulação dos prefeitos das cidades vizinhas que queriam

[9] A Casa Fox é um exemplar arquitetônico de tipologia "A" que foi restaurada com mão de obra local e transformada em Centro de Memória de Paranapiacaba. Já o Centro de Documentação Arquitetônica (CDARQ) é um conjunto geminado de quatro moradias do tipo "E".

incorporar a Vila de Paranapiacaba ao município de Rio Grande da Serra. Na ocasião, a PSA conseguiu manter a unidade do território e reforçar a identidade andreense em Paranapiacaba, mas faltou um projeto específico de ação.

Neste período, (década 90) há pelo menos três planos relativos à Vila de Paranapiacaba e entorno, como é o caso do *ProParQui-Projeto Paranapiacaba Quilombo,* de 1992; a *Proposta de Revitalização da Vila Ferroviária*, da prefeitura de Santo André, de 1997; e o *Plano de Desenvolvimento Sustentável da Vila de Paranapiacaba,* realizado pelo Laboratório de Urbanismo da Metrópole (LUME), sob a coordenação da professora- doutora Regina Meyer, de 1999.

O *ProParQui*[10] abrangia o alto da Serra do Mar, em Paranapiacaba, e o Vale do Quilombo, já na cidade de Santos, e visava à recuperação de áreas degradadas com ações voltadas ao turismo ecológico e educação ambiental. Dentro da concepção geral, este era mais um plano de diretrizes que abordava a preservação, restauração e revitalização do patrimônio natural e cultural da área da Serra do Mar, Vale do Quilombo, Vila de Paranapiacaba e Reserva Biológica de Paranapiacaba.

Propunha, ainda, a criação de um centro de referência de turismo ecológico e de educação ambiental no estado de São Paulo, que integrasse aspectos do ambiente natural e cultural presentes na região, procurando envolver entidades governamentais, institucionais de ensino e pesquisa, sociedade civil e iniciativa privada na implementação de programas que viabilizassem e consolidassem as ações de preservação, restauração e revitalização.

Apresentava, assim, três diretrizes específicas, apresentadas da seguinte forma:

[10] O plano foi uma parceria entre o Governo estadual (Governador: Luiz Antonio Fleury Filho) a PSA (prefeito: Celso Daniel) e a Prefeitura de Santos (prefeita: Telma Sandra A. Souza). Para seu desenvolvimento foram articulados ainda, órgãos da Secretaria do Meio Ambiente do Governo do Estado de São Paulo, o Instituto de Botânica, o Instituto Florestal e a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Fundação Santo André (FSA), que na ocasião vinha desenvolvendo junto a PSA, atividades de educação ambiental com estudantes de escolas públicas do município.

Diretriz	Programa	Projetos
A) Recuperação e Preservação	Recuperação ambiental	Recuperação das trilhas.
	Recuperação de edifícios	Recuperação edifício público Recuperação edifício residencial
B) Ecoturismo	Equipamentos de apoio	Posto de informação turística Área de estar Posto de atendimento médico Hospedagem
	Sistema de informação	Placas de sinalização Material de divulgação
	Fiscalização e segurança	Contratação de equipe Regulamentação Equipe de segurança
	Divulgação	Meios de comunicação Placas de divulgação
	Integração da população	Capacitação de mão de obra local
	Atuação de operadora turística	Cadastramento e supervisão
	Roteiros alternativos	Sem definição
C) Educação Ambiental	Equipamento de apoio	Centro de educação ambiental Reserva Biosfera do Alto da Serra
	Treinamento	Cursos de capacitação e material de apoio
	Atividades educacionais	Ações educativas e eventos

Quadro.1 *Subdivisão das etapas de trabalho.* **Fonte:** Quadro elaborado pela autora a partir das informações coletadas do texto *ProParQui*.

Todo o plano estava, desde o início, direcionado para a recuperação e a preservação do patrimônio ambiental do entorno da Vila de Paranapiacaba; essa foi a premissa principal e basilar do projeto turístico-pedagógico que se pretendia implantar. A recuperação do patrimônio arquitetônico da vila estava prevista, mas não era a prioridade do plano. E, como este plano também não resultou em medidas efetivas, o que estava reservado a uma segunda etapa - que seria a recuperação do patrimônio arquitetônico - também não se efetivou. De qualquer forma, seria difícil que a RFFSA, que estava à frente desta etapa, conseguisse realizar obras de restauração tão diversas e onerosas.

Um dos principais impasses no desenvolvimento de ações de revitalização estava na gestão da ação para o turismo, em função da pluralidade das instituições aí envolvidas: de um lado a RFFSA, proprietária da Vila Ferroviária e de toda a área de mananciais que abastece a vila e o sistema ferroviário, e de outro, a PSA, sem poder de atuação sobre uma propriedade da Rede Ferroviária

Federal.

Da mesma forma como ocorreu com o plano anterior (Emplasa), alguns projetos pontuais propostos no *ProParQui,* também foram aproveitados alguns anos depois, tais como: o projeto de recuperação das trilhas e de edifícios públicos, como o mercado; a criação de novas hospedagens e do posto de informações turísticas, incluindo a atuação de operadoras de ecoturismo.

Dentro do proposto na diretriz do ecoturismo, as placas de informação turística até foram elaboradas e implantadas, mas devido à falta de manutenção, aliada ao vandalismo restou muito pouco delas, com ou sem nenhuma informação (F.1).

F.1 *Placas que fizeram parte do plano de informação turística e que atualmente estão degradadas.*
Fonte: Thais Cruz, 2011.

Apesar desses entraves e da dificuldade de se chegar a um consenso, a PSA também apresentou à RFFSA uma proposta de revitalização da Vila Ferroviária, que permitisse à administração municipal atuar na prestação de serviços urbanos, bem com na busca de parceiros da iniciativa pública e privada para a implementação de atividades de apoio ao turismo ecológico e cultural.

A proposta apresentada pela PSA à RFFSA era de desenvolver um programa de preservação, restauro e manutenção do casario, com base em parcerias com empresas, sindicatos e outras instituições, que reutilizariam os imóveis para fins de lazer e hospedagem. Haveria também a criação de um fundo de revitalização de Paranapiacaba[11], com o objetivo de captar recursos financeiros

[11] O Fundo de Gestão do Patrimônio Histórico da Vila de Paranapiacaba e Parque Andreense (FUNGEPHAPA) foi instituído pela Lei nº 8.281 em 11 de dezembro de 2001. Esta lei institui o Fundo e traz normas relativas ao funcionamento geral do referido fundo, bem como normas específicas ao funcionamento do Conselho Diretor. Esta lei foi regulamentada e alterada por decretos, uma vez que o órgão gestor da subprefeitura foi extinto e substituído por uma secretaria.

complementares para o programa de revitalização, além de implantar atividades permanentes de restauro e conservação especializada dos imóveis da vila e entorno, com capacitação e fixação de mão de obra local.

Em um primeiro momento, o projeto priorizava a recuperação e preservação natural, agindo prioritariamente no controle e estímulo ao turismo ecológico e de ações de educação ambiental. Desta forma, propunha ações no sentido de criar infraestrutura para a recepção dos grupos organizados de turistas, envolvendo a população local, as entidades da sociedade civil e organismos governamentais que, posteriormente, se voltariam também para a preservação do patrimônio arquitetônico e tecnológico local. Aqui novamente a recuperação dos edifícios da vila ficava para ser resolvido depois.

Fazia parte ainda das diretrizes do projeto na área da recuperação e preservação:

- Viabilizar a recuperação e preservação do patrimônio ambiental e cultural da região;
- Criar novas alternativas de percursos, com graus de dificuldade diferenciados, atraindo públicos diversos para a área.

Do Turismo ecológico

- Criar mecanismos de regulamentação para o turismo de massa, estimulando a organização de grupos de visitantes e o controle da ação destes grupos devidamente acompanhados por guias;
- Ampliar as oportunidades de integração da população local e entidades ambientalistas que já atuam no processo de revitalização e preservação. (as mesmas propostas já apresentadas pela Emplasa dez anos antes).

Do Turismo ferroviário

- Tornar Paranapiacaba um centro de pesquisa da história da ferrovia no Brasil, a partir da criação de um centro de documentação e pesquisa na vila;
- Recuperar os atrativos turísticos da vila e sua relação com o trem, revitalizando as instalações e o acervo do Museu Ferroviário e do centro

de memória.

Da Educação ambiental

- Desenvolver um programa de educação ambiental que valorize e estimule as ações de preservação do patrimônio ambiental e cultural.

Para que tais medidas fossem viabilizadas, a prefeitura propunha ainda que a Rede Ferroviária efetuasse a doação, com encargos, do patrimônio da Vila Ferroviária (casario, sistema funicular e Museu Ferroviário) à municipalidade e que, mesmo após a doação, a RFFSA participasse do 'Conselho do Fundo de Revitalização da Vila de Paranapiacaba,' além de fiscalizar a execução dos encargos assumidos pela PSA, correspondentes ao programa de recuperação, preservação e revitalização da vila, cujo não cumprimento acarretaria a anulação da doação e o consequente retorno dos bens ao patrimônio da RFFSA.

Esse plano também apresentou algumas lacunas ao não elaborar e detalhar as formas de execução. De qualquer forma, também não houve acordo, pois a Rede pretendia vender as casas aos moradores como meio de preservá-las. A doação nunca se efetivou, e todo e qualquer fundo destinado à recuperação da vila deveria ser gerido única e exclusivamente pela Rede Ferroviária, uma vez que esta era a proprietária, impossibilitando assim uma ação realmente efetiva.

O terceiro plano apresentado em fins da década de 90, muito mais abrangente, fez parte de um contrato entre a PSA e a Fundação para Pesquisa Ambiental (FUPAM), e foi desenvolvido pelo Laboratório de Urbanismo da Metrópole (LUME-USP) junto ao Departamento de Desenvolvimento Urbano da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação.

Pela primeira vez, um plano propunha a participação e integração da população local e pretendia também resgatar todas as propostas anteriores. O *Plano de Desenvolvimento Sustentável da Vila de Paranapiacaba* foi elaborado a partir da conjugação dos três elementos constitutivos de sua peculiar realidade: os seus atuais moradores, o patrimônio edificado e o patrimônio ambiental natural.

Para esta conjugação, foram estabelecidos compromissos que refletem, respectivamente, as preocupações relativas à integração da comunidade com o projeto e com sua implementação; a melhoria das condições de habitabilidade e

de serviços básicos locais; a preservação da escala do conjunto edificado, mesmo diante da indicação de setores de transformação; o controle das condições de acesso, circulação e estacionamento e, finalmente, a conservação do ambiente natural, garantindo o uso sustentável dos recursos naturais, a proteção das áreas frágeis de ações humanas, a valorização da paisagem natural para fruição e uso e o controle dos processos de expansão sobre as áreas frágeis.

A proposta fundamental era a de que a vila tivesse vida própria e não se configurasse apenas como uma cidade dormitório ou uma cidade cenário para atender a uma demanda turística de fim de semana. Demanda esta, que poderia assumir uma caráter predatório caso não fosse desenvolvida de modo compatível com suas limitações físicas, ambientais e infraestruturais. Outro aspecto de fundamental importância era garantir que os benefícios resultantes dessas melhorias fossem usufruídos pela população local.

Por se tratar de um plano muito extenso, não cabe aqui o seu detalhamento, no entanto, é possivel elencar algumas de suas premissas. O plano assumiu compromissos e apresentou propostas de intervenção urbana e algumas diretrizes para a vila, tais como a manutenção de seu caráter residencial.

Apesar das modificações das caraterísticas da população residente e da atividade econômica predominante, a definição de Paranapiacaba como vila de ferroviários é ainda muito presente. O fato é que a vila sempre manteve uma população residente e, em nenhum momento, foi reduzida a ponto de caracterizar-se como desabitada. Atualmente não é mais uma vila voltada exclusivamente para atender à ferrovia, mas mantém esse forte caráter local apesar de contar com uma população bastante diversa da original.

A proposta de intervenção urbana passava pela estrutura viária e acessibilidade, visando proporcionar as mesmas condições de acesso tanto para a Parte Alta, quanto para a parte baixa, além de facilitar a integração entre ambos os setores. Visava também a organização espacial incluindo novas funções e atividades. Dentre as novas funções, propunha o Centro de Referência da Mata Atlântica; equipamentos de apoio à chegada na vila e à saída para as trilhas; criação de um

parque público com áreas de manejo de espécies vegetais nativas e exóticas, além das já propostas hospedagens, desta vez incluindo uma área de camping.

No âmbito da proposta de reestruturação do existente, o plano previa melhoria nas habitações, no complexo ferroviário (museu) e nos espaços de lazer, que envolviam a criação de arquibancada no campo de futebol, vestiários, bar e lanchonete, projeto de iluminação para o campo; melhoria nas quadras existentes e a recuperação das ruínas da quadra de bocha para seu uso original.

O *Plano de Desenvolvimento Sustentável* foi elaborado dentro do contexto no qual a vila ainda pertencia à RFFSA, a qual, por sua vez, mantinha-se distante do processo de revitalização, não participando nem propondo nada, nem quanto a um dos principais atrativos do patrimônio tecnológico, que é o Museu Ferroviário Funicular, ou mesmo ao patrimônio arquitetônico.

A PSA previa mesclar as duas vocações da vila inglesa – museológica e ambiental – em um só projeto. Assim, o plano previa, entre outras intervenções, a criação de um centro de estudos da Mata Atlântica, um museu ferroviário, postos de recebimento de turistas, alojamentos, áreas de lazer e esportes e sinalização das trilhas ecológicas.

Porém a presidente do Movimento Pró-Paranapiacaba à época, Anna Gedankien, posicionou-se contra o projeto por considerar que a questão histórica era posta em segundo plano, e que determinadas intervenções em edifícios ferroviários, dando-lhes outras funções, acabariam por descaracterizar o patrimônio arquitetônico:

> "Penso que Paranapiacaba é um museu. Ao pegar um galpão onde ficavam estacionados os trens para criar um auditório, por exemplo, já se está descaracterizando o patrimônio" (*Folha de São Paulo*, 22 de outubro, 2000).

Independente de ser garagem ou auditório, o fato é que o edifício em questão continua sem uso e se deteriorando no tempo, sem cuidado ou uma manutenção preventiva. De acordo com a Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas – Carta de Washington, 1987 – as intervenções numa cidade histórica devem realizar-se com prudência, método e rigor, evitando dogmatismos, mas tendo sempre em conta os problemas específicos de cada

caso particular.

Sendo assim, mais uma vez um plano não saiu do papel. Mas este fato não significou que todo o trabalho desenvolvido pelo LUME não fosse aproveitado, ao menos em partes. Podemos considerar que algumas das propostas foram efetivamente concluídas, haja vista a criação de um banheiro público na Parte Alta, muito embora sem chuveiro e vestiário, como o previsto; também houve o incremento do asfalto com nova pavimentação, e foi reestruturado o estacionamento na chegada da Parte Alta, com a demarcação de vagas, porém o mesmo não ocorreu na chegada da parte baixa da vila.

A criação de monitorias fez parte das premissas de qualificação e capacitação da mão de obra local para atender à demanda turística. O curso de preparação de monitores era incentivado pela PSA e tinha duração de um ano. Estava dividido em quatro módulos que incluíam culinária, hospedagem, meio ambiente e ecoturismo. A população jovem também participou de cursos e oficinas de marcenaria nos antigos galpões do SENAI, com o intuito de trabalhar em obras de manutenção e restauro do patrimônio da vila, edificado em madeira. Mão de obra esta que se encontra em obsolescência devido à falta de trabalho no setor.

Anos 2000

Os anos 2000 se iniciam com a compra da Vila de Paranapiacaba. Esta foi, possivelmente, uma das últimas medidas tomadas pelo então prefeito Celso Daniel, em janeiro de 2002. A compra incluiu todos os bens históricos, como casas, prédios de uso público, galpões e também os terrenos do entorno, o que representa mais de quatro milhões de metros quadrados de terreno e 336 mil metros quadrados de construções antigas, além de equipamentos do antigo sistema funicular, utilizados para locomoção de trens na subida e descida da Serra do Mar. O custo total foi de R$ 2.101.700,00 (Dois milhões, cento e um mil e setecentos Reais), conforme contrato de compromisso de compra e venda[12]. Cabe ressaltar que a Parte Alta de Paranapiacaba sempre pertenceu ao

[12] O contrato original e cópia encontram-se no Museu público "Octaviano Gaiarsa" de Santo André, porém não foi permitida sua reprodução sem uma justificativa válida da negativa, embora seja possível sua consulta com 'restrição', também sem maiores explicações. Todavia, agradeço ao pesquisador Adalberto Almeida que gentilmente me forneceu uma cópia do mesmo.

município de Santo André.

De posse efetiva e legal da vila, a PSA[13] contratou a empresa de consultoria *Marketing Systems* para a elaboração de um novo plano que vislumbrasse a revitalização da Vila de Paranapiacaba, através do turismo. Plano este, que ficou conhecido também por "Plano Patrimônio: converter a história em futuro".

O Plano apresentava de maneira bem sucinta seus objetivos: a recuperação e proteção do patrimônio histórico e ambiental; implementação do turismo, desenvolvimento social e econômico e sustentabilidade da vila. Mas, para que esses objetivos fossem realizados, seriam necessários investimentos financeiros e sociais na recuperação dos recursos existentes, na melhoria da infraestrutura e dos serviços públicos, nos equipamentos turísticos: hotéis, pousadas, restaurantes, lojas, entre outros, além da conscientização dos visitantes em relação à conservação e preservação do patrimônio existente na vila. Praticamente os mesmos objetivos já apresentados pelo plano anterior – LUME.

A política turística previa a transferência do patrimônio da RFFSA para a municipalidade – pedido este, já solicitado anteriormente pela própria PSA e refutado; a recuperação arquitetônica e urbanística com intervenção do órgão de preservação estadual; criação de um centro de documentação da vila, além do já realizado 'plano de desenvolvimento sustentável'.

Ainda no âmbito do desenvolvimento urbano de Paranapiacaba, constava uma das premissas já presentes anteriormente, a saber: a implementação da infraestrutura voltada para o turismo, saneamento e controle, embora não se especifique que tipo de controle. Além disso, previa-se novamente a capacitação da mão de obra com cursos de ecoturismo; e o mais interessante, o estabelecimento de uma gestão compartilhada entre poder público e sociedade civil.

[13] Tendo como prefeito: João Avamileno; subprefeito de Paranapiacaba e Parque Andreense: João Ricardo Guimarães Caetano; Diretora de Departamento de Paranapiacaba: Silvia Regina Costa e Gerência de Projetos: Arqtº Wilson Stanziani.. Da Empresa constam o Diretor: Josep Chias; Diretora: Patricia Servilha e Consultor de Patrimônio Histórico: arqtº Walter Meneses, o mesmo que se apropriou indevidamente dos levantamentos gráficos da Casa do engenheiro chefe – Castelinho, e os apresentou a essa mesma subprefeitura, como sendo de sua autoria tais levantamentos, em intervenção posterior. Como veremos adiante.

Desta forma, buscava-se alcançar os objetivos de se criar um modelo turístico de qualidade num destino próximo a capital, recuperando a vila e suas instalações, desenvolvendo um modelo de gestão de trilhas que fosse referência no Brasil. Nesta fase de estruturação do plano, visavam-se vários investimentos na recuperação e na melhoria da infraestrutura dos serviços públicos, equipamentos turísticos, tais como, hotéis, pousadas, restaurantes, lojas etc. Em suma, não se acrescentava nada de novo ao que já havia sido proposto anteriormente pelos outros planos. E novamente não havia nenhum detalhamento de como, quando e quem realizaria tais objetivos.

A ideia nova apresentada fazia menção a eventos esportivos que poderiam ser praticados na vila, tais como: enduro de regularidade, clínicas de esportes de aventura, Copa Paulista de Trekking (F.2); corrida de aventura Alto da Serra; Cross Country; campeonato de Mountain Bike, entre outros.

F.2 *Portal de chegada da Corrida de Montanha. Circuito de Mountain Bike e Motoqueiros.* **Fonte:** Thais Cruz, 2010.

Em contrapartida, não foi proposto nenhum estudo do impacto ambiental que essas modalidades esportivas poderiam acarretar no ambiente urbano e natural da vila. O fato é que, com ou sem estudo de impacto ambiental, algumas dessas provas acontecem oficialmente na vila hoje, como por exemplo, a Copa Paulista de Corridas de Montanha, circuitos de mountain bike, além de, extraoficialmente, haver também os motoqueiros de cross e jipeiros off-road cruzando a vila.

Neste Plano, a Vila Ferroviária de Paranapiacaba foi apresentada como produto a ser investido e consumido pelo mercado do turismo histórico-cultural, ecoturismo, turismo de lazer, esporte e excursionismo; elaborado com uma visão estritamente mercadológica, sem o menor conhecimento da vivência local e da beleza natural.

Além de tudo isso, ainda foi proposto um programa de 'cenografia urbana,' com o objetivo de que a vila fosse um local agradável à comunidade e ao visitante. Para isso, seria necessário apresentar beleza e organização, de forma a transmitir acolhimento, apoio e garantia de que seus atrativos pudessem ser plenamente apreciados. O espaço de Paranapiacaba foi 'vendido' através da mídia enquanto local de turismo cultural, o que provocaria a descaracterização do espaço da vida cotidiana, espetacularizando cultura, hábitos e costumes locais, e transformando o morador num personagem folclórico; e de outro lado, segregaria o turista num oásis asséptico e seguro. Paranapiacaba não é um palco e seus moradores não são personagens inanimados.

Em nenhum momento foi posta em questão a restauração dos imóveis residenciais para o bem-estar do morador, para que este, morando com dignidade e com o mínimo de conforto, pudesse receber e acolher o tão esperado turista que lhe traria a tão almejada renda e sustentabilidade. O plano falhou quando seus idealizadores se esqueceram de que existe uma população local que não é mera coadjuvante neste processo.

Os moradores têm suas próprias necessidades e vontades, estendem suas roupas nos varais dos quintais, têm suas antenas parabólicas, necessitam de garagens e áreas de serviços etc; como cenarizar uma cidade que não é cenográfica, é viva, dinâmica e atuante? É impossível transformar todas as moradias em bares, restaurantes, pousadas, ateliês etc; para atender a uma demanda de fim de semana, Paranapiacaba deixaria de ser uma vila residencial e passaria a ser prestadora de serviços para turistas e visitantes esporádicos.

De qualquer forma, como citado antes, o plano não passou de premissas pontuais e nem chegou a um detalhamento específico.

Por fim, no início de 2010 surgiu um grupo interessado em também apresentar propostas de intervenção urbana para a Vila de Paranapiacaba. Trata-se do "*Partners of Americas*" (PoA)[14]. O trabalho dos '*Partners*' em São Paulo tem

[14] Os 'Companheiros das Américas' é uma rede de cidadãos da América Latina, Caribe e Estados Unidos, que se voluntariam para trabalhar em conjunto a fim de melhorar a vida dos povos em toda a região, por meio de atividades comunitária não-políticas. Além de proporcionar assistência técnica e treinamento a comunidades da América Latina, Caribe e Estados Unidos, a rede de voluntários promove a colaboração no desenvolvimento

uma parceria com o estado norte-americano de Illinois. O grupo já tem quarenta e cinco anos de história e envolve cerca de 120 grupos voluntários em sessenta parcerias nos países da América Latina e Caribe. Cada grupo é formado como uma organização sem fins lucrativos, estabelecendo parcerias que procuram ressaltar valores culturais e implementar projetos para melhoria da qualidade de vida das comunidades.

De acordo com uma das voluntárias participante do PoA, o interesse em Paranapiacaba partiu da identificação das características únicas da vila, tanto referentes ao seu potencial histórico, ambiental e cultural, como às características sócio-econômicas de sua população. Ainda segundo ela, a presidente do grupo em Illinois é uma brasileira, que morou por muitos anos em Santo André, e conhece bem a região, suas potencialidades e carências e teria grande motivação em contribuir para a melhoria das condições da população da vila.

Sendo assim, juntamente com a presidente, outros profissionais norte-americanos ligados às áreas de arquitetura, urbanismo, meio ambiente, entre outros, estavam envolvidos e interessados em participar de propostas para o desenvolvimento sustentável da vila. Este grupo organizou um '*workshop*' na vila, com duração de três dias, com o apoio da PSA, Secretaria de Gestão de Recursos Naturais de Paranapiacaba e Parque Andreense (SGRNPPA), representantes dos moradores, instituições não governamentais e educacionais. O objetivo da atividade era conhecer os potenciais e dificuldades no processo de implantação de propostas de planejamento estratégico para o desenvolvimento da vila e buscar soluções, sejam elas referentes a projetos sociais, urbanos, financeiros ou outros.

Para a elaboração deste *workshop* e para a efetiva busca de soluções em benefício da população da Vila de Paranapiacaba, buscou-se o apoio de diversos departamentos da PSA, ONGs e entidades que participam de decisões sobre a vila.

Estiveram presentes nos três dias de *workshop* representantes da PSA; da

---

social e econômico da região por meio de relações de trabalho entre profissionais e instituições do hemisfério. Para maiores informações acessar www.partners.net ; www.illinois-saopaulo-partners.org .

FAUUSP, na figura do professor-doutor Issao Minami; do Condephaat e do Conselho Municipal de Santo André; da CPTM, na figura do arquiteto Ayrton Camargo; do IPHAN; o idealizador do Instituto Acqua-Ação Cidadania Qualidade Urbana e Ambiental, Fábio Vidal; representantes da SPR-Paranap e membros do PoA Illinois-São Paulo, entre outros.

Naquela ocasião, o grupo considerava que o momento era propício para a criação de um modelo mundial de preservação e desenvolvimento sustentável, voltado à preservação da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, em estado de deterioração física, social e cultural.

Esse grupo de profissionais voluntários - sem envolvimento político -, representantes locais e membros da comunidade se reuniram na sede do Clube União Lira Serrano, para elaborar recomendações e objetivos imparciais. O conceito de propostas e visão de futuro para Paranapiacaba foi discutido independentemente, focando o resgate histórico, a sustentabilidade social e o desenvolvimento econômico da vila.

A intenção inicial do *workshop* era obter informações necessárias para a elaboração de propostas e suscitar o debate a partir dos seguintes temas: urbanismo e planejamento regional, preservação ambiental, desenvolvimento comunitário e patrimônio histórico mundial. Prevendo a partir daí, desenvolver, através de uma parceria internacional, a restauração e revitalização da Vila de Paranapiacaba, dentro de um plano de desenvolvimento sustentável com ênfase nos aspectos culturais e ambientais que possibilitassem a estabilidade econômica.

A grande ideia consistia na criação de um novo eixo de desenvolvimento urbano denominado "Paranapiacaba Oeste", que seria conectado com a Vila de Paranapiacaba através da reativação e uso da ferrovia. A construção dessa nova vila estaria situada no trecho compreendido entre a empresa Solvay-Indupa e Paranapiacaba (Fig.3), onde seriam implantados os novos equipamentos urbanos, tais como: bares, restaurantes, hotéis, pousadas e B&B; centros hípicos, empresariais e universitários; lojas, mercados, habitação e serviços.

Fig.3 *Eixo de desenvolvimento "Paranapiacaba Oeste".*
Fonte: PoA. Illinois-São Paulo Chapter, 2010.

O resultado deste investimento, segundo seus organizadores, poderia gerar renda através dos impostos arrecadados a partir dessa nova vila "Paranapiacaba Oeste", que, juntamente com a parceria pública e privada, forneceria todos os recursos econômicos para a restauração e revitalização da vila de Paranapiacaba, mantendo desta forma suas características históricas e a preservação do meio ambiente natural.

As recomendações apresentadas visavam gerar fundos necessários para dar apoio à vila e providenciar sua revitalização, sem danos para a região da Serra do Mar. Em suma, a ideia principal girava em torno da promoção de atividades econômicas capazes de serem autossustentáveis sem prejudicar o meio ambiente da região, e ao mesmo tempo, gerar recursos fundamentais para a reconstrução de Paranapiacaba.

Ainda de acordo com as propostas levantadas pelo grupo norte americano, estava previsto para o desenvolvimento da Vila de Paranapiacaba alguns equipamentos voltados para o turismo tais como, hotéis com vista panorâmica localizados na Parte Alta, pousadas de luxo, apart-hotel, *B&B* e albergues; recuperação de estruturas para usos mistos; criação de um manual de restauração de fachadas; completa recuperação dos edifícios não históricos, além de condomínios residenciais.

Para a parte baixa da vila - Vila Velha e Martin Smith -, propunha-se a restauração dos imóveis, tanto interna quanto externamente; a utilização dos alojamentos de solteiros para quartos de hotel e spa; adequação dos banheiros externos e utilização dos vagões de trem para hotelaria ou para outro tipo de prestação de serviço como, por exemplo, lanchonete móvel.

As intervenções em nível urbano se dariam pela recuperação da infraestrutura existente, conforme parâmetros e necessidades locais; aumento e expansão das ligações ferroviárias e outros meios de transporte; definições de portais de chegada e circulação para pedestres, veículos privados, de serviços e meios de transporte público; criação de espaços de lazer com áreas recreativas para os jovens, jardins comunitários, trilhas e corredores ecológicos para moradores e visitantes.

A proposta de criação de um novo núcleo urbano distante seis quilômetros da vila, para dar suporte financeiro e físico, parece muito além da realidade existente, e as propostas de intervenção urbana não acrescentaram nada que já não tivesse sido previsto antes, em outros planos. E, em nenhum momento, foi levado à pauta das discussões os impactos ambientais da construção de um novo núcleo no eixo proposto.

Por outro lado, esta parceria com um grupo estrangeiro poderia, a meu ver, trazer benefícios reais e concretos à Vila de Paranapiacaba, desde que fosse realizado na escala do micro para o macro, sem projetos megalômanos e pouco consistentes, pois um edifício bem recuperado e utilizado poderia estimular a recuperação de outros.

Como em todos os planos anteriores, os recursos para tantos investimentos viriam da iniciativa pública e privada e, mais uma vez, foram postas na mesa de discussões uma série de diretrizes direcionadas ao turismo sustentável, à infraestrutura e tantas outras ideias vistas, revistas, revisadas e atualizadas.

Muito embora nenhum dos planos tenha sido posto em prática na sua íntegra, isto não significa que todos eram inadequados ou ineficazes. Muito das ideias e propostas apresentadas acabaram sendo adequadas às novas realidades e utilizadas como instrumentos de preservação e requalificação.

A PSA vem tentando levar a cabo esse processo de revitalização da Vila como um todo, porém, a experiência municipal de preservação não se dá de forma contínua, ela acompanha as prioridades de cada gestão municipal e tem se caracterizado pela descontinuidade administrativa, técnica e financeira. Esta descontinuidade merece ser discutida e avaliada, objetivando identificar os entraves e formas de superá-los, na medida em que coloca em risco a conservação do patrimônio, principalmente em momentos de transição partidária[15].

Aos poucos, a Vila de Paranapiacaba vem recuperando sua vitalidade. Uma série de ações implementadas sob a coordenação da administração pública municipal pretende devolver à vila seus tempos de glória. Porém, desta vez, com o foco não mais voltado para a travessia da Serra do Mar através de seus espetaculares sistemas funiculares, ou para a exportação do ouro verde, mas para o turismo, massificador e de consumo.

No entanto, esta face do turismo, que advém de fluxos massivos ou mal geridos, pode ameaçar a integridade e acelerar a degradação da comunidade local. Por outro lado, o turismo pode aproveitar as vantagens econômicas do patrimônio e utilizá-las para a conservação deste, criando recursos, desenvolvendo a educação, reorientando políticas e pode constituir um fator importante de desenvolvimento, se for gerido com sucesso (ICOMOS, 1999).

A transformação do valor cultural de um bem em valor econômico, cria um mercado voltado para o turismo, dito cultural (mas que não o é), no qual o turista passa a ser consumidor da paisagem e da cultura ao visitar cidades históricas. O equilíbrio entre os diferentes princípios que regem uma atividade econômica e os princípios subjacentes à proteção do patrimônio cultural deve ser trabalhado entre os vários agentes da sociedade, visando contribuir para a

[15] O Partido dos trabalhadores (PT), na figura de Celso Daniel, ex-prefeito de Santo André, esteve à frente da vila e das negociações de sua compra, por mais de cinco anos; após sua morte, o vice, João Avamileno, assume o cargo até o fim do mandato, sendo reeleito, dando prosseguimento aos trabalhos e aos investimentos na vila. Mas a continuidade partidária não garantiu coerência administrativa. Porém, com novas eleições, o quadro mudou, mudando também o partido, sai PT entra PDT. A falta de sintonia entre as legendas é percebida pela 'dança das cadeiras' na subprefeitura* de Paranapiacaba e pela descontinuidade administrativa, demonstrando a completa desinformação dos rumos tomados na vila. * Muda também o 'status' de subprefeitura, passa a ser mais uma secretaria de governo.

melhoria das condições de gestão e de conservação do patrimônio.

Com a missão de preservar e revitalizar a vila, a PSA escolheu a indústria do turismo para substituir o papel econômico da ferrovia. "É uma troca que preconiza a preservação do patrimônio histórico a ser mostrado e do patrimônio natural. Gera também atividade econômica"(CAETANO,2003.p.132). Nesse processo de trocas, os moradores de Paranapiacaba tiveram que se adaptar. Os habitantes poderiam permanecer nas casas, desde que cooperassem com o planejamento traçado para a vila (BAGGIO e MEDEIROS, 2003).

De modo geral, todos os planos[16] aqui expostos apresentaram basicamente as mesmas propostas de revitalização da vila através do turismo dito sustentável. É possível definir turismo sustentável de múltiplas formas, muitas das quais controversas. Porém, em um sentido amplo, também é possível relacioná-lo a turismo responsável, brando, de impacto mínimo; uma atividade de ganhos econômicos que não destrói os recursos dos quais dependerá futuramente, em especial o meio ambiente físico e o tecido social local (SWARBROOKE, 2000).

Em verdade, caberia ao poder público fazer a avaliação crítica de todos projetos e programas propostos já elaborados em décadas passadas e por em prática o que efetivamente contribuiria para o futuro da vila e de seus moradores.

Elaborar qualquer outro plano geral de diretrizes não acrescentaria nada ao desenvolvimento da vila, seria uma retomada de tudo o quanto já foi visto anteriormente, inclusive com os resultados conhecidos. Urge sair das diretrizes gerais e pôr em prática de maneira respeitosa, acurada e eficiente o que realmente for necessário para a permanência deste patrimônio.

A Carta Internacional sobre Turismo Cultural (1999), aponta que cabe a cada comunidade a responsabilização pela conservação e gestão de seu patrimônio, levando em consideração as normas internacionais, reconhecidas e aplicadas de forma adequada.

No entanto, é necessaria prudência nessa linha de análise. Uma cidade é,

[16] Para conhecer os planos na íntegra consultar: Museu "Octaviano Gaiarsa" de Santo André, (Plano da EMPLASA, ProParQui, Plano da PSA, Plano do LUME, Plano Patrimônio). Plano de Desenvolvimento Sustentável da Vila de Paranapiacaba, desenvolvido em parceria com o LUME, também disponível na biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

sobretudo, o resultado do que dela fazem os diferentes atores sociais e políticos que, de perto ou de longe, nela intervêm. Quando a examinamos de perto, surgem miríades de práticas, algumas totalmente imprevistas ou indesejáveis, do ponto de vista dos ideais planejadores e das leis.

Como dito anteriormente, a Comissão Pró-Paranapiacaba considerou, desde o início, a necessidade de preservação de todo o conjunto de Paranapiacaba: Vila operária, cidade civil e o sistema ferroviário, enfatizando a necessidade de realização de estudos de alternativas de preservação, antes de intervir no conjunto.

Diversos estudos foram desenvolvidos tendo em vista a elaboração de um plano de revitalização da vila e seu aproveitamento turístico e pedagógico, porém, as diversas tentativas de reunir todo o grupo e entidades envolvidas que vinham trabalhando na comissão foram frustradas, numa ação que Marques (1988, p.10) denominou de "multipaternalismo":

> "O caso é típico para se avaliar as consequências de falta de definições políticas e posicionamento cultural em relação à preservação de patrimônios públicos históricos. Muitas mãos querem ajudar a viabilizar a revitalização da Vila de Paranapiacaba, na encosta da Serra do Mar. Mas a ânsia de 'salvar' a estação e o pequeno núcleo urbano com características inglesas, em estado de grave deterioração, o objetivo final desse esforço, a preservação, acaba ficando como sabonete solto em uma banheira inundada: pode acabar se desfazendo enquanto alguém consegue agarrá-lo. (...) o emaranhado de entidades e órgãos envolvidos com Paranapiacaba, nenhum em condições de encabeçar o processo de revitalização autonomamente, denota que esse tipo de iniciativa no país continua sendo uma parada dura."

O que ocorreu a partir daí, foram as tentativas de se implantar e efetivar alguma proposta que pudesse ser levada a êxito, tanto para a vila, quanto para a população local, no sentido de restabelecer uma melhoria na infraestrutura urbana e social.

O desafio é, portanto, encontrar o equilíbrio entre a utilização cultural e econômica dos bens culturais de modo a mantê-los, como é desejável, integrados à dinâmica contemporânea como representações da memória

coletiva. Isto, porém, não é simples, nem é uma solução técnica, mas complexa e política que depende da resposta à questão: qual é o tipo de sociedade que queremos construir?

Há (variações da) vontade política de conservar o patrimônio cultural local, porém, há que se ter prudência. A vila foi se tornando 'paisagem' quando as funções de apoio a um sistema de transporte foram sendo superadas pelo desenvolvimento da técnica e pelas ações de governos, que se pautaram na obsolescência da ferrovia face à rodovia. Paranapiacaba foi sendo esvaziada do cotidiano do trabalho ferroviário, que constituía o núcleo da alma tecida pelos que habitavam o lugar. Paranapiacaba foi sendo esvaziada da ação daqueles que possuíam seu território.

Lentamente, este esvaziar-se a reduziu a uma coleção de artefatos materiais, a um 'lugar de memória', no qual está representada a função inicial, de habitar e construir um cotidiano profundamente marcado pelo trabalho e pela tecnologia de ponta do transporte ferroviário de meados do século XIX.

Não há programa de restauração, de revitalização ou de turismo que faça a vila retornar àquilo que ela foi; a essência de sua cultura quotidianamente construída, quer no trabalho, na vida privada ou pública, perdeu-se. Pertence a um tempo pretérito, e como tal não é passível de reconstituição.

3 INTERVENÇÕES no PATRIMÔNIO de PARANAPIACABA

A década de 80 chegou com o reconhecimento de Paranapiacaba como um bem cultural de interesse histórico, urbanístico, ambiental e tecnológico, pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do estado de São Paulo (CONDEPHAAT), depois de dez anos de espera desde a solicitação inicial, feita pelo então vereador de Santo André José Mendes Botelho.

Na resolução do órgão, a Vila de Paranapiacaba foi tombada como "bem cultural de interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico"; contemplando a parte baixa (Vila Velha e Martin Smith), a Parte Alta, a área envoltória (Serra do Mar), onde se encontram as bacias do rio Mogi e Grande e as nascentes que abastecem a vila, o conjunto ferroviário (edifícios e equipamentos férreos), os remanescentes dos dois sistemas funiculares do 4º e 5º patamares, incluindo seus respectivos edifícios, casa das caldeiras, o sistema de comunicação e sinalização, além do material rodante como locomotivas a vapor, locobreques, carros e vagões (F.1). Seu artigo terceiro deixa claro que o tombamento abrange também **o traçado urbano**, as edificações e demais equipamentos urbanos de uso social.

F.1 *Casa das caldeiras, cabine de sinalização e vagão ambulância, todos abandonados.*
Fonte: Thais Cruz, 2011.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba foi declarada patrimônio histórico federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em agosto de 2002. O tombamento contemplou a Vila Velha, Vila Martin Smith e um conjunto de casas da Parte Alta. Também foram incluídos o sistema funicular até o quarto patamar, as casas de máquinas e os restos do viaduto da Grota Funda (F.2), considerado, na época, uma obra de arte da engenharia com seus

215 metros de extensão (RASPANTI,2002).

F.2 *Restos do Viaduto da Grota Funda, remanescentes da máquina fixa e caixa d'água metálica.* **Fonte:** Thais Cruz, 2006, 2011.

Entraram no rol desse tombamento o pátio e galpões ferroviários, os remanescentes das máquinas fixas que tracionavam os cabos do funicular e as caixas d'água metálicas, porém ficaram excluídos todos os bens móveis, como os vagões, locomotivas e locobreques (carros-breque). Na realidade, dos vinte locobreques fabricados na Inglaterra, resta apenas um em exposição na Vila de Paranapiacaba. As edificações que estão descaracterizadas ou que receberam anexos recentemente também não fazem parte do tombamento, apesar de estarem dentro do perímetro de preservação. Excluso também toda a Parte Alta. Há, portanto, pequenas diferenças entre os dois tombamentos.

A iniciativa do órgão federal veio ao encontro de um antigo pedido feito por uma comissão de moradores em 1985. O reconhecimento da importância histórica da vila pelo Instituto acabou servindo de aval ao trabalho que a prefeitura de Santo André vinha desenvolvendo para revitalizá-la, conforme apresentado no capitulo anterior.

O fato de a Vila Ferroviária de Paranapiacaba ser tombada nas três esferas municipal, estadual e federal não garantiu a permanência e salvaguarda desse acervo, mesmo com os esforços por parte do poder público, reconhecidamente carente de recursos, tanto técnicos quanto financeiros, como já visto anteriormente, através dos planos de revitalização.

O fato é que edifícios históricos estão sujeitos a diversos tipos de agressões que geram a sua deterioração. Além do desgaste natural sofrido pela ação do tempo e da natureza, verifica-se também um processo de degradação provocado pela falta de manutenção, conservação, incúria ou pela ação do

próprio homem como vandalismo, poluição ou negligência.

Segundo Pontual (2002), as práticas recentes de gestão das cidades têm seguido, com frequência, os fundamentos do planejamento estratégico inter-relacionado com a teoria do desenvolvimento sustentável e da conservação do patrimônio cultural. Essas práticas buscam orientar intervenções nas cidades com eficiência, isto é, em cidades que objetivam de fato, minimizar as perdas sociais e os vestígios da história. Mas ao que parece, tais iniciativas não têm sido implementadas de forma correta e coerente na vila.

A partir de 2002, quando a PSA obteve a posse definitiva da Vila Ferroviária, ou seja, a parte baixa que abarca as vilas Velha e Martin Smith, teve início todo um processo de intervenções neste espaço urbano, visando a sua requalificação e revitalização, enquanto espaço destinado a fins turísticos e pedagógicos.

Para tanto era necessário efetuar melhorias na infraestrutura existente, bem como, incentivar a instalação de serviços de turismo, pousadas e restaurantes entre outros. O local passou a contar também com uma série de eventos que visam levar o público para a vila, sendo o principal evento o Festival de Inverno de Paranapiacaba (FIP), que neste ano -2012- já se encontra na sua 12º edição.

No que concerne às questões administrativas, foi criada em janeiro de 2001, na própria vila, uma subprefeitura para agilizar a comunicação entre a população local e a sede administrativa, até então distante do núcleo cerca de trinta quilômetros. Porém, a mesma deixa de existir em 2009, quando foi criada por meio do projeto de Lei 9.121 a Secretaria de Gestão de Recursos Naturais de Paranapiacaba e Parque Andreense (SGRNPPA), responsável pela administração de 56% do território da cidade e compreende, além da histórica Vila Ferroviária de Paranapiacaba, a área de proteção e preservação dos mananciais da cidade.

Dentro dos 'projetos e ações' elaborados pela então Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense e disponibilizados no site da prefeitura, consta a relação dos restauros efetuados e do planejamento futuro até 2008, que será aqui apresentado na sua íntegra.

"**Restauros**

O Relógio da Estação, restaurado em 2003, pela empresa MRS Logística, era o marca-passo da pontualidade britânica dos trens, da sonoridade e da vida sob a neblina da serra. O relógio da estação destaca-se no centro do pátio ferroviário.

O Museu Castelinho destaca-se na paisagem por ser a edificação destinada ao mais alto funcionário inglês - o engenheiro-chefe. Foi restaurado em 2005, com recursos provenientes do WMF – World Monument Fund, no valor de R$ 359.691,65. A única residência assobradada da Vila, foi implantada em 1897 no topo da pequena colina entre a Vila Nova e a Vila Velha, de onde o administrador observava e controlava toda a movimentação da vila ferroviária.

Restaurado em 2003, o antigo Mercado, local de comércio de secos e molhados, data de 1899. Hoje abriga exposições temporárias e diversas atividade culturais e gastronômicas. O valor investido pela Prefeitura de Santo André foi de R$ 236.377,59.

O CDARQ - Centro de Documentação em Arquitetura e Urbanismo de Paranapiacaba funciona em um conjunto de quatro residências do tipo E; abriga uma exposição sobre a formação urbana da Vila, seu patrimônio arquitetônico e a tecnologia construtiva em madeira, foi restaurado em 2007, através de recursos da FAPESP, por meio do Centro Universitário Fundação Santo André.

Neste exemplar da tipologia habitacional A, restaurado em 2003 e também conhecido como Casa Fox, funcionará a Casa da Memória, cuja exposição resgata e registra as experiências e estórias relacionadas ao patrimônio humano de Paranapiacaba.

Em 2004, uma das casas de engenheiro da Rua Rodrigues Alves foi restaurada para abrigar o Centro de Visitantes do Parque Municipal Nascentes de Paranapiacaba, onde estão reunidas informações sobre o patrimônio natural da Mata Atlântica que abraça a Vila. O recurso para realização da obra foi de R$ 42.114,48, provenientes da PETROBRAS.

O Clube União Lyra Serrano foi erguido em 1938 e permitiu intensificar a vida social dos ferroviários com a realização de bailes, jogos de salão, teatro, exibição de filmes e da famosa Banda Lyra. O prédio, restaurado em 2005, abriga, hoje, uma exposição sobre a vida social dos moradores da vila e recebe apresentações musicais, bailes e diversos eventos. O valor total do restauro foi de R$ 612.887,05. Destes, R$ 529.720,55 foram recursos provenientes da Petrobras e, os R$ 83.166,50 restantes, dos cofres da Prefeitura de Santo André.

O Posto de Atendimento ao Turista – PAT, situado na parte alta, restaurado em 2003, foi restaurado pela Prefeitura de Santo André, com investimento de R$ 15.000,00.

O antigo Posto de Saúde da Vila, que hoje abriga o Centro de Informações Turísticas - CIT e o antigo Senai, onde se localiza o Campus Avançado do Centro Universitário Fundação Santo André, recebeu o investimento de R$ 41.000,00, da Prefeitura de Santo André, no ano de 2003.

Sem esquecer da segurança pública, a Prefeitura de Santo André também restaurou dois edifícios para este fim. O destacamento da Polícia Militar, instalado no antigo posto de puericultura necessitou de R$ 23.953,29, e o

Posto do Corpo de Bombeiros (parte baixa), inaugurado em 2007, recebeu R$ 54.686,95, ambos oriundos dos cofres públicos.

A requalificação urbana do Largo dos Padeiros recebeu um investimento de R$ 176.385,16 e foi concluído em 2007.

Ainda preocupada com a conservação dos imóveis da Vila, a Prefeitura de Santo André pretende, no ano de 2008, investir no restauro dos seguintes locais, com recursos próprios:

- Campo de futebol União Lyra Serrano;
- Antiga garagem do Museu Castelinho, que será adaptada para a instalação de uma cafeteria;
- Requalificação urbana da Rua Varanda Velha, que será dividida em 3 fases.
- Antiga Padaria, que será adaptada para a instalação de uma cozinha escola/ restaurante;
- 2 Galpões de solteiros, que serão utilizados como alojamentos.
- Cine Teatro Lyra da Serra e 1º Grupo Escolar que sediará o Centro de Preservação da Memória Ferroviária da Vila de Paranapiacaba."[1]

No mapa abaixo está a localização de algumas dessas intervenções.

[1] Site www.santoandre.sp.gov.br. Acesso em 31/10/2010 e 02/05/2012 ainda com os mesmos dados.

Mapa 1. *Principais edifícios e espaços urbanos que passaram por intervenções.*
Fonte: Planta cadastral: PSA, 1992. Elaborado pela autora.

Nem todos os projetos e ações conseguiram levar a termo seus propósitos. Hoje Paranapiacaba conserva ainda boa parte de seu acervo arquitetônico distribuído pelos três núcleos urbanos, porém, ao longo dos anos, vem sofrendo perdas gradativas e significativas desse patrimônio, seja pelas intervenções, por descaracterização, bem como por perda parcial ou total, como é o caso da antiga estação de Paranapiacaba, situada no pátio ferroviário (Fig.1).

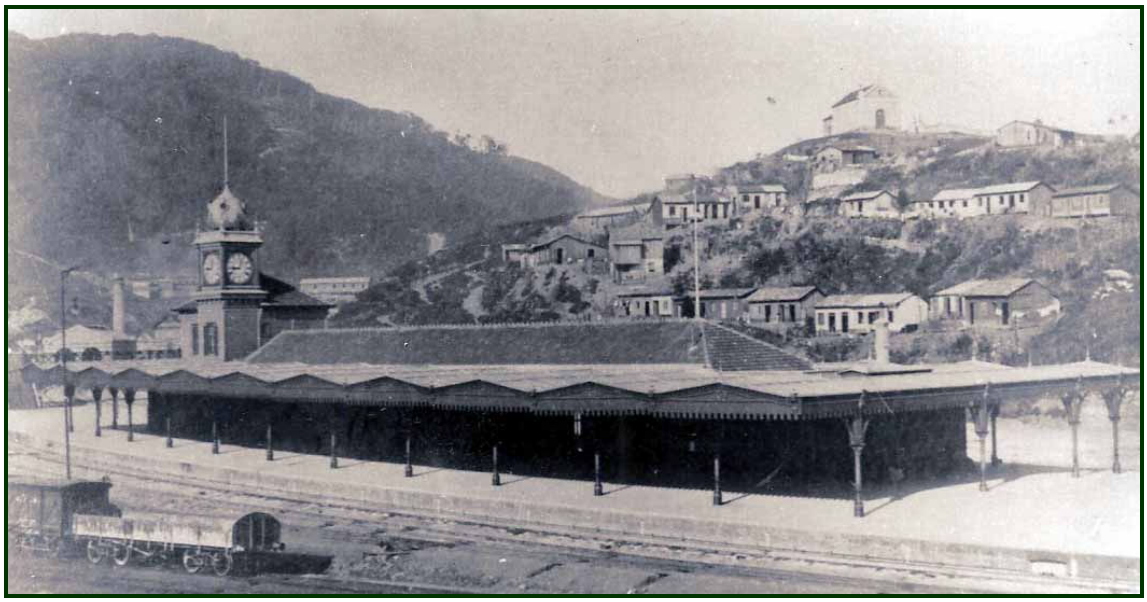


Fig.1 *Torre do relógio na antiga estação do "Alto da Serra"(1899), atual Paranapiacaba.*
Fonte: Acervo Museu Octaviano Gaiarsa. Santo André.

A estação teve seu projeto elaborado pelos engenheiros britânicos e era inteiramente em madeira, sendo que todos os demais materiais - como telhas, vidros, colunas e consoles - foram importados. Como visto no primeiro capítulo, um incêndio de causas até hoje desconhecidas, destruiu por completo a estação no início da década de 80, ficando a salvo apenas as engrenagens do relógio, que o fogo não consumiu.

As engrenagens foram recuperadas[2] e o relógio foi reinstalado numa nova torre de alvenaria (F.3); a antiga era em madeira e fazia parte do corpo principal da estação. Desta forma, foi alterada a sua configuração original em relação a sua altura, localização e material utilizado. Até hoje, há polêmicas envolvendo a

[2] Antonio Rodrigues de Lima foi o relojoeiro que recuperou e faz a manutenção do relógio de Paranapiacaba. Este relógio é do mesmo modelo da estação de Santos e do que havia na estação da Luz, os três chegaram juntos ao Brasil trazidos pela SPR. (Folha de São Paulo, 18 de janeiro, 2004).

reconstrução ou não da estação nos moldes originais.

F.3 *Projeto da torre do relógio, 1898.* **Fonte:** Mazzoco, 2005.*Nova torre do relógio e cúpula.* **Fonte:** Thais Cruz, 2005; 2007. *Relógio Big Ben original.* **Fonte:** *Google image*, 2012.

A restauração da torre do relógio foi resultado de um projeto conjunto entre a MRS Logística (Concessionária da linha férrea) e da Bolsa de Mercadoria e Futuros (BM&F). Em 2004, quando ocorreu a obra, o presidente da MRS declarou que sem a parceria com a iniciativa privada é quase impossível resgatar e restaurar patrimônios históricos (GLENIA, 2004).

O relógio da estação sempre teve importância fundamental no cotidiano da vila, pois era ele que comandava o ritmo do trabalho, do lazer, dos afazeres domésticos, da escola e, em dias de neblina, era pelas suas badaladas que os moradores se guiavam. Guido Negrelli (1957, p.10), em suas memórias, relata que: "O ponto que mais chamava a atenção da estação era seu relógio, no alto de uma torre, e quatro mostradores vistos por todos de qualquer lugar. O controle do horário de tudo e de todos baseava-se nos seus ponteiros".

Há relatos de antigos moradores que diziam que o som das batidas do relógio remetia os ingleses ao próprio "Big Ben"; a partir daí, estava armada toda a confusão em relação à torre do relógio de Paranapiacaba, quando comparada à torre do Parlamento inglês; muitos se referem ao relógio da vila como sendo uma 'réplica' do famoso relógio londrino.

Intervenções de restauro mal elaboradas e executadas, como a que ocorreu com o 'Castelinho', a residência do engenheiro-chefe da ferrovia, também ocasionam perdas para o patrimônio, no que diz respeito à sua descaracterização, dando margem à criação de um falso histórico. Por se tratar de um dos estudos de

caso específico, as intervenções pelas quais passou tal imóvel serão tratadas mais adiante.

As mais recentes intervenções na paisagem urbana da Vila Ferroviária de Paranapiacaba já podem ser percebidas através da recuperação de alguns edifícios, do novo posteamento de iluminação pública em concreto (F.4) e através de novas construções, como é o caso da escola municipal e da quadra poliesportiva. Estas medidas foram promovidas pela PSA através da SGRNPPA.

F.4 *O antigo, o novo e ambos dividindo o mesmo espaço urbano.* **Fonte:** Thais Cruz, 2009.

A vila sofria constantemente com quedas de energia que variavam de quatro horas a três dias. Esse problema foi solucionado através da substituição não só dos postes e lâmpadas, mas também de toda a fiação, que por sua vez poderia ser subterrânea, sendo que os recursos poderiam ter sido subsidiados junto ao PAC Cidades Históricas[3].

Com a criação do PAC a região da Grande ABC recebeu em 2010 a quantia de R$ 10 milhões, sendo apenas dez por cento[4] destinados à Vila Ferroviária de Paranapiacaba para seu plano de revitalização. Para o secretário de Gestão de Recursos Naturais de Paranapiacaba e Parque Andreense, Eduardo Selio

[3] O Programa de Aceleração do Crescimento das Cidades Históricas (PAC Cidades Históricas) é uma ação intergovernamental articulada com a sociedade para preservar o patrimônio brasileiro, valorizar a cultura e promover o desenvolvimento econômico e social com sustentabilidade e qualidade de vida para os cidadãos. É coordenado pelo Ministério da Cultura – MinC, por meio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan. Tem como base políticas intersetoriais e parcerias estratégicas, com destaque para os Ministérios do Turismo, Educação e Cidades, Petrobras, Eletrobras, Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, Caixa Econômica Federal e Banco do Nordeste do Brasil – BNB. www.iphan.gov.br Acesso em 27/12/2010.

[4] Os 90% restantes foram direcionados ao município vizinho de São Bernardo do Campo para a recuperação do acervo da Companhia Cinematográfica Vera Cruz. (Diário do Grande ABC, Caderno 7 cidades. 1º julho de 2010).

Mendes Júnior, o valor liberado para a cidade poderia ser maior. Ele acredita, porém, que futuramente a cidade possa receber mais recursos, uma vez que se prevê a reforma da passarela, dos galpões ferroviários, de telhados de 250 casas e da pavimentação da vila histórica, obras de readequação viária da Estrada de Paranapiacaba e melhoria da infraestrutura turística, além da implantação de um curso para restauradores, com investimentos estimados em mais de R$ 25 milhões (ENOSHITA, 2010).

A questão que se põe, a respeito da substituição dos postes de iluminação pública, se refere ao fato de que tanto na Vila Velha quanto na Vila Martin Smith estes postes têm uma referência e um caráter muito forte e intrínseco com a ferrovia. A iluminação urbana dos sítios históricos tem como proposição - ou deveria ter - criar uma paisagem que resgata a identidade noturna da cidade, de forma a transmitir o valor histórico e sociocultural do patrimônio ambiental urbano.

No caso de Paranapiacaba, já vem de longa data a utilização de trilhos de trem como suporte da fiação elétrica nas ruas de ambas as vilas e, portanto, tais postes já estão inseridos na paisagem urbana, bem como arraigados na memória coletiva dos moradores e dos visitantes, que consideram tal solução um tanto quanto interessante e peculiar.

Um dos aspectos que chama a atenção neste tipo de intervenção é a localização. Os novos postes estão sendo implantados apenas nas vias perimetrais das vilas, ou seja, ensejarão o impacto e o duelo visual entre o novo e o antigo. Se houve a necessidade técnica de substituição, porque não foram feitos estudos preliminares da ambiência urbana noturna ou de fatores de iluminância do conjunto urbano da vila? E, até mesmo, porque não foi consultada a opinião dos moradores? Se a questão fosse puramente técnica, provavelmente haveria outras maneiras de se resolver esse caso. Veja-se, por exemplo, o que foi feito na cidade de Paraty, no estado do Rio de Janeiro.

A cidade de Paraty resolveu a questão da iluminação pública de acordo com o plano diretor de iluminação urbana, que teve como proposição, conceituar, ordenar e planejar a iluminação a partir de uma política qualitativa da paisagem

urbana. Para isso, teve como subsídio um estudo multidisciplinar que abrangeu a história da formação do bairro histórico, a pesquisa iconográfica, o levantamento dos testemunhos históricos (postes e lampiões), a política de preservação do patrimônio histórico, a apreensão visual da paisagem urbana, a percepção do meio ambiente pelos usuários, a identificação do lugar, a imagem pública, a estrutura físico-organizacional do bairro histórico e a investigação no campo da tecnologia da iluminação (GONÇALVES, 2008).

Segundo os estudos realizados em Paraty, concluiu-se que, para o resgate da ambiência noturna da vila colonial, eram necessárias a retirada do posteamento existente e a instalação de uma rede elétrica subterrânea. A reprodução do desenho do lampião original, do século XIX, e sua aplicação entre as casas térreas e os sobrados, apresentou-se como a melhor solução, tendo em vista que ainda existiam alguns exemplares no bairro histórico, e que essas peças antigas são emblemáticas na paisagem do lugar (Idem).

Analisando sob essa perspectiva, acreditamos que não seria difícil, através da metodologia utilizada em Paraty, efetuar na Vila Ferroviária de Paranapiacaba um estudo da paisagem urbana através de vistorias e pesquisas sobre como ela é percebida pelos seus moradores e usuários, efetuar percursos à luz do dia e à noite no ambiente urbano, entrevistar habitantes, turistas e profissionais de preservação, bem como técnicos em iluminação para uma análise visual dos elementos urbanos e paisagísticos.

A vistoria noturna permitiria fazer outra leitura perceptiva da paisagem, apreender a ambiência criada pela iluminação pública existente e identificar a contribuição ou interferência da iluminação interna das construções. A vistoria diurna, serviria para avaliar o estado de conservação dos postes antigos e os possíveis problemas técnicos de compatibilidade com as normas atuais.

Quanto ao novo posteamento de Paranapiacaba, as questões que se colocam são: Tal solução encontrada foi de ordem técnica, política ou econômica? Ou o conjunto desses fatores associados? Qual o impacto que este novo posteamento traz para a paisagem urbana da Vila Ferroviária de Paranapiacaba? Que leitura se tem dessa intervenção? Quais foram os agentes que atuaram nesta decisão?

Outras intervenções no espaço urbano da vila consistem em novas construções. Como já citado anteriormente, o traçado urbano planejado e hierarquizado implantado pelos ingleses em fins do século XIX previa não só a distribuição das casas nos lotes, como todo o planejamento setorial da Vila Martin Smith. Assim, ficou definida também a área destinada ao lazer, tanto dos ferroviários quanto do alto escalão da ferrovia. Além do campo de futebol, havia também as canchas de bocha para os operários, muito próximas à área de lazer dos ingleses, que já estava definida em planta cadastral de 1896, como sendo uma quadra de tênis. (Ver planta cadastral, capítulo 1, p. 20).

Estes espaços, inseridos no perímetro de tombamento e, portanto, de proteção como área de interesse histórico urbanístico, foram ocupados pelas novas construções, respectivamente com a nova escola municipal, no antigo espaço de lazer dos ingleses, e com uma nova quadra poliesportiva onde era a cancha de bocha dos ferroviários (F.5).

F.5 *Antiga área de lazer dos ingleses transformada em escola. Abaixo, a cancha, ainda com os pilares em trilho de trem, transformada em quadra.*
Fonte: Thais Cruz, 2005; 2006,2010.

Nenhuma dessas novas construções havia sido prevista nos planos elaborados ao longo das décadas anteriores, ao contrário, uma das premissas elaborada pelo Plano de Desenvolvimento Sustentável de Paranapiacaba (LUME-USP,

1999) era a recuperação da cancha de bocha para seu uso original. A quadra de bocha fazia parte da Sociedade Recreativa "Lyra da Serra", que além da sede[5], possuía também o campo de futebol e os dois campos para bochas, e "entre os habitantes havia verdadeiros craques nessa modalidade esportiva", conforme relata Negrelli (1957, p.2).

O valioso conjunto arquitetônico, urbanístico e tecnológico que compõe o acervo de Paranapiacaba precisa ser preservado; isto não significa dizer que, nenhuma adaptação possa ser feita para que os imóveis atendam às necessidades contemporâneas, nem que a preservação seja obstáculo para a modernização. Para tanto existe um conjunto de leis, normas, regras, métodos, técnicas, entre outros, que visam propor como e de que forma isso pode ser efetivado.

No conjunto da legislação do município de Santo André voltado para a Vila de Paranapiacaba existem as seguintes leis: Plano Diretor, Lei de uso do solo específico de Paranapiacaba, a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba (ZEIPP)[6], a Lei do Fundo de Gestão do Patrimônio da Vila de Paranapiacaba e Parque Andreense e o Decreto do Plano de Preservação do Patrimônio Cultural (PPPC). Todas elas em vigência no município.

Dentre as Diretrizes Gerais de Preservação da Paisagem Cultural da lei que regulamenta a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba consta em seu capítulo I, que as construções suplementares aos imóveis existentes e as eventuais novas construções deverão harmonizar-se, tanto com o conjunto arquitetônico e urbano existente, quanto com a paisagem cultural da Vila de Paranapiacaba, e conceitua como requalificação urbana:

> "o conjunto de medidas que visam à valorização de espaços urbanos considerados degradados, obsoletos ou abandonados, a partir da qualificação ou incentivo a novas atividades econômicas, funcionais, sociais, culturais e ambientais".

---

[5] A sede do Clube foi construída em 1907 com duas associações de ferroviários: a "Associação Musical Lyra da Serra", fundada em 1900, e o "*Serrano Football Club*" de 1903; em 1936 ambas se fundiram gerando o "União Lira Serrano" (URL), que ganhou sede própria em 1938 na Vila Martin Smith (PASSARELLI, 1988).

[6] Lei Nº 9.018, de 21 de dezembro de 2007. Regulamenta a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba, no Município de Santo André. Porém, o projeto de lei é de 30 de junho de 2006. A ZEIPP da Vila de Paranapiacaba objetiva a proteção e a recuperação do ambiente construído e do espaço urbano, a valorização da paisagem e o desenvolvimento sustentável. www.cmsandre.sp.gov.br, acessado em 14/08/2008; 25/06/2010.

Independente de estas novas construções serem anteriores à aprovação da lei da Zeipp, as discussões da mesma já estavam em andamento e, neste sentido, surge um impasse: o que justificou a implantação desses novos equipamentos em área tombada de interesse urbanístico? E por que não se optou pela conservação e manutenção dos equipamentos já existentes, porém sem uso justamente pelo abandono? Tendo em vista a 'valorização de espaços degradados', porque então não se pensou em construir tais equipamentos em áreas verdadeiramente degradadas, como é a região de Canudos (ver capítulo 1, fig.4; p.23), que possui áreas livres, disponíveis, maiores e de melhor acesso e que por sua vez necessitam ser requalificadas, dando-lhes melhor uso do que o simples abandono. Uma vez que a própria lei prioriza para requalificação urbana[7] a quadra de esportes (existente) e a área de Canudos; a dúvida fica por conta da interpretação da lei e de quem atribui valores.

De qualquer forma, sendo estas construções concomitantes à lei da Zeipp, e que esta não serviu de baliza, mesmo assim, poderiam fazer valer as normas e recomendações internacionais – das quais o Brasil é signatário – para se intervir em áreas consideradas de interesse histórico, urbano-arquitetônico. A Carta de Veneza deveria ser o elemento balizador para estas questões.

Ou ainda bastava consultar, por exemplo, a Carta do Patrimônio Industrial de Nizhny Tagil (2003), que considera de suma importância, entre outros, os "edifícios e as estruturas construídas para as atividades industriais", bem como, "**as localidades e as paisagens nas quais se localizam**", cujos exemplares mais significativos e característicos devem ser inventariados, protegidos e conservados. (grifos meus).

A mesma Carta preconiza ainda como medida de manutenção,

> "A conservação '*In Situ*' deve considerar-se sempre como prioritária. O desmantelamento e o deslocamento de um edifício ou de uma estrutura só serão aceitáveis se a destruição for exigida por imperiosas necessidades sociais e econômicas."

[7] Lei Nº 9.018. Das Diretrizes Específicas para a Preservação da Paisagem Cultural. Parágrafo único. Constituem espaços livres de **importância prioritária** para a requalificação urbana: II- Setor da parte baixa: o Largo dos Padeiros, a rua Varanda Velha, as vielas sanitárias, a praça do Mercado, o espaço do locobreque, **a quadra de esportes**, o campo de futebol e a **área de Canudos**. (grifos meus).

Desta forma, e neste sentido, não parece ser o caso desta intervenção por parte da PSA neste espaço urbano. Outro documento também poderia ter servido de base para este tipo de intervenção na Vila de Paranapiacaba: trata-se do texto da recomendação da UNESCO relativa à Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e sua Função na Vida Contemporânea (1976), que afirma:

> "Um cuidado especial deveria ser adotado na regulamentação e no controle das novas construções para assegurar que sua arquitetura se enquadre harmoniosamente nas estruturas espaciais e na ambiência dos conjuntos históricos" (Recomendação de Nairobi, 1976.p.9).

Para tanto, uma análise do contexto urbano deveria preceder qualquer nova construção, não só para definir o caráter geral do conjunto, mas também para analisar suas dominantes no que diz respeito a cores, materiais, formas, elementos de fachadas, volumes etc. Esse tipo de atenção parece não ter havido por parte dos agentes envolvidos no planejamento urbano da vila, quando decidiram pela implantação desses novos equipamentos.

As lacunas urbanas, resultado de perdas de alguns imóveis, também fazem parte da paisagem da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Trata-se de ruínas que já se configuram como tal na leitura ambiental do conjunto, como, por exemplo, as ruínas da antiga sede do clube *Serrano Football Club* na Vila Velha (F.6) e as ruínas da casa do doutor Marum[8], na Vila Martin Smith. A trajetória de degradação de ambos imóveis se assemelha: foram se arruinando aos poucos até chegarem a ponto de se caracterizarem como estado completo de ruínas. Muitos fatores colaboraram para esse cômodo e irresponsável álibi da inação, que neste caso se configura pela ausência de uma intervenção.

[8] O doutor Marum foi médico residente do antigo Hospital de Paranapiacaba que ficava localizado na Vila Velha, próximo à descida da serra na encosta de um morro, abrigado dos ventos vindos da serra do mar, num platô isolado e completamente afastado dos núcleos urbanos, evitando assim, que doenças se espalhassem. Por ser o principal médico da vila ele tinha uma casa localizada na Vila Martin Smith.

F.6 *Sede do Clube Serrano na Vila Velha:década de 80 e suas ruínas* **Fonte:** Reprodução fotográfica de imagem existente na sede atual e foto: Thais Cruz, 2011.

Para apagar esses vestígios da história local, essas ruínas vêm sendo, sucessivamente, substituídas por obras novas. O que antes era tratado como ponto turístico, agora é visto como melhoria do espaço urbano, visando à qualidade de vida dos moradores e visitantes. Exemplo disso é a construção do novo posto de saúde onde se localizava a (ruína) da casa do doutor Marum (F.7), posto este que levará seu nome.

F.7 *Ruínas da Casa Dr. Marum e novo posto de saúde construído sobre suas ruínas.* **Fonte:** Thais Cruz, 2006; 2012.

Brandi (2004), aponta que a ruína não se define como uma mera imagem, mas como algo que deva ser pensado de modo simultâneo sob o ângulo da história e da conservação; ou seja, não apenas na sua consistência presente, mas no seu passado e no futuro, para o qual deve ser assegurada, como vestígio ou testemunho da obra humana.

Considera ainda que ruína será tudo aquilo que é testemunho da história humana, mas com um aspecto bastante diverso e quase irreconhecível em

relação àquele de que se revestia antes. Max Dvórak (2008, p.110), por sua vez, aconselha que

> "em casos de ruínas, é preciso antes de tudo levar em consideração que não se pode destruir aquilo que consiste seu atrativo singular: o caráter de uma construção vítima dos senhores dos tempos e seu aspecto pitoresco na paisagem."

Para ele, "uma ruína reconstruída não é mais uma ruína, mas uma nova, geralmente medíocre, obra arquitetônica."

Por que não se conservam as ruínas de Paranapiacaba? Elas, as ruínas, poderiam ser conservadas sob a instância histórica. Por que apagá-las do contexto atual da cidade? Afinal, esses edifícios algum dia fizeram parte da história da vila (história recente). A ruína pode sim, ter status de monumento e, guardando as devidas proporções, diversas pessoas viajam pelos quatro cantos do mundo só para visitarem ruínas; então, qual a razão para que o mesmo não possa ocorrer na vila? Ao que tudo indica, no caso de Paranapiacaba, as ruínas tornaram-se um problema urbanístico que precisa ser eliminado.

Uma ruína recente - de 2005 - foi totalmente reconstruída: trata-se de um exemplar arquitetônico situado no setor destinado ao alto escalão da SPR. Estas residências maiores, que somavam um total de quatro casas, foram situadas todas no mesmo eixo viário da Rua Rodrigues Alves ou 'rua dos Ingleses', como era mais conhecida pelos antigos moradores. Como eram casas destinadas aos técnicos e engenheiros britânicos, cada qual tem suas particularidades arquitetônicas e, por isso mesmo, são bens culturais importantes para todo o conjunto urbano da Vila Martin Smith. Uma dessas casas, que se perdeu completamente, foi recentemente reconstruída, como veremos no capítulo a seguir.

Das obras já realizadas podemos citar o antigo Mercado, o Centro de Documentação Arquitetônica (CDARQ), a Casa Fox, a sede de 1938 do Clube União Lira Serrano (ULS), e a antiga padaria do Mendes - todos edifícios localizados na Vila Martin Smith - (F.8) e um dos alojamentos de solteiros, da Vila Velha.

F.8 *Mercado na década de 80 e depois da intervenção com uso sazonal. Cdarq, 2004-2012. Clube União Lira Serrano 1992-2012.* **Fonte:** Folha de SP; Thais Cruz; Divulgação PSA.

O Mercado funciona esporadicamente em eventos sazonais, como o Festival do Cambuci, em abril, e durante o mês de julho no Festival de Inverno; o mesmo ocorre com o Clube União Lira Serrano; o CDARQ permanece fechado durante a semana, só abrindo mediante agendamento, e a Casa Fox permanece fechada.

Para o alojamento, a proposta inicial era de oferecer o imóvel à Associação Paulista de Albergues da Juventude (APAJ), para ali instalar um de seus empreendimentos (F.9). Até 2004 o imóvel estava ocupado por várias famílias, que tiveram que ser retiradas para as obras de restauro, que ficaram a cargo da própria prefeitura. O imóvel passou por um processo de licitação pública (que ocorreu em 08/08/12) para sua ocupação com fins de hospedagem.

F.9 *Três fases do alojamento: 1ª, como moradia, em 2004; 2ª durante as obras de intervenção, em 2008 e 3ª, fechado,em 2012.* **Fonte:** Thais Cruz.

A antiga padaria do Mendes (F.10) foi um importante estabelecimento comercial, pois funcionava como um grande empório, além de produzir pães. Constituída de dois prédios, um em madeira e outro em alvenaria aparente, bem ao lado, exibe toda a técnica conhecida de trabalhar o tijolo de barro aparente nas estruturas construtivas.

F.10 *Antiga padaria antes e depois da intervenção: fechada e sem uso.*
Fonte: Thais Cruz, 2007; 2010.

Os dois edifícios (alojamento e padaria) estavam em péssimo estado de conservação até serem incluídos no programa de recuperação, proposto e executado pela equipe da PSA. A padaria foi recuperada, mas permanece fechada, e apenas um dos alojamentos[9] recebeu melhorias, mas também continua fechado, aguardando o fim do processo de licitação.

Como aponta o professor Carlos Lemos (2006), toda construção é projetada para atender a uma demanda ou necessidade de espaços destinados a funções específicas. Acontece, porém, que os programas necessariamente variam com o decorrer dos anos, e a rigidez construtiva dos remanescentes do passado nem sempre atende às necessidades do presente. Por outro lado, como um edifício sem vida tende a destruir a si próprio – e, por contaminação, ao ambiente que o envolve – coloca-se desde logo a importância de seu uso continuado. Pensamento compartilhado por Kühl (2008), quando afirma que a utilização de um edifício é essencial para sua sobrevivência, sendo primordial determinar usos compatíveis, de modo a assegurar a preservação dos elementos caracterizadores do bem e valorizá-los.

Embora essas obras tenham sido denominadas como sendo de 'restauro', porém, sob o ponto de vista técnico e conceitual, essas intervenções podem ser vistas e entendidas como a simples recuperação do imóvel através de obras de reforma, pois, tanto a padaria, quanto o alojamento encontravam-se em avançado estado de degradação e abandono.

Sob o ponto de vista técnico, ambos os edifícios foram recuperados através da substituição de todo o madeiramento apodrecido, fazendo-se uso de encaixe do tipo macho-fêmea juntamente com auxilio de pregos, recebendo por fim demão de tinta. Somente alguns trechos de madeira foram reutilizados. No caso da recuperação da antiga padaria do Mendes, teve seu interior totalmente modificado e modernizado com a utilização de novos materiais como, por exemplo, revestimento pastilhado.

Sob o ponto de vista conceitual, não se teve a devida atenção sobre os três

[9] Na parte baixa de Paranapiacaba existem três conjuntos, em madeira, de alojamento para solteiros, dois deles estão situados na Vila Velha, e apenas um foi recuperado. O outro conjunto está localizado na Vila Martin Smith, este continua degradado e sem previsão de recuperação, serviu durante um certo período como um pequeno núcleo de cerâmica.

princípios basilares do restauro; quanto à distinguibilidade, não é mais possível distinguir o antigo do novo, pois tudo foi refeito, ficou com aparência de novo, recém-construído. Quanto à reversibilidade, ainda é possível remontar seus interiores; porém, não foi possível a mínima intervenção a partir do momento em que ambos os imóveis encontravam-se bastantes deteriorados, daí a máxima intervenção de 100% nos edifícios em questão.

Para a recuperação da antiga padaria do Mendes, ainda houve uma pequena parcela de reaproveitamento dos materiais, tais como as tesouras, e as terças do telhado e algumas peças de madeira dos vedos. Porém, essa intervenção não foi aprovada pelo órgão de preservação estadual devido à construção de uma rampa externa ao edifício, e o IPHAN aprovou tal obra com restrições, por não concordar com a forração das paredes internas, cujas estruturas das vigas e montantes não estão mais expostas como antes. Mas curiosamente, o órgão municipal aprovou ambas as intervenções. Com este exemplo, vemos o descompasso e a falta de entrosamento entre os três órgãos de preservação.

Na recuperação do alojamento de solteiros nenhum dos materiais retirados foram reaproveitados posteriormente. As esquadrias poderiam ter passado por um processo de restauração, utilizando a mão de obra local, que foi qualificada para esses pequenos trabalhos. Nem mesmo as telhas foram selecionadas e limpas para possível reutilização, todas foram descartadas e substituídas uma a uma, até tudo ficar novinho.

Para Dvórak (2008), um grande cuidado é necessário quando se deve realizar restauros de grande porte. Para a cobertura, aconselha que sejam executados com o mesmo material e que sejam aproveitadas, onde for possível, as partes da antiga cobertura que ainda estiverem em boas condições. Neste caso, é preciso ter bom senso, uma vez que não faz nenhum sentido importar pinho-de-riga para se reconstituir qualquer parte faltante dos imóveis de Paranapiacaba - que em sua grande maioria foram construídos com tal madeira. O mais correto seria a utilização de material similar ou superior e com distinção.

Desta forma, não podemos considerar que tais obras recebam a denominação de restauro, uma vez que essas intervenções não foram precedidas de estudos

anteriores, tampouco contaram com uma equipe multidisciplinar para acompanhar, documentar, inventariar todas as etapas das obras e também não se valeram de nenhum documento internacional de preservação do patrimônio histórico e arquitetônico. Como afirma Boito (2003), não se pode chamar restauração a qualquer operação que busca apenas a sua conservação material.

Até onde foi possível apurar, os projetos foram elaborados pela própria equipe de arquitetos da SGRNPPA; possuem as respectivas plantas e memoriais descritivos. A equipe partiu da premissa de que tinham que cumprir o cronograma de obras previstas dentro do 'programa de ações' da Secretaria, visando à recuperação destes edifícios como instrumento de revitalização da vila. Não sendo desta forma, balizados pelos conceitos de restauração reconhecidos internacionalmente. As intervenções feitas nos edifícios preexistentes foram resultado, geralmente, de exigências práticas e voltadas para a sua adaptação às necessidades vigentes, qual seja, atender à demanda turística com equipamentos de hospedagem e serviços.

Ao menos uma das obras realizadas – o Cdarq –, foi desenvolvida por um grupo de pesquisadores do Centro Universitário Fundação Santo André (FSA), em parceria com a PSA e com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). A equipe principal contava com três arquitetos de diferentes áreas, a saber: Teoria e História da Arquitetura; Tecnologia em Madeira e Gestão Pública e Planejamento Urbano.

A equipe contou também com a participação de outros colaboradores e, para a execução da obra, com os moradores que receberam treinamento para tal. A equipe fez todo o levantamento construtivo de um conjunto de casas de tipologia "E", situada na Avenida Campos Salles, ao lado do Mercado na Vila Martin Smith, sendo possível, desta forma, conhecer a fundo todo o sistema construtivo deste imóvel. O estudo realizado foi bastante profícuo, pois dele resultou um manual[10] de procedimentos de como intervir nos demais imóveis em

[10] Manual Técnico: Diretrizes e procedimentos para recuperação do patrimônio habitacional em madeira da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, Santo André-SP. No aguardo de um decreto que o transforme em lei. O manual é destinado a técnicos gestores que atuam no âmbito da PSA e dos órgãos de defesa do patrimônio cultural – IPHAN, Condephaat e Comdephaapasa. Tem, nesse sentido, caráter utilitário, pois se destina ao provimento de informações técnicas específicas para subsidiar processo de contratação ou de execução direta de serviços de carpintaria voltados à recuperação de situações de degradação nos imóveis em madeira da Vila de Paranapiacaba (LAMEIRA, G, 2007).

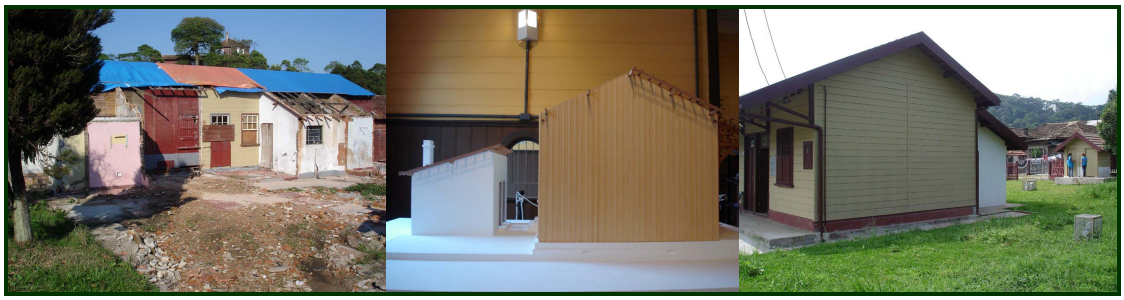
madeira, da vila. O trabalho teve início em 2003 e foi finalizado em 2007.

A equipe propôs um projeto piloto tendo como ponto de partida a recuperação do imóvel selecionado, apoiados na definição de recuperação de Ciribini[11] (in: CARBONARA, 2010, p. 375):

> "como sendo a manutenção com vistas a minimizar a (quase necessária) substituição da matéria, sem concessão de qualquer privilegio a qualquer parte do edifício, visível ou invisível, e que em virtude do caráter relativo ao juízo histórico, possui ilimitado valor testemunhal."

Definida nestes termos, focada de forma inequívoca em aspectos documentais, a prática da recuperação identifica-se, por aproximação, com a vertente da conservação integral que possui abordagem própria em relação ao bem cultural. A pesquisa fez parte de uma ação de política pública voltada para a gestão de patrimônio tombado, em vias de degradação, e visava proporcionar antes de tudo, conhecimento técnico em relação a edificações em madeira (AZEVEDO, 2012).

Para tanto, foi realizado um estudo técnico detalhado da obra através de maquetes construtivas, um completo levantamento métrico-arquitetônico e fotográfico de cada degradação e de cada procedimento reparador com a identificação do material de substituição e o registro de sua localização por meio de sistema de coordenadas, enfim, foi realizado uma memória completa do processo de recuperação do imóvel (F.11).



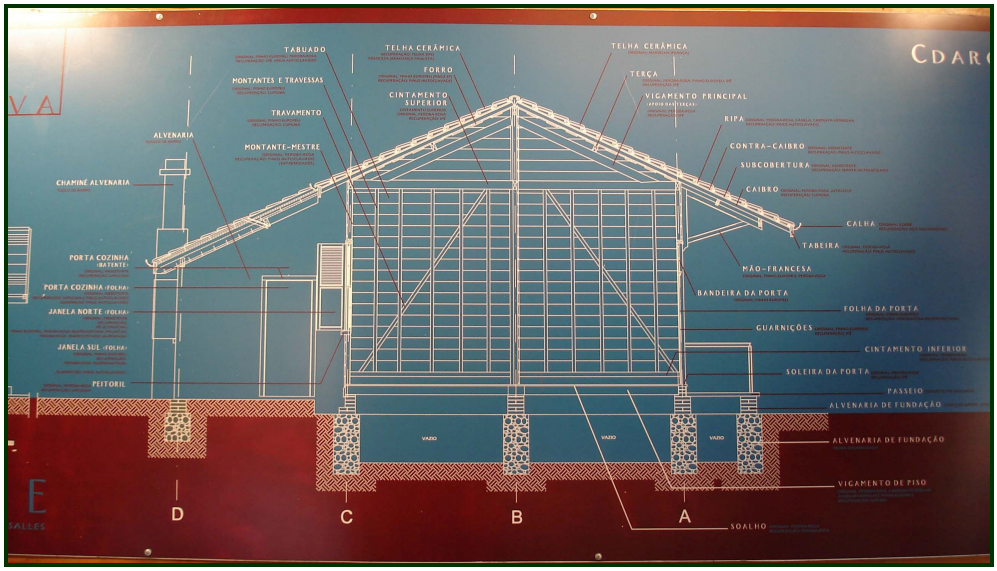
F.11 *Etapas do processo de intervenção: Desmonte, maquete construtiva e o resultado final.* **Fonte:** Thais Cruz, 2006; 2007.

[11] A.L.C. Ciribini. Conservazione recupero restauro. Precisazione sullo stato attuale delle discipline del costruito. In: CARBONARA, G. *Avvicinamento al restauro.* "S'intende per recupero manutentivo l'atteggiamento inteso a rendere minime (da leggersi quasi necessaire) le sostituzione materiche, senza la concessione di alcun privilegio a qualsiasi parte, di qualsivoglia costruzione, visibile o invisibile, dotata, in virtù del carattere relativo del giudizio storiografico, di illimitato valore testimoniale."

Somente com uma investigação profunda para a compreensão dos aspectos técnicos construtivos e tipológicos, efetuado tanto em fontes bibliográficas quanto no próprio imóvel, foi possível detectar as diferentes espécies botânicas encontradas no edifício em questão, e perceber os aspectos formais diferenciados relacionados a critérios de diferenciação tipológica em relação às demais tipologias com características construtivas iguais, tais como:

> "Montantes mestres com seção quadrada de menor dimensão (10x10cm); mãos francesas com desempenho, desenho e dimensões diferenciadas; paredes com revestimento em face única, inclusive nas paredes de geminação; corpo de alvenaria (cozinha) separado do corpo principal de madeira etc." (AZEVEDO, LAMEIRA, PASSARELLI, 2009, p. 09).

O projeto piloto tinha, entre outros objetivos, a formulação dos prognósticos sob a forma de diretrizes e procedimentos tipificados para recuperação e manutenção dos edifícios em madeira da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. A abordagem da equipe concentrou-se no aspecto testemunhal da obra, procurando ser compatível com as orientações estabelecidas pelos órgãos de defesa do patrimônio. Seguindo também as orientações presentes na Carta de Veneza, no que concerne ao respeito pela matéria original, a necessidade de documentação (F12), bem como o estabelecimento da ruptura entre passado e presente, de acordo com o artigo 9º da referida Carta.



F.12 *Painel informativo do levantamento métrico-arquitetônico detalhado; exposto no próprio Cdarq como parte da documentação existente*. **Fonte:** Thais Cruz, 2008.

Ao longo dos anos muitos anexos foram acrescentados a este conjunto, muitos deles, senão a grande maioria, de baixa qualidade e outros tantos improvisados, o que comprometia não só a estética do imóvel, mas também a sua própria segurança. Por isso, a equipe optou pela retirada total destes materiais, como também por partes da alvenaria original que apresentava risco de desabar. Mas tal procedimento buscou respaldo junto ao artigo 6º da Carta de Restauro de 1972 que prevê essa retirada quando se trate de alterações limitadas que debilitem ou alterem os valores históricos do edifício.

As novas esquadrias foram executadas pela mão de obra local, treinada na oficina de marcenaria, a partir de levantamentos do padrão original, porém, as esquadrias presentes na fachada principal foram retiradas, recuperadas na oficina e recolocadas no lugar de origem.

Neste processo de desmonte e reconstrução para recuperar a técnica construtiva e o próprio edifício, descobriu-se, entre outras coisas, que nem todo o madeiramento utilizado era pinho europeu (de riga). Amostras de madeiras foram retiradas e encaminhadas ao IPT para detectar as espécies botânicas e os principais agentes agressores dessas madeiras.

Outro levantamento bastante interessante foi realizado diferente equipe de profissionais[12] que buscavam descobrir a paleta de cores dos imóveis presentes na parte baixa da vila. Foram então realizados trabalhos de prospecção em pelo menos dez por cento dos imóveis, escolhidos de maneira aleatória. Estas prospecções foram efetuadas nos mais diversos elementos, tais como: corrimão, beirais, paredes, portas e janelas, lambrequins, mão-francesa entre outros.

Este trabalho de prospecção também foi realizado nas casas de alvenaria presente na vila desde a década de 50, quando a RFFSA assumiu e construiu novas moradias. Neste levantamento foram encontradas oito cores diferentes nas edificações de madeira e quatro nas de alvenaria. Não se tentou chegar à cor original, porque partiu-se do princípio de que, originalmente as primeiras moradias não receberam pintura, mas provavelmente uma camada de verniz,

[12] Parceria formada entre a PSA-SGRNPPA para elaboração das "Prospecções Pictóricas das casas de Paranapiacaba", junto à equipe do Escritório de Julio Moraes e Escritório de Julio Abe Wakahara. Maio de 2011.

que também pode ter sido somente óleo de linhaça, e, como não há meios de se confirmar, isso é somente uma hipótese levantada.

A cor padrão encontrada atualmente deve-se ao fato de que um grande lote de tinta proveniente da RFFSA, que utilizava tal cor (Vermelho Goya) para pintar seus vagões, chegou em grande quantidade e foi distribuído para pintar as casas de madeira, homogeneizando, desta forma, toda a vila. A intenção então, não foi buscar as cores originais, mas encontrar uma paleta de cores e a utilizar para uma harmonização visual da vila, de forma a se ter um aspecto menos sombrio e mais alegre. De posse dessas cores, buscou-se a referência universal da cartela de cores 'Pantone'; para só então buscar no mercado formal as empresas de tintas que tivessem as devidas cores encontradas na vila.

O processo de pesquisa se dividiu em duas etapas: a primeira, de prospecção, já realizada, e a segunda, transformar a pesquisa em um manual de procedimento de pintura para as casas da vila. A primeira etapa também seguiu para a aprovação nos órgãos de preservação e para uma pequena parcela da população que participou desta etapa.

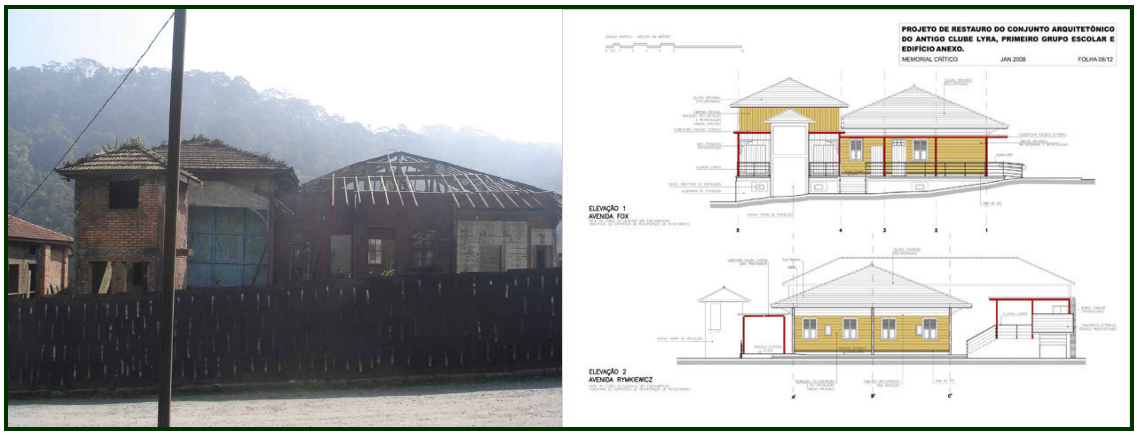
Foram realizadas duas reuniões, em janeiro e maio de 2012, junto a esta pequena parcela de moradores, nas quais foi apresentado todo o processo de levantamento do trabalho realizado e a paleta de cores que posteriormente será utilizada nas paredes externas das casas. Neste primeiro momento, não foram detalhados os outros elementos de fachada, tais como: fundação, grade de ventilação, cercas, chaminés, lambrequins etc. Uma planilha foi montada para documentar o estado atual destes elementos e a sugestão de como tratar cada um deles.

Na segunda reunião, já com a presença de membros da Secretaria de Paranapiacaba, representantes da comunidade e sociedade civil, foi apresentado o estudo de massas desta paleta de cores para a discussão e definição de seu uso (Mapa 2). O que estava em pauta nesta reunião era a utilização, ou não, desta paleta de cores. Por fim, acabou sendo aprovado o uso de todas as cores encontradas nas prospecções realizadas, tanto nas casas de madeira quanto nas de alvenaria.

O estudo de massa apresentado não será necessariamente aplicado tal como se encontra no mapa, mas visa dar uma ideia da harmonia do conjunto; não sendo facultado ao morador a escolha das cores de sua residência. Esta eleição será definida pela equipe que efetuou o levantamento, não sendo admitido que um único conjunto de casas geminadas tenha cores diferentes entre si.

Mapa 2. *Estudo de massa da paleta de cores, Vila Velha e Vila Martin Smith.*
Fonte: Julio Abe, 2012.

A última obra em andamento estava sendo realizada em um conjunto de edificações que abrigou originalmente o primeiro cine Lyra, o primeiro grupo escolar e um edifício anexo. O corpo em destaque de alvenaria era a cabine de projeção do cinema. Esta obra também tem sido considerada como "serviços de restauro do conjunto arquiquetônico" (sic), conforme a informação contida na placa fixada diante do canteiro de obras. O Valor do investimento é de R$ 662.628,98[13] e o prazo para a conclusão é de um ano.



F.13 *Canteiro de obras e prancha com elevações do projeto proposto.*
Fonte: Thais Cruz, 2012; Divulgação PSA.

O problema maior é que, por algum motivo a obra está paralisada e os edifícios se deterioram mais rapidamente no tempo, pois a maior parte da cobertura foi retirada deixando desta forma, o edifício mais exposto ainda.

Por fim, no que tange aos projetos que deveriam ser realizados até o ano de 2008, como o campo de futebol, a garagem do Castelinho e a requalificação da Rua Varanda Velha não seguiram adiante. E Paranapiacaba continua sem seu centro de preservação da memória ferroviária.

Mas, o que mais chama a atenção, e por isso a crítica maior, é que tudo, indistintamente, recebe a mesma denominação de "restauro", para obras que definitivamente, nada tem a ver com a disciplina. Basta observar a premissa básica da Carta de Veneza, no que diz respeito à restauração: "É uma operação que deve **ter caráter excepcional**. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamentar-se no respeito ao

[13] Os recursos são provenientes da PSA, do Ministério do Turismo e da Caixa Econômica Federal. a obra teve início em abril de 2011, dentro do prazo previsto, mas a conclusão prevista para 365 dias não se confirmou até o presente momento, dezembro de 2012.

material original e aos documentos autênticos" (grifos meus).

Com exceção do Cdarq e do estudo da paleta de cores, as demais intervenções, até onde se pode apurar, têm caráter mais empírico, político e econômico do que teórico e conceitual, uma vez que a documentação dos imóveis da vila praticamente não existe e, portanto não se pode balizar pelos documentos autênticos.

3.1 A LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA VIGENTE em PARANAPIACABA

O Plano Diretor obedece ao disposto em leis que lhe são superiores, tais como, a Constituição Federal, o Estatuto da Cidade e a Lei Orgânica Municipal. O Plano Diretor de Santo André foi elaborado para cumprir a exigência do Estatuto da Cidade, que veio regulamentar a Constituição no tocante à política urbana, estabelecendo as diretrizes gerais da mesma com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

Desta forma, o Plano Diretor (2002) estabeleceu a criação de leis específicas para a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, entre elas o Plano de Preservação do Patrimônio Cultural de Santo André (2008), e a principal a ZEIPP (2007), que institui também o uso do solo.

A ZEIPP em seu artigo 5º adota, entre outros, os seguintes conceitos para:

> a) **Conservação:** caracteriza-se por um conjunto de cuidados a serem dispensados aos bens culturais, com o intuito de preservar-lhes as características que apresentem significação cultural, compreendendo ações de manutenção, de reparação ou de restauração;
>
> b) **Manutenção:** a proteção contínua da edificação e entorno, através da execução de serviços necessários ao seu funcionamento ou permanência, tais como serviços na rede elétrica e hidráulica, cercamento dos lotes, reboco ou pintura interna e externa, troca de telhas e vidros, procedimentos de limpeza, dentre outros;
>
> c) **Preservação:** conjunto de iniciativas que buscam proteger e recuperar os bens que compõem a paisagem cultural. Busca uma série de ações ou intervenções para garantir a integridade, a conservação ou a permanência

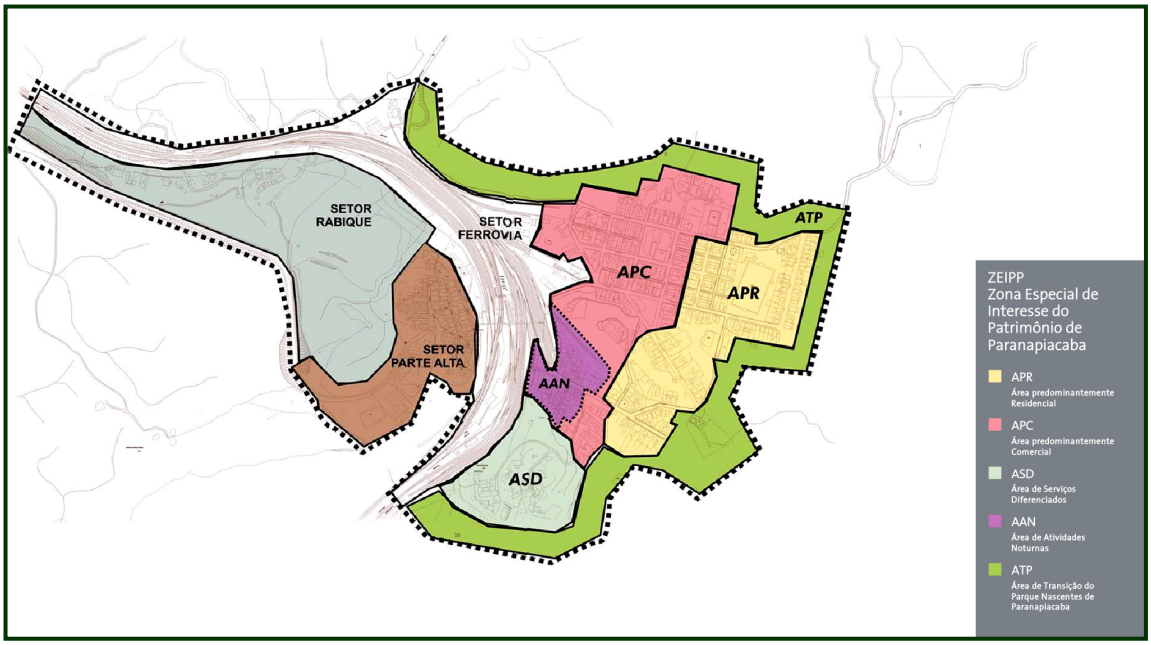
das características e expressões culturais dos bens, como também possíveis adaptações às necessidades de usos atuais e atualizações tecnológicas;

d) **Reparação:** intervenções ou obras pontuais na edificação, tais como reparos ou reconstituição de elementos construtivos, vedações, esquadrias, pisos e estrutura, dentre outros;

e) **Restauração:** intervenção de caráter excepcional que envolve toda a edificação e restabelece a substância de um bem em um estado anterior conhecido;

f) **Ruínas:** remanescentes ou partes de uma ou mais edificações desmoronadas ou destruídas pela ação do tempo, explosão, incêndio, depredação ou outros fatores.

Dentro dos parâmetros urbanísticos a intervenção se faz através da lei da ZEIPP, no uso e ocupação do solo, que visa promover o desenvolvimento sustentável e evitar a proximidade de atividades incompatíveis ou inconvenientes. Para tanto, a parte baixa foi subdividida em áreas predefinidas e estabelecidas conforme Mapa. 3.



Mapa. 3 *Divisão das Áreas de Uso do Solo no Setor da Parte Baixa.*
Fonte: www.cmsandre.sp.gov.br ; www.santoandre.sp.gov.br

Legenda: APR – Área Predominantemente Residencial. APC – Área Predominantemente Comercial. ASD – Serviços Diferenciados. AAN – Área de Atividades Noturnas. ATP – Transição do Parque Nascentes de Paranapiacaba.

A lei da ZEIPP aprovada em fins de 2007, como não poderia deixar de ser, gerou algumas polêmicas entre os moradores, uma delas sobre a área 'boêmia' da vila, destinada a atividades noturnas. Embora esse tipo de atividade ainda seja bastante incipiente, muitos moradores acreditam que o local não possua tal perfil, uma vez que o silêncio e a tranquilidade sempre foram peculiares à vila como um todo.

Não parece haver necessidade deste tipo de atividade para alavancar seu desenvolvimento e que tal seja regulamentado por lei. A atividade noturna pode muito bem ser sazonal, em um ou outro evento predeterminado. A partir do momento em que se fragmenta a vila em zona de atividade noturna e se oficializa tais atividades, abre-se um precedente de que tudo é possível - trios elétricos, raves, 'pancadões', festas - todos os dias, indistintamente, pois, se está na lei, quem irá contestar?

Conversando com alguns moradores a respeito desse zoneamento, as opiniões divergem um pouco; os mais antigos são contra e não vêem a necessidade desse tipo de atividade, que possivelmente, poderia trazer alguns transtornos relacionados ao público frequentador; outros estão preocupados com o barulho proveniente destes eventos e que poderia perturbar o silêncio da vila; e há ainda aqueles que vêem com bons olhos a oportunidade de retorno financeiro, por já terem algum tipo de estabelecimento no local demarcado pelo zoneamento. Todos concordam sobre um ponto: a fiscalização, que neste caso é falha e sem controle.

Porém, a maior queixa e oposição diz respeito principalmente à retirada das garagens (consideradas 'puxadinhos') que, de acordo com a administração local, descaracterizam a paisagem histórica das casas; segundo levantamento efetuado em 2008, 20% das casas tinham garagens que deveriam ser removidas[14].

A questão das garagens (F.14), consideradas como elemento de descaracterização da paisagem local, poderia ser resolvida de maneira menos

[14] "Zoneamento inédito na vila prevê áreas de atividades noturnas e de bem-estar". Lei para preservar região tombada pelo patrimônio proíbe garagens cobertas; fixa multas por alteração em casas e provoca rebuliço. *Folha de S. Paulo*. 22 de março de 2008.

radical do que a simples remoção de todas. Caberia neste caso o diálogo entre as partes interessadas, junto aos órgãos de preservação, para se chegar a uma solução projetual que pudesse ser implantada na vila, desde que a mesma não gerasse um simulacro ou um falso histórico e viesse ao encontro das necessidades contemporâneas dos moradores que possuem veículos automotores.

Uma saída viável seria a utilização das vielas sanitárias e de pedestres para acessar os fundos dos lotes e implantar as garagens, o que revitalizaria também estes espaços que, atualmente, encontram-se bastante degradados.

F.14 *Garagens à espera de uma padronização ou a sua remoção(?).* **Foto:** Thais Cruz, 2012.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba foi definida pelo Plano Diretor, em seu artigo 59, inciso IV, como sendo de Especial Interesse do Patrimônio, daí ser regida por uma legislação específica, diferente do restante do território de Santo André.

Juntas, a ZEIPP e o Plano de Preservação do Patrimônio Cultural[15] (PPPC) se configuram em um importante instrumento de proteção do patrimônio cultural, que, se bem interpretado e usado poderia garantir de forma mais eficaz todo o processo de preservação, conservação e manutenção do acervo de Paranapiacaba. São importantes também porque, quando era propriedade da RFFSA, não havia nada que regulasse os parâmetros urbanísticos e de intervenção na vila e, visto sob esta perspectiva, é melhor assim do que nada.

O PPPC tem como objetivo geral contribuir para a construção e difusão da memória e identidade andreenses, por intermédio da proteção aos bens de seu patrimônio cultural, utilizando-os como meio de desenvolvimento sustentável.

[15] Lei nº 9.071, de 05 de setembro de 2008 institui o Plano de Preservação do Patrimônio Cultural no município de Santo André.

Como objetivos específicos, dentre outros, cabe ao PPPC instituir um sistema de gestão participativa do patrimônio cultural, estabelecer procedimentos que contribuam para que o uso dos bens imóveis seja feito de forma compatível com a preservação, além da salvaguarda de bens de natureza imaterial.

A ZEIPP tem como objetivo geral a preservação e valorização do patrimônio cultural da vila. Porém, adota alguns conceitos em desuso na contemporaneidade, como é o caso de definir restauro como o retorno "a um estado anterior conhecido". Por vezes, há contradições entre a lei e a prática de intervenção urbana, gerando interpretações dúbias.

Muito do que está definido na ZEIPP já foi posto em prática, mas tem que ser um processo contínuo e não só estabelecido em lei. Por exemplo, a qualificação da mão de obra local para áreas de restauro e recuperação de imóveis. Porém é necessário garantir que esta mão de obra qualificada tenha trabalho permanente, pois, de outra forma o investimento na qualificação cai no vazio juntamente com a inclusão social e a sustentabilidade.

Algumas contradições entre a ZEIPP e as intervenções urbanas foram encontradas e podem ser confrontadas e postas em discussão quanto a sua interpretação. Uma delas diz respeito à construção de um anexo no recuo lateral, contrariando desta forma o art 48 que, em seu inciso I, deixa claro que não é permitida "a construção nos **recuos** frontal e **lateral**" (grifos meus).

Talvez haja um certo descompasso entre a teoria e a prática nas intervenções urbanas na Vila Ferroviária de Paranapiacaba, persistindo controvérsias em relação à própria legislação e aos conceitos e recomendações patrimoniais, que pode gerar interpretações diversas em diferentes contextos. As intervenções acabam por depender em larga medida apenas da consciência e capacidade dos profissionais envolvidos, não havendo meios eficientes de controle.

Kuhl (2008, p.58), nos lembra que:

> "(...) é necessário ter em mente, que o que motiva a preservação dos monumentos históricos, não é seu valor imobiliário, nem seu possível aproveitamento para um futuro uso qualquer. A preservação é motivada pelo fato de nesses bens ser reconhecido um significado cultural,

> tornando-os dignos de medidas para ser tutelados para as próximas gerações, para que continuem a ser documentos fidedignos e efetivos suportes do conhecimento e da memória coletiva. Portanto, deveriam ser essas as razões prevalentes para guiar o projeto de restauração."

A Carta do Restauro (1972), considera importante a restauração do conjunto urbano e não só dos edifícios isolados, e recomenda a reestruturação urbanística, o reordenamento viário junto à revisão dos equipamentos urbanos e preconiza ainda que:

> "os centros históricos sejam reorganizados em seu mais amplo contexto urbano e territorial e em suas relações e conexões com futuros desenvolvimentos; tudo isso, com o fim de coordenar as ações urbanísticas de forma a obter a salvaguarda e a recuperação do centro histórico, através de um planejamento físico-territorial adequado."

Neste mesmo documento, em seu anexo B, 'Instruções para os critérios das restaurações arquitetônicas', estabelece princípios metodológicos de como agir nesses casos, partindo da simples manutenção até a restauração edilícia, a qual, por sua vez, deve ser supervisionada.

Sendo assim, é preciso estabelecer algumas balizas para uma reflexão ainda não realizada na Vila de Paranapiacaba. Sugestões precisam ser propostas e incorporadas, há muito o que se pensar e discutir em relação ao futuro, permanência, integridade e sustentabilidade, sem deixar de lado os moradores que estão envolvidos em todo esse processo, pois são eles as peças principais dessa engrenagem chamada Paranapiacaba, que é, e continua sendo um assunto delicado que envolve questões não só históricas, urbanas e arquitetônicas, mas também políticas, sociais e econômicas. A população precisa e deve ser integrada na discussão da preservação para que a mesma construa uma identidade com o patrimônio cultural e consequentemente se torne aliada dos gestores na proteção e na vigia dos bens.

Ao se pretender abordar a preservação e a revitalização do entorno de um ou de vários monumentos de uma área urbana, de uma cidade, centro histórico ou de um sítio natural, a problemática se amplia em sua complexidade, pois nestas áreas vive uma população que as utiliza para moradia, local de trabalho, de lazer

e de circulação.

Portanto, qualquer ação neste sentido deverá ser analisada frente à sua repercussão no comportamento dessa mesma população e, de uma maneira geral, aliada com a política urbana ou regional. Uma cidade histórica constitui em si um monumento, mas ao mesmo tempo é um tecido vivo; Gustavo Giovannoni, em sua obra "*Vecchia città ed edilizia nuova*" (1913), já preconizava que todo fragmento urbano antigo deveria ser integrado num plano diretor local, regional e territorial.

A revitalização depende de uma ação que integre os poderes públicos, as universidades, a iniciativa privada e sociedade civil, principalmente os próprios moradores da vila. Só assim, por meio de um debate que considere todos os aspectos envolvidos em uma intervenção, a vila vai conseguir implantar um programa efetivo para a valorização de todo seu conjunto. Lembrando que é essencial priorizar o uso habitacional para garantir a reestruturação da vida cotidiana. Vale salientar que um processo de revitalização só se instaura associado a um processo econômico que lhe dê suporte.

A valorização do patrimônio é fundamental nesse processo, pois além de preservar a memória e a história local, pode promover a melhoria da infraestrutura urbana, além da inserção de novos usos, o que insere o patrimônio dentro da dinâmica da cidade.

E, sob toda essa perspectiva, não são só os moradores da parte baixa devem se engajar para a preservação do conjunto urbano-arquitetônico da vila. Paranapiacaba só pode ser entendida e compreendida enquanto um conjunto inter-relacionado entre todos os seus núcleos urbanos, afinal, a Parte Alta também faz parte dos tombamentos e, portanto, merece tanta atenção quanto a parte baixa, onde estão localizadas as vilas Velha e Martin Smith e o pátio ferroviário.

Na resolução do tombamento pelo órgão estadual, a Parte Alta foi incluída como o núcleo urbano implantado defronte à Vila Ferroviária, cuja configuração urbana lhe é contemporânea, denotando uma forma de ocupação espontânea e com características arquitetônico-urbanísticas tradicionais, associadas ao

emprego de material e técnica construtiva adotados pelos ingleses em Paranapiacaba, constituindo, portanto, parte integrante do universo urbano instalado no alto da Serra do Mar.

E, como parte integrante da vila, não é só a parte baixa que sofre com a degradação de seu patrimônio urbano e arquitetônico; a Parte Alta também se encontra em lamentável estado de conservação (F.15). A diferença é que deste lado da linha férrea, os imóveis pertencem aos próprios moradores e comerciantes, cabendo a eles a responsabilidade de sua manutenção e conservação.

F.15 *Estado de conservação dos imóveis da Rua William Speers.* **Fonte:** Thais Cruz, 2012.

Decorre do artigo 1º do Decreto-Lei nº 25/37 a conservação dos bens móveis e imóveis que constituem o patrimônio histórico e artístico nacional. Tombado o bem, a obrigação de conservar e de não danificar recai sobre o proprietário. A omissão do mesmo quanto às medidas necessárias para a conservação do bem tombado, que leve a sua deterioração, também é punida pela lei.

Silva (2003) esclarece que, quando o proprietário não dispuser de recursos para a conservação do bem, este deve comunicar ao órgão competente a necessidade da execução das obras para a sua 'conservação e reparação', sendo sua omissão punida com multa. Com base nesta comunicação, a obrigação principal pela conservação é transferida ao poder público.

Por outro lado e teoricamente, a conservação, manutenção e vigilância é um dever bipartido entre o poder público e população, como deixa claro a própria

Constituição Federal no artigo 216, parágrafo 1:

> "O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento, desapropriação e de outras formas de acautelamento e preservação."

Neste caso, observamos que, mais uma vez, o desconhecimento e o "lavar as mãos", tanto por parte dos moradores quanto do poder público local, prevalece. Mas de qualquer forma, a PSA poderia criar instrumentos que facilitassem, isentassem ou orientassem qual a melhor forma de conservar (ao menos as fachadas) cada imóvel, apresentando propostas, orientação técnica, seja através de profissionais capacitados para tal, seja através de cartilhas e manuais, para que os imóveis da Parte Alta tenham ao menos, um mínimo de manutenção.

Mas antes que isto de fato ocorra, a própria PSA e seus técnicos deveriam se atualizar seus conhecimentos a respeito das principais correntes atuais do restauro seja ele urbano ou arquitetônico, aprendendo como lidar com o patrimônio da vila como um todo, para que não cometam na Parte Alta os mesmos equívocos.

A PSA poderia trocar experiências com outras cidades em um intercâmbio de ações e seguir o exemplo do que foi feito nas cidades de Santos (SP), Santana de Paranaíba (SP) e Olinda (PE), que criaram suas cartilhas esclarecendo a população a respeito de questões do patrimônio cultural e acerca do que deve ser preservado, do porquê e do como. E talvez fosse o caso de se replicar a ação inédita de Santana de Parnaíba, que segurou seus 209 imóveis e a Igreja Matriz contra incêndio, explosões e outras catástrofes, dando muito mais segurança (BORRELLI, s/d).

Para tanto, seria necessário contar com um corpo técnico qualificado, experiente e apto a orientar o morador ou proprietário sobre como proceder no caso da necessidade de qualquer intervenção em seu imóvel, bem como agilizar os procedimentos junto aos órgãos de defesa do patrimônio. Esta seria uma diretriz a ser seguida, bem como a criação de escritórios técnicos que atuariam junto aos moradores em datas preestabelecidas para a elaboração de projetos e

na busca de alternativas técnicas na solução de seus problemas, visando também esclarecer a população sobre a importância de conservar e manter o acervo arquitetônico tombado.

É importante ressaltar que o tombamento de Paranapiacaba não significa o congelamento num determinado tempo histórico, tempo este, que não existe mais, que foi o auge da ferrovia e da vila. Mas a mesma segue tendo sua vida, e nela são admitidas modificações nos imóveis, desde que sigam as normas estabelecidas nas leis.

Estas leis, como vimos, tentam assegurar a permanência dos valores patrimoniais utilizando critérios urbanísticos tais como zoneamento, setorização e padrões de ocupação, além da definição de usos e atividades permitidas. Neste sentido, a vila está regida por leis de proteção; entretanto, ainda que estes instrumentos legais tenham identificado e ressaltado o caráter excepcional de todo o conjunto e do seu acervo histórico cultural, eles não são capazes de impedir que as áreas livres e os imóveis tombados sejam alvos e objetos de intervenções pouco criteriosas, de vandalismos e depredações.

Esses fatos têm levado à perda da autenticidade e integridade das estruturas edificadas da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, colocando em risco a manutenção dos valores atribuídos ao acervo tombado. Embora os valores patrimoniais sejam registrados e protegidos por leis e títulos que atestam e promovem a condição peculiar da vila, tais valores se encontram, na atualidade, com sério risco de desaparecer.

A visão defendida, seja pela educação patrimonial, seja pela elaboração de manuais e cartilhas, é de que o conhecimento dos procedimentos e das normas de proteção, leva a uma maior apropriação das informações e do entendimento dos valores atribuídos à vila e, como consequência, estimula a conservação da herança cultural.

Acredita-se que a divulgação de boas práticas de projetos de intervenção arquitetônica nos imóveis da vila possa acarretar a diminuição da quantidade de obras irregulares e contribuir para a manutenção das características paisagística como um todo.

Dentro desse processo de intervenções urbanas, partimos para a análise de três exemplares arquitetônicos de tipologia e hierarquia diferenciadas que já passaram por diferentes processos e obras, e outro que ainda irá se submeter ao processo de readequação para um novo uso.

A seguir, veremos como essas intervenções se processaram. Esta análise partirá através da trajetória histórica de cada edifício, do atual estado em que se encontram e do levantamento de fontes documentais gráficas, iconográficas e fotográficas dos três objetos de estudos.

4 ESTUDOS de CASO: INTERVENÇÕES e PROPOSTA

Ao longo do século XIX e início do XX, a moradia do trabalhador passou a interessar higienistas, filantropos, industriais, empresários, engenheiros e arquitetos. Baseados em noções de higiene e disciplina e em idéias de racionalidade e economia, passaram a pensar a habitação como base para a construção de um novo modelo de trabalhador e de família proletária, na qual a casa funciona como instrumento de atração e fixação (PERROT, 1991), sendo aos poucos incorporados valores do habitat higienizado e disciplinado, concomitantemente à introdução de serviços e equipamentos (saúde, educação e lazer) que costumam ser associados ao bem estar, disciplina e saúde. Tais instalações e serviços coletivos "servem, antes de tudo, para dirigir a vida social" (FOURQUET & MURARD, 1978).

Dentre esses equipamentos compreendem-se os de ordem sanitária, como a provisão de água potável, evacuação dos dejetos e organização da assistência médica; os de ordem econômica, como transporte público, mercado e outros negócios; por fim, os de ordem social, como escolas e instalações destinadas às atividades recreativas.

De acordo com Benevolo (1981), as cidades ideais, propostas pelos utópicos[1] do século XIX, procuravam resolver de forma racional a questão do trabalho e da moradia, ao mesmo tempo em que previam a instalação dos serviços coletivos necessários, como escolas, creches, mercados etc. Sugeriam também uma organização espacial onde houvesse muito verde, ar e luz.

Na parte baixa da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, que compreende a Vila Velha e Martin Smith, todas estas questões foram amplamente difundidas e aplicadas. Sob vários aspectos, Paranapiacaba, em especial a Vila Martin Smith, em muito se assemelhava ao sistema fabril implantado nas cidades industriais da Inglaterra em meados e fim do século XIX.

Um ano antes do início das obras de ampliação das vias e instalações da SPR, o

[1] Entre aqueles que propuseram intervenção no espaço físico estão Robert Owen, Saint-Simon e Charles Fourier, em sua maioria com um viés socialista. Estes acreditavam na possibilidade de transformação do homem e da sociedade por intermédio do desenvolvimento tecnológico. Para eles, à nova sociedade deveria corresponder uma nova cidade. Algumas experiências foram realizadas nesse sentido.

engenheiro-chefe dos estudos da duplicação, James C. Madeley, assinalou os melhoramentos e construções que deveriam ser efetuados, trecho a trecho, ao longo dos 139 km da linha existente (MAZZOCO, 2005).

Para o Alto da Serra (Paranapiacaba) estava prevista a construção de casas de máquinas, caixas d'água, carvoeiros (lugar próprio para guardar carvão), novos pátios e desvios para melhoria das condições operacionais, uma nova estação com plataformas de 160 metros ligadas por ponte metálica de passagem superior, um virador[2], armazéns de cargas, além de quarenta e seis casas que serviriam para moradia do pessoal que trabalharia na obra de construção da linha férrea na serra e que, após o término da obra, passariam a ser ocupadas pelos empregados operadores dos novos planos inclinados (LAVANDER & MENDES, 2005). O mesmo engenheiro previa ainda que:

> (as) "habitações serão construídas com as necessárias acomodações higiênicas, dotadas de canalizações de água potável e de esgotos e serão dispostas ao longo de ruas arborizadas, com alinhamentos regulares, formando um núcleo de uma pequena povoação no futuro (...) sendo igualmente necessário adquirir área precisa para os futuros aumentos e para assegurar a captação das águas indispensáveis" (KUNIYOSHI, 1986).

A classificação das tipologias das habitações aparece nas primeiras plantas de implantação da vila ferroviária, elaboradas pela São Paulo Railway, onde se pode observar a adoção das seguintes tipologias, todas elas geminadas:

- Casas de 'typo A';
- Casas de 'typo B';
- Casas do 'typo D';
- Casas do 'typo E',implantadas em grupo de quatro a oito unidades.

Dentro deste conjunto há também as residências isoladas, que eram as casas de engenheiros, localizadas na Rua Rodrigues Alves (também chamada de rua dos Ingleses). Trata-se, na realidade, de uma variação duplicada do tipo B com

[2] O virador constituía-se num equipamento cujo comprimento era um pouco maior do que o da locomotiva, que posicionado sobre os trilhos girava a 180°, deixando a locomotiva que tinha entrado de frente, ficar na posição oposta.

alteração do programa interno, daí não constituírem um tipo específico. Havia também sido designada uma tipologia única, representada pela letra "C", esta foi destinada à moradia de quem ocupasse o maior cargo dentro da empresa ferroviária, ou seja, o engenheiro-chefe.

No âmbito dessas tipologias, elegeram-se como estudos de caso específicos três exemplares arquitetônicos presentes na malha urbana da Vila Martin Smith, (Mapa 1.) tendo como escopo analisar as propostas de preservação e intervenção de cada um deles sob a luz das teorias de restauro.

Mapa 1. *Planta cadastral com a localização dos objetos de estudo*. Elaborado pela autora

Esses exemplares foram destinados originalmente para moradia, porém, cada

um deles, apresentava tipologia e hierarquia diferenciada dentro do controle disciplinar adotado pela São Paulo Railway (SPR), sendo distintos entre si em sua volumetria, área, programa, localização no traçado urbano planejado e no projeto arquitetônico. Atualmente cada um desses exemplares já comporta outros usos e atividades que não mais o residencial.

1º caso: a antiga residência do engenheiro-chefe da SPR, mais conhecida também como 'Castelinho', símbolo maior dessa hierarquia, e que ocupa lugar de destaque dentro da paisagem urbana da vila, por ter sido implantada sobre uma pequena colina, o que representava o 'poder local' no ponto mais elevado, tanto funcionalmente, como chefe da ferrovia, quanto em sua tipologia arquitetônica, única residência a contar com dois pavimentos.

O edifício é de fins do século XIX e já passou por uma série de usos e, consequentemente, de adaptações e reformas, sendo a última intervenção realizada em 2003/2004 e denominada de 'restauro'. Esse 'restauro' será analisado a partir dos dados presentes no memorial descritivo da obra e dos conceitos teóricos conhecidos internacionalmente, principalmente a Carta de Veneza, de 1964.

2º caso: a casa de engenheiro 3 foi escolhida de acordo com a hierarquia de implantação e por ser um caso emblemático, pois se trata de um exemplar residencial pertencente a um conjunto de outras quatro residências destinadas aos técnicos e engenheiros ingleses, todas localizadas num mesmo eixo viário e exclusivo, a Rua Rodrigues Alves. Mesmo fazendo parte do conjunto destinado ao alto escalão da ferrovia, cada um desses exemplares possuía características arquitetônicas e programas diferentes entre si, sendo, assim, únicas em suas concepções projetuais. Um desses imóveis sofreu um incêndio[3] em 2005, com perda total, uma vez que o principal material construtivo da residência era a madeira; em seu local restaram apenas as duas torres das chaminés e embasamento, únicos elementos em alvenaria de tijolos.

Com a destruição desse exemplar, perdeu-se também a integridade da

[3] O antigo morador, ao ser comunicado que deveria retirar-se por não manter o imóvel em boas condições de manutenção, simplesmente ateou fogo na residência e se evadiu da vila sem sofrer maiores conseqüências por seu ato criminoso frente a um bem público.

paisagem urbana, ficando em seu lugar uma lacuna. Porém, a PSA optou por sua reconstrução, que, por sua vez, recebeu o nome de 'recomposição da paisagem cultural'. A nova edificação ganhou também um novo anexo e novo uso, qual seja, biblioteca pública. É um caso emblemático também por ser o único caso de reconstrução de um imóvel perdido, uma vez que já houve outras perdas como, por exemplo, a casa do doutor Marum, a padaria do Carrasqueira, na Vila Velha, e a sede do *Serrano Football Club.* No entanto, em nenhuma das ocasiões anteriores houve a preocupação de reconstituir a homogeneidade da paisagem urbana da vila.

Para este caso, foi analisada e discutida a validade dessa reconstrução, a técnica construtiva adotada e mais a discussão que gira em torno da reconstrução de um novo edifício mimético. Questões como: recupera-se ou não o imóvel através da construção de uma réplica? Qual seria a autenticidade desse novo edifício? Seria válida a preservação de sua ruína? Qual o valor simbólico que o edifício suscita na população local? Quais agentes envolvidos nessa reconstrução? Que peso teria essa intervenção no dossiê que seria apresentado à UNESCO para a candidatura a Patrimônio da Humanidade?

3º caso: a última casa da Avenida Fox, vizinha ao campo de futebol. Trata-se de uma residência operária geminada "Tipo B", que vem sendo utilizada como hospedaria desde 2002 e que ao longo desses anos tentou-se adaptá-la ao seu novo uso, o que exige obras de readequação para melhor atender a sua nova função.

Este exemplar também é peculiar por ser o único imóvel a possuir um porão com pé-direito alto e utilizável, que abriga em seu interior a cozinha e o restaurante da hospedaria. A proposta é que, neste processo de readequação ao novo uso, se construam baterias de banheiros que atendam à demanda tanto da hospedaria quanto do restaurante, pois os sanitários existentes funcionam de forma precária em anexos construídos no pátio interno, entre ambas as casas. A proposta da nova construção se daria nesse pátio interno que dá para os fundos do lote, recuada do alinhamento da fachada posterior, abaixo da linha de cobertura e, portanto, não interferiria na paisagem urbana da vila.

A abordagem neste caso se fará a partir do estudo e análise do projeto arquitetônico de adequação ao novo programa de necessidades, apontando as premissas e diretrizes dessa intervenção.

O que se busca é aprofundar o debate a respeito das questões teóricas que deveriam guiar as ações práticas de intervenção, visando à preservação dos bens arquitetônicos. Não se trata de discutir a fundo as formulações teóricas em si mesmas, mas de promover uma reflexão sobre a necessidade de um efetivo intercâmbio entre a teoria e a prática, para que a preservação seja de fato concretizada e possa ser transmitida da melhor maneira possível ao futuro.

Usando como tema dessa análise os três exemplares residenciais, buscou-se analisar as intervenções na vila e as circunstâncias em que foram feitos os estudos, os projetos e a execução das obras, bem como o fim a que foi destinado cada um deles.

4.1 As REFORMAS e RESTAUROS: CASTELINHO (casa do engenheiro-chefe)

Como já mencionado no primeiro capítulo, a Vila de Paranapiacaba está dividida em três núcleos urbanos. E é na Vila Martin Smith que encontramos as casas dispostas no traçado urbano planejado, seguindo um rígido controle hierárquico e tipológico. Das tipologias existentes, destacamos, para esta primeira análise, a antiga residência do engenheiro-chefe da ferrovia, também conhecida como 'Castelinho'. É resultado de um projeto peculiar, a única do "Tipo C", e um importante exemplar da arquitetura residencial, além de se a única com dois pavimentos.

O edifício é um dos mais importantes elementos da paisagem local, pois está sobre uma pequena colina sita na Rua Caminho do Mens s/nº, e serviu como residência para alguns dos engenheiros-chefes da SPR, como Ernest Sidney Pyles e Frederic Mens, autoridades máximas da ferrovia e, portanto, da vila. Seu projeto original foi concebido dentro do conjunto tipológico das casas da Vila Martin Smith e caracteriza-se pelo aspecto simbólico de liderança e de vigilância, pois é de onde se visualiza todo o núcleo urbano, o pátio de manobras, a estação e as instalações das máquinas fixas do último patamar.

É uma casa que se convencionou dizer que é do estilo vitoriano porque sua construção (1897) coincide com o período do reinado da rainha Vitória (1837-1901), mas há também fortes referências ao movimento *Arts & Crafts* com seus telhados inclinados, volumes sóbrios, simplicidade e honestidade no desenho construtivo e adequação estrutural, presença de *bay-window*, melhor aproveitamento dos cantos da casa com utilização de assentos e armários, presença do '*inglenook*'[4] e volume das chaminés em tijolo aparente, projetando-se para o exterior.

A residência se organiza em torno de um esquema distributivo determinado pela divisão tripartida, que busca organizar a planta em setores independentes destinados às áreas de uso social, íntimo e de serviço. A origem da planta do 'Castelinho' está associada à casa burguesa. De acordo com a classificação de

[4] O I*nglenook* é o espaço ao redor do qual se reúne a família, geralmente próximo à lareira. CALABI, D. *Architettura domestica in Gran Bretagna 1840-1939*. Milão: Electa, 1982.

Brunskill (1970), pode-se encontrar na arquitetura residencial vernacular inglesa quatro categorias subdivididas pelo tamanho e tipo, sendo elas a *"Great House"*, que equivale à mansão ou palacete; a *"Large House"*, a casa grande ou ampla; a *"Small House"*, a casa pequena e o *"cottage"*. Sendo assim, podemos inserir o 'Castelinho' na classificação de *"Large House"*, com área de 500 m², mais um anexo de quase 50 m². (Fig.1).

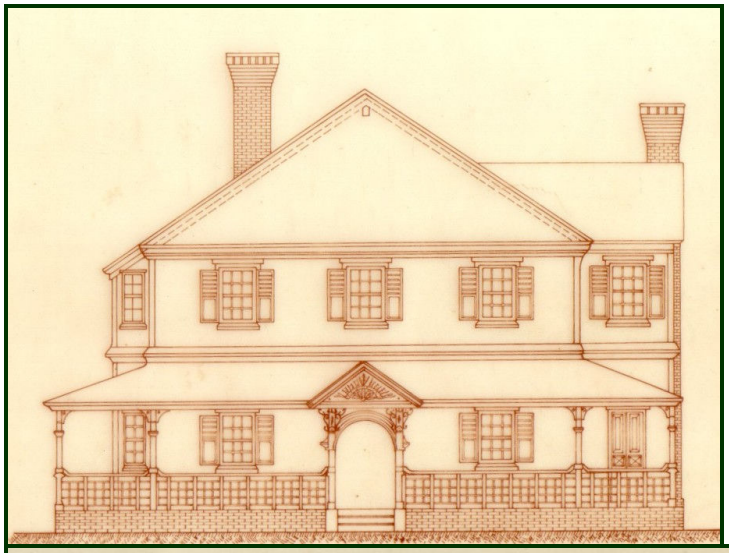


Fig 1. *Fachadas principal e lateral (sul).* Reprodução da cópia original (1897). **Fonte:** Acervo pessoal Zélia Paralego.

O imóvel conta com uma disposição em dois pavimentos, com mais de quinze cômodos, sótão, seis lareiras, que ainda se encontram em capacidade de funcionamento, paredes duplas tipo sanduíche, banheira que já contava com sistema de abastecimento de água quente através de serpentinas vindas da cozinha (que era equipada com fogão a lenha), escritório, dependências para empregados, adega e demais compartimentos. Originalmente havia também armários embutidos, uma modernidade para a época e outra característica *Arts*

& Crafts.

O edifício foi construído com paredes duplas em madeira do tipo pinho-de-riga, hoje rara, envernizadas na face externa. As paredes foram levantadas sob um alicerce de alvenaria evitando assim contato com o solo; o sistema construtivo é do tipo encaixe 'macho-fêmea', portanto, sem utilização de pregos; a cobertura tem estrutura em madeira e telhas de barro do tipo francesa de *'Marseille'*. A varanda tinha piso de ladrilho hidráulico sextavado na cor vermelha. No interior da casa, a escada, pisos e forros são em madeira. As paredes atualmente possuem rodapés, roda-teto e em alguns ambientes contam também com roda-meios, sendo todos esses elementos em madeira. Muito embora este nível de detalhamento não costumasse ser usual naquele período (Fig 2), é praticamente impossível saber a data de introdução desses elementos. Mesmo existindo tal documento, não se pode afirmar com toda certeza que o que consta em planta tenha realmente sido realizado, mas, de qualquer forma, isso não o invalida enquanto fonte documental.

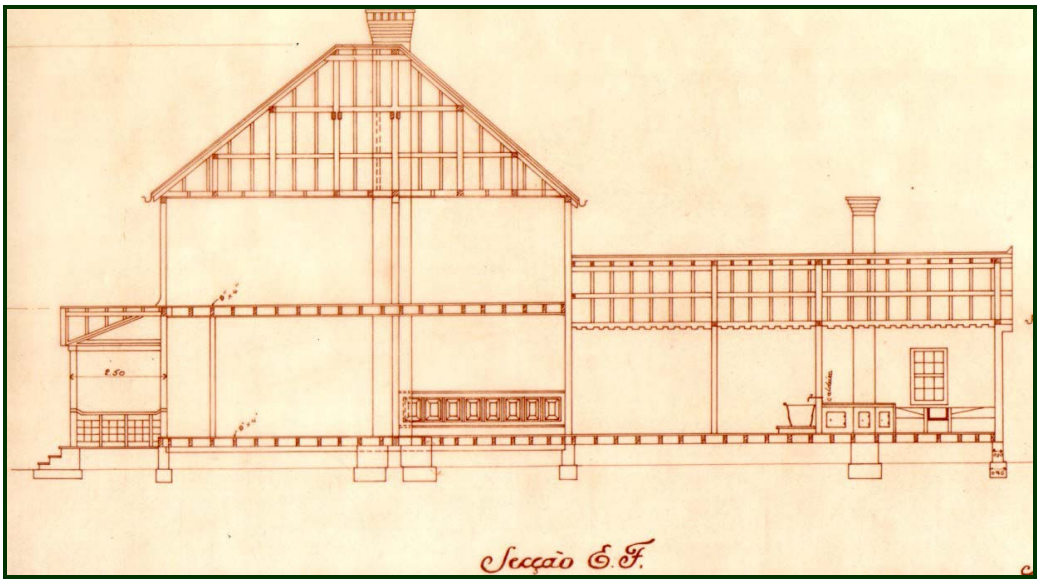


Fig.2 *Corte longitudinal*. **Fonte:** Acervo pessoal Zélia Paralego.

Através da observação local e da análise do projeto original (cópia), foi possível averiguar que modificações significativas se processaram no imóvel (Fig.3). Na década de 1960, quando o engenheiro Floriano Campolino de Rezende Camargo ali fixou residência, mandou construir um novo banheiro no piso superior e introduziu algumas modernizações, como o emprego de azulejos.

Mais tarde, na década de 1970, ali residindo o bispo de Santo André, Dom Jorge Marcos de Oliveira, outras adaptações foram feitas, porém não se teve a preocupação de documentar nenhuma delas.

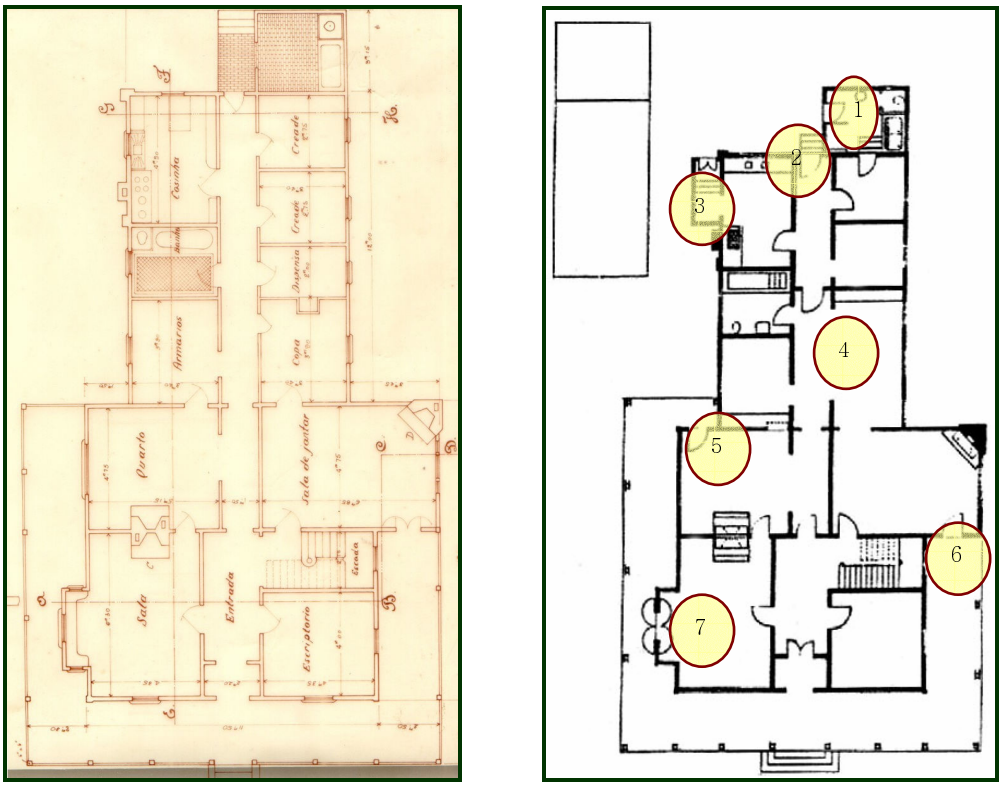


Fig.3 *Localização das alterações em relação ao original. Térreo*, Croqui da autora, 2002.

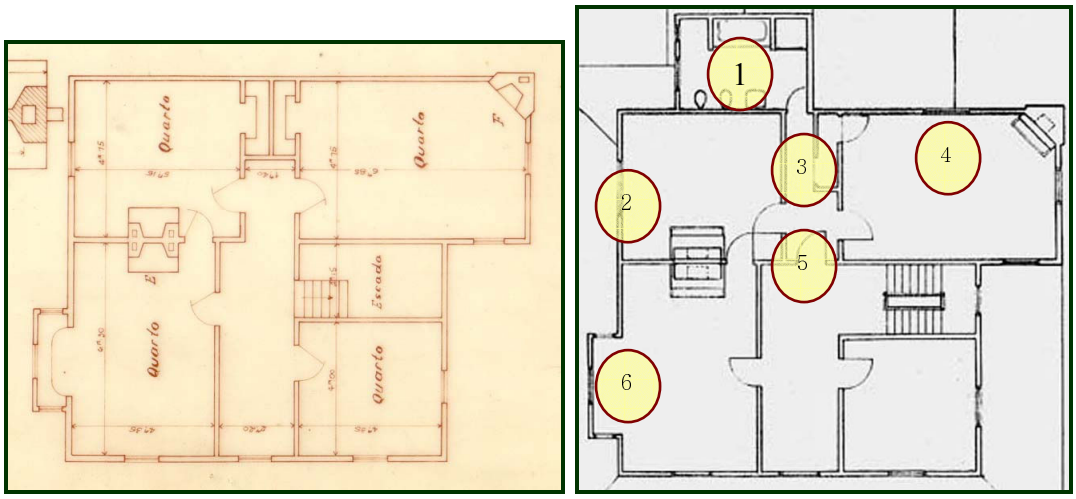


Fig.3 *Localização das alterações em relação ao original. Superior*, Croqui da autora, 2002.

Legenda: **Piso térreo**. 1) criação de um banheiro dentro da área de serviço. 2) remoção da plataforma da escada de serviço. 3) Abertura de uma porta com o acréscimo de uma área. 4) Remoção de parede. 5) Abertura de uma porta. 6) Substituição de porta dupla por outra simples. 7) Retirada da *bay-window*,

substituída por porta-balcão. **Piso superior**. 1) Criação de um novo banheiro. 2) Troca de janela. 3) Retirada dos armários. 4) Abertura de uma nova janela. 5) colocação de uma porta no hall. 6) Retirada dos assentos da *bay-window*.

O Castelinho não escapou, ao longo do tempo, de muitas modificações, que o foram descaracterizando em relação ao projeto original. Muitos engenheiros nele residiram e quase todos, direta ou indiretamente, deixaram as suas marcas.

O imóvel teve ao longo do tempo usos diversos: residência, seminário, escritório da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), e por fim, museu ferroviário, este último, incompatível com o edifício por abrigar em seu interior peças muito pesadas como, por exemplo, uma balança para pesar sacas de café; o que ocasionava o afundamento e o desnivelamento do piso onde se encontrava.

No decorrer de sua existência o imóvel já passou por algumas intervenções. Em 1984, a pedido da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), foi realizado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) um laudo para avaliar as condições do estado da sanidade dos componentes de madeira do edifício. A inspeção foi realizada por uma equipe composta por um biólogo, um botânico e um arquiteto. O material fornecido à equipe foi apenas uma cópia xerografada da planta e nada mais. A própria RFFSA não forneceu nenhuma documentação.

Naquela ocasião, a casa estava sendo utilizada como escritório da ferrovia por cerca de quinze funcionários e segundo dados do IPT, ainda apresentava "razoável estado de conservação", com deterioração mais visível em seu lado externo, principalmente na face sul. Isto porque é a face que menos recebe insolação e por onde é atingida diretamente pela neblina vinda da serra.

Ainda segundo o laudo, as paredes, de maneira geral, estavam íntegras, com exceção de toda a face sul, que já havia sido alvo de reformas anteriores, com a substituição do madeiramento original (pinus europeu) por espécie local (peroba), não adequada. Foi observado ainda, que os principais agentes de deterioração das madeiras eram os fungos apodrecedores[5], sendo a face

[5] Os fungos são microrganismos inferiores, aeróbicos, unicelulares ou pluricelulares, que se reproduzem por esporulação (célula reprodutora capaz de germinar sozinha ou após fusão com outro esporo). Os fungos xilófagos são os mais daninhos, destroem as paredes celulares decompondo a celulose (podridão parda) ou a lignina (podridão branca), ou ambas de uma vez. As manchas, ardiduras, mofos, bolores e apodrecimento

externa a mais atacada, apresentando-se intensamente colonizados por algas e fungos. A questão do apodrecimento da madeira era o problema mais grave e evidente apresentado pelo IPT na ocasião.

As causas apontadas para tamanha deterioração estavam concentradas no alto teor de umidade encontrado nas peças, decorrente da elevada umidade relativa do ar na região aliada à deficiente insolação na face sul, e também pela penetração de água através do filme de tinta nas áreas onde este foi rompido pela movimentação da madeira ou pelo ataque de fungos.

A recomendação foi a seguinte: substituição das peças intensamente deterioradas, tratamento 'in loco' das peças atacadas, substituição do revestimento (tinta por verniz "stain") e o tratamento do solo em caráter preventivo para promover uma barreira contra possível instalação ou aproximação de cupins de solo[6].

Após o laudo efetuado pelo IPT, as obras ficaram a cargo da empresa EDIVIA Edificações e Incorporações ao custo de CR$ 87.500.000,00 (IPT) e de CR$ 306.075.000,00 para a empresa responsável[7]. O término das obras estava previsto para o mês de março de 1986. Mas, ao que parece, o resultado não foi muito duradouro. (Fig. 4).

Fig.4 *Estado de conservação do imóvel seis anos após o laudo do IPT.* **Fonte:** LUME-USP, 1990.

correspondem às etapas progressivas de contaminação fúngica. BAUER, Luiz. (Coord). *A madeira como material de construção.* Rio de Janeiro: LTC, 1980.

[6] Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo. *Inspeção do imóvel "Castelinho" em Paranapiacaba-SP, para avaliar o estado de sanidade dos componentes de madeira.* Relatório nº 20.997, 1984.

[7] Custos relativos ao mês de outubro de 1985. cf REVISTA FERROVIA, ano 51, nº 106. Jan-Fev/1986.p.13.

Em artigo publicado em setembro de 1986 consta que o Castelinho já estava recuperado[8]:

> "A casa toda pintada de marrom, é o Castelinho, ganhou as cores originais: verde-claro nas paredes, verde-escuro nos batentes de portas e janelas; creme no teto, tudo de madeira (...)."

O fato é que, de acordo com a cópia do projeto original, consta o dado referente aos acabamentos de algumas partes do edifício, a saber:

> "Taboas - vernis natural claro. Molduras janellas - branco em roda. Caixilho envernizado. Columnas varanda e balaustrada, portas e persianas- envernizado escuro. Alto da Serra, 16 de novembro de 1897, chefe da 2ª Divisão."

Desta forma, podemos supor que tais cores "originais" citadas no artigo jamais existiram, uma vez que o prédio, provavelmente, deveria ter sido todo envernizado em claro e escuro com as molduras e batentes pintados de branco, como consta em projeto datado de 1897. Mas, como dito anteriormente, também não é possível afirmar com toda a certeza.

O que nos interessa nesta análise é a última intervenção pela qual passou o imóvel. As novas obras de restauração foram anunciadas em novembro de 2003 com previsão de término para junho de 2004, porém houve atrasos durante o processo de licitação da empresa que realizaria as obras, uma vez que o "autor" do projeto foi escolhido sem concurso ou licitação, pelo processo de 'notório saber'.

O levantamento métrico e as plantas e planilhas que foram apresentados à PSA, tratam de um trabalho anteriormente realizado pela autora, e que foram indevidamente reproduzidos como sendo de outra autoria.[9] Como dizia o poeta Drummond (1990, p.126), "o plágio é o melhor mérito do plagiado", mas isto não convence, tampouco consola.

---

[8] TEIXEIRA, Regina Helena. *Uma janela para o passado*. Jornal da Tarde. 08 de setembro de 1986.

[9] Em 2003, como monografia de conclusão do curso de Especialização em Patrimônio Arquitetônico, da PUC Campinas, foi realizado o inventário das condições construtivas da casa do engenheiro-chefe – o 'Castelinho', na Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Em agosto deste mesmo ano, o trabalho já havia sido concluído e apresentado formalmente a uma banca examinadora. Uma cópia foi entregue à Biblioteca Pública do Museu Octaviano Gaiarsa, de Santo André, para fins de pesquisa acadêmica e como uma forma de retribuição por ter utilizado seu acervo para o desenvolvimento da pesquisa. No entanto, todos os levantamentos, métrico e arquitetônico, as planilhas e peças gráficas que geraram o projeto realizado no curso, foram utilizadas e entregues à PSA, como sendo de autoria do arquiteto Walter Menezes, responsável pelo projeto de restauro e, portanto, pela última intervenção no edifício.

O subprefeito de Paranapiacaba à época, João Ricardo Guimarães Caetano, ao ser informado, por esta pesquisadora, de que todas as peças gráficas - apresentadas juntamente com as planilhas do inventário - que tinham sido entregues à prefeitura, não pertenciam a quem alegava ser o autor, obteve como resposta a seguinte afirmação: "A prefeitura contrata os serviços, como e de que forma eles são feitos não é de nossa responsabilidade". E deu por encerrado o assunto.

Esta última intervenção pela qual passou o edifício, denominada de 'restauro', se deu sob a tutela da Prefeitura de Santo André (PSA), atual proprietária do imóvel. Nesta ocasião também não houve uma preocupação em se efetuar um restauro criterioso, uma vez que várias falhas quanto aos procedimentos de restauro se evidenciaram na fase projetual, no decorrer das obras e após o término da mesma.

Outros tantos procedimentos seguiram o mesmo padrão equivocado entre a teoria prescrita no memorial descritivo e o executado em obra, ficando bem clara a ineficiência e inabilidade do 'projeto de restauração', que durante todo o período de obras não se encontrou quem fiscalizasse e documentasse os procedimentos executados, mesmo que de forma errônea. O método de trabalho também não foi o mais respeitoso, tanto no que concerne ao edifício histórico quanto com quem de fato realizou o trabalho de campo e seus levantamentos.

Os recursos para esta intervenção foram financiados pela *World Monuments Fund* (WMF), instituição norte-americana voltada à preservação do patrimônio cultural mundial, e pela Fundação *American Express*, que repassou à prefeitura uma verba de U$$ 100 mil, cerca de trezentos mil reais. O projeto de restauração incluía a recuperação da estrutura de madeira da casa e do telhado, hidráulica e elétrica.

Desta forma, apresento aqui o resultado desta intervenção. De acordo com o memorial descritivo da obra, as principais diretrizes (entre outras) que nortearam a intervenção foram:

- Completo respeito às características originais do edifício;
- Retorno mais próximo possível de sua configuração espacial original,

conforme a documentação existente;

- Remoção dos elementos construídos nas reformas ao longo do tempo e com documentação comprovada.

De posse do memorial da referida obra, este sim, elaborado pelo escritório contratado pela PSA, foi possível verificar a incoerência do documento. Só por esses três itens, já se percebe a postura equivocada assumida diante de uma obra de restauro que prevê o restabelecimento, apagando suas próprias marcas.

As três diretrizes apontadas nos remetem à visão de restauro de Viollet-le-Duc, que prevaleceu até o século XIX, tendo sido refutada, conforme esclarece Kühl (2010, p.5), já nas resoluções do IV Congresso de Engenheiros e Arquitetos Italianos, de 1883 – que mostram a repercussão das propostas de Camillo Boito, e nas proposições de Alois Riegl, no início do século XX, cujas posturas amadurecem no período compreendido entre meados do século XIX e princípio do XX, enfatizando o valor documental das obras, o respeito pelas várias estratificações ao longo dos anos, sua configuração e as próprias marcas da passagem do tempo.

Mas de qualquer forma, embora tenha sido tentada nesta obra a sua reconstituição ao estado original, na prática, também não o faz e apresenta pontos divergentes na obra com o que foi estabelecido no próprio memorial de restauro, tais como:

> "Paredes de madeira: no caso de substituição, será utilizada madeira de pinho ou pínus tratado, isentos de nós e medula. Caso não se consiga o encaixe perfeito utilizar parafusos ou pregos de latão (metais amarelos) para fixação das tábuas".p.17

Na verdade, como observado durante a execução da obra, o madeiramento utilizado não estava isento de nós (F.1), embora fosse madeira tratada por autoclave, e os pregos adotados foram de ferro comum e não os de latão, como o recomendado.

F.1 *Parede de madeira substituída por pínus com presença de nós. E pregos de ferro utilizados para a fixação das peças de madeira.* **Foto:** Thais cruz, 2005.

Analisando tal aspecto dentro do contexto dos procedimentos de restauro pautados pela compatibilidade de técnicas e materiais, a partir da noção de que os novos materiais utilizados não sejam nocivos ao bem e que tenham eficácia confirmada por meio de experimentações, verificou-se *'in loco'* que os materiais empregados, além de não serem os especificados no memorial, tampouco passaram pelo processo experimental.

O resultado foi percebido tempos depois, com o enferrujamento dos pregos, deixando suas marcas na madeira e uma porta aberta para entrada de insetos e infiltrações de água. Contrariando não só o próprio memorial, mas também o respeito pelo edifício, pela sua materialidade, pelos seus aspectos documentais e de conformação, conforme exposto na Carta de Veneza.

Ainda de acordo com o memorial, consta que,

> "para o revestimento das alvenarias, localizadas no banheiro e cozinha do pavimento inferior e nas paredes externas serão constituídos no mínimo por duas camadas superpostas, contínuas e uniformes, emboço e reboco." p.20.

Na verdade, o que encontramos atualmente, além das paredes sem o devido acabamento (F.2), é que sequer as janelas foram restituídas à configuração original, permanecendo as mesmas de antes da intervenção, fruto provável de antigas reformas. Ora, mas a postura adotada pelo escritório não era a de voltar às características originais do edifício?

F.2 *Parede da cozinha sem o revestimento previsto e posição original da janela.*
Fotos: Thais Cruz, 2004.

Outro detalhe flagrante e antagônico em relação ao canteiro de obras e ao memorial é quando este cita que:

> "Deverão ser observadas todas as normas de segurança aplicáveis aos trabalhos de construção civil, sejam referentes aos trabalhadores, sejam as referentes à edificação. Todos os materiais e serviços executados, nesta obra de restauração deverão ser de primeira qualidade (...)" p.11,12.

F.3 *Trabalho executado de forma equivocada e trabalhador sem os devidos equipamentos de segurança.* **Foto:** Thais Cruz, 2004.

Os métodos utilizados para retirada do revestimento (um tipo de massa) que encobria todo o madeiramento também não foram os mais indicados nos procedimentos de restauro: sua remoção se deu por lixadeiras mecânicas e fogo de maçarico para as pinturas (F.3), o que, de acordo com Mühlbauer (2003), é um procedimento perigoso e desaconselhado, pois, além de ser um risco para o

operador, pode, se não for feito corretamente, queimar ou ressecar a peça. Exatamente o que ocorreu com a maioria das paredes desse edifício, que ficaram marcadas pelas lixas e chamuscadas pelo fogo, denotando que o serviço executado nesta obra está longe de ser de primeira qualidade.

A reversibilidade neste caso é impraticável, uma vez que o restauro não pode alterar a obra em sua substância (suporte), devendo inserir-se com propriedade e de modo respeitoso em relação ao preexistente, sem impedir ou inviabilizar intervenções futuras (KÜHL, 2008). O suporte - neste caso, o madeiramento das paredes - foi extremamente danificado, seja pelas marcas deixadas pelo lixamento, seja pelo chamuscamento; desta forma, qualquer intervenção posterior já estará fadada à inviabilidade.

Algumas peças no interior do edifício também acabaram sendo removidas, mesmo sendo parte integrante da construção original, como foi o caso do tanque de cuba dupla, uma novidade para a época, que foi removido da área de serviço e os armários embutidos da copa (F.15), ambos descartados.

F.15 *Armário da copa antes da intervenção* (2002). *Durante a remoção* (2004). *E o resultado final da obra* (2005). **Fotos:** Thais Cruz

Em caso de intervenção de conservação ou de restauro, os preceitos dados pela Carta de Veneza no que tange à escala existente, à volumetria e à manutenção

da organização espacial devem, necessariamente, ser seguidos. O respeito pelas várias fases e pela configuração da obra que a Carta preconiza não impede que sejam feitas remoções ou alterações. Desde que o que se elimine seja de pouco interesse e o material que for revelado seja de grande valor histórico. Entretanto, estas remoções devem ser fruto de procedimentos teórico-metodológicos rigorosos; e nunca ser uma decisão isolada do responsável pelo projeto de restauro, como previsto no artigo 11º da Carta de Veneza.

Desta forma e de acordo com a Carta, no exemplo acima, não se justificaria tal remoção, uma vez que o que foi revelado não passa de um fundo de parede. Claro está que, mais uma vez, o desconhecimento e desrespeito pelo edifício, tal como ele chegou até nós, foi preterido na ânsia de ser restabelecido a um estado supostamente existente anteriormente.

Tanto a Carta de Veneza quanto a Carta Italiana (1972) definem o processo de restauro como uma operação altamente especializada, que objetiva preservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento baseado no respeito à materialidade da edificação. Tal afirmação foi, neste caso, completamente ignorada, pois, muito do material retirado acabou sendo descartado, como foi o caso das telhas francesas.

Um outro aspecto que chama a atenção diz respeito à pintura e à escolha das cores nos ambientes. Ainda segundo o memorial descritivo da obra, consta que:

> "Foram realizadas prospecções de pintura nas paredes de todo edifício com o objetivo de encontrar indícios de cores que tivessem sido usadas para acabamentos do Castelinho no passado." p.32

Indica-se, ainda, um 'memorial de prospecção de pintura' que não foi apresentado. Mais adiante, cita-se que "parte das paredes não terão sua pintura existente removida", pois, "serão prospectadas com o objetivo de deixar testemunho de camadas de cores". Seja como for, ao vistoriar o edifício, não se encontra nenhuma referência em relação ao testemunho das cores anteriores, o que denota mais uma vez, que o que havia sido estabelecido no memorial na prática não foi realizado. (F.16).

F.16 *Ambientes seguindo de cima para baixo: Copa, Hall da escada no pavimento superior. Sala de estar no térreo.* Imagens de antes, durante e depois da intervenção.
Fotos: Thais Cruz, 2002, 2003 e 2005.

Pela informação existente em planta, já citada anteriormente, supõe-se que todo o interior do edifício era em verniz, porém, com o decorrer do tempo, pinturas foram executadas em todo o prédio pelos diversos moradores que o Castelinho abrigou ao longo de sua existência, o que realmente justificaria um trabalho sério e competente de prospecção e estratigrafia para averiguar, juntamente com a equipe técnica de restauro, qual, dentre a escala de cores encontrada, seria a eleita para posterior pintura. Atualmente o que encontramos é um verdadeiro "festival de cores" por todos os ambientes da casa, sem apresentar uma justificativa válida e convincente para tais cores: bege, verde, vermelho e

rosa.

Fica claro, uma vez mais, que não houve preocupação em se restabelecer qualquer característica que, porventura, o edifício ainda possuía até o momento da intervenção. Foram tantas as modificações e alterações equivocadas pelas quais o edifício passou que, praticamente, perdeu sua identidade, sua 'impressão digital', tornando-se um falso histórico, sem qualquer valor documental. Além de partir do pressuposto do retorno à configuração original, verifica-se uma grande discrepância entre o projeto de restauro e a obra realizada. Este é um exemplo de tudo o que não se deve ser feito.

Existem, portanto, fatos dúbios que não se configuram naquilo que podemos denominar de restauro. Há outros conceitos, teorias e princípios[10] que poderiam ser adotados neste que é um patrimônio arquitetônico de grande relevância para a Vila de Paranapiacaba, ou seja, não necessariamente demolir os acréscimos que o edifício adquiriu ao longo de sua história e que já estavam assimilados na lembrança e memória da população local.

Esta atitude de eliminação de partes do edifício e de seus elementos não revelou nenhum outro grande valor histórico que justificasse esse ato, a remoção é justificável apenas em casos excepcionais, ou seja, foi mais um ato equivocado que não levou em consideração outro princípio da Carta de Veneza que diz que "as contribuições válidas de todas as épocas devem ser respeitadas".

Um dos principais princípios do restauro, segundo Brandi (2004.p.33), é que

> "... o restauro deve dirigir-se ao restabelecimento da unidade potencial da obra, contanto que seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar marca do transcurso da obra através do tempo..."

No Manifesto de Amsterdã encontramos a seguinte referência: "Importa, portanto, conservar vivos os testemunhos de todas as épocas e de todas as

[10] Para se intervir em um bem tombado é necessário, entre tantas outras coisas, ter ciência de que há uma série de princípios que deveriam servir de baliza. Tais como: os Princípios para a Conservação e Restauração do Patrimônio Construído (Carta de Cracóvia, 2000); Princípios para Análise, Conservação e Restauração Estrutural do Patrimônio Arquitetônico (ICOMOS, 2003) e Princípios para a Conservação de Estruturas Históricas de Madeira (ICOMOS, 1999), só para citar alguns princípios contemporâneos ao período de intervenção no Castelinho. Todos observam os preceitos da Carta de Veneza e a doutrina da UNESCO e do ICOMOS relativos ao tema. Somente os Princípios têm o status de documento oficialmente aprovado.

experimentações". Esta postura de manter o edifício com seus acréscimos também encontra respaldo na Carta de Restauro de 1972, em seu Anexo B, que lembra a necessidade de considerar todas as obras de restauração sob substancial perfil de conservação, respeitando os elementos acrescidos. Preconiza-se, também, que a realização do projeto para a restauração de uma obra arquitetônica deverá ser precedida de um exaustivo estudo sobre o monumento e sua materialidade, assim como acerca dos eventuais acréscimos ou modificações.

E, contrariando as principais posturas do restauro contemporâneo, o que se buscou nesta intervenção foi justamente o cancelamento das marcas que o tempo deixou neste edifício (F.17), apagando todas as intervenções anteriores. Segundo o pensamento de Brandi, é inadmissível forçar o restabelecimento da unidade potencial da obra até o ponto de destruir sua historicidade, ou seja, sobrepor uma nova realidade histórica inautêntica como a que foi produzida neste imóvel.

F.17 *Fachadas: principal e sul no intervalo de dez anos.* **Fotos:** Thais Cruz, 2002 e 2012.

A autenticidade neste caso pode ser entendida como o respeito pela configuração da obra e pela sua materialidade, como transformadas ao longo do tempo, de acordo com a Carta de Veneza e reiterada pela Carta para a Conservação e restauro do patrimônio construído (Cracóvia, 2000), que define a autenticidade como sendo "o somatório das características substanciais, desde o estado original até a situação atual, como resultado das várias transformações que ocorreram no tempo".

Ainda de acordo com Brandi (2004, p.61)

> "A restauração, para representar uma operação legítima, não deverá presumir nem o tempo como reversível, nem a abolição da história. A ação do restauro deverá ser pontuada como evento histórico tal como o é, pelo fato de ser ato humano e de se inserir no processo de transmissão da obra para o futuro. Na ação prática, essa exigência histórica devera traduzir-se não apenas na distinguibilidade, mas também no respeito pela pátina, que pode ser concebida como o próprio sedimentar-se do tempo sobre a obra, e na conservação das amostras do estado precedente à restauração e das partes não contemporâneas, que representam a própria translação da obra no tempo".

Eis aí o grande desafio que se impõe para a transmissão desta obra ao futuro: como identificar os 'restos' históricos do edifício e sua pátina, a partir do momento em que já não é mais possível reconhecê-lo através de sua própria cronologia construtiva; uma vez que a grande maioria dos traços anteriores foi apagada sem deixar vestígios.

O restauro é a última instância de todo um processo, qual seja, preservar, conservar e manter. Na realidade o que se procura é evitar ao máximo a restauração através justamente destes processos. Boito (2003) chama a atenção para o fato de que restauração e conservação não são a mesma coisa, sendo com muita frequência, antônimas; para ele, os conservadores são tidos como homens 'necessários e benéficos' e que restauradores são quase sempre 'supérfluos e perigosos'. No caso específico do 'Castelinho', em Paranapiacaba, essa 'sentença' em relação aos restauradores é bastante apropriada.

O artigo segundo da Carta de Veneza define que "a conservação e a restauração constituem uma disciplina que reclama a colaboração de todas as ciências e técnicas", desta forma, é sabido que no desenvolvimento de um projeto de restauro trabalha-se em conjunto com vários profissionais (historiadores, químicos, geólogos, biólogos, arqueólogos...) que fornecem informações importantes para caracterização dos materiais, seu estado de conservação e contextualização da obra no seu tempo.

O profissional responsável deve estabelecer uma metodologia de trabalho que integre a contribuição dos vários campos do saber, para que sua intervenção seja o resultado de uma pesquisa que considera as reais necessidades e possibilidades de ação daquele momento (BRAGA, 2003). Uma vez reconhecido o valor da obra, seja ele artístico, arquitetônico, cultural etc, é importante conhecer e documentar o estado de conservação e procurar saber sobre a velocidade do processo de degradação, pois o monitoramento é o indicador das ações para preservação, antes que sejam necessárias intervenções de restauro.

As informações obtidas por estes profissionais devem atestar a extensão dos problemas, para então, se estabelecer uma ordem de intervenção, e coordenar as investigações nas diversas áreas com a finalidade de cobrir o mais extensamente possível os conhecimentos material e teórico sobre a obra, para preservá-la em sua integridade atual.

As respostas possíveis para as soluções arquitetônicas de restauro são múltiplas, sendo assim, é preciso encontrar aquela mais adequada para o caso em questão. Para tanto, é necessário também bom senso e respeito ao objeto de

trabalho, exatamente como afirma Camillo Boito (2003, p.31), que "Para bem restaurar é necessário amar e entender o monumento sobre o qual se trabalha, seja ele estátua, quadro ou edifício".

Podemos dizer então, que mesmo sem o saber ou assumir, os responsáveis por tal intervenção acabaram por adotar uma postura 'violetiana' ao se chegar a um 'estado que pode nunca ter existido', porque afinal, nem se conseguiu voltar às características originais, ou, tampouco, se respeitou as marcas da passagem do tempo no edifício. Mas é possível claramente perceber a intenção da distinguibilidade nos materiais utilizados, principalmente nos revestimentos cerâmicos e acabamentos (F.18).

F.18 *Distinção entre o antigo e o novo. Revestimento cerâmico no lugar de ladrilho hidráulico. Maçaneta original e as modernas utilizadas.* **Fotos:** Thais Cruz, 2005.

Em meio a tanta miscelânea cabe também lembrar o pensamento de John Ruskin (2008, p.79), bastante pertinente para este caso específico;

> "(...) o verdadeiro significado da palavra restauração é compreendido. Ela significa a mais total destruição que um edifício pode sofrer: uma destruição da qual não se salva nenhum vestígio: uma destruição acompanhada pela falsa descrição da coisa destruída".

Após esta análise, temos que admitir ou ao menos concordar com Ruskin, que o melhor seria a manutenção e conservação constante. Como ele mesmo afirmou: "cuidai bem dos vossos monumentos e não vos será preciso restaurá-los depois".

Desse modo e com este exemplo, neste estudo de caso específico, apontamos como foi realizado, os métodos utilizados, e a forma como foram executados tanto os levantamentos quanto a obra em si. Fica, portanto, o sinal de alerta...

4.2 RECONSTRUÇÃO: CASA de ENGENHEIRO (Rua Rodrigues Alves)

Em 1946, quando finda o contrato de concessão da SPR para exploração da ferrovia entre Santos e Jundiaí, todo seu acervo, incluindo a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, é encampado pela União e, em 1957 é criada a Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), para administrar não só a antiga linha da SPR, mas também uma grande malha ferroviária espalhada pelo país. Segundo Cunha (2001), a nova empresa já nasceu com um grande déficit de 200 milhões de dólares e com mais de 160 mil funcionários, regidos por diferentes planos de carreira.

Com o fim do controle inglês, a vila sofreu também com o deslocamento do centro do poder, pois, sob o comando da SPR, a Vila reconhecia o "Castelinho" como esse centro de poder. Porém, a estrutura de comando centralizado adotado pela RFFSA, possibilitou por um lado, planos gerenciais mais amplos, mas, por outro, tirou a autonomia de cada ferrovia e provocou o distanciamento entre trabalhadores e o corpo administrativo da companhia (MORETTO, 2005).

A diminuição do tráfego de transporte ferroviário e o distanciamento do centro do poder delimitaram o período inicial da decadência e degradação da vila. O esvaziamento da população ferroviária residente na vila abriu margem para outros tipos de ocupação, e muitos imóveis foram invadidos ou ocupados, através da cessão de privilégios, por pessoas de diversas origens e com hábitos, costumes e cultura bastante diversos daqueles cultivados pelos antigos moradores, até então, sob a disciplina e controle da SPR.

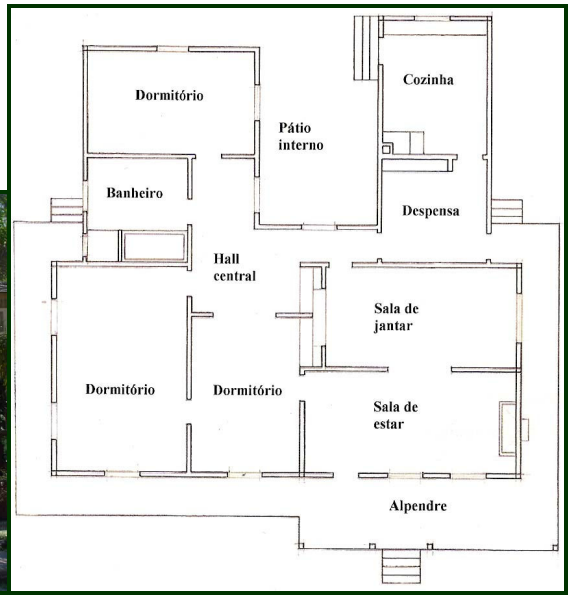
Desta forma, sem que houvesse um controle local efetivo, os imóveis foram invadidos ou tiveram seu uso negociado por pessoas que usufruíam de privilégios e utilizavam o patrimônio em proveito próprio, sem se preocupar com a sua preservação.

Todos os imóveis estavam sujeitos a este tipo de ação, desde a tipologia mais simples, galpões e barracões para solteiros, até mesmo as casas maiores. Tais imóveis possuem área maior do que as demais tipologias habitacionais presentes na vila e foram construídos com a finalidade de atender funcionários da ferrovia, hierarquicamente superiores, tais como os técnicos e engenheiros,

geralmente ingleses.

Originalmente foram construídos quatro exemplares (F.19), porém, cada um com programa e volumetria diferenciados. Todos eles situados na mesma rua e guardando um certo distanciamento das demais casas operárias. São também os que possuem os maiores terrenos, variando entre 2.040 e 1.512m².

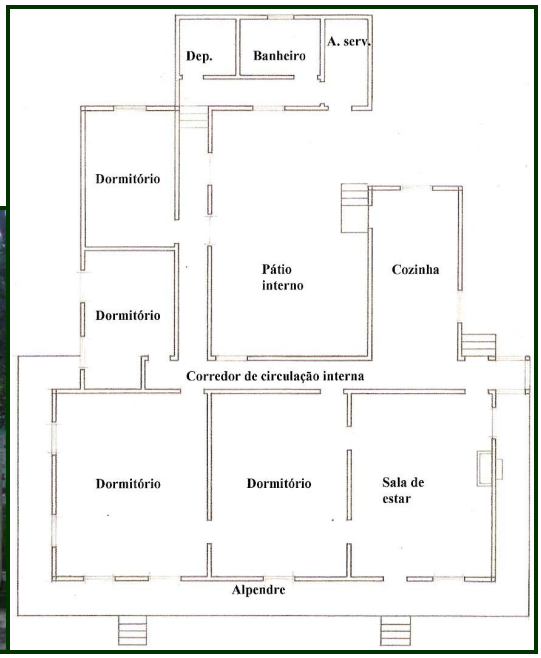
F.19 *Fachada principal e planta-baixa exemplar de casa de engenheiro 1.* **Foto** e croqui, Thais Cruz, 2012;2007.



São exemplares com áreas construídas que variam de 212 a 288 m², aproximadamente, com amplas dependências de quartos e salas; cozinha geralmente ligada à despensa, instalações sanitárias com banheira de louça, armários embutidos; hall de circulação, embora a comunicação também se faça por entre os cômodos, e pátio. Todas são providas de lareira e fogão a lenha, em apenas uma dessas casas este equipamento foi removido. No geral são moradias muito bem arejadas e iluminadas, cercadas por alpendres voltados para o jardim.

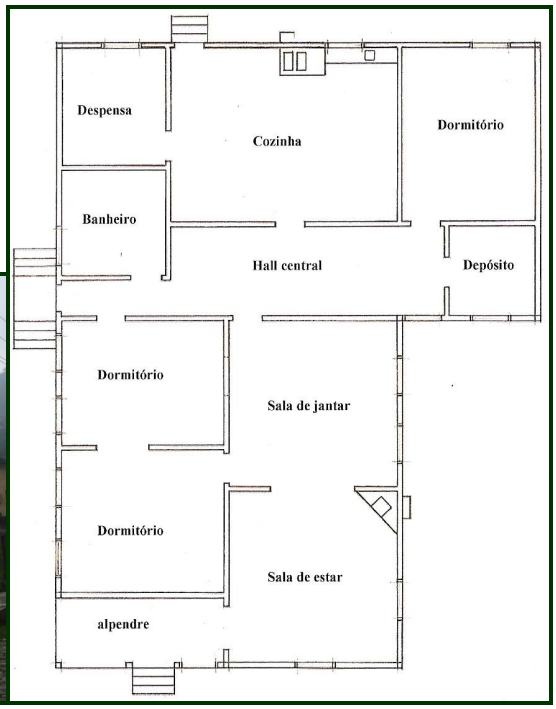
As casas estão centralizadas no lote (F.20;21), garantindo recuos nas quatro divisas e visão perfeita para todos os lados. Nos fundos desses lotes há edículas, que seguem as mesmas características arquitetônicas das casas da frente, quanto ao material utilizado, com envasaduras e cobertura, neste caso, em duas águas, seguindo o respectivo entelhamento da casa principal.

F.20 *Fachadas e planta-baixa exemplar de casa de engenheiro 2.* Foto e croqui, Thais Cruz, 2013;2007.



As plantas desses exemplares apresentadas aqui são parte do levantamento realizado pela autora (no mestrado) e correspondem às distribuições internas de cada casa de engenheiro, porém seu levantamento métrico é aproximado, partiu de medições efetuadas no perímetro de cada uma delas e baseado na planta cadastral da Prefeitura de Santo André de 1990.

F.21 *Fachadas e planta-baixa exemplar de casa de engenheiro 4.* Foto e croqui, Thais Cruz, 2013;2007.



O esforço se faz necessário para melhor exemplificar o programa de necessidades de cada morador. Mas há de se fazer algumas ressalvas, pois que

essas casas são bastante flexíveis quanto à distribuição de suas paredes internas e há de se pensar também que, depois das reformas ocorridas nos anos 1950, pode ter sido alterado o projeto original em todas elas. Portanto, o que se apresenta aqui configura o estado atual desses edifícios.

A casa de engenheiro 3 (F.22) foi o exemplar que se perdeu após um incêndio ocorrido em 10 de dezembro de 2005 e, portanto, não foi possível realizar o levantamento arquitetônico. As fontes documentais pesquisadas também não se revelaram exitosas, uma vez que nenhuma planta foi encontrada que pudesse mostrar a disposição interna desta residência. Porém, pelo seu embasamento, é possível perceber o pátio interno central dividindo a casa em duas alas.

F.22 *Fachadas e perímetro do embasamento pós-incêndio.* **Foto:** Thais Cruz, 2004; 2005.

A perda desse exemplar causou a descontinuidade da paisagem urbana, uma lacuna que interrompeu a homogeneidade paisagística não só da rua em si, mas de todo o conjunto urbano, uma vez que se tratava de um exemplar único. Diante desta tragédia, surgia a oportunidade de se discutir as questões relativas à perda de um imóvel único, de valor arquitetônico, parte integrante de um conjunto urbano tombado.

O debate poderia girar em torno da lacuna urbana, homogeneidade da paisagem, ruína, destruição total, reconstrução, cenografia urbana, memória coletiva, identidade, valor cultural, entre tantas outras questões que poderiam fazer parte do escopo das discussões a respeito do que se fazer após a perda deste imóvel.

Porém, convém esclarecer o contexto no qual estava inserido não só o imóvel, mas a vila como um todo. O ano era 2005, a prefeitura ainda estava dando os

primeiros passos em relação à vila ferroviária, recém comprada da Rede Ferroviária Federal. Ao mesmo tempo, estava em pauta o Plano Diretor, a Lei da Zeipp, a regularização contratual dos Termos de Permissão de Uso que os moradores possuíam com a RFFSA, e que já tinham ultrapassado o tempo limite de vigência, sendo que algumas reintegrações já estavam em andamento.

Foi um período de transição, de mudanças administrativas e de gestão, de reorganização e, porque não dizer, de afirmação de um novo poder local: sai a RFFSA, entra a PSA com disposição e propostas de 'pôr ordem na casa', pois, pela primeira vez, a PSA tinha a oportunidade real de intervir no espaço da vila ferroviária, antes propriedade privada.

A interação com moradores passou por dois momentos: na compra da vila e início da aplicação de novas políticas e na regularização contratual. Segundo o subprefeito à época, João Ricardo Guimarães Caetano, "não foi tarefa fácil fazer entender que eles (os moradores) teriam que pagar aluguel para morar na vila. A prefeitura não iria fazer caridade com o patrimônio público[18]".

Diante desta postura, as negociações entre o poder público e a população local ficaram bastante fragilizadas. E neste contexto, de pouco diálogo e imposições através de reintegrações de posse, ocorreu o sinistro de incêndio. De acordo com o que foi noticiado na imprensa local, a família que ocupava o imóvel destruído havia sido despejada poucos dias antes, por não pagar o aluguel. Defensores da preservação da vila afirmam ter corrido o boato de que a família despejada "tocaria fogo na casa" caso a prefeitura seguisse com a reintegração.

De acordo com moradores, a PSA foi displicente neste episódio, pois a administração deveria prever que pessoas 'expulsas' poderiam reagir desta forma. Consideram também de responsabilidade do poder público tal ocorrido, por não realizar fiscalização sobre as casas. De janeiro de 2002 até novembro de 2008 a PSA já tinha executado vinte e cinco reintegrações de posse pela falta de pagamento de aluguel.

Uma semana após o ocorrido, foi anunciado pelo então prefeito do município,

[18] Martins, Tuga. *Paranapiacaba não vai perder impulso*. Revista Livre Mercado, novembro de 2007. p.86. Entrevista.

João Avamileno (PT), que o casarão centenário seria reconstruído no prazo de seis meses[19]. A reconstrução seguiria a arquitetura original de 1897, e teria um custo estimado de R$ 100 mil. Ao término da obra, o edifício abrigaria uma Escola Municipal de Educação Infantil (EMIA), pois a verba disponível naquela ocasião era da Secretaria de Educação e Cultura. O anúncio foi feito após vistoria efetuada pelo prefeito às ruínas do edifício e na reunião com os conselheiros do Fundo de Gestão do Patrimônio de Paranapiacaba, técnicos do IPHAN e CONDEPHAAT.

Diante do ocorrido, ficou claro que a PSA havia adotado uma conduta pautada pela política (num claro confronto entre poder público e população local) e não pelos princípios que devem reger as intervenções em sítios históricos. As etapas seguintes foram: o desenvolvimento do projeto e apresentação aos órgãos de defesa (estadual e federal). O que estava em pauta era a elaboração do projeto pela equipe da Secretaria de Obras Públicas (SOP), cuja primeira proposta de intervenção era de uma obra completamente nova e distinta do que havia antes. Uma das primeiras propostas que foi apresentada previa a construção de um edifício com estruturas metálicas, vedos em madeira e vidro e uma única água na cobertura. Tal proposta foi rechaçada pelos órgãos.

Houve um embate entre os órgãos estadual e federal: o primeiro enfatizava a necessidade de se construir algo diferente, uma vez que se perdeu a totalidade da obra, embora não tenha aprovado a primeira proposta; o órgão federal por sua vez aconselhava a reconstrução tal e qual o existente perdido. A PSA permaneceu numa posição intermediária de manter a volumetria e atender às necessidades contemporâneas.

Sendo assim, chegou-se à conclusão de que seria impossível atender ao programa de uma escola infantil; partiu-se então para a elaboração de uma biblioteca, mantendo-se a mesma linguagem arquitetônica e os mesmos materiais construtivos, ou seja, a madeira.

A volumetria, por fim, acabou sendo alterada pela construção de dois novos elementos, quais sejam, o salão multiuso construído no pátio posterior e o

[19] Diário do Grande ABC. Caderno Setecidades, p.4. *Casa queimada será reconstruída*. 17 de dez. de 2005.

conjunto de banheiros para atender aos usuários da biblioteca, localizado em um anexo ligado ao corpo principal do edifício, e construído sobre o recuo lateral; contrariando, desta forma, a Lei da Zeipp que regulamenta as novas construções e proíbe justamente o uso dos recuos para tais fins (F.23); e em nenhum momento, entrou na pauta das discussões o uso do recuo para esta construção.

F.23 *Vistas do novo elemento implantado sobre o recuo lateral.* **Fotos:** Thais Cruz, 2009.

O Condephaat se posicionou contrário a que o novo elemento fosse totalmente em concreto aparente, mas aceitou o fato de ser revestido por tijolinhos a vista, mas sequer entrou no debate o fato de estar no recuo, protegido pela Lei[20]; mas este 'detalhe' passou despercebido pelos agentes envolvidos, pois, ninguém queria ser acusado de impedir a reconstrução.

Os edifícios remanescentes no lote (F.24), - uma edícula e um banheiro externo - também não fizeram parte do escopo do projeto, tendo sido demolidos como parte da 'limpeza' do canteiro de obras e considerados sem valor arquitetônico, uma vez que não havia documentos atestando se tratar de construções originais e por não se constituir em edifícios de interesse, pois não tinham importância enquanto elemento construtivo e de testemunho, segundo depoimento do técnico responsável pela execução da obra.

Porém, teria sido mais interessante a adaptação desses anexos ao novo uso, o que, possivelmente, tornaria desnecessária a construção do novo bloco sobre o recuo.

[20] "Art. 48. Não será permitido na Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba: I - a construção nos recuos frontal e lateral". A exceção se dá para: "§ 2º O disposto no inciso I deste artigo não se aplica quando o imóvel estiver sendo utilizado para funcionamento de corporação de combate a incêndio, brigada de incêndio ou similares".

F.24 *Edifícios remanescentes no lote e respectivas coberturas; piso hidráulico que havia no banheiro e a remoção total.* **Fotos:** Thais Cruz, 2007; 2005; 2007; 2009.

Desta forma, como estes edifícios não estavam na pauta das decisões a serem tomadas, foram demolidos sem maiores questionamentos. O projeto de Lei da Zeipp é de trinta de junho de 2006, isto significa que o texto da lei só estava aguardando ser aprovado e sancionado e, portanto, poderia servir de baliza para tal reconstrução, haja vista que as Diretrizes Específicas para a Preservação da Paisagem Cultural[21], secção II, que trata do Conjunto Edificado da Paisagem Cultural em seu inciso I, preconizam que

> "Qualquer intervenção deverá manter as relações urbanas de ocupação do lote: a relação entre volumes construídos e vazios; a configuração estabelecida pela relação entre recuos e corpo principal da edificação, quintal e anexo situado ao fundo do lote".

Neste caso, denominado de recomposição da paisagem cultural, a discussão girou em torno do projeto em si, cabendo então ao Departamento de Obras

[21] De acordo com a definição dada no Projeto de Lei da Zeipp, "Paisagem Cultural é a paisagem resultante de fatores naturais e humanos, que expressa fisicamente a relação que, através do tempo, vem se estabelecendo entre o individuo ou sociedade e o território, de forma que nela estão contidos os remanescentes materiais das atividades que o homem vem desenvolvendo na terra, bem como suas experiências e tradições particulares". Projeto de Lei que regulamenta a Lei nº 9.018 de 2007 (ZEIPP).

Públicas (DOP) resolver e atender ao programa de necessidades de uma biblioteca (Fig.5). Todo o processo foi político e funcional e não patrimonial, e a equipe envolvida tinha sob sua responsabilidade desenvolver mais um projeto, junto a tantos outros já em andamento no município, voltados para a educação, com reformas, construções, ampliações de escolas, creches, entre outros.

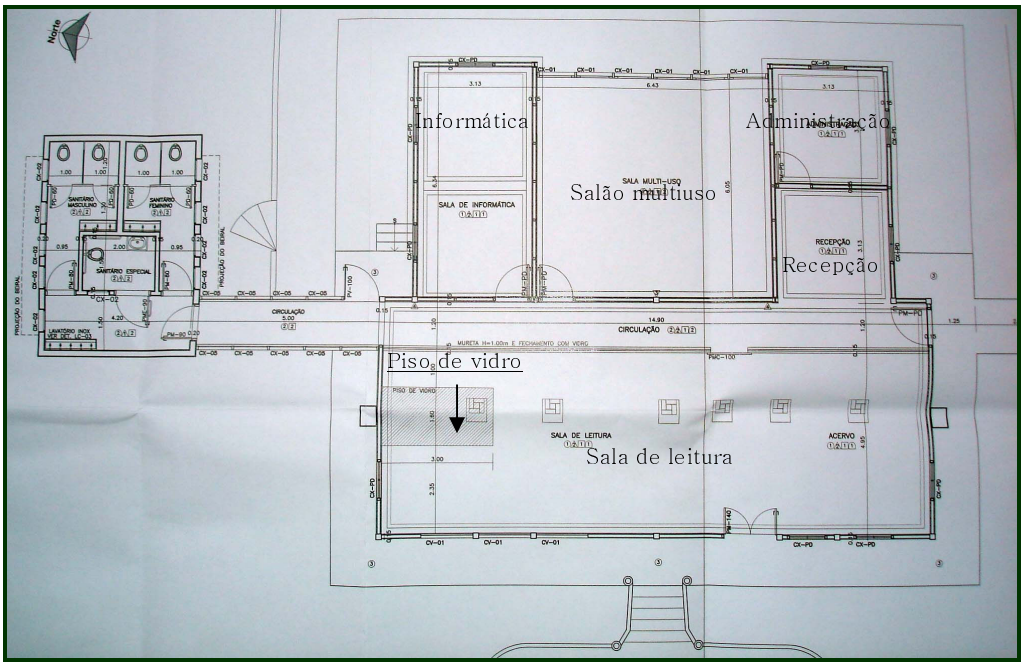


Fig.5 *Planta baixa do edifício reconstruído para abrigar a biblioteca*. **Fonte:** PSA, 2012.

Desta forma, o projeto seguiu o perímetro da antiga casa existente, constituindo como novo elemento a caixa que abriga os banheiros e o salão multiuso, construído onde antes havia um pátio interno descoberto. A cobertura também seguiu o mesmo padrão existente anterior ao incêndio. Atualmente, o salão multiuso e a sala de informática estão ocupados com estantes e prateleiras com livros; o piso de vidro, proposto como 'janela de restauro'na área de leitura, acabou não sendo executado.

Em meio a este debate entre a PSA, o CONDEPHAAT o IPHAN e o projeto desenvolvido pelos técnicos do DOP, foram apresentados diferentes projetos (Fig.6) para cada um dos órgãos de defesa e construído outro, fato este que causou um verdadeiro desentendimento entre os atores envolvidos, sem mencionar que, até então, o próprio órgão de defesa municipal não estava incluído nas discussões e decisões deste projeto. A obra foi concluída em 2008,

em desconformidade com o projeto apresentado no IPHAN[22]. O caso foi parar no Ministério Público e, em reunião realizada em setembro de 2011 na sede do IPHAN, com a participação dos atores envolvidos, ficou acordada a regularização do prédio da biblioteca, conforme o projeto aprovado pelo órgão federal, qual seja, manter a fachada como era antes do incêndio.

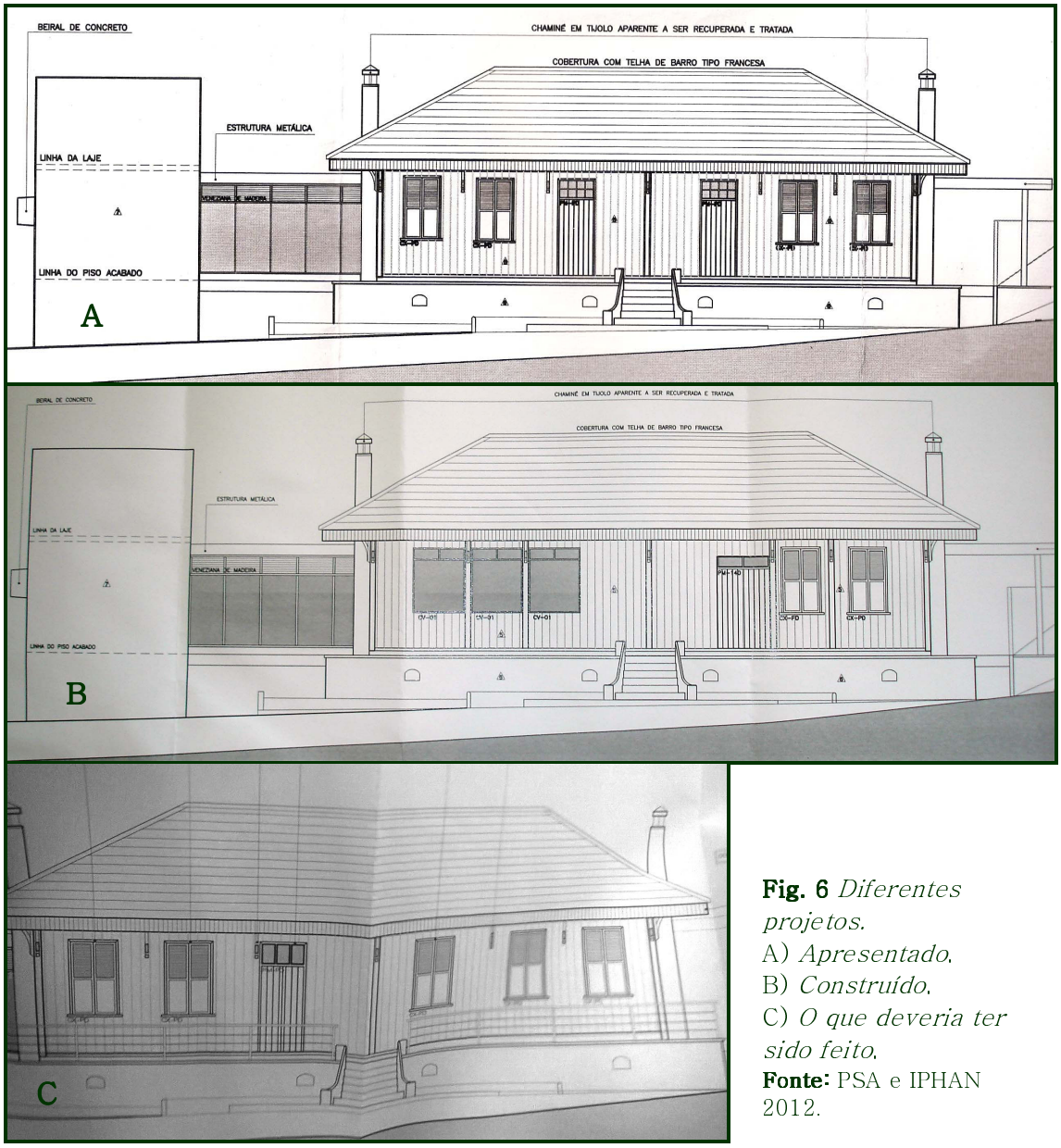


Fig. 6 *Diferentes projetos.*
A) *Apresentado.*
B) *Construído.*
C) *O que deveria ter sido feito.*
Fonte: PSA e IPHAN 2012.

Sendo assim, está prevista a desmontagem da fachada frontal atual, juntamente com as esquadrias, para que a mesma seja reconstituída obedecendo aos

[22] Os trâmites envolvendo a polêmica da reconstrução, não estão muito claros no discurso da PSA, as informações foram obtidas junto a funcionários e podemos considerar um assunto tabu, pois não foi possível averiguar com maior profundidade o que de fato ocorreu. Na verdade a obra foi construída e concluída sem ter sido aprovada em nenhum órgão de defesa, mas isto também ninguém explica.. O Condephaat por sua vez, não autoriza a consulta às plantas, desta forma não foi possível saber qual projeto foi entregue neste órgão.

padrões existentes na Vila de Paranapiacaba. A fachada será em madeira de encaixe do tipo macho-fêmea e irá utilizar o fechamento em montantes, seguindo os padrões das próprias construções existentes no local.

Intervenções desse tipo, pouco criteriosas, que inserem no tecido urbano uma nova construção que induz ao engano interpretativo quanto ao que é ou não antigo, incorrem no risco irremediável de alterar a composição e harmonia de todo o conjunto, tendo o efeito contrário ao que se buscava, ou seja, justamente a preservação do mesmo.

Dvorák (2008, p.96) já alertava que

> "uma reconstrução jamais vai substituir aquilo que se perdeu ao longo do tempo, pois uma imitação não substitui o original, pois falta a originalidade de que, não se alcança nem mesmo com a mais perfeita reconstrução e que reconstruções aproximativas, no entanto, jamais poderão substituir aquilo que realmente existiu".

O modo como foi tratada a reconstrução deste edifício nos revela que nem o trabalho desenvolvido, nem as diretrizes do órgão nacional respeitaram os princípios basilares contidos na Carta de Veneza (1964), que deixa claro o conceito de patrimônio cultural, que abarca desde os grandes monumentos às obras modestas e conjuntos urbanos, como é o caso da Vila de Paranapiacaba. Além de tudo isso, ainda é incompreensível como há divergências e disparidades interpretativas entre os órgãos de defesa do patrimônio.

O município de Santo André não é 'descolado' do Estado-Nação que é o Brasil, portanto, não faz sentido abordar temas relativos à preservação de bens culturais sem fazer valer as recomendações, conceitos, declarações e cartas internacionais, das quais o Brasil é signatário. Exemplos de onde buscar auxílio e informações não faltam.

No contexto do 3º Colóquio Interamericano sobre Conservação do Patrimônio Monumental "Revitalização das pequenas aglomerações", realizado no México em 1982, já se alertava que

> "a ambiência e o patrimônio das pequenas zonas de habitat são bens não renováveis cuja conservação deve exigir procedimentos cuidadosamente

> estabelecidos para evitar os riscos de alteração ou de falsificação causados por razões de oportunidade política".

Também em relação aos projetos de intervenção em centros históricos, a "Recomendação relativa à salvaguarda da beleza e do caráter das paisagens e sítios", evento realizado pela UNESCO, em Paris, em 1962, ressalta:

> "(...) construção de edifícios públicos e privados de qualquer natureza. Seus projetos deveriam ser concebidos de modo a respeitar determinadas exigências estéticas relativas ao próprio edifício e, evitando cair na imitação gratuita de certas formas tradicionais e pinturescas, deveriam estar em harmonia com a ambiência que se deseja salvaguardar".

Não se deveria permitir a imitação de estilos do passado em áreas históricas (F.25).

F.25. *Da ruína à nova construção: as diversas fases da obra e o resultado final.*
Foto: Thais Cruz, 2005; 2007; 2008; 2011.

A elaboração de projetos nesses locais deveria expressar o estilo contemporâneo em harmonia com o entorno existente e não uma criação mimética como a executada pela PSA que, embora respeite o gabarito e parcialmente a volumetria não levou em consideração a perspectiva da criação

de um falso histórico-arquitetônico, porque leva ao engano, fazendo parecer antigo o que não é.

De acordo com a Carta de Washington (1987), em caso de se construir novos edifícios, estes deverão respeitar a organização espacial existente, a sua rede viária e a sua escala. Deveria se considerar que os conjuntos históricos e sua ambiência constituem um patrimônio universal insubstituível e, por isso, a Recomendação de Nairóbi (1976) aconselha que seja feita uma análise do contexto urbano antes de se proceder a qualquer nova construção. Ainda de acordo com esta Recomendação, a salvaguarda e integração à vida contemporânea deveriam ser uma obrigação para os governos e cidadãos em cujo território se encontram.

Há ainda a questão dos profissionais envolvidos que conhecem pouco, ou desconhecem na totalidade, os instrumentos teóricos elementares, o que se revela numa capacitação, no mínimo, inadequada para encarar e desenvolver projetos nesta área.

Com este exemplo, perde-se a oportunidade de se praticar e discutir a boa arquitetura, cuja construção deveria ter sido projetada com cuidado e respeito e com especial atenção voltada para a qualidade desse novo edifício inserido no contexto urbano da vila, e a sua relação com as demais edificações do entorno.

Apesar das relevâncias histórica, urbana e arquitetônica, a Vila Ferroviária de Paranapiacaba está sendo marcada também pela perda gradual, deterioração, descaracterização e mesmo destruição de seu acervo, que se dá das mais diferentes formas, seja pelo abandono e falta de manutenção permanente, seja por intervenções que só levam em consideração os aspectos políticos e econômicos.

A questão é polêmica e, como tal, merece uma postura de reflexão. Apesar de seus aspectos claramente discutíveis, um deles está fora de qualquer questionamento: o imóvel está irremediavelmente perdido, nada poderá trazê-lo de volta, como diria Ruskin: é impossível ressuscitar um morto; reconstituí-lo na sua aparência anterior dificilmente escaparia da alcunha de pastiche, desqualificando a arquitetura contemporânea e empalidecendo a antiga.

4.3 READEQUAÇÃO a um NOVO USO: CASA OPERÁRIA

Na Vila Martin Smith, o traçado viário forma uma grelha organizada mediante uma aglomeração de casas dispostas hierarquicamente e conforme as tipologias das habitações. Na configuração da vila, isto ocorria da seguinte forma: as construções tiraram partido das curvas de nível e estabeleceram a hierarquia de ocupação, ou seja, nos lugares mais elevados estavam as casas destinadas a maquinistas ou chefes de setores como oficinas, manutenção etc. Muito embora fossem edifícios geminados, geralmente em grupo de duas unidades, estes funcionários, especificamente, ocupavam as casas voltadas para as esquinas e raramente aquelas localizadas no meio da quadra.

Dos engenheiros aos ajudantes, o trabalho exigia formação e treinamento constante. Uma série de diferentes funções surgiu nas oficinas, tais como caldeireiros, ajustadores, torneiros, plainadores. Nas estações os cargos existentes eram de chefe, telegrafista, sinalizadores e guardas; na operação dos trens: maquinistas, foguistas, cabineiros, manobradores, etc (CUNHA, 2001). Desta forma, as residências destinadas aos ferroviários estavam vinculadas com a sua posição hierárquica dentro da SPR, com a sua habilidade e capacidade produtiva e também com o seu estado civil.

O tipo de traçado do loteamento, a implantação da casa no lote, a utilização da mesma técnica construtiva em todas as residências, a similaridade de fachadas, dão à Vila Martin Smith a impressão de ter uma unidade devido ao material, à cor e caixilharia utilizada, mas do ponto de vista paisagístico-arquitetônico não é monótono.

Essa unidade das edificações escondia uma hierarquia na forma de habitar que se expressava no tamanho da casa e do lote, na localização do banheiro, dentro ou fora do corpo da casa, definindo, assim, para cada padrão de edifício, uma categoria diferente de funcionário. Deste modo, engenheiros, maquinistas, foguistas e ajudantes conviviam em um único espaço urbano, residindo, porém, em casas de projetos diferenciados.

As tipologias A e B são compostas de duas casas geminadas. A diferença entre

elas está no programa, tamanho e volumetria de cada unidade. O tipo A, que era destinado a acomodar famílias pequenas, é mais simples, possui quatro cômodos e é menor que o tipo B[23]. De todas as tipologias, estas são as mais encontradas, contando com mais de trinta exemplares distribuídos pela Vila Martin Smith.

O terceiro estudo de caso é uma residência operária de tipologia B, localizada ao final da Avenida Fox, 525/526 e ao lado do campo de futebol, em uma parte mais elevada em relação às demais casas da Vila Martin Smith (Fig.7; F.26). Este exemplar é peculiar por ser o único que possui porão com pé-direito elevado, permitindo seu uso.

Fig.7 *Localização e implantação no lote*. **Fonte:** PSA, 1992 . **F.26** *Tipo B: fachadas*. **Fonte:** Thais Cruz, 2009.

A tipologia B, embora seja composta de duas unidades geminadas, assim como a do tipo A, tem área maior, pois incorpora à planta baixa mais dois ambientes, construídos em madeira, como os demais. Possui cinco cômodos, dois deles voltados para frente do lote, circundados pelo alpendre coberto e forrado, cujo beiral bem mais largo e, por isso, apoiado por mão-francesa maior.

Sua fachada apresenta, para cada uma das casas, duas janelas intercaladas pela porta. O jogo de coberturas conta com um total de dez águas, com a cumeeira principal paralela à rua. Ao ser rebatida, essa tipologia acaba gerando um pátio com área livre ao fundo da construção.

Estes exemplares contam com uma área de aproximadamente 70m². O programa variava de acordo com cada morador. Os montantes das paredes poderiam ser

[23] Para conhecer melhor as características tipológicas dessas casas e respectivas plantas ver: Cruz, Thais. Dissertação de Mestrado (2007). *Paranapiacaba: a arquitetura e urbanismo de uma vila ferroviária*. Mais precisamente, capítulo quatro.

deslocados ou removidos para obter maior espaço ou mesmo criar um hall. Originalmente não havia área de serviço, e o banheiro era externo e não ao lado da cozinha, como na planta apresentada (Fig.8).

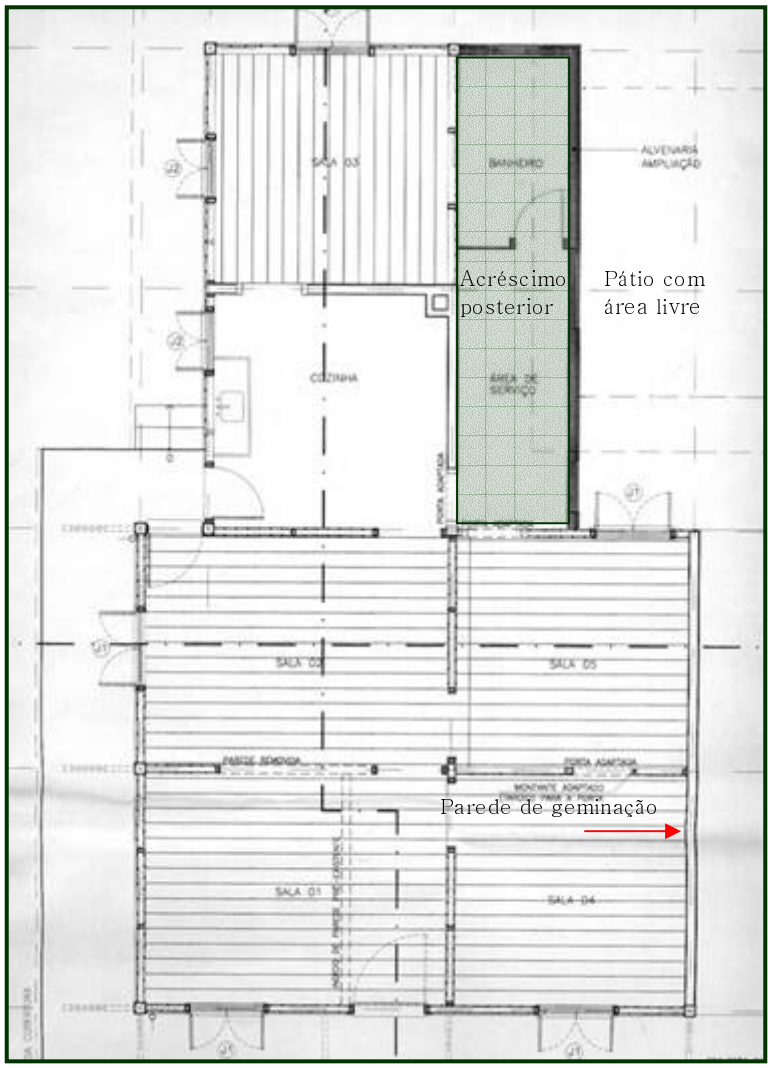


Fig. 8 *Planta Baixa: Tipo B, já com acréscimos.* Para a geminação rebate a planta.
Fonte: Centro Universitário Fundação Santo André (FSA). Desenho: Sandra Malvese, 2005.

A planta acima já corresponde ao programa alterado previamente ao tombamento pelos antigos moradores do imóvel, com acréscimos ao lado da cozinha, formando uma área de serviço, abrigando também um banheiro. É possível observar que o fogão a lenha, equipamento presente em todas as residências operárias, também não mais existe. O imóvel possui base de alvenaria e vedos em réguas de madeira de 20 cm de largura, dispostas horizontalmente.

As esquadrias são emolduradas, as janelas são do tipo guilhotina com vidro e

folha dupla, sendo metade veneziana e a outra metade folha cega e, mesmo protegidas pelo amplo beiral, possuem pingadeiras.

A porta principal, em madeira, geralmente apresenta folha dupla com verga reta e bandeira com vidro; as demais são folhas simples, com largura de 0,80 m (Fig.9; F.27). No guarda-corpo do alpendre era costume utilizar trilhos de trem, sendo possível ainda encontrá-los presentes em algumas casas.

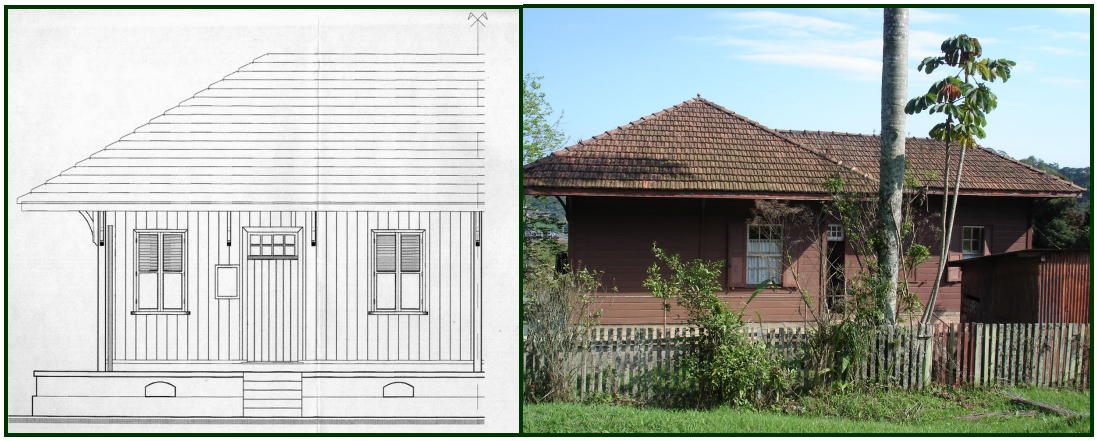


Fig. 9 *Fachada principal*. **Fonte**: Centro Universitário Fundação Santo André.
F.27 *Fachada lateral*. **Foto**: Thais Cruz, 2009.

O contrapiso é elevado em relação ao nível da rua. Sobre esse há o piso de assoalho, com réguas de 20 cm de largura, assentadas sobre barrotes, nas salas e dormitórios. Na cozinha, o piso era cimentado e, às vezes, recebia pigmentação do tipo vermelhão. A estrutura das paredes é uma malha de esteios onde são encaixadas (encaixe macho-fêmea) as tábuas umas nas outras. Em edifícios desta tipologia, destinados a funcionários de hierarquia superior em relação aos outros ferroviários, algumas paredes são duplas, tanto interna quanto externamente.

Interiormente, as salas e quartos possuem forros tipo saia-camisa; em ambas as cozinhas o forro ainda permanece o tramado de ripas de madeira, elemento facilitador de dispersão da fumaça advinda do fogão a lenha. Com a eliminação desse equipamento doméstico em uma das casas, a cozinha foi totalmente alterada, inclusive com a retirada da pia. Na outra casa o fogão foi reconstruído. Todos os cômodos possuem iluminação e ventilação direta. Originalmente sua cobertura era feita com telhas francesas de *Marseille*, com beiral largo sustentado por mão-francesa de madeira em meio arco, tendo a ornamentação

arrematada por lambrequins também em madeira. Notar ainda a inexistência de corredores internos com os cômodos se comunicando diretamente.

Esta era a configuração de uma moradia ferroviária. Este mesmo conjunto também serviu de moradia, de um lado, para um fotógrafo, do outro, para uma artista plástica que trabalhava com crianças da vila, ensinando arte e cidadania nos anos 90. Neste período já haviam sido construídos os acréscimos de ambos os lados das casas, que são os banheiros adaptados, como se vê na (Fig.10). Outra intervenção foi a retirada dos fogões a lenha de ambas as casas, porém em uma delas este equipamento foi reconstruído e permanece até hoje. Quando se deu o tombamento da vila todas estas alterações já existiam e permaneceram assim, inclusive com as paredes divisórias que também foram inseridas há mais de quarenta anos.

Devemos ter em mente que o projeto dessas casas pré-fabricadas, elaborado pelos ingleses, permitia essas mudanças, uma vez que os montantes são facilmente removidos ou acrescentados, de acordo com o gosto e a necessidade de cada morador. Daí todos os cômodos receberem a denominação de sala.

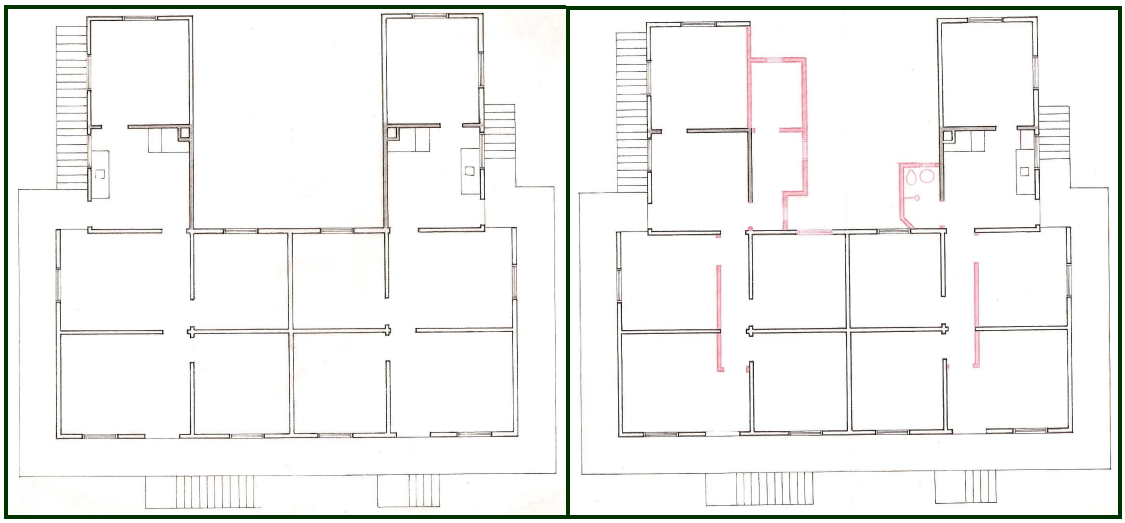


Fig. 10 *Distribuição interna antes das reformas e depois com a criação de corredores e acréscimos de banheiros nas laterais no pátio posterior.* **Croqui:** Thais Cruz, 2008.

Porém, esta tecnologia pré-fabricada do século XIX há muito deixou de atender as reais necessidades do morador. Ao examinarmos as casas de madeira sob a perspectiva dos padrões de conforto atuais, verifica-se, por exemplo, que as condições de conforto higrotérmico são ineficientes, em relação às atuais necessidades.

Ao analisarmos as características originais que podem ser apontadas com relação ao conforto térmico nos imóveis em madeira implantados na vila, estão presentes a baixa capacidade térmica do edifício situado em uma região de clima predominantemente frio e úmido; a baixa estanqueidade ao exterior devido ao tipo de cobertura executada, geralmente com telha de barro e forro treliçado na cozinha (F.28) e a baixa inércia térmica das paredes, frequentemente instaladas com uma só face, com agravante da condição da baixa inércia térmica em decorrência das frestas existentes entre as tábuas justapostas de uma forma que não favorece aos requisitos de estanqueidade.

F.28 *Forro treliçado, parede de face única e fogão a lenha.* **Foto:** Thais Cruz, 2012.

Em contrapartida desse sistema, foram utilizadas duas soluções projetuais presentes nos edifícios, que podem ser destacadas como fatores atenuantes dessa situação, qual seja, manter os edifícios longe do contato direto com o solo, criando, desta forma, o porão fechado e constituído por uma larga parede de alvenaria, de alta capacidade térmica, e o fogão a lenha como fonte permanente de calor e desumidificador do ar.

A partir da situação presente nos dias atuais, pode-se apontar como um dos fatores de degradação do conforto ambiental das casas, a extinção da fonte de calor e o agravamento da perda da estanqueidade das paredes por uma deformação generalizada das tábuas. Se por um lado, o fogão a lenha desapareceu por novas possibilidades tecnológicas, por outro, o fogão a gás não o substitui como fonte de calor capaz de compensar o baixo desempenho do edifício em relação ao conforto higrotérmico.

Outro problema encontrado diz respeito ao conforto acústico dessas casas geminadas, cujas paredes divisórias são simples e mesmo as duplas não possuem elemento de tratamento acústico entre elas; também não há divisórias no vão existente entre o forro e a cobertura, condição esta desfavorável ao conforto acústico, agravado ainda mais pela continuidade da plataforma de piso de ambas as casas.

Em relação à estanqueidade tanto da cobertura quanto dos vedos, estes também se mostraram incapazes de um bom desempenho. O que pode ser explicado pela falta de manutenção dos telhados e o uso de forros que não favorecem a retenção de água durante chuva intensa. Telhas estas que sofrem com perdas, quebras ou escorregamentos. Nos vedos, esta baixa estanqueidade é percebida pelos encaixes simples das peças em madeira, que sofrem deformações e perdem sua capacidade de acoplamento, permitindo com isso a penetração tanto de água quanto de ar e insetos.

Se a perspectiva futura é a da continuidade de uso do imóvel, seja como moradia ou prestação de serviço, não é razoável considerar que as pessoas devam enfrentar condições de desconforto (tampouco se hospedar em tais condições), somente porque os imóveis são qualificados como de interesse patrimonial.

Riegl (1984), já considerava a questão do valor de uso dos monumentos segundo a perspectiva da preservação. A utilização dos monumentos não é só um imperativo econômico, como também essencial à sua percepção, entendendo-se também como uso, a exploração turística (FONSECA, 2005).

É sabido que um edifício abandonado, vazio e à espera de um programa que se ajuste e seja compatível com seu espaço, sofre um processo de degradação mais acelerado sendo assim, tornam-se quase que inevitáveis obras em bens tombados.

Um projeto arquitetônico caracteriza-se por constituir um ambiente especialmente voltado às atividades que abriga. O imóvel da Avenida Fox 525/526 não foge a essa constatação. É preciso recorrer a obras para adaptação ao novo programa de necessidades, para que o mesmo permaneça com uso

contínuo, embora diferenciado do uso original, porém, garantindo sua permanência para o futuro.

Este imóvel vem sendo utilizado como hospedaria desde 2002, agregando-se também um restaurante no porão, juntamente com a cozinha. A concessão foi dada dentro dos programas de melhorias da infraestrutura de serviços para recepção e hospedagem, estimulados pela PSA.

Porém, a utilização do imóvel para este fim vem sendo operada de maneira precária, uma vez que os quatro sanitários existentes não atendem à demanda atual. Dois deles se encontram na área externa - situados no local de origem - portanto, sem comunicação direta com o imóvel, e prestam-se a atender tanto aos hóspedes da pousada quanto aos clientes do restaurante e, por vezes, aos freqüentadores da vila (F.29). Os outros dois sanitários estão anexados ao imóvel e são de uso exclusivo dos hóspedes, porém instalados de maneira precária, inadequada e não atendem à norma de uso exclusivo por sexo.

F.29 *Banheiros: externo e original da época da implantação da Vila Martin Smith. E acrescidos junto ao corpo de ambas as casas no pátio posterior, um em madeira e outro em alvenaria.* **Fonte:** Thais Cruz, 2012.

As obras para readequação ao novo uso serão externas ao edifício em questão, tendo a capacidade de satisfazer ao programa, conforme o espaço disponível, de forma que não venha a interferir ou descaracterizar o existente, respeitando seu partido arquitetônico, sua volumetria e seus espaços internos fundamentais.

A nova construção não terá caráter mimético e sim diferenciado em relação ao existente, com o uso de materiais distintos do original e com nova linguagem arquitetônica, de forma a evitar enganos entre o antigo e o novo. Para tanto, o projeto seguirá a diretriz do órgão de proteção do patrimônio estadual, que

preconiza o afastamento do alinhamento da fachada dos fundos e o gabarito abaixo da mão-francesa que apóia os beirais. Até o momento, este foi o único órgão consultado, além da própria Secretaria de Paranapiacaba. A consulta ao IPHAN ainda não foi feita e, se dará em momento mais oportuno.

Pelo fato deste imóvel possuir um porão com pé direito elevado (F.30), o mesmo vem sendo utilizado como copa, cozinha, despensa e o salão de restaurante, que atende aos hóspedes da pousada e aos visitantes de modo geral. Porém estes espaços também necessitam de melhorias.

F. 30 *Porão alto que abriga copa, cozinha e despensa mais o salão do restaurante.* **Fonte:** Thais Cruz, 2012; 2008.

Desta forma, para atender à demanda turística, está prevista a criação de novos banheiros, que atendam tanto aos hóspedes quanto aos turistas freqüentadores do restaurante (Fig.11).

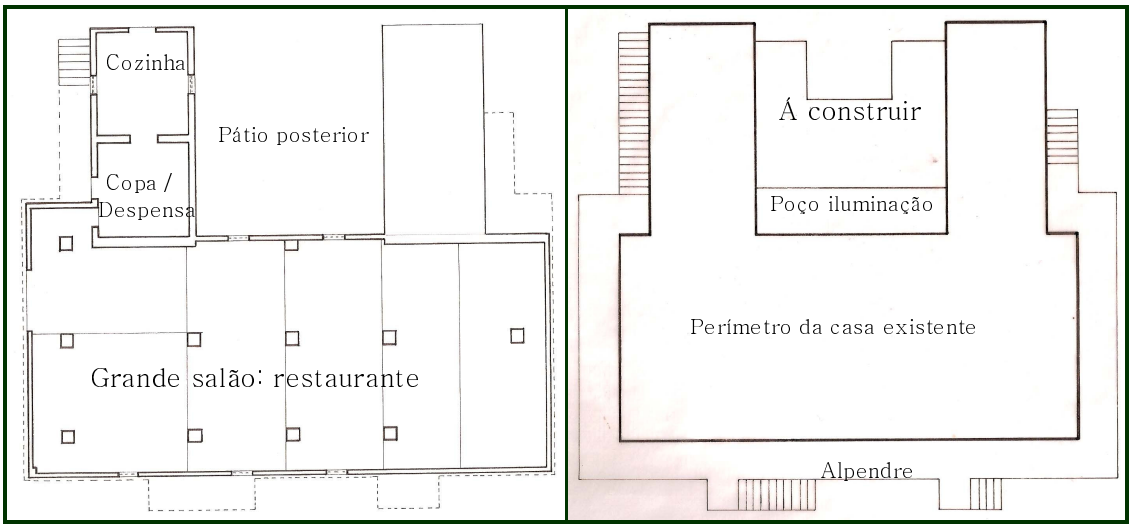


Fig. 11 *Croquis: Porão com copa, cozinha e salão. Pátio posterior onde serão construídos os novos banheiros.* **Fonte:** Thais Cruz, 2008.

O espaço disponível para a nova construção será a área livre do pátio posterior

(Fig.12) entre ambas as casas e, portanto, longe do alcance visual que poderia comprometer a volumetria da fachada principal e das laterais. A nova construção contará também com uma área de serviço e depósito que atenderá as necessidades de manutenção da hospedaria.

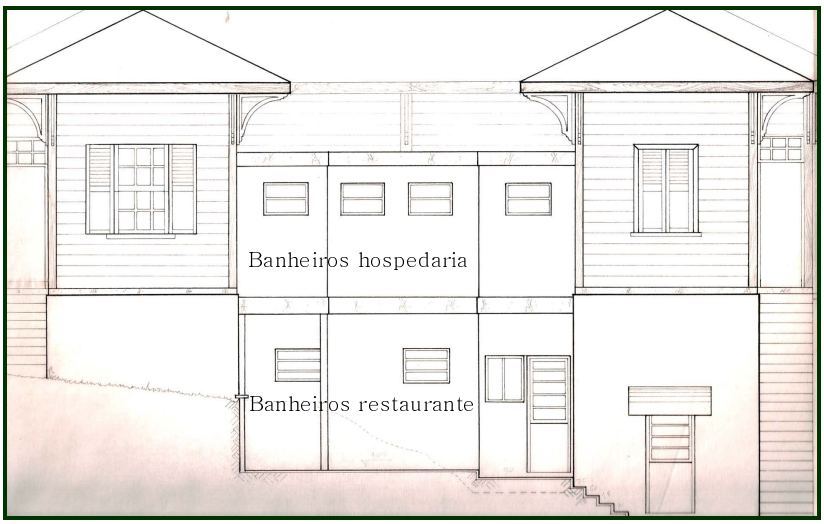


Fig. 12 *Croqui da intervenção no pátio posterior.* **Fonte:** Thais Cruz, 2008.

Para a construção do anexo que abrigará os banheiros, será necessária a demolição dos banheiros existentes no local, liberando, dessa forma, a abertura da folha da esquadria de um dos dormitórios da casa 526 (F.31). A nova construção segue o Código de Obras, respeitando o recuo de 1,50 m em relação ao edifício principal, para o poço de iluminação e ventilação, com área livre de quase dez metros quadrados, conforme croquis apresentado (Fig. 11).

F.31 *Banheiros que serão demolidos para a criação do poço de iluminação e ventilação com liberação da abertura da janela.* **Fonte:** Thais Cruz, 2012.

Para o sistema de vedação das paredes, serão utilizados blocos de concreto celular autoclavado (C.C.A) por ser um material leve, resistente e de fácil trabalhabilidade permitindo rapidez e limpeza na obra, além da economia no

revestimento, dispensando o chapisco, emboço e reboco. Desta forma, serão atendidos os critérios de distinguibilidade e reversibilidade, no caso de uma eventual retirada dos elementos construídos.

Porém, o trabalho de readequação não se restringe somente à nova construção. Abarca também todo o conjunto do imóvel que precisa passar por obras de manutenção e reparo de alguns elementos construtivos, tais como o beiral, cercamento, drenagem, entre outros. É indiscutível que, sendo a arquitetura utilitária, a manutenção da sua funcionalidade não só é desejável como imprescindível e, como tal, é parte integrante da intervenção.

Em um primeiro momento, previamente a realização de qualquer obra, será necessário elaborar um levantamento do estado atual do imóvel. O método utilizado para este levantamento será com o uso de planilhas (ver modelo em anexo) detectando as patologias existentes em cada cômodo do imóvel e em seus respectivos elementos, tanto construtivos quanto ornamentais. De acordo com os dados levantados nestas planilhas será então proposta a conservação através de ações destinadas a manter um bom funcionamento e uso da edificação. Como instrumento de auxílio serão feitos registros fotográficos.

De acordo com a permissionária responsável pela hospedaria, com a sua vivência e experiência à frente do empreendimento, não há necessidade de qualquer interligação entre as duas casas geminadas, que permanecerão independentes e autônomas, mantendo, também desta forma, sua característica original, a de ser um edifício geminado.

O novo programa de necessidades visa adequar o espaço interno e externo para a atual atividade ali desenvolvida, sendo que para isso serão necessárias as seguintes intervenções: no âmbito da hospedaria, uma suíte para cada casa e dois banheiros coletivos, sendo um masculino e outro feminino, totalizando três (3) banheiros para cada casa, o que atenderá a uma demanda que varia entre quatorze a dezesseis hóspedes em sua capacidade máxima de ocupação em cada casa.

Para a área comum do restaurante está prevista também uma bateria de banheiros exclusivos para usuários do restaurante, com acesso interno através

do poço de iluminação e ventilação. O grande salão está dividido em vários níveis e caso haja viabilidade técnica, será necessário o rebaixamento de metade (50%) do piso do penúltimo salão para atender a demanda de clientes em dias de grande movimento. Também é necessário introduzir melhorias no sistema de iluminação, cujas instalações elétricas são passíveis de renovação e não de recuperação, com substituição completa da fiação, e manter sempre que possível os interruptores originais, neste caso o enfoque será dado para os aspectos de segurança a riscos de incêndio.

Este salão onde atualmente são realizadas as refeições dos hóspedes e também funciona como restaurante sofrerá pequenas alterações, tais como: abertura da parede dos fundos para acessar os novos banheiros, abertura de uma passagem para o 'passa-pratos', substituição do principal portão de acesso ao restaurante, com reforço na alvenaria e cobertura de proteção em policarbonato transparente ou material similar, além da proteção externa da gateira (F.32), localizada nas fachadas principal e lateral para impedir que a água de chuva continue entrando e escorrendo pelo interior do ambiente, danificando ainda mais as alvenarias, até agora sem nenhum tratamento específico que as proteja.

F.32 *A entrada do restaurante na verdade é um portão de garagem que precisa ser substituído. Já as gateiras permitem não só a ventilação cruzada, mas também a entrada de água da chuva.* **Fonte:** Thais Cruz, 2009.

Intervenções pontuais serão necessárias como forma de reparar, manter e conservar o edifício em bom estado. Essas medidas se fazem extremamente necessárias, uma vez que, drenada a área envoltória e impermeabilizadas as paredes tanto interna quanto externamente, é preciso conter a entrada das águas da chuva através dessas aberturas, mantendo dessa forma, as paredes

secas e livres de manchas.

Para a copa-cozinha (F.33) será necessária uma grande reforma para atender aos requisitos básicos de ergonomia e divisão de trabalho. Para isto, será preciso a instalação de novas bancadas, armários e prateleiras de apoio, localização do passa-pratos e melhoria nos acabamentos, tanto de piso quanto de parede, para atender as normas da vigilância sanitária. Estão previstos, ainda, uma nova despensa, depósito e área de serviço com lavanderia.

F.33 *Situação atual da copa-cozinha.* **Fonte:** Thais Cruz, 2012.

A copa / cozinha faz parte do corpo principal do imóvel e está situado também, no porão, e por se tratar de um espaço onde se manipulam gêneros alimentícios, é de suma importância que o local seja adequado a tais atividades, visando uma melhor higiene e manutenção do mesmo. Como forma de preservar a ambiência original, as paredes de alvenaria de tijolos de barro receberão uma barra impermeável somente até uma determinada altura, o restante receberá tratamento adequado de impermeabilização, evitando, dessa forma, que partículas de poeira se desprendam dos tijolos e fiquem suspensas no ar e sobre os alimentos e louças. O forro dessa área é um ripado de madeira que permanecerá o mesmo, recebendo tratamento quando necessário.

Porém, para que esta intervenção seja possível, é preciso fazer a PSA entender que trabalhar com edifícios históricos tombados não significa seu 'congelamento' no tempo e no espaço; que para a conservação de um edifício, seu uso é imprescindível e que, para tanto, se faz necessário alterações e mudanças que farão o edifício sobreviver por mais tempo. Não se pode admitir que o permissionário sofra punições de ambos os lados por tentar melhorar o

imóvel. De um lado, a vigilância sanitária o multa pela falta de atendimento as normas, do outro, a PSA também, porque revestiu uma parte da parede na tentativa de atender o mínimo necessário às diretrizes da vigilância.

Neste caso, além de bom senso, é preciso um diálogo entre as partes para se chegar a um entendimento sem que haja interesses conflitantes, e cujo resultado final favoreça o imóvel que, ao ser adaptado de acordo com as normas e diretrizes de todos os agentes envolvidos, agrega valor e traz segurança tanto para quem trabalha quanto para quem frequenta o local.

As áreas externas deverão passar pela drenagem do terreno e por um processo de remodelação e escalonamento em platôs para que fiquem adequados aos novos acessos. Está prevista a realização de projeto paisagístico e o total cercamento do lote, o que, até o momento, não existe.

No edifício, estão previstas obras de manutenção e reparos, tais como completa impermeabilização no embasamento e verificação das condições das madeiras, pisos, vedos, montantes e esquadrias, bem como uma completa análise do alpendre (F.34), piso, guarda-corpo, beiral, lambrequim, tabeiras, mãos-francesas, forros, calhas e condutores (quando houver) e cobertura – telhas. Para a cobertura, está prevista a recuperação geral através de limpeza e substituição das peças faltantes ou quebradas, instalação de manta de subcobertura e reposição de calhas e tabeiras.

F.34 *Estado de conservação dos beirais e forro do alpendre*. **Fonte:** Thais Cruz, 2012.

Os forros internos: permanência dos forros treliçados das cozinhas, porém, com vedação sobre os mesmos; recuperação geral precedida de solução de

estanqueidade da cobertura (mantas). Forros externos: reposição de calhas metálicas e reconstituição do sistema de condução das águas pluviais.

Desta forma, os trabalhos não estarão concentrados única e exclusivamente na adaptação e construção de novos banheiros, mas também nas reformas e reparos nos demais elementos do edifício, e que requerem extrema atenção, uma vez que o estado de conservação não é dos melhores. Estes trabalhos estarão baseados nos princípios da Carta de Veneza (1964) concernentes à conservação, pois:

> "a conservação é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição dos edifícios. É somente dentro destes limites que se deve conceder e se pode autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes".

Além disso, pretende-se seguir a legislação municipal do Código de Obras e os manuais já existentes, que nortearão as diretrizes desta intervenção, como o Manual Técnico[24]: "Diretrizes e procedimentos para recuperação do patrimônio habitacional em madeira da Vila Ferroviária de Paranapiacaba", que contempla os principais elementos construtivos das tipologias existentes na vila e que merecem atenção especial na hora de se intervir com segurança.

Tais elementos consistem em fundações, plataforma de piso, estrutura principal (vigas mestras, travamentos, cintamentos e montantes), vedos, vãos, cobertura, instalação elétrica predial e cercamento, visando, desta forma, balizar os procedimentos em relação ao conforto térmico, acústico, segurança estrutural, estanqueidade e durabilidade.

Com relação à pintura externa, pretende-se seguir as diretrizes do estudo da paleta de cores e demais elementos arquitetônicos das casas da vila, mencionado no capítulo três, relativos às cores dos vão e vedos, ficando ainda por definir os outros elementos de fachada, como cercas, chaminés, fundação etc; porém, o mesmo estudo acena com algumas sugestões para tais elementos, que poderão ser utilizadas neste estudo de caso.

---

[24] Manual citado no capítulo três em nota de rodapé na página 111.

O quadro abaixo é um exemplo, e já apresenta um estudo baseado neste manual, trazendo o levantamento do estado atual dos demais elementos e a possível solução a ser aplicada futuramente neste imóvel.

Estudo para tratamento dos elementos arquitetônicos das casas da vila		
Tipologia em madeira. Casa Tipo B: Hospedaria "Os Memorialistas"		
Elementos construtivos	*Estado atual*	*Proposta sugerida*
Fachadas	Pintura: vermelho Goya	A definir pelo Manual
Caixilhos: portas	Pintura: vermelho Goya	A definir pelo Manual
Tijolos da fundação	Rebocado e aparente	Aparente com tratamento
Barrado com reboco	Pintura: látex PVA	Pintura na mesma cor da fachada.
Gateiras	Com e sem pintura	Tinta óleo na cor preta
Cerca do lote	Inexistente	Madeira tratada e pintura na cor dos caixilhos
Guarda-corpo	Madeira sem acabamento	Mesma cor da cerca do lote
Corrimão	Trilho, cano de ferro, madeira e ausente.	Mesma cor definida para os caixilhos
Lambrequim	Tabeira em madeira	Mesma cor da fachada
Forro do beiral	Madeira pintada	Mesma cor da fachada
Calha	Inexistente	Mesma cor da fachada
Chaminé	Tijolo aparente	Tijolo aparente tratado
Obs: O cercamento do lote já está definido pela Gerência de projetos da PSA		

Quadro 1. *Estudo para tratamento dos elementos arquitetônicos*. **Fonte:** Julio Abe, 2012.

Por se tratar de um bem cultural (tombado pelos conselhos de defesa do patrimônio), as intervenções realizadas na área existente serão pontuais e de menor vulto, sendo que a maioria dos trabalhos a serem realizados é de reparo emergencial, visando sempre a sua conservação, manutenção e adaptação ao novo uso.

As adaptações e pequenos reparos não deverão por em risco a estabilidade do edifício, uma vez que se pretende trabalhar com a mínima intervenção, e esta se dará de maneira mais invasiva nas interfaces entre a nova construção e a existente, quando será necessária a abertura de portas ligando ambos os edifícios aos novos banheiros. Mas neste processo, apenas duas paredes (setas azuis); uma em alvenaria e outra em madeira que são remanescentes da construção original serão alvos de intervenções e terão partes removidas (F.35).

F.35 *Interfaces da intervenção de remoção.* **Fonte:** Thais Cruz, 2012.

Desta forma, adotando tais procedimentos, procura-se inserir este objeto de estudo dentro das premissas básicas do restauro da mínima intervenção, distinguibilidade, reversibilidade e compatibilidade de técnicas e materiais, apoiados em critérios que permitam que tal trabalho se fundamente no respeito pela obra, pela sua materialidade, pelos aspectos documentais e de conformação.

O projeto atenderia também a um dos princípios gerais da Carta de Atenas (1931), que recomenda que se mantenha uma utilização que assegure a continuidade da existência do edifício, destinando a finalidades que respeitem o seu caráter histórico, o que significa dizer que as principais características da moradia ferroviária estariam asseguradas com o uso atual.

Com as análises destes três estudos de caso buscou-se mostrar, as diferentes maneiras de se intervir em um mesmo conjunto patrimonial pelo mesmo agente gestor: a PSA. Vimos, no primeiro caso, o mais completo exemplo de como não se intervir em um edifício, de forma a destruir o próprio documento histórico como testemunho. No segundo caso, temos uma intervenção retroativa ao século XIX, com a intenção de um retorno às características originais, porém, nem isso foi possível, uma vez que houve acréscimos e alterações em sua volumetria original com as construções dos anexos junto ao corpo do edifício. E, por fim, uma possibilidade futura de intervenção seguindo os preceitos e parâmetros atuais de recuperação do edifício, através de sua readequação ao novo uso, como forma de mantê-lo e preservá-lo para as gerações futuras. Nesta intervenção, a PSA somente intercederá junto aos demais órgãos de aprovação.

Esta é de fato a única proposta que conjuga a teoria e a prática, seguindo os conceitos e princípios basilares encontrados nas cartas patrimoniais. A intervenção projetada pretende incorporar-se ao edifício, passando a fazer parte da sua história e, portanto, da sua transmissão no tempo. Dessa maneira, deverá trazer, indubitavelmente, as marcas da época em que será executada, sem desrespeitar as duas instâncias apregoadas por Brandi: a estética e a histórica.

Sem pretender superar e esgotar o assunto com os problemas e aspectos tratados nesses estudos, ou ainda apresentar uma receita ou fórmula de uma visão definitiva, estas análises buscaram realizar um balanço crítico dos resultados apresentados, ao menos em dois casos cujos trabalhos já foram concluídos pela PSA, em termos de preservação do patrimônio arquitetônico, da capacidade de reversão dos processos de degradação, de sustentabilidade e de perspectiva de continuidade. O terceiro caso ainda está em fase de desenvolvimento, para dar prosseguimento aos trâmites junto aos órgãos responsáveis para a sua aprovação.

Desta forma, foi possível verificar que, mesmo quando a intervenção visa à preservação, a falta de conhecimento da técnica para se trabalhar com edifícios e materiais históricos e a falta de fundamentação teórica das intervenções, traz resultados desastrosos. A Vila Ferroviária de Paranapiacaba possui mais de 350 imóveis, entre residenciais e institucionais, de responsabilidade da PSA. A preservação de um número tão expressivo de imóveis deve, ou deveria, estar inserida, necessariamente, em uma estratégia de política urbana mais geral, por se tratar de uma parte bastante significativa para o município de Santo André e região, e que ainda carrega a pretensão de obter a chancela de "Patrimônio da Humanidade".

5 *O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO CHILE: Lota, um estudo de caso*

Neste capítulo será exposta uma realidade muito semelhante à de Paranapiacaba. Localizada na América Latina, no Chile, precisamente na região metropolitana de Concepción. Trata-se da cidade de mineração de Lota, que, assim como Paranapiacaba, traz questões de preservação e revitalização de seu patrimônio, com o foco voltado ao turismo.

Diante da oportunidade de participar de um congresso no Chile, surgiu também a possibilidade de pesquisar sobre patrimônio industrial neste país. Este congresso ocorreu em Santiago e Valparaíso e foi promovido pela Corporação Chilena do Patrimônio Industrial (TICCIH-Chile), em conjunto com a Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial (APPI), a municipalidade de Valparaíso, Universidade Internacional SEK-Chile e a Universidade de Pavia - Itália.

Foi um encontro bastante especifico sobre "Ascensores e Funiculares" e procurou mostrar as diversas iniciativas de valorização dos mais variados tipos de patrimônio associado a este meio de transporte. A apresentação sobre os funiculares da Vila de Paranapiacaba buscou justamente mostrar e dar conhecimento aos demais participantes, da dimensão, tanto física quanto histórica, desse sistema de transporte instalado na Serra do Mar em meados do século XIX, e de sua importância como exemplar único no mundo com tais dimensões, que merece e deve ser preservado como um remanescente de uma tecnologia avançada para a época e como patrimônio industrial de suma importância na história do estado de São Paulo.

Sendo assim, inserido no debate sobre intervenção urbano-arquitetônica, reconversão e revitalização do patrimônio industrial, o foco da pesquisa foi direcionado para desvendar como se dá esse processo no Chile, mais especificamente na cidade mineira de Lota.

O Patrimônio cultural chileno está distribuído ao longo de seu território que se estende por 4000 quilômetros de comprimento por 180 quilômetros de largura média. A Cordilheira dos Andes, a leste, separa o país da Argentina e Bolívia, o deserto de Atacama o separa do Peru, ao norte e, a oeste umas poucas ilhas espalhadas pelo Oceano Pacífico na costa chilena e, ao sul Paso Drake.

Diferentemente da divisão geopolítica do Brasil em estados, no Chile esta divisão se faz por regiões, possuindo um total de quinze[1], cada qual com uma cidade-sede. O patrimônio cultural do Chile se caracteriza por uma diversidade muito ampla, com raízes pré-colombianas, americanas e europeias. A herança destes antepassados forjou uma cultura muito diversificada e eclética em suas expressões tangíveis e intangíveis (MIGONE, 2009).

O patrimônio tangível de caráter imóvel se constitui de todos os lugares - sítios e arquitetura, obras de engenharia e centros de produção industrial - são protegidos através da "*Ley 17.288 de Monumentos Nacionales*" que elenca, entre outros, os Monumentos Históricos e as Zonas Típicas ou pitorescas. A lei é de 1970 e define em seu artigo primeiro:

> "São Monumentos Nacionais e ficam sob tutela e proteção do Estado os lugares, ruínas, construções ou objetos de caráter histórico ou artístico; os cemitérios ou outros restos aborígines, as peças ou objetos antropo-arqueológicos, paleontológicos ou de formação natural, que existam abaixo ou sobre a superfície do território nacional ou na plataforma submarina de suas águas jurisdicionais e cuja conservação interessa à história, à arte ou à ciência; os santuários da natureza; os monumentos, estátuas, colunas, pirâmides, fontes, placas, coroas, inscrições e, em geral, os objetos que estejam destinados a permanecer no sítio público, com caráter comemorativo. Sua tutela e proteção se exercerão por meio do Conselho de Monumentos Nacionais". www.monumentos.cl

Os Monumentos Históricos são definidos como:

> "Os lugares, ruínas, construções e objetos de propriedade fiscal, municipal ou particular que por sua particularidade, interesse histórico ou artístico ou por sua antiguidade sejam declarados como tais por decreto supremo, solicitado pelo Conselho" (Art.9º).

O Conselho de Monumentos Nacionais, por sua vez, é um organismo vinculado ao Ministério da Educação Pública e tem em sua composição, entre outros

[1] Cada região possui suas 'comunas', o equivalente aos nossos municípios. As quinze regiões e suas respectivas sedes são: I Región de Tarapacá - Iquique; II Antofagasta - a mesma; III Atacama - Copiapó; IV Coquimbo - La Serena; V Valparaiso, a mesma; VI Libertador General Bernardo O'Higgins - Rancagua; VII Maule - Talca; VII Bío-Bío - Concepción; IX Araucanía - Temuco; X Los Lagos - Puerto Montt; XI Aysén General Carlos Ibañez del Campo - Coyhaique; XII Magallanes y de la Antarctica Chilena - Punta Arenas; XIII Región Metropolitana de Santiago; XIV de los Rios - Valdívia; XV Arica/Parinacota - Arica.

profissionais, a figura do especialista em conservação e restauração de monumentos. E, dentre as atribuições e deveres deste conselho, estão a elaboração de projetos ou normas de restauração, conservação, reparação e sinalização dos Monumentos Nacionais; propor ao governo medidas administrativas voltadas à melhor vigilância e conservação dos mesmos, além de encaminhar ao Departamento de Arquitetura do Ministério de Obras Públicas e Transporte os projetos elaborados para a sua execução.

Desta forma, todos os monumentos históricos ficam sob o controle e a vigilância do conselho, e todo o trabalho de conservação, reparação ou restauração estará sujeito a sua prévia autorização. Porém, o maior empecilho diz respeito justamente ao aspecto geográfico do país, uma vez que não há filiais do conselho em nenhuma das quinze regiões. Ele e todos os demais órgãos estão localizados na capital, Santiago, para onde todos os assuntos patrimoniais devem convergir.

Já as normas sobre as Zonas Típicas ou Pitorescas oferecem subsídios para a gestão das mesmas. De concreto, definem conceitos relativos às Zonas Típicas e respectivas intervenções, orientam sobre o procedimento para sua declaração como tal, estabelecem os parâmetros necessários para a elaboração de instruções de intervenção e para a solicitação de autorização para realizar intervenções nestas áreas.

São consideradas Zonas Típicas ou Pitorescas:

> "Os agrupamentos de bens imóveis rurais ou urbanos, que formam uma unidade de assentamento representativo da evolução de uma comunidade humana e que se destacam por sua unidade estilística, sua materialidade ou técnicas construtivas; que têm interesse artístico, arquitetônico, urbanístico e social, constituindo áreas vinculadas pelas edificações com a paisagem que as cerca, destaca e relaciona, conforme uma unidade paisagística, com características ambientais próprias, que definem e outorgam identidade, referência histórica e urbana em uma localidade, povoado ou cidade." www.monumentos.cl

Lopéz (2010) esclarece que no Chile a administração urbana se estrutura a partir da Presidência da República e nos poderes que outorgam a Constituição e

as leis. O principal corpo legislativo do desenvolvimento urbano é a *Ley General de Urbanismo y Construcciones* (LGCU), voltada aos processos de planejamento urbano em quatro níveis: nacional, regional, intercomunal e comunal[2].

Mas o que regulamenta e dá as diretrizes a seguir em uma intervenção são as Normas das Zonas Típicas ou Pitorescas que definem, entre outros, os seguintes conceitos:

a) **Intervenção:** processo que implica a execução de obras de construção, conservação, reciclagem ou ampliação das edificações existentes e seu entorno;

b) **Conservação:** o conjunto de processos necessários para a manutenção da importância arquitetônica, arqueológica, histórica, artística, científica, paisagística, biológica e social do patrimônio cultural ou natural. Este processo implica ações de preservação, restauração e reconstrução;

c) **Restauração:** o processo de devolver a um imóvel, sítio ou ambiente a seu estado original ou alguma etapa prévia de sua existência, mediante a consolidação, a exclusão dos elementos não pertencentes a sua identidade, ou a incorporação de novos, sempre e quando não a alterem;

d) **Preservação:** o processo de manter o estado original de um imóvel, sítio ou ambiente, protegendo-o antecipadamente do dano / perigo, ou retardando sua deterioração com o mínimo de intervenção;

e) **Reconstrução:** o processo de restabelecer ou recriar o estado original ou prévio de um imóvel, sítio ou ambiente, mediante a incorporação, de preferência, de novos materiais. Esta reprodução autêntica – total ou parcial – estará fundamentada em documentação comprovada por evidência científica, através de um estudo de tipologia (documentos gráficos, fotográficos e de arquivo);

f) **Consolidação Estrutural:** o processo de restituir as condições de estabilidade estáticas e dinâmicas a um imóvel que apresente danos em

[2] Neste capítulo optou-se por utilizar as nomenclaturas tal como usadas no Chile, ou seja, 'intercomunal' ao invés de intermunicipal e 'comunal' no lugar de municipal. As demais nomenclaturas referentes aos ministérios e outros órgãos também não foram traduzidas.

seus elementos estruturais, sejam eles em suas fundações, paredes, mezaninos ou cobertura, mediante a incorporação de um material de reforço, tarefa que deverá ser realizada em harmonia com a edificação existente;

g) **Reciclagem ou acondicionamento:** são obras necessárias para a adequação de um imóvel ou uma parte do mesmo aos usos a que se destina, melhorando suas condições de habitabilidade e mantendo o exterior original, sua configuração interna e sua estrutura básica original. Agrupam-se neste conceito, as obras de modificação de distribuição interior, modificação da cota das distintas lajes ou mezaninos, modificação da localização dos elementos de comunicação geral, horizontal e vertical (corredores e escadas) e substituição de estrutura de cobertura para aproveitamento de seus volumes;

h) **Reabilitação:** habilitar de novo ou restituir um imóvel ou espaço ao seu antigo estado. www.monumentos.cl

Sendo assim, qualquer intervenção em uma Zona Típica ou Pitoresca deverá seguir tais requisitos, denominados de "*Instructivo de Intervenciones*", que têm caráter técnico e que fixarão em cada caso, os requisitos especiais que devem ser seguidos para todas as intervenções que impliquem em obras de construção, reconstrução ou mera conservação, sejam elas temporárias ou permanentes, com a devida atenção para as distintas características arquitetônicas e paisagísticas próprias de casa zona.

Deve-se ressaltar que tais normas seguem critérios e conceitos ultrapassados e em desalinho com o debate atual, uma vez que já se chegou ao consenso de que, em qualquer intervenção, não mais de restabelece seu estado original. O conceito de restauro adotado, além de equivocado, contradiz também a Carta de Veneza em seu artigo 11, que preconiza o respeito às contribuições de todas as épocas visto que a unidade de estilo não é a finalidade a ser alcançada em uma restauração. Até sob este aspecto, mesmo que de forma equivocada, ambas as localidades, tanto o Chile quanto Paranapiacaba, adotam conceitos ultrapassados em relação aos seus patrimônios.

O artigo 19, n. 10 da Constituição do Chile reconhece a obrigação do Estado no resguardo do patrimônio, assinalando que "corresponde ao Estado (...) fomentar o desenvolvimento (...) da proteção e incremento do patrimônio da nação" (LOPÉZ, 2010, p.496). Dentro dos mecanismos de proteção chilena é possível identificar dois níveis: o central e o do governo local, ambos focados mais na proteção do patrimônio frente a demolições, alterações ou ações que alterem seu valor, do que em sua gestão.

A estrutura geral de preservação do patrimônio é um emaranhado de instituições e serviços estatais inter-relacionados entre os níveis de governo, que na prática dificulta o seu cumprimento e impede uma coesão administrativa. São normativas de proteção do patrimônio os seguintes órgãos e instrumentos urbanísticos: *Ministerio de Vivienda y Urbanismo* (MINVU); *Ministerio de Obras Públicas* (MOP); *Ministerio de Bienes Nacionales* (MBN); Municípios; *Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones* e *Ley General de Urbanismo y Construcciones*. Seguido dos instrumentos específicos que contam com a *Ley 17.288* de 1970 que criou o *Consejo de Monumentos Nacionales* (CMN) este subdividido em cinco categorias: Monumentos Históricos, Zonas Típicas, Monumentos Públicos, Santuário da Natureza e Monumentos Arqueológicos.

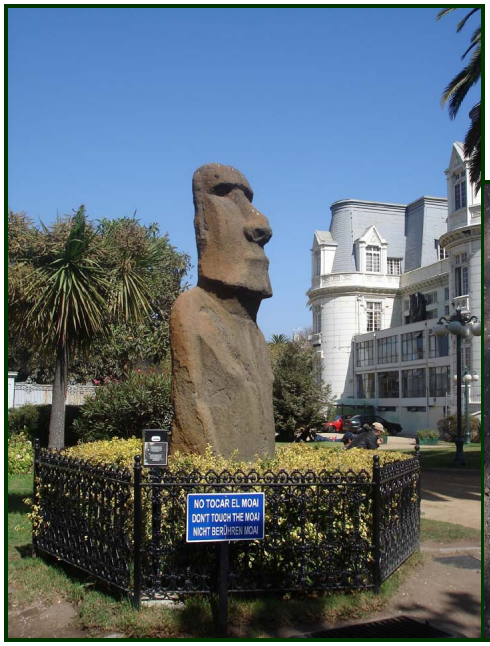
De acordo com informações obtidas em Lopéz (2010, pp. 504), em nível nacional estão envolvidos a "*Dirección de Arquitectura*" vinculada ao MOP, as "*Subsecretarías de Desarrollo Regional*" (SUBDERE) ligadas ao "*Ministerio del Interior*"; e junto ao "*Ministerio de Educación*" mais quatro órgãos: a "*Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica*" (CONICYT), o CMN, a "*Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos*" (DIBAM) e o "*Consejo Nacional de Cultura y las Artes*" (CNCA).

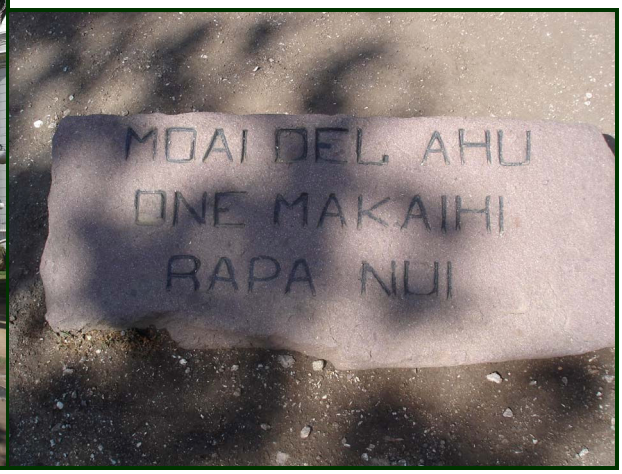
A autora informa ainda que, desde que se promulgou a "*Ley Orgánica Municipal*" na década de noventa, os municípios são autônomos para estabelecer, entre outras ações, a política de desenvolvimento urbano, administrar seus recursos e fixar prioridades através do "*Plan de Desarrollo Comunal*" (PLADECO). Neste nível, quem lidera a proteção do patrimônio é a administração municipal, que conta com as seccionais, instrumento que faz parte dos planos reguladores e permite proteger o patrimônio através do "*Plan*

Regulador Comunal" (PRC).

O primeiro sítio "Patrimônio da Humanidade" declarado pela UNESCO no Chile foi a Ilha de Páscoa, em 1995, por seus megalíticos e os famosos moais, cujo processo construtivo é até hoje desconhecido. Curiosamente, um desses moais foi trasladado da Ilha de Páscoa para a cidade turística de Viña del Mar (F.1).

Não foi possível averiguar a real necessidade do traslado deste monumento de seu sítio de origem para outro local, mas o fato é que, mais uma vez, encontra-se em discordância com o artigo 7º da Carta de Veneza, quando esta cita que: "O monumento é inseparável da história de que é testemunho e do meio em que se situa. Por isso o deslocamento de todo o monumento não pode ser tolerado, exceto quando a salvaguarda o exigir". O que, nesta situação, não parece ser o caso, pois se assim o fosse, todos os demais monumentos teriam sido retirados.





F.1 *Monumento "moais" que veio da Ilha de Páscoa para ser atração turística.*
Fonte: Thais Cruz, 2011.

Cinco anos após essa declaração, a UNESCO outorga novamente outro título ao Chile, desta vez foram para as dezesseis igrejas em madeira de Chiloé[3]. Local onde a cultura da arquitetura em madeira fez surgir a "*Escuela Chilota de Arquitectura Religiosa em Madera*" (F.2), que tem permitido a continuação, por gerações, de uma cultura construtiva e artesanal característica das ilhas de Chiloé.

[3] Chiloé é um arquipélago localizado a 1.100 quilômetros ao sul da capital, Santiago. É formado por uma grande ilha e uma infinidade de outras pequenas, gerando inúmeros canais navegáveis entre o continente e o Oceano Pacífico.

Segundo Migone (2009), essa declaração por parte da UNESCO encheu de orgulho a população de Chiloé, gerando uma positiva e permanente colaboração mútua para a sua conservação e preservação. Esta comunidade, cuja forma de vida se associa culturalmente ao trabalho coletivo de origem pré-colombiana, mantém vivas as tradições e suas igrejas, com força e intensidade, e permanece sempre ativa na ilha.

F.2 *Detalhes construtivos da arquitetura chilota e a arquitetura religiosa construída a partir dela: Igreja de Chonchi e a Catedral de Castro, capital da Ilha.* **Fonte**: Thais Cruz,2011.

O terceiro sítio declarado Patrimônio da Humanidade foi a cidade portuária de Valparaíso, em 2003. Cidade com caráter cosmopolita, que se desenvolveu rapidamente entre os séculos XVIII e XIX, graças ao comércio entre Europa e a costa oeste dos Estados Unidos, que se via obrigado a passar pelo Estreito de Magalhães no extremo sul do Chile. Porém, essa mesma condição hegemônica perde sua força com a abertura do Canal do Panamá, em 1914, o que significou posteriormente a sua decadência e degradação.

Os "*ascensores*" de Valparaíso são parte do sistema de transporte público há mais de cem anos, os primeiros datam de 1883, e surgem da necessidade de comunicação entre os diferentes setores da cidade, já que a topografia obrigou a realizar grandes esforços para ligar os bairros mais elevados com o setor cívico e comercial do porto.

Na verdade, somente um é de fato "*ascensor*" vertical (elevador**), os outros quatorze são planos inclinados (funiculares), porém todos recebem a denominação de "*ascensores*". Todos os quinze equipamentos são protegidos

pela declaração de Monumento Histórico e são partes do patrimônio cultural da cidade (Quadro 1). Porém, destes, somente cinco* se encontram em pleno funcionamento.

Ascensor	*Distância em metros*	*Inclinação*	*Desnível em metros*
1. Villaseca	155	25°	59
2. Artillería *	175	27,6°	80
3. Cordillera	60	31,6°	31,5
4. San Augustín	51	43,5°	35
5. El Peral *	55	48°	39
6. Concepción *	69	43°	47
7. Reina Victoria *	40	50°	30
8. Espíritu Santo	66	44,4°	46
9. Florida	66	44,4°	46
10. Mariposas	177	24,5°	73
11. Monjas	110	30°	55
12. Polanco **	80	90°	80
13. Larraín	68	39,3°	43
14. Lecheros	98	36,5°	58
15. Barón	98	49°	75

Quadro1. *Características dos "ascensores" de Valparaíso.* **Fonte:** Quadro elaborado pela autora, a partir dos dados constantes no Guia de los ascensores de Valparaíso, 2009.

É preciso lembrar que estes equipamentos, além de monumento histórico e atrativo turístico, são acima de tudo um meio de transporte imprescindível para a população local, e perdem parte significativa de seu valor pela obsolescência e falta de uso, pois de nada vale o título para o cidadão comum, se ele é obrigado a percorrer grandes distâncias e se locomover por enormes escadarias. Neste caso, o título não trouxe nenhum benefício para este sistema de transporte, tão útil para os moradores dos bairros mais elevados de Valparaíso.

Um importante sítio de mineração, que se desenvolveu com muita força durante o século XIX, foram as minas de salitre de *Humberstone* e *Santa Laura* na I Região de Tarapacá, a 1.600 quilômetros ao norte de Santiago, que também foram declaradas Patrimônio da Humanidade, em 2005. Estas salitreiras chegaram a abrigar mais de quarenta e cinco povoados mineiros e em seu auge produtivo empregaram mais de 45.000 mil pessoas.

Com a invenção do salitre sintético se inicia um forte e persistente abandono das minas, os povoados, em poucos anos, foram se transformando em lugares

fantasmas, provocando uma crise sem precedentes no Chile. O estado de abandono e a condição de povoado fantasma contribuíram para transformá-lo, ao longo das décadas, em ruínas, que foram sendo saqueadas e espoliadas sistematicamente, até o seu quase desaparecimento. Somente na década de setenta, o governo declarou o sítio como Monumento Histórico (MIGONE, 2009).

Outro importante sítio industrial é o povoado de *Sewell*, um acampamento desativado de mineiros de cobre, inserido na Cordilheira dos Andes, a 2.140 metros do nível do mar, que também foi declarado Patrimônio da Humanidade no ano de 2006. Está localizado a 120 quilômetros da capital e, em seu apogeu, na década de sessenta, chegou a ter mais de 15.000 pessoas trabalhando nas minas de cobre, com uma rede de galerias subterrâneas que possuem mais de 2.400 quilômetros de extensão. Já foi declarado como Monumento Histórico pelo governo chileno em 1998, o que, segundo Migone (2009), ajudou significativamente em sua proteção.

Todos estes sítios, entre outros, são hoje parte do roteiro turístico cultural do Chile. A visão é a de que patrimônio e turismo devem andar de mãos dadas e apoiarem-se mutuamente, com o devido controle e autorregulamentação que permitam manter as identidades locais e suas culturas dentro da maior autenticidade possível para sua transmissão ao futuro. É o que se busca para Lota também.

5.1 LOTA: uma síntese histórica

Lota é uma municipalidade da província de Concepción, localizada na VIII Região de Bío-Bío, na costa do Golfo de Arauco. Possui uma área de 135,8km² e uma população de 49.089 habitantes, pelo censo de 2002. O município limita-se a oeste com o Oceano Pacifico; a sul com Arauco; a leste com Santa Juana e a norte com Florida. (Fig1).

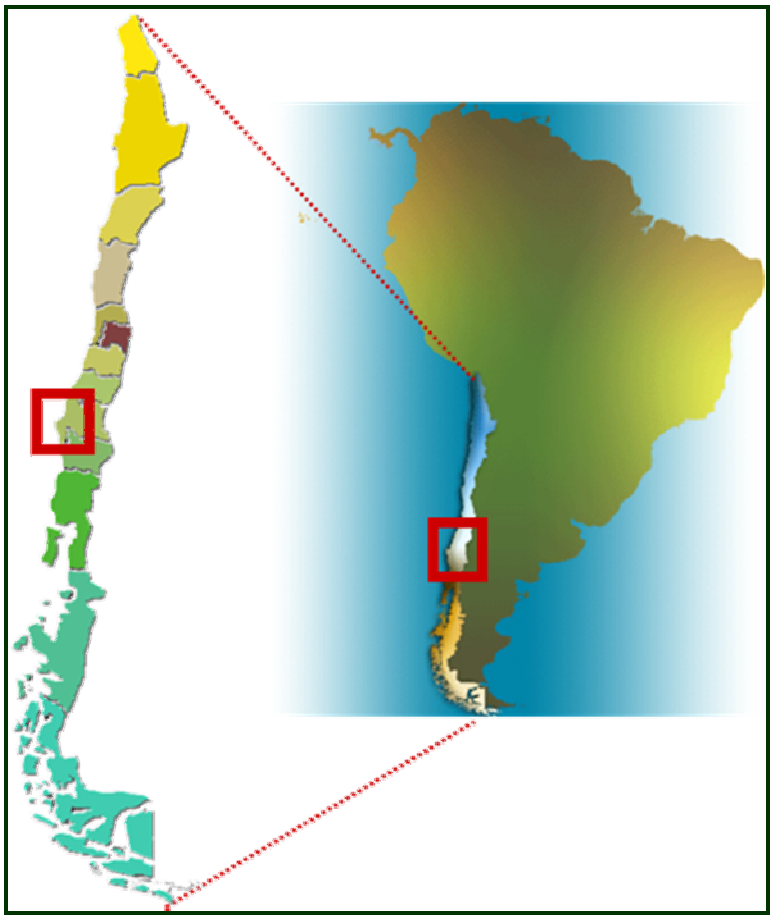


Fig. 1. *Localização geográfica da região de Bío-Bío.* **Fonte:** Maria Dolores Muñoz. XI SAL Seminário de Arquitetura Latino-americana. 2005.

Na linguagem indígena mapuche, o nome original "Louta" significa pequeno lugar ou casario pequeno. O núcleo primitivo teve um desenvolvimento lento e localizado na planície costeira; este primeiro povoado não estava localizado precisamente onde hoje se ergue a atual cidade de Lota; mas, mais ao sul, na zona de Colcura. Viviam neste lugarejo famílias indígenas que se dedicavam à pesca e agricultura de subsistência. Esta pequena população foi trasladada de Colcura para o atual sítio de Lota durante o governo de Pedro Porter Casanate, que construiu um forte para a defesa do caminho que unia a zona de Colcura a

Concepción e a Arauco nos idos de 1661, por considerar o local mais seguro do que o anterior (MUÑOZ, 2002).

No ano seguinte, seu sucessor, Angel de Peredo, fundava junto ao forte a cidade de Santa Maria de Guadalupe, no entanto, o novo nome se perdeu no tempo e se impôs o vocábulo indígena "Louta", derivando posteriormente para Lota. Sobre as condições e qualidades da nova cidade, o governador Peredo informava ao rei, em carta datada de 15 de outubro de 1662:

> "La fundación es hermosa; el país, agradable y fértil, de grandes conveniencias para los que han de habitar; puerto de mar seguro y arrimado a la misma muralla de la población para socorrerla por mar en todo acontecimiento y con suma brevedad. El mar, abundante en pescado; mucha madera; agua y yerba para la caballería, con todo lo demás necesario y conveniente para su conservación y aumento" (ASTORQUIZA, 1952, p. 88).

O então governador não poderia imaginar que mais do que peixes e madeira, era o ouro negro que abundava naquelas terras férteis, e que dois séculos depois seria a indústria mais poderosa do Chile: a indústria do carvão.

Não é possível falar de Lota sem se referir ao carvão de pedra, cujos primeiros antecedentes remontam a meados do século XVI, quando os soldados de García Hurtado de Mendoza utilizaram como combustível o carvão de pedra que haviam encontrado na ilha Quiriquina (ver fig.2)

A exploração artesanal das minas, que antecedeu as atividades mineiras de grande escala, começou na primeira metade do século XIX, em 1840, quando Juan José Arteaga e José Antonio Alemparte compraram os terrenos indígenas onde estavam as minas de carvão, para iniciar a extração do minério, por meio de várias bocas de minas. Em 1852 essas terras são vendidas a Matias Cousiño[4] e Tomas Blard Garland para o desenvolvimento do negócio carbonífero, data que marca o nascimento da indústria extrativista de carvão mais importante do país, com a formação da Companhia Cousiño-Garland (Fig.2).

[4] A saga da família Cousiño e da empresa carbonífera pode ser conhecida através da obra de Octavio Astorquiza (1952) "Cien años del carbón de Lota", que retrata o perfil biográfico dos principais membros, da família, e descreve a trajetória da empresa. O exemplar xerocado será disponibilizado para a biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, ao término deste doutorado.

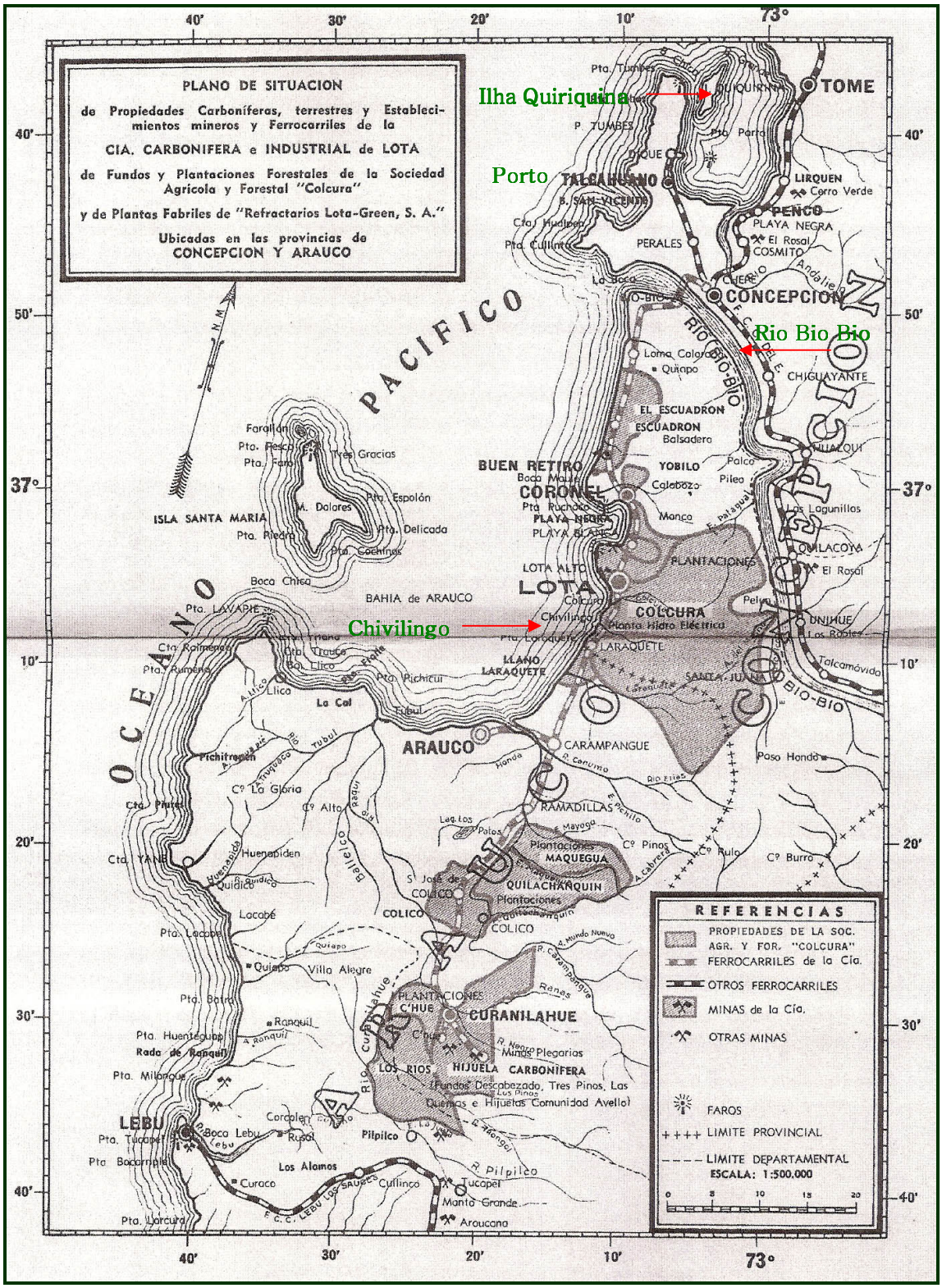


Fig.2. Planta de localização da região de Lota e circunvizinhanças.
Fonte: ASTORQUIZA, 1952.

Lota começou com 125 operários e uma extração de 7.815 toneladas anuais, número que saltou para dez mil trabalhadores e uma extração de cem milhões de toneladas cem anos depois. O que se iniciou pobre e desolado, transformou-

se, um século mais tarde, em uma cidade ativa com cerca de 45 mil habitantes.

A partir da segunda metade do século XIX, o desenvolvimento de Lota passa a estar estreitamente vinculado a história de Matias Cousiño, o mais famoso empresário do carvão do Chile. Fundou a *Compañia de Lota* para iniciar a exploração das enormes jazidas submarinas de carvão (Fig.3), localizadas nestes terrenos, e procedeu à construção de uma moderna indústria mineira; começou a exploração das jazidas utilizando modernas tecnologias, que incluíam máquinas e bombas a vapor. Nesse período, se construíram várias fundições, o cais com estrutura de aço para dar capacidade aos barcos que transportavam o carvão ou o utilizavam como combustível, e as primeiras moradias para operários. Surge, deste modo, a semente do que seria o povoado de Lota Alto, que rapidamente se expandiu com a edificação de novas moradias, a primeira escola do assentamento e o primeiro hospital, em 1853.

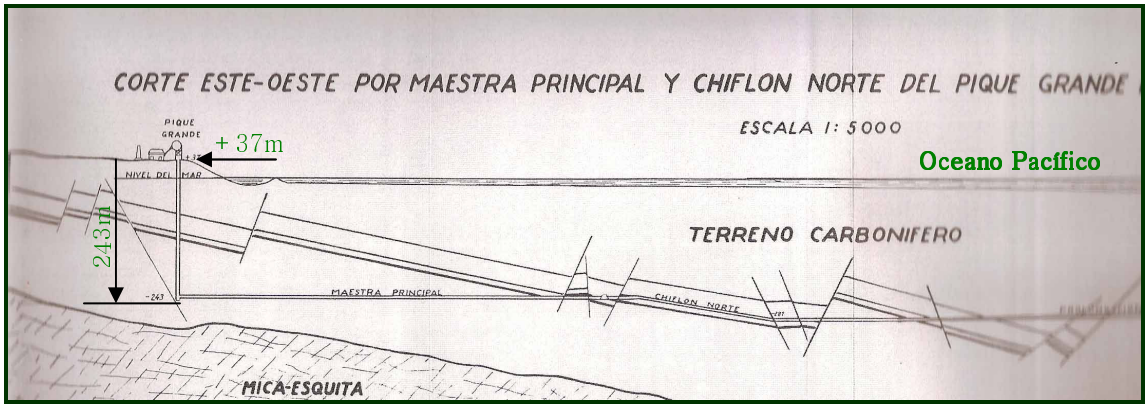


Fig.3. *Corte longitudinal de mina de carvão a 243m abaixo do nível do mar.*
Fonte: ASTORQUIZA, 1952.

Em 1905, se cria a *Compañia Carbonifera e Industrial de Lota* para substituir a anterior, *Compañia Explotadora de Lota*. Depois da morte de Matias Cousiño, a indústria ficou a cargo de seu filho, Luis Cousiño, que, por sua vez, implementou uma série de reformas nas atividades industriais, conseguindo triplicar a produtividade das minas. Nessa época o povoado mineiro cresce em quantidade e complexidade, com a construção de moradias e equipamentos; iniciam-se as obras do parque e do palácio de Lota sob a direção de Isidora Goyenechea, esposa de Luis (MUÑOZ, 2002).

Outras mudanças foram realizadas em fins do século XIX, quando, em 1881, Carlos Cousiño, sucessor de Luis, dotou Lota de água potável, terminando o

parque e iniciando as plantações florestais nos morros que rodeiam a cidade, fomentando o desenvolvimento da indústria florestal. Carlos se destacou pelo seu afã em aumentar a importância econômica e territorial da empresa mineira, atitude que se manifesta na construção da ferrovia em 1888, entre Concepción e Curanilahue, e da primeira ponte metálica ferroviária (1889) sobre o rio Bío-Bío para levar carvão ao porto de Talcahuano, o que permitiu superar um obstáculo quase intransponível. Além disso, Carlos Cousiño também construiu, em 1897, a Central Hidroelétrica de Chivilingo para proporcionar energia às instalações industriais e à cidade (ASCUI, 2009).

Como consequência deste processo extrativista do carvão, ocorre um grande desenvolvimento na cidade, evidenciado pela construção de múltiplas instalações e infraestrutura de caráter industrial, como também de equipamentos comunitários e moradias operárias. Iniciava-se, assim, uma nova forma de viver[5] em Lota, esta, associada ao trabalho mineiro e à vida coletiva. Outros fatores importantes foram as rápidas mudanças na estrutura produtiva da região, sendo a principal atividade a industrial, e também mudanças na ocupação do território, dadas as crescentes migrações populacionais das áreas rurais para os centros industriais.

Migrações estas, não só das áreas rurais, mas também produto dos contatos da família Cousiño com a Inglaterra, país de larga experiência no tema da mineração, o que daria origem a uma sociedade bastante diversa, formada por operários, pessoas provenientes das vilas de pescadores próximas, comunidade mapuche, gente do campo, técnicos e profissionais especializados vindos da Inglaterra e Estados Unidos, contratados para dirigir as atividades industriais e os mineiros (VERGARA, 2006).

Em seu apogeu, a cidade avançava de mãos dadas com o desenvolvimento produtivo do carvão, porém seu progresso se viu obstaculizado pela abertura do canal do Panamá em 1914, gerando uma nova rota marítima e tirando a importância de Lota como porto de produção e abastecimento de carvão.

[5] O modelo de cidade implantado em Lota Alto se baseava na noção de vida solidária e comunitária fechada, separada e distinta das comunidades tradicionais. Essa diferença também se expressava, por exemplo, na forma de pagamento dos salários em fichas, que só poderiam ser trocadas no interior do povoado (MUÑOZ, 2002).

O início do século XX ficou marcado como um período de crescente decadência da atividade mineira em geral. Como aponta Ascui (2009), alguns fatores contribuíram para essa derrocada, como a introdução de trens movidos a energia elétrica, o uso do petróleo como fonte de energia, a paulatina substituição das máquinas a vapor por outras a diesel, os novos sistemas produtivos da indústria do aço e a concorrência do carvão importado a menor preço e de maior poder energético. Tudo isso afetou, sobremaneira, a atividade mineira, num processo que culminaria com o fechamento das minas em 15 de abril de 1997.

5.2 O ESPAÇO URBANO de LOTA

Desde meados do séc. XIX, a região de Bío-Bío foi cenário de uma radical transformação territorial, impulsionada pelo surgimento e desenvolvimento de atividades industriais, basicamente, mineiras e têxteis. O dinâmico processo de industrialização acelerou a ocupação do extenso setor costeiro, modificou a estrutura de comunicações marítimas e terrestres da região e moldou a história de várias cidades, entre elas, Lota - profundamente transformada com a incorporação de novas formas de vida e a construção de espaços públicos, moradias, equipamentos e instalações industriais que, até hoje, definem o caráter de importantes bairros, constituem marcos fundamentais da paisagem urbana e são elementos fundamentais da estrutura urbana.

Assim, na história urbana da cidade de Lota se distinguem três etapas que marcam sua existência no tempo. Como já mencionado, a primeira, data de 1661 com sua fundação como um forte litorâneo com o nome de Santa Maria de Guadalupe, durante o governo de Angel de Peredo. Nessa época, predominava o traçado militar em xadrez, a clássica quadrícula espanhola das cidades americanas, que se manteve durante dois séculos.

A segunda etapa transcorre muito mais tarde, com a descoberta das jazidas carboníferas, ocasionando um rápido crescimento urbano e uma explosiva concentração da população, entre 1840 e 1852. No planejamento territorial realizado pela Cia Carbonífera de Lota, aparece a moradia coletiva, o

equipamento comunitário e todas as instalações e infraestrutura de que necessita uma cidade.

Lota deixa de ser um primitivo vilarejo para entrar em um processo de desenvolvimento. O traçado em xadrez se perde com o crescimento até os morros, denominado Lota Baixo. Por outro lado, o incremento da exploração das jazidas faz com que a área urbanizada alcance o planalto de pequena conformação (mesetas) e as ladeiras de seu lado noroeste (Fig. 4). Este vasto setor é conhecido hoje em dia como Lota Alto.

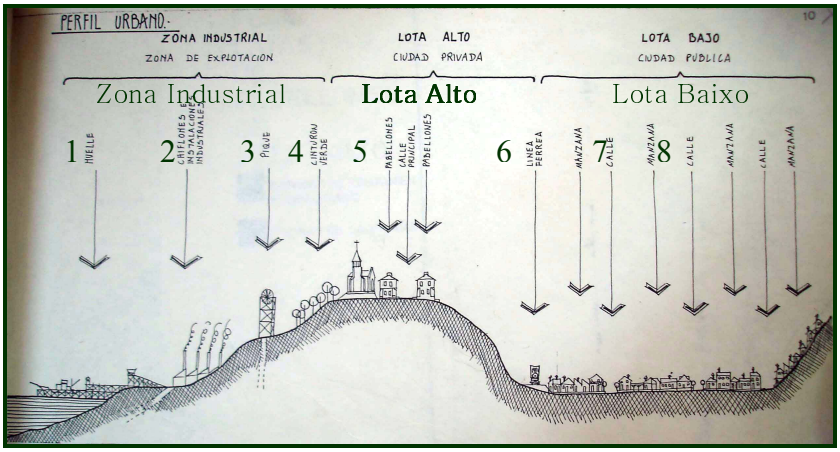


Fig.4 *Perfil urbano: 1. Cais; 2. Instalações industriais; 3. Piques; 4. Cinturão verde; 5.Av. principal e Pavilhões; 6. Linha férrea; 7. Ruas e 8. Quarteirões.* **Fonte:** Toro, 1984.

O último período coincide com o pós-guerra e com a introdução de distintas fontes de energia em todos os âmbitos da atividade econômica, substituindo o carvão combustível, até então predominante na industrialização da época. A isto se soma o terremoto de 1939, que devasta a cidade e provoca a perda irreparável de valiosos edifícios de bela concepção arquitetônica[6] (MINISTERIO de Vivienda, 2002).

A primeira e mais importante influência do marco geográfico na evolução urbana de Lota se relaciona com a existência de jazidas submarinas de carvão, cuja extração determinou a necessidade de urbanizar os terrenos próximos aos trabalhos mineiros. Lota Alto, a principal consequência desta ação urbanizadora, surgiu em 1852, quando se inicia a exploração industrial de carvão, para servir

[6] Dentre estes edifícios estavam o hospital, o mercado, o refeitório dos empregados da companhia, o prédio da administração geral e a casa do administrador (hoje Museu de Lota, também fechado atualmente em decorrência do último terremoto de 2010). O palácio de Lota ficou seriamente danificado e foi demolido após o abalo de 1960. Em Lota Baixo, foram destruídos a sede da prefeitura, os quartéis da polícia e corpo de bombeiros, casa paroquial, aduana, moradias e locais comerciais (Astorquiza, 1952).

de residência aos mineiros que trabalhavam na extração de carvão nas jazidas de Lota e Schwager[7].

A cidade de Lota se ordena em duas partes que se referem às características especificas de seu entorno. Lota Baixo recebe este nome porque se assenta na planície costeira, cuja topografia favorece a consolidação de um traçado baseado no tradicional plano quadriculado com praça central.

Lota Alto, que teve seu traçado inicial perdido durante a última etapa, se eleva sobre um acidentado relevo, elemento determinante na forma sinuosa do assentamento, que segue as linhas das cotas mais altas. Diferente da cidade baixa Lota Alto possui uma estrutura urbana que não se define a partir de uma trama de ruas e praças, mas está determinada por uma série de volumes isolados de moradias coletivas e edifícios públicos que, por agregação, configuram o eixo principal do conjunto (Fig.5).

[7] A região possui também outros municípios (comunas) ligados à atividade de mineração, dentre eles destacamos: Schwager, Puchoco, Coronel, Maule, Curanilahue, Lebu e Tomé.

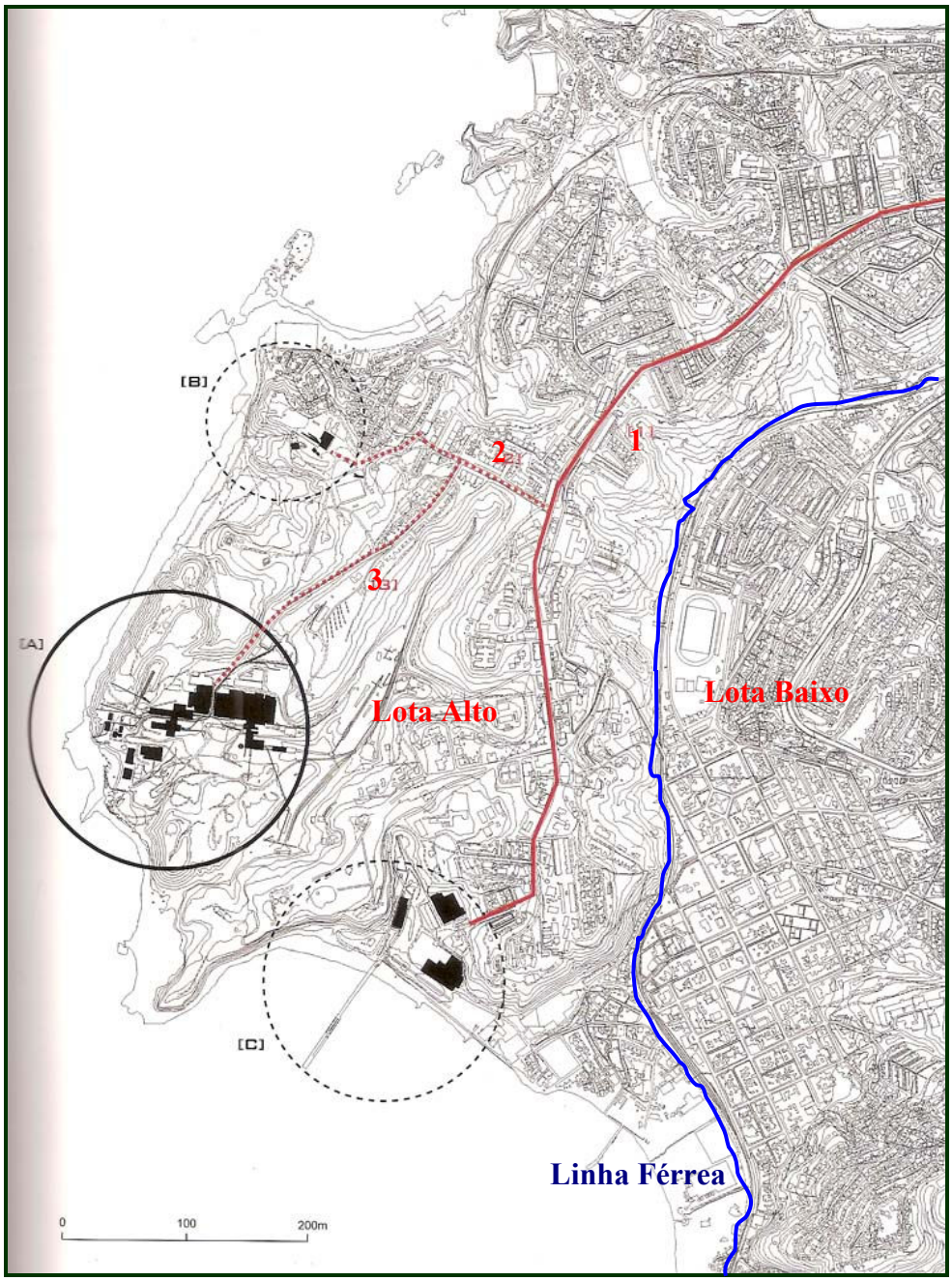


Fig.5. *[1] Av. Carlos Cousiño. [2] R. Isidora Goyenechea. [3] R. Luis Cousiño. [A] Setor Industrial Pique Carlos Cousiño. [B] Setor Industrial Pique Grande. [C] Setor Industrial Pique Muelle Embarque.* **Fonte:** Arquitecturas del sur, nº35, 2009, p.7.

Lota Alto se organiza num esquema linear gerado pelo eixo Carlos Cousiño, principal rua do assentamento. Este eixo, configurado por amplos volumes de pavilhões, segue uma sequência de rumos e ondulações como consequência da adaptação da arquitetura às curvas de nível. Em Lota Alto tanto o traçado urbano, quanto a disposição dos edifícios, expressam uma estreita relação com o relevo e com as vistas para o mar. A trama se caracteriza por ordenar-se em torno a um eixo sinuoso - Avenida Carlos Cousiño - (F3), que ordena os

principais volumes construídos e na qual desembocam outras vias menores. A morfologia urbana valoriza e realça a topografia do assentamento (LOPÉZ, 2010).

F3. *Diversos trechos do eixo principal "Calle Carlos Cousiño"*. **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

Em Lota, foram construídos um cais de 250 metros de extensão, com capacidade para atracação de vapores de até vinte e seis pés de calado e até 4.000 toneladas diárias de embarque bem como locais de armazenamento para facilitar as operações de embarque e distribuição de carvão. A cidade mineira dependia da estrutura portuária de Talcahuano e dos serviços especializados de Concepción.

A necessidade de comunicação levou à construção da linha férrea[8] entre Concepción e Curanilahue, outro assentamento ligado à indústria de carvão, e à construção, em 1889, da ponte ferroviária com extensão de 1.870 metros sobre o rio Bío-Bío, uma das maiores obras de engenharia do século XIX, que eliminou o tradicional isolamento da região de Arauco e a zona do carvão.

Um dos elementos característicos de Lota Alto são os edifícios de moradias coletivas, conhecidos como pavilhões (F.4), geralmente construídos em madeira, e são formas repetitivas que permitem uma clara definição do espaço público por afinidade formal. Os corredores cumprem a tripla função de ser acesso às moradias, circulação pública e prolongamento dos espaços domésticos, porque possibilitam atividades como o estender e secar a roupa.

Os pavilhões ou moradias coletivas foram concebidos como variações de um modelo básico que se desenvolve em dois pisos, com corredores no nível

[8] Pelo decreto de 29 de outubro de 1884, o senhor Gustavo Lenz obteve a concessão do governo para construir uma ferrovia entre as cidades de Concepción e as minas de Curanilahue, passando pelos portos de Coronel e Lota e dos assentamentos mineiros. Sua bitola deveria ser igual à das Ferrovias do Estado (Chile), ou seja, 1,68 metros. Esta concessão passou a ser propriedade da Compañia Arauco Ltd (inglesa) responsável pela construção. DUPLAQUET, Julio. *Estudio de la zona carbonifera de Chile*.1907, p.403.

inferior. O primeiro piso é constituído de um espaço único que serve de cozinha e sala de estar, no segundo piso estão os dormitórios, geralmente dois. As fachadas são ordenadas por portas e janelas iguais e de modulação constante.

F4. *Pavilhões de moradia operária coletiva*. **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

A parte posterior se abre para um grande espaço comunitário onde se localizam os fornos e lavanderias comuns, e nos primeiros anos do assentamento os banheiros também eram coletivos. Atualmente, as fachadas posteriores destes pavilhões foram ampliadas para dar lugar aos banheiros privativos de cada moradia e, por vezes, abrigam também a lavanderia.

Lopéz (2010), identifica quatro tipologias: Pavilhão operário, incluindo nesta categoria também o pavilhão para solteiros; pavilhão de técnicos e gerentes; pavilhão de técnicos ingleses e pavilhão de engenheiros. A hierarquia se resumia tão só a operários (mineiros) e empregados (administração).

A repetição conduz a uma formalidade unitária que dilui as individualidades e fortalece a totalidade, com a negativa consequência de gerar perda de identidade familiar, posto que não se percebem limites visíveis entre cada moradia. A monotonia derivada dos pavilhões, principais formadores do eixo Carlos Cousiño, se altera para abrir passagem a episódios construtivos singulares como a igreja, o teatro de Lota (1944), a escola (F5), o mercado, os edifícios administrativos e a sede do sindicato.

F.5 *Igreja San Matías Apóstol. Teatro e Escola Thompson Matthews*. **Fonte:** Thais Cruz /11.

A forma urbana de Lota foi consequência dos interesses da empresa de integrar as moradias de mineiros e empregados com os lugares de extração de carvão, para exercer controle sobre as demandas sociais e econômicas dos trabalhadores e alcançar a maior produtividade possível.

Outro aspecto singular é seu caráter de povoado inserido dentro do complexo industrial, de propriedade privada; isto explica porque seu funcionamento e estrutura urbana estiveram regidos por normas próprias. O fato de pertencer a um sistema fechado também se manifestava na existência de moradias coletivas, propriedade da empresa, que, em conjunto com edificações de uso comunitário (mercado, escola, teatro e hospital) originaram uma cidade onde, idealmente, os habitantes viviam protegidos.

Situadas próximas aos túneis de acesso às minas, foram levantadas, em fins do século XIX, uma série de instalações para dar suporte à atividade industrial de Lota, tais como: fábrica de ladrilhos refratários (1854), o cais do porto (1862), a fundição de cobre (1857) e a fábrica de vidros (1881) entre outras.

O edifício da primeira central termoelétrica foi construído no ano de 1908 para cobrir os períodos de baixa produção da Central Hidroelétrica de Chivilingo. A segunda central foi erguida em 1932, e dez anos depois, operava em conjunto com a primeira para responder à alta demanda energética advinda da mecanização das atividades de mineração. Estas centrais operaram até 1976, quando se optou pela energia hidroelétrica, porém se conservaram como um sistema alternativo até o fechamento definitivo das minas em 1997.

O setor industrial de Lota está representado pelos piques[9] (ver figura 5, p.206), e pelas fábricas de porcelana, cerâmica e vidro. Atualmente o complexo industrial de Lota encontra-se em ruínas, com os piques abandonados e as fábricas demolidas. As instalações industriais que restaram de pé foram seriamente danificadas pelo último terremoto ocorrido em fevereiro de 2010, bem como tantas outras edificações.

[9] Neste texto será utilizado o termo original 'piques' que expressa melhor o sentido de 'ir a pique, ir abaixo, afundar', uma vez que não se trata de elevadores (ascensores, em espanhol) e sim de grandes estruturas metálicas do tipo gaiola, com três pisos, por onde desciam até noventa homens de uma única vez até o interior das minas.

Como dito anteriormente, a cidade de Lota se divide em dois setores: Lota Alto e Lota Baixo. Na primeira estavam localizadas a cidade levantada pela companhia de carvão e a indústria mineira; a segunda praticamente não existia antes de 1852. No setor de Lota Baixo, seu traçado é regular, e no início mantinha construções desordenadas e precárias. Seu farto comércio, do qual participavam também inúmeros estrangeiros, já tornava o povoado muito ativo. Possuía diversos lugares para entretenimento concentrados em um setor mais ao sul.

Segundo Ortega (1963), a infraestrutura urbana era bastante precária, as ruas e calçadas não tinham cuidados, no verão, eram cobertas por nuvens de poeira, e no inverno, se convertiam em imensos lodaçais difíceis de se transitar. Durante o dia era um ativo centro comercial e administrativo; e nas noites, estavam dominadas pela algazarra, diversões e álcool, com rinhas de galo, roubos e assaltos.

Melhorias na infraestrutura urbana de Lota Baixo só ocorreram cem anos depois, na década de 1950, com a pavimentação de algumas vias e calçadas e iluminação pública (ASTORQUIZA, 1952). É neste setor que está localizada toda a administração pública, estação ferroviária e o comércio.

Lota Baixo fez o papel de contraponto entre a cidade pública e livre e o setor privado da cidade da Companhia Carbonífera. Lota Baixo, independente e produtiva, é onde está concentrado o setor de comércio com atividades econômicas desvinculadas diretamente das minas de carvão.

O enfoque maior dado a Lota Alto deve-se ao fato de que é nesta parte do território que estão voltadas as ações de fomento por parte do governo, na reconversão econômica, para gerar renda a partir de uma nova atividade produtiva voltada para o turismo e seu patrimônio industrial. Também porque é a área da companhia carbonífera de Lota Alto que é considerada como Zona Típica e Histórica, onde tem ocorrido a recuperação de espaços públicos e das edificações na área urbana, além da preocupação de se preservar a identidade local.

5.3 Intervenções no Patrimônio Industrial (mineiro) da cidade de Lota

A preocupação com o futuro de Lota tem início com o encerramento dos trabalhos e fechamento das minas de carvão. Começa, a partir daí, segundo Seguel (2005), o processo de decadência, o que, de certa forma, permitiu tornar visível um forte caráter comunitário, que persistiu apesar de todas as mudanças urbanas e sociais.

Em Lota, as minas de carvão fecharam em abril de 1997, para dar início a um processo de reconversão que busca um novo destino para a cidade. As qualidades sobreviventes a esta mudança radical são percebidas no uso dos espaços, que seguem reproduzindo uma maneira solidária de habitar, na qual se sustenta o cotidiano.

Essa cotidianidade que passava despercebida e se dava por desconectada tem constituído o legado cultural e urbano mais transcendente de Lota. No entanto, e paradoxalmente, esses lugares ignorados do cotidiano são os verdadeiros elos que conferem unidade afetiva, sentido e coerência ao âmbito comunitário como, por exemplo, o retorno do uso dos fornos coletivos para assar pão, que voltaram a funcionar a pedido dessa população.

Após o fechamento das minas buscou-se criar novas alternativas de desenvolvimento mediante novas atividades produtivas e de emprego, através de várias iniciativas como o *Plan Integral de Desarrollo de Lota*; implementado nos anos de 1997/98 e que compreendia um numeroso conjunto de iniciativas, organizadas sobre quatro programas básicos: o de reutilização dos edifícios da *Empresa Nacional del Carbón* (ENACAR); de investimento público focado na melhoria da infraestrutura urbana; no fomento da atividade empresarial e de empregos.

No entanto, já foram realizados diversos outros estudos e projetos, dos quais, podemos destacar o Estudo Regional realizado pelo MOP em 2000, tratava-se de um inventário do patrimônio cultural imóvel da VIII Região. Um outro inventário foi efetuado pelo próprio município de Lota. Também no ano de 2000, o governo do Chile junto ao MINVU elaborou o *Plan de Reforma Urbana* (PRU), que tinha como objetivo a identificação, proteção e gestão do patrimônio urbano.

Um outro estudo para identificação de *Zona de Conservación Histórica* (ZCH) partiu de uma empresa de consultoria a *Merino y Nelly,* tal estudo foi efetuado em 2003 e estava orientado a identificar e avaliar o patrimônio urbano e propor ações, metodologias e estratégias para promover a inclusão como zona protegida, porém o estudo não considerou Lota como uma ZCH. É interessante observar que, neste mesmo período, a PSA, também contratou uma empresa privada de consultoria, como pode ser visto no capítulo dois.

De 2004 a 2006, a cargo do *Fondo de Ciencia y Tecnologia* (FONDECYT) foi realizado o *Proyecto de Investigación* desenvolvido em torno de três eixos; identidade, memória coletiva e participação popular. Este último item, até então inovador, frente aos projetos e estudos anteriores e corrobora com a Carta do México (2007) para políticas públicas sobre recuperação de centros históricos, que conclui: "as políticas e ações que as autoridades empreendam com relação ao patrimônio cultural devem contar com plena legitimidade social".

Entre 2009/2010 foi elaborado o *Proyecto INNOVA BioBio,* para a dinamização turística da Zona Mineira de Lota. Foi elaborado um profundo estudo de levantamento para identificar as oportunidades de se desenvolver um turismo patrimonial mineiro, que pudesse se constituir a partir de um eixo de desenvolvimento produtivo. Para tanto, o estudo abordou quatro dimensões consideradas relevantes: a dimensão patrimonial, econômica, ambiental e de gestão do território patrimonial.

Ainda que de forma paralela, todos estes planos têm contribuído para o esforço de revalorização da paisagem cultural de Lota. Alguns destes projetos como a recuperação dos pavilhões, de equipamentos e espaços públicos têm tido resultados significativos. A execução de alguns deles indica um modesto, mas alentador interesse no tema.

No que diz respeito a moradia mineira, existem alguns dados estatísticos sobre o número de pavilhões que existiam em Lota Alto. As informações levantadas após o terremoto de 1939 deixam claro que permaneceram de pé 130 moradias em bom estado, de 2205 existentes. Depois da catástrofe foram reparadas 1971 moradias e construídas 379 unidades novas. Nos anos seguintes, o crescimento

urbano do setor se incrementou em 371 moradias, entre os períodos de 1947 e 1952.

Durante o ano do centenário, comemorado em 1953, a companhia contava com 1498 casas para seus operários e empregados na comunidade. Sabendo que cada um dos pavilhões abriga entre 15 e 20 moradias, deduz-se que existiram umas 100 edificações destas ou com estas características, dando ao entorno de Lota Alto uma conformação urbana absolutamente distinta das cidades tradicionais (MINVU, 2002). Ainda que Lota apresente dois setores claramente definidos, a imagem que mais perdura no patrimônio coletivo é o de Lota Alto, que permite gravar na memória algo especial: uma cidade reconhecível com identidade própria.

Diante do iminente fechamento das minas, foi firmado, no ano de 1993, um protocolo (a título de experiência) de colaboração entre o MINVU e a Junta de Andalucía, da Espanha, cujos objetivos eram realizar a reabilitação dos pavilhões, dos espaços livres e seus elementos comuns – fornos e lavanderias – tudo assinalado antes na análise local, no levantamento junto aos moradores e num programa de intervenção para a recuperação do povoado mineiro e sua identidade patrimonial, prevendo desenvolver um projeto de arquitetura que serviria como experiência piloto demonstrativa para futuras intervenções, e fazendo o possível para a melhoria substancial das condições de habitabilidade das famílias residentes.

Dois anos depois, através da *Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo* (SEREMI) em coordenação com o *Servicio de Vivienda y Urbanización* (SERVIU Região de Bío-Bío) obtém-se, de profissionais especializados, a opinião favorável sob o ponto de vista estrutural, para que se pudesse realizar a recuperação dos primeiros pavilhões, sem que houvesse a necessidade de demoli-los para posterior reconstrução. Isto permitiu ter as primeiras propostas e projetos reais, estabelecendo o mais importante: evitar sua iminente demolição.

Em 1997, com o fechamento da mina e a crise pela reconversão da atividade mineira, foi posto em ação o "*Plan Integral de Desarollo de Lota*", no qual a

Empresa Nacional del Carbón (ENACAR SA) se comprometia a restaurar aqueles pavilhões de sua propriedade, tendo como diretriz a reativação de seus edifícios por meio do aproveitamento do valor histórico e da identidade própria de Lota, potencializando seu patrimônio industrial construído e recursos naturais, como forma de conseguir um novo sustento econômico, utilizando, para tanto, o turismo patrimonial. O plano previa também a implantação do circuito turístico.

Ademais, foi firmado um acordo entre o governo e os sindicatos da ENACAR S.A Lota, que contemplava, entre outras coisas, suporte financeiro a cada trabalhador, destinado exclusivamente a resolver sua situação de moradia.

Uma das imagens mais importantes da identidade de Lota são os pavilhões mineiros, a moradia coletiva, construções com características singulares. É por ter essa imagem tão forte e arraigada na população local que os projetos de intervenção se voltaram principal e primeiramente para esses objetos arquitetônicos. De acordo com Vergara (2005), considerou-se que esta estratégia fosse coerente com sua história para impulsionar a renovação da cidade e de sua arquitetura, recuperando sua identidade e assegurando a permanência no tempo de seus símbolos mais emblemáticos.

Como forma de alcançar tais objetivos, foram propostas intervenções sobre as instalações industriais em desuso e sobre elementos de identidade importantes na cidade. Dentro das intervenções realizadas para conseguir os objetivos se destacam: o Plano de Recuperação dos Pavilhões de Moradia Mineira e o Circuito Turístico Patrimonial, que buscava abarcar a zona de maior potencial, ou seja, a Rua Carlos Cousiño, a principal via urbana, funcionando como eixo desse circuito, incluindo os pavilhões, o Parque Lota, espaços públicos e outras edificações de interesse.

O que se pode perceber, passados quatorze anos dessas primeiras iniciativas, é que houve a participação maciça da população, juntamente com o sindicato, que ainda exerce grande força e poder de decisão. Essa interação e integração possibilitaram, através de várias reuniões entre todos os atores envolvidos (governo, iniciativa privada, sindicato e moradores), que se chegasse a um denominador comum como, por exemplo, a recuperação dos fornos coletivos.

Um dado interessante foi revelado após sondagem de opinião realizada com os moradores, quando lhes foi perguntado: "Quais são, segundo sua opinião, os elementos patrimoniais, arquitetônicos e urbanos de sua comunidade?" O resultado dessa sondagem revelou que a população local considerava um total de 159 imóveis de valor patrimonial, enquanto pesquisas de campo levantadas pelo governo identificaram apenas quarenta e cinco imóveis.

Na primeira etapa do projeto piloto, que se deu no período compreendido entre maio e dezembro de 1998, foram recuperados os pavilhões 49 e 51 (F.6) e, posteriormente, os pavilhões 46 e 48, beneficiando no total, oitenta e três famílias.

F.6 *Pavilhões recuperados: 49, já apresentando aspectos da falta de manutenção; 51 com acréscimo na lateral na via pública e 40, em bom estado.* **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

Em uma segunda etapa do programa, que ocorreu entre novembro de 1999 e dezembro de 2000, foram atendidas mais noventa e seis famílias (MINVU, 2002). Nesta etapa de reabilitação foram executadas obras nos seguintes pavilhões: 8, 11, 12, 13, 37 e 40. Em todas as etapas do projeto envolvendo a execução, supervisão, vistoria e entrega das obras, o trabalho se realizou em equipe, com participação ativa dos ex-mineiros, fortalecendo desta forma o sentido de pertencimento dos usuários para com as obras efetuadas.

Para tanto, foi escolhido, entre os próprios moradores, aquele que seria o 'delegado-fiscal', que acompanharia e participaria de todas as reuniões e seria o representante dos demais moradores diante nas diversas instâncias envolvidas.

As fachadas dos pavilhões são ordenadas a partir de uma sequência rítmica de chaminés, que é o núcleo estruturador dos módulos, e único elemento que se sobressai do bloco unitário. A composição é dada pela repetição de portas e

janelas de iguais dimensões e distribuídas numa sequência constante.

Atualmente, como forma de diferenciação, algumas famílias pintam suas casas de cores diferentes e acrescentam grades metálicas com desenhos variados, fazendo uso de materiais distintos e muitas vezes mudando o desenho das portas e janelas, além de fechar o corredor que é um espaço semipúblico (F.7).

F.7 *Alterações realizadas no âmbito privado, substituição das esquadrias e fechamento com grades dos corredores.* **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

Outros tipos de arranjos também são feitos, como ampliações e construções de garagens e anexos nos fundos dos lotes e, às vezes, nas laterais, quando isso é possível. Como no Chile não existe a figura do tombamento, e as áreas consideradas típicas ou históricas tem caráter apenas indicativo e de recomendações, faltam, portanto, instrumentos de proteção mais eficazes que impeçam a sua descaracterização.

Porém, nem todos os pavilhões foram recuperados, mas o mais emblemático deles, é o pavilhão 83 (F.8), um dos edifícios apontados pelos moradores na pesquisa de opinião como elemento patrimonial arquitetônico.

F.8 *Pavilhão 83 antes da intervenção (2001); durante (2005) e depois (2011).*
Fonte: Maria Dolores Muñoz e Thais Cruz.

Este imóvel foi construído em 1915, com vinte apartamentos de três andares

cada um, sendo o único desta tipologia. O primeiro piso feito em alvenaria, abrigava a sala e cozinha, os demais pisos superiores são em madeira e abrigavam os quartos. Os banheiros, assim como nos demais pavilhões de Lota, eram externos e de uso coletivo. No ano de 1956, sofre um grande incêndio que o reduziu a 50% de sua área total, restando apenas dez apartamentos.

Em 2002, deu-se início a sua recuperação, promovida pela ENACAR, SEREMI e prefeitura de Lota, recebendo uma grande intervenção para transformá-lo em centro cultural, recuperando toda a sua fachada e volumetria externa. Internamente, porém, foi totalmente modificado, sendo impossível reconhecer a antiga moradia coletiva (Fig.6). O pavilhão 83 foi declarado Patrimônio Nacional na categoria de Monumento Histórico, em 2009.

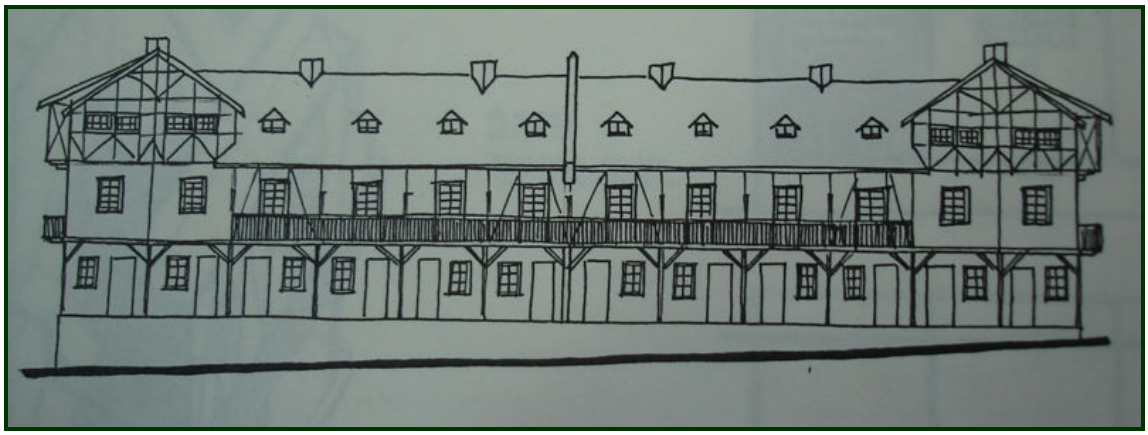


Fig.6. *Desenho de fachada do Pavilhão 83.* **Fonte:** Toro, 1984.

Outro aspecto de má intervenção apontado por Vergara foi a recuperação do pavilhão 8, no "*Barrio Fundición*", efetuado pelo MINVU, que ignorou que ali se deu abrigo ao primeiro sindicato mineiro de Lota. Não há nada no pavilhão recuperado que lembre esse fato, porque o pavilhão 8 foi despojado de uma característica que o fazia único e lhe dava significado e relevância cultural e afetiva: o balcão, era nele que se realizavam as assembleias sindicais. Segundo o autor, os mineiros não estão de acordo com a forma com que se recuperou este pavilhão. Com isto os mineiros e habitantes de Lota foram privados de uma tribuna histórica do movimento sindical e um símbolo onde a comunidade culturalmente se reconhecia.

Dentro do plano turístico foi implantado o circuito histórico cultural "*Lota sorprendente*", administrado pela agência de caráter nacional, a *Fundación*

Chile, que incluía os principais atrativos mineiros, como o Parque Lota, o Museu Histórico[10], a *Mina Chiflón del Diablo,* o Museu interativo '*pueblito minero*' (cenário erigido para um longa metragem que foi rodado em Lota), e a usina hidrelétrica de Chivilingo.

Outros ícones e marcos históricos de Lota também faziam parte do roteiro, entre eles, o eixo principal da Rua Carlos Cousiño, a igreja, escola, teatro, Centro de Formação Profissional e o recuperado Pavilhão 83. Nos arredores, estava prevista a visitação ao "*Barrio Chino*", com os primeiros pavilhões, à feira, localizada em Lota Baixo, e ao antigo forte (*Fuerte Villagrán*) que deu origem à cidade, além de praias próximas.

De acordo com Lopéz (2010), este circuito não superou 125 mil visitantes[11] ao ano, dado de 2007. De qualquer forma, desse circuito, infelizmente, quase tudo se encontrava fechado – em março e abril de 2011 – devido ao abalo sísmico ocorrido em 2010 e também porque muitas das estruturas estavam em risco iminente de ruir por completo. É o caso do parque Lota, do Museu Histórico e da usina de Chivilingo. Outras estruturas por medida de segurança também permaneceram fechadas, como é o caso da mina Chiflón (F. 9), que, muito embora nada tenha sofrido com o abalo, encerrou suas atividades turísticas no dia 2 de abril 2011, com a descida do último grupo de turistas (entre os quais eu) a suas entranhas submarinas.

F.9 *Estado em que se encontravam algumas das atrações do circuito turístico após o terremoto. Mina Chiflón, interior da usina de Chivilingo e entrada do Parque Lota.*
Fonte: Thais Cruz, 2011.

[10] Os Jardins do Parque Lota foram delineados no ano de 1862 sob a supervisão do paisagista inglês Mr. Bartlet, possuindo várias esculturas francesas como as alegorias das estações do ano, faunos etc. O imóvel que abriga hoje o Museu Histórico de Lota foi construído em 1864 para abrigar o médico britânico Mr. Munroe e sua família. A partir de 1871 foi responsável pelo consultório para atendimento dos trabalhadores e seus familiares. O imóvel possui 25 cômodos e o museu foi criado em 17 /12/1998. www.lotasorprendente.cl

[11] A autora faz uma comparação com outros sítios mineiros localizados no Reino Unido e que foram convertidos para o turismo, cujas cifras médias de visitantes giram em torno de 257.000 mil/ano.

Não foi possível recuperar nenhuma das estruturas industriais. Destas edificações, restaram apenas as ruínas da fábrica de ladrilhos e o cais. Da primeira central termoelétrica implantada em Lota, só restaram os pilares ornamentados com as peças produzidas na fábrica de refratários; da segunda central, ainda permanecem as paredes perimetrais, mas já sem a cobertura e os vedos; das demais instalações, não há sequer as ruínas, restaram somente as lembranças na memória coletiva.

Para os habitantes de Lota, estes acontecimentos não significam exatamente uma renúncia ao seu passado industrial; eles vêem o cais, os piques e as outras instalações como testemunhos históricos com alto valor afetivo, que deveriam integrar-se à vida urbana, gerando novas oportunidades de desenvolvimento, baseadas justamente no resgate da cultura mineira. Exemplo dessa afetividade é o edifício da 'lamparería', construído em 1905 junto ao Pique Grande. O edifício tem esse valor afetivo para os mineiros porque era neste local que recebiam a lâmpada e a bateria, que lhes permitiam descer aos túneis.

Estes monumentos em ruínas (F.10) foram construídos em concreto, alvenaria e metal, alguns conservam ornamentos alusivos à arquitetura *Art Déco*, outros são estruturas nuas. O isolamento e as formas individuais de cada construção permitem que se alternem como protagonistas na paisagem de Lota.

F.10 *Cais de Lota; antigo edifício da lamparería; termoelétrica 2; termoelétrica 1; ruínas das instalações industriais e Pique Carlos Cousiño*. **Fonte:** Thais Cruz, 2011.

No dia em que se encerraram as atividades nas minas cessou também o movimento dos piques que transportavam os mineiros até os profundos túneis submarinos. Depois, foram desmantelados a maquinaria e equipamentos, fechando-se as portas desta zona industrial. Quatorze anos depois, as construções mostram os sinais do abandono nas pinturas manchadas, nas paredes mofadas, nos elementos metálicos enferrujados e na deterioração das estruturas.

Para Ascui (2009), a recuperação destes edifícios é a chave para transformar Lota no foco do turismo cultural. As instalações industriais foram cenários de vivências intensas e compartilhadas. A solidariedade que nascia e se reforçava no perigoso trabalho nas minas e sua vida comunitária é o cimento da identidade mineira. Por tal razão, o significado das instalações industriais se relaciona com seu valor histórico e, especialmente com o sentido de pertencimento, arraigamento e identidade com o local.

A importância do patrimônio se baseia em seu potencial para o conhecimento de uma sociedade, sua história e sua cultura e, portanto, sobre si mesma, por isto, de acordo com Muñoz (2005), sua proteção não depende só de decisões governamentais ou leis que regulem sua conservação, e sim do valor que a própria comunidade lhes assina. O patrimônio pode ser um fator não só de desenvolvimento cultural, mas também de desenvolvimento econômico para o qual requer ser conhecido, valorizado e integrado às atividades produtivas.

Desta forma, assegura a autora, a participação social na proteção do patrimônio, outorga o necessário respaldo da comunidade para estabelecer ações dinâmicas e diferenciadas, que favoreçam a efetiva proteção do patrimônio através do uso em função de programas de recuperação coerentes com o tipo de desenvolvimento que a comunidade deseja para si mesma e para sua cidade.

Lota está em pleno processo de reconversão e reconstrução pós-terremoto. A reconversão busca enfrentar a crise provocada pelo fechamento das minas, através de novas atividades econômicas e de quatro programas voltados para o desenvolvimento da comunidade: o programa de reutilização dos edifícios da ENACAR; programa de investimentos públicos; programa de fomento a

investimentos privados e o programa de desenvolvimento e modernização de microempresas.

Desta forma, a proteção do patrimônio é vista como uma oportunidade de desenvolvimento através do turismo histórico-patrimonial, com a reapropriação de uma cultura industrial, até então, pouco valorizada. O patrimônio é a chave para o desenvolvimento, seja ele humano, no trabalho em equipe, nos laços com o território, nos mitos e lendas; seja pelo patrimônio construído, parte importante da história de Lota e da companhia. Ambos, integrados às novas estratégias, geram harmonia entre estes elementos – humano e patrimonial – e os novos, – turismo e atividades afins – destacando sua identidade e considerando estes elementos para conseguir uma boa adaptação a este processo de transformação.

Faz-se necessário lembrar que o patrimônio construído não é só um conjunto de elementos que remetem a uma imagem da sociedade apoiada só em fundamentos históricos, mas que é o cenário educativo e cultural que possibilita uma melhor qualidade de vida, posto que, o patrimônio não é um dado histórico ou uma imagem do passado, é uma expressão cultural que se deve integrar na vida por meio de uma eficiente gestão urbana, de modo que sua proteção não se transforme em um problema.

No entanto, para que isso realmente se efetive, é necessário que as medidas voltadas a preservação dos suportes da memória (os edifícios, por exemplo), respeitem as características físicas dos edifícios tal como chegaram até nós – isto é, as marcas da passagem do tempo. Ver o caso do Pavilhão 83.

Lota é um lugar verdadeiramente impressionante, não só por sua forma urbana, pela arquitetura de suas moradias operárias, por sua história, suas minas e piques, mas, fundamentalmente, também por sua população que, dentro de suas habilidades, capacidade e competências sabe reconhecer e dar o devido valor ao patrimônio que lhe pertence, principalmente a população mais antiga que carrega consigo a experiência de uma vida mineira.

E como forma de não se perder essa memória, o diretor cultural do *Pabellon 83*, Benjamín Chau, lançou em 2007 por ocasião dos dez anos de encerramento das

atividades mineiras, o 1º Concurso de Narrativas "*Me lo contaron mis viejos*", como uma forma de homenagear os trabalhadores das minas e de se manter a história oral. Desta maneira, a população local foi convidada a participar do concurso trazendo as histórias (e estórias) contadas pelos seus pais, avós, irmãos etc. (www.pabellon83.cl)

Nesta primeira chamada foram inscritos 120 trabalhos, número este que só aumentou nos anos seguintes, tendo inclusive a participação dos jovens e de outros moradores da região do carvão. O concurso é realizado anualmente e está aberto a toda a comunidade, buscando desta forma resgatar as narrativas que faziam os mais velhos, para que não se percam no tempo, preservando e promovendo essa história oral.

Isto não significa dizer que a vida era fácil e cheia de boas recordações. Eis aí o paradoxo de Lota; se por um lado havia o "capítulo negro", em que se dizia que a mina lhes "roubava a vida", por outro, junto a este sentimento negativo, havia também o orgulho de ser mineiro e de pertencimento, quando afirmam que o que não é mineiro não é lotino. Esta é a lição de Lota, que caminha agora para a postulação de reconhecimento, pela UNESCO, como Patrimônio da Humanidade.

Talvez, o que falte aos moradores de Paranapiacaba seja exatamente isto, o sentimento de pertencimento, o que é pouco provável que venham a ter, uma vez que a vila já perdeu grande parte de sua "grande família ferroviária", como se referiam, a si próprios, os mais antigos. População esta, que tampouco era proprietária de seu teto e, portanto, tinha somente de seu, o trabalho na ferrovia.

A escolha do conjunto urbano de Lota deve-se à premissa da pesquisa, de que há um paralelismo nos processos de mudança em curso e uma similaridade nas formas de intervenção entre ambas as localidades, por isso a comparação entre uma e outra. Nesta tese, como exemplo comparativo, foram analisadas as mudanças operadas nas duas localidades citadas, nas quais se revela a importância que a questão da revitalização do patrimônio urbano e arquitetônico ganhou como elemento chave de processos de intervenção em sítios históricos. E como as intervenções físicas não foram realizadas de forma adequada.

Como resultado desta comparação buscou-se evidenciar as estratégias de conservação destas localidades, caracterizar e comparar as propostas de revitalização e de gestão adotadas e o papel dos diversos agentes que atuaram neste processo.

Desta forma, as aproximações entre Lota e Paranapiacaba podem ser percebidas não só pelas semelhanças da estrutura física, dividida entre parte alta e baixa, ambas seccionadas pela linha férrea – de origem inglesa –, pelos setores administrativos envolvidos nas estratégias políticas de preservação desenvolvidas pelos mais diversos planos e as próprias intervenções, mas também porque ambas foram centros geradores da vida urbana, produzindo uma cultura própria, com identidade reconhecida em seus respectivos territórios, e hoje constituem exemplos significativos de patrimônio arquitetônico e urbano.

De acordo com a definição da Carta de Nizhny Tagil, o patrimônio industrial

> "compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, minas e locais de processamento e de refino, entreposto e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meio de transporte e todas as suas infraestruturas, assim como locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto e educação" (Grifos meus).

E desta forma, Lota e Paranapiacaba podem ser consideradas como patrimônio industrial. Porém, é preciso atentar para o fato de que múltiplos fatores têm contribuído para diminuir as reservas de bens culturais de ambas, mas é necessário reconhecer que a razão principal da destruição progressiva e acelerada desse potencial está na falta de uma política oficial capaz de imprimir eficácia prática às medidas protetivas vigentes em cada localidade e, no desconhecimento do debate atual sobre a preservação do patrimônio edificado.

Quanto às aproximações entre a Vila de Paranapiacaba e Lota, foram verificadas certas semelhanças derivadas de uma base comum de conceitos e critérios que nortearam as ações. Ainda que tenha havido a percepção da significativa importância dos artefatos industriais e ferroviários para a memória de ambas as

cidades - evidenciados pelos estudos, planos e propostas desenvolvidas - estes instrumentos ainda não foram suficientes para sua efetiva proteção.

Apesar de todas as dificuldades apresentadas, acredita-se que ainda é possível preservar a paisagem cultural e industrial tanto de Paranapiacaba quanto de Lota. Contudo, para que isto se viabilize, suas especificidades devem ser conhecidas, tendo claros os motivos pelos quais se quer manter e preservar esses sítios.

As tentativas já foram feitas em ambas as localidades, cada qual já desenvolveu diversos e diferentes planos, tanto locais quanto regionais, porém os resultados ainda se mostram incipientes, o que demonstra que se os esforços não foram direcionados para o lado errado, ainda são de longo prazo e, para tanto, necessitam de um eixo delineador fortemente estruturado e eficaz para dar continuidade a esses planos.

Vale lembrar que a preservação de ambas as cidades, com vistas para o turismo, não deve ser vista apenas como a preservação física de edifícios e espaços urbanos. Esses aspectos são importantes, mas insuficientes para que se tenha um processo sustentável e socialmente equilibrado como se deseja.

Ao discorrer sobre a Vila Ferroviária de Paranapiacaba e a cidade de mineração de Lota por meio de uma leitura que destaca sua importância como artefato de significado cultural para ambos os países, espera-se chamar a atenção sobre eles e, de alguma forma, contribuir para a sua valorização; correta intervenção e consequente preservação.

CONCLUSÃO

Ao nos debruçarmos novamente sobre a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, desta vez com o foco voltado para as questões de intervenção urbana e arquitetônica, levantaram-se, ao longo dos capítulos, vários aspectos que apontamos como significativos e preocupantes.

O desenvolvimento hoje propõe a implantação de novas tecnologias ferroviárias, sobrepondo-se ao traçado existente do segundo sistema funicular de 1900, perdendo, desta forma, o patrimônio tecnológico único nessa escala e condições locacionais, sem que se apresente uma contraproposta para a preservação da vila operária e entorno. Seria esse o modelo de desenvolvimento que se quer para preservar e revitalizar Paranapiacaba?

Quando o ex-prefeito Celso Daniel sonhou e conseguiu realizar a compra da vila, é provável que ele tivesse uma visão muito mais ampla para o destino de Paranapiacaba, que ia além de quatro anos de qualquer mandato; caso contrário, não teria se esforçado tanto e por tanto tempo para adquirir a vila e integrá-la definitivamente ao município de Santo André.

Do ponto de vista político essa iniciativa foi a mais significativa. Verificou-se grande empenho por parte da administração pública na tentativa de manter a unidade territorial e cultural da Vila de Paranapiacaba. Porém, do ponto de vista da preservação efetiva do patrimônio edificado, as iniciativas em si foram tão danosas quanto as intervenções anteriores, somando-se a isso a questão do despreparo das equipes técnicas que se seguiram desde então.

Porém, os sonhos e intenções futuras de Celso Daniel foram brutalmente ceifados, e jamais saberemos que outro destino teria a vila sob seu comando. Sendo assim, coube a terceiros realizar, ou ao menos tentar realizar, os sonhos e desejos do ex-prefeito. Na verdade, talvez tenha ocorrido o contrário do que ele esperava, uma vez que ainda hoje Paranapiacaba é vista, por parte de alguns setores administrativos, como um empecilho, um problema, uma periferia de Santo André e não um patrimônio do município; e que sua compra foi um erro.

Desta forma, fica uma impressão bastante forte de que a prefeitura ainda não se

deu conta do que a Vila Ferroviária de Paranapiacaba representa, qual o seu valor e o real potencial que possui. Falta ainda uma visão muito mais ampla, desprendida, ética, apolítica e estratégica para se levar adiante qualquer plano, proposta ou projeto que vise à valorização e preservação de forma integrada ao patrimônio natural, de todo o conjunto urbano-arquitetônico e do acervo ferroviário que está se desmantelando, tanto no Museu do Funicular existente na vila, quanto ao longo da Serra do Mar.

Como vimos, Paranapiacaba é parte de um todo, não se pode efetivar ações que privilegiem apenas uma parte em detrimento das demais. O conjunto de Paranapiacaba constitui um todo maior do que a soma de suas partes, ou seja, a Vila operária (Vilas Velha e Martin Smith), a vila civil (Parte Alta), a ferrovia (incluindo o remanescente do segundo sistema funicular) e o meio ambiente natural.

Infelizmente, as intervenções em áreas históricas, como são os sítios de Paranapiacaba e Lota, raramente são realizadas sob a ótica da preservação urbana. Consequentemente, as iniciativas de revitalização ou os pseudoprojetos, de restauro nessas áreas apresentam, muitas vezes, graves problemas conceituais que levam a soluções equivocadas e que surtem efeito contrário ao pretendido, ou seja, causam danos aos bens que se pretendia preservar.

Tais resultados se mostram evidentes na Vila Ferroviária de Paranapiacaba, uma vez que esta não é vista sob a perspectiva do restauro urbano, e sim pela preponderância de pressões políticas e econômicas. Haja vista o que ocorreu após o incêndio da casa de engenheiro, em 2005.

As definições de restauro adotadas em ambas as localidades estão em flagrante contradição com o amadurecimento secular da noção. Para o Chile, restauração é "o processo de devolver um imóvel, sítio ou ambiente ao seu estado original"; em Paranapiacaba, significa "restabelecer a substância de um bem em um estado anterior conhecido (Zeipp)". Entretanto, como nos lembra Kühl (2007), observa-se que a intenção na restauração, não se volta a lugar nenhum e, na verdade, tal atitude produz um falso e acaba por transmitir informações deturpadas do ponto de vista da memória, seja ela coletiva ou individual.

Atrelada a essa deficiência técnica, teórica e conceitual, verifica-se que os danos – em maior ou menor grau – continuam acometendo o patrimônio da vila, muitas vezes decorrentes de um entendimento desvirtuado da real motivação da preservação. De fato a noção de bem cultural, pelo seu constante alargamento conceitual, vem trazendo problemas quantitativos e qualitativos, e colocando uma série de outras questões, sejam elas técnicas, práticas e éticas, que devem ser analisadas para serem enfrentadas.

Preservar para a informação, criação de consciência, ação no mundo, transformação, eis as metas da preservação, segundo Funari (1990). O que vale dizer: preservar para transformar a sociedade, pois o conhecimento não é propriedade característica de uma classe ou grupo, e qualquer ação preservacionista pode levar à reflexão crítica. O passado, em sua dimensão material, serve ao presente.

A restauração é considerada fundamentalmente um problema conceitual, mesmo que resolvida por meio da técnica. São ideias básicas como: a consciência da relatividade da intervenção que poderá ser modificada no futuro; o respeito às modificações sofridas pelo bem ao longo de sua história; a intervenção fundamentada na recuperação da imagem potencial remanescente nos fragmentos; a noção de mínima intervenção, fora dos quais se incorre em falsificação; a necessidade do uso de técnicas reversíveis; a consciência de que o tempo da intervenção é o atual, e não o da execução original, por parte do autor do projeto.

Não se trata, aqui, de defender a adoção de uma ou outra corrente de restauro, mesmo porque não caberia indicar uma solução única e verdadeira, mas cabe salientar a importância de um mínimo de conhecimento e reflexão por parte de quem se diz responsável pela tutela e por aqueles que se dispõem a intervir em bens que se pretende deixar para a posteridade.

Os princípios de restauro acima enumerados, por si sós, não são suficientes para garantir uma boa intervenção, mas são condições imprescindíveis tanto como método projetual, quanto para a intervenção efetiva na materialidade do bem cultural. Nesta área não se pode estabelecer regras rígidas; esse gênero

de trabalho oferece ao arquiteto as mais completas oportunidades de exercício de suas habilidades e talentos. Todavia, é necessário uma combinação de bom senso, fundamentação teórica e habilidade técnica.

É necessário fazer o melhor em termos de arquitetura, o mais adequado à vida moderna, que atenda e expresse o momento atual respeitando o patrimônio existente. Pode até ser um bom negócio criar cidades novas atrás de fachadas antigas, mas não passará de falácia. É fundamental a reflexão sobre os métodos e instrumentos mais adequados ao contexto histórico e urbano da vila, agindo em concordância com a Carta de Veneza, que recomenda a adequação dos princípios gerais a cada cultura e tradição.

Quando se trabalha de maneira fundamentada há chances de se obter várias soluções que vão ao encontro de cada uma das intervenções, e essas chances aumentarão a partir do momento e na proporção em que aumentarem os casos de intervenção bem sucedida. Que é o que se almeja para a - ainda não realizada - intervenção da moradia operária transformada em hospedaria.

Veja-se o exemplo do Castelinho, este que exigiria, previamente, amplos debates e análises críticas, históricas, estéticas e formais visando a um tratamento adequado para sua preservação. Mas, apesar da catástrofe, a oportunidade foi perdida: essa intervenção não trouxe debates conceituais nem foi criado concurso, o que ampliaria a discussão, trazendo enfoques projetuais mais diversificados. Ao contrário, o que resultou, nesse caso, foi a construção de um falso histórico e estético para a Vila de Paranapiacaba.

Não obstante a diversidade de abordagens adotadas nestas intervenções é muito pequena, para não dizer inexistente, a produção de estudos de caráter teórico e crítico sobre elas. Observa-se, também, a escassa, e por vezes nula, a publicação de projetos e memoriais de restauro, o que significa dizer que, os prováveis documentos relacionados a tais intervenções não existem, ou não estão disponíveis para consulta pública, ou ainda ninguém se interessa em analisá-los.

A precariedade dos projetos, ou a ausência deles, impede um estudo mais adequado das soluções utilizadas, e frequentemente leva a improvisações que

terminam por se caracterizar como agressões às obras existentes e, em alguns casos, causam a sua degradação. A degradação dos espaços poderia ter sido menor, ou até mesmo evitada, se houvesse consciência do valor material e cultural desse patrimônio, como foi o caso, apresentado, da implantação da nova escola e da quadra em espaços históricos tombados.

Uma das principais dificuldades encontradas frente ao desenvolvimento de projetos em prol da revitalização da vila, e consequentemente de seu turismo, é o imediatismo político com o qual se lida atualmente. Muitos dos investimentos nestas áreas são de médio e longo prazo, e isso confronta diretamente com os objetivos dos políticos, que querem mostrar resultados, de maneira tangível e rápida, para obter, talvez, maior projeção eleitoral.

Questões políticas e econômicas não deveriam assumir o equivocado posto de "objetivo do restauro", mas sim, serem abordadas como mais um dado de projeto a ser considerado na condução das intervenções que, por sua vez, deveriam ser pautadas pelas prioridades culturais.

A maior dificuldade na recuperação e restauração de monumentos diz respeito a dois problemas básicos, já apontados no Compromisso de Brasília (1970). O primeiro, a dependência de técnicos qualificados, cuja formação é demorada e difícil, pois requer, além da prática, experiência e discernimento de obras e familiaridade com os processos construtivos antigos, sensibilidade artística, conhecimentos históricos, acuidade investigadora, capacidade de organização, iniciativa, comando e, ainda, desprendimento. O segundo implica providências metodológicas igualmente demoradas, como o inventário histórico-artístico do que existia na região, o estudo da documentação recolhida, a eleição das prioridades, a apropriação de verbas para este fim, a escolha de técnicos habilitados, o estudo preliminar na base da investigação histórica e de pesquisas *in loco*, a documentação e o registro das fases da obra e, por fim, a manutenção e o destino do bem recuperado.

E visto sob esta perspectiva, todo esse envolvimento no âmbito político e econômico da administração municipal não condiz com a realidade imediatista dos resultados que se pretende alcançar em curto prazo.

Há ainda um grande distanciamento entre as políticas federal e estadual, o que resulta em iniciativas desencontradas e gastos desnecessários, justamente pela falta de integração e diálogo entre as partes, principalmente entre os órgãos de defesa, que não conseguem chegar a um entendimento coerente e homogêneo sobre o caso da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Fato este que pode ser constatado no caso da reconstrução da casa de engenheiro, transformada em biblioteca, na qual perdeu-se tempo e dinheiro por conta deste desentrosamento entre os órgãos envolvidos.

Porém, Lemos (1992) acredita que a municipalidade é que deve zelar pelos seus bens, e não o estado ou a federação, o que é bastante pertinente, mas não se deve abrir mão de suportes e apoios advindos destas instâncias. Da mesma forma, o poder público não pode tomar conta da revitalização sem o empreendimento ativo e cooperativo da comunidade local, de empresas privadas, de outros níveis de governo, ONGs, instituições de ensino e outros agentes sociais.

A preservação de Paranapiacaba só pode resultar de uma aliança entre vários atores que visa ao desenvolvimento econômico, com inclusão social centralizada na participação comunitária e no processo de planejamento e desenvolvimento da vila. E, neste sentido, a Carta de Washington prevê que para ser eficaz, "a salvaguarda das cidades ou bairros históricos deve ser parte essencial de uma **política coerente** de desenvolvimento econômico e social" (grifos meus).

A participação social inicia-se em 2002 junto ao processo de recuperação do patrimônio da vila, compreendido e gerido como 'paisagem cultural' pela Prefeitura de Santo André (PSA), porém no ano anterior já havia sido criada a subprefeitura com cinco departamentos, dentre estes, o Departamento de Paranapiacaba que, por sua vez, era dividido em três gerências: a de Turismo, Recursos Naturais e de Patrimônio e Projetos, esta última responsável por implementar e aprimorar ações para a preservação do patrimônio cultural, e que fazia a ponte entre os órgãos de preservação na aprovação de projetos, acompanhamento de obras de restauro, manutenção e fiscalização (FIGUEIREDO, 2001).

O grande objetivo definido pela gestão pública municipal para a Vila Ferroviária de Paranapiacaba foi criar condições para que ela se transformasse em um polo turístico, com políticas públicas voltadas para um turismo ambiental, arquitetônico, social e humanamente responsável, fomentando o desenvolvimento socioeconômico local. No entanto, várias foram as dificuldades apresentadas ao elaborar esse plano de desenvolvimento junto à comunidade local, considerando a situação em que Paranapiacaba se encontrava naquele momento, marcado pela ausência de atuação da RFFSA, caracterizando um cenário onde os moradores criavam e seguiam regras próprias.

De acordo com dados da PSA, em 2002, apenas 20% dos moradores da parte baixa da vila tinham ligação com a história da ferrovia, após a saída de muitos ferroviários – como visto no primeiro capítulo – e a chegada de pessoas 'diferentes', trouxe um certo receio de que com isso, a memória se perdesse e, junto com ela, a identidade local.

Desta forma, depara-se com culturas distintas que contribuíram para a degradação do patrimônio: a dos descendentes de ferroviários, acostumados com uma ação paternalista que veio desde a época da SPR e se estendeu para a RFFSA, que mantinha os imóveis de seus funcionários, e dos moradores mais recentes que não têm uma história de vida relacionada à vila e a ferrovia e possuem um baixo grau de comprometimento em relação ao patrimônio.

A relação que esses moradores estabelecem com o local é passageira e a percepção do espaço onde moram é baixa, ou seja, há resistências por parte de alguns moradores em compreender o fato de que habitam um local preservado por legislação própria, e sob órgãos de defesa que impõem uma série de restrições, e que é necessário haver um maior entendimento e diálogo entre as partes para garantir a preservação do espaço urbano e natural da vila.

Embora tenha sido implantada uma gestão democrática, com a participação popular na tomada de algumas decisões, os moradores ainda procuram soluções individualizadas para os seus problemas, apesar de existirem canais de comunicação e instrumentos conjuntos como, por exemplo, a Sociedade Amigos de Bairro e o Conselho de Representantes de Paranapiacaba, que ainda são

pouco utilizados. Porém o processo participativo teve algumas falhas, o que acabou por comprometer a sua credibilidade. Isso pode ser percebido pelo desabafo de um representante de uma ONG local, que diz ter participado como conselheiro de várias reuniões resolvendo questões comunitárias, mas afirma que "depois, as coisas aconteciam de uma forma totalmente diferente do que havia sido resolvido". Posição compartilhada por outro morador que afirmou que "eles (a PSA), pedem opinião, mas, no fundo, a nossa opinião não vale".

Um morador comentou que não existe um assessoramento estruturado nessas administrações que passaram por Paranapiacaba, que focasse no turismo com seriedade. Segundo ele, "existe um turismo feito no papel, que é muito bonito, um estatuto fantástico, em que está prescrito um turismo sustentável, mas que não funciona porque a estrutura é falha, não tem qualificação".

Atualmente esse processo participativo já não é tão atuante como no início, as discussões que envolvem o coletivo não são mais abertas a toda a comunidade e, em alguns casos, somente as lideranças locais e realmente engajadas participam das discussões, como o ocorrido no estudo da paleta de cores apontado no terceiro capítulo da tese.

Depreende-se então, que houve, sim, boas intenções, algumas até manifestas em planos, como os apresentados no capítulo dois, dos quais algumas ideias e propostas chegaram a ser implantadas, como a capacitação da mão de obra local e a criação da oficina de restauro, mas que, na prática cotidiana, não resolveram a questão, algumas vezes, até contribuíram para uma perda maior do patrimônio.

Mesmo a mão de obra que foi qualificada para diversos fins também está obsoleta ou é subutilizada, como ocorre com aqueles moradores que receberam treinamento e qualificação em oficinas de marcenaria e carpintaria e, hoje, não conseguem pôr em prática esse aprendizado na própria vila, porque a cooperativa de restauradores permanece fechada, e nenhum morador pode ter acesso a ela, mesmo necessitando desses serviços para a manutenção de seus imóveis.

O que Paranapiacaba precisa imediatamente é a introdução e consolidação de uma visão de gestão pública que valorize a manutenção das atividades

cotidianas da vila, ou seja, o uso pela população local dos edifícios de moradia, comércio, trabalho e serviços. Nesta perspectiva, deve-se buscar também estimular a ocupação das edificações, assim como a criação de novos usos que se incorporem à vida da cidade, desde que compatíveis com as características do patrimônio arquitetônico.

Sobre os tombamentos, segundo Alamino (2011), em nenhuma das três instâncias de poder pelas quais a Vila de Paranapiacaba foi tombada, houve a regulamentação dos processos, ficando assim a vila sujeita às diretrizes genéricas relativas à proteção do patrimônio histórico, estipuladas nas normas de cunho geral, ou seja, não foram criados parâmetros mais precisos que condicionem os projetos de intervenção urbana e funcional para a vila.

O assunto é polêmico, muitas vezes objeto de decisões subjetivas, políticas e até emocionais. O tombamento, que é o primeiro passo para a preservação, é também um instrumento necessário, porém, nem sempre eficaz. Se não houver manutenção e a preocupação de tornar o imóvel útil, ele certamente se deteriorará.

Para Santos (2002), já está mais do que provado que o tombamento não garante a integridade e preservação do bem protegido, nem do ponto de vista da fiscalização e orientação técnicas e legais, muito menos da canalização de recursos, sejam eles, públicos ou privados. E sempre foi esta a expectativa gerada a cada anuncio de tombamento na Vila de Paranapiacaba. Esperava-se que a cada novo tombamento trouxessem novas oportunidades de crescimento e desenvolvimento, com investimentos advindos cada vez mais de parcerias, o que na verdade, nem sempre aconteceu. A possibilidade de Paranapiacaba tornar-se um Patrimônio Mundial da Humanidade é vista, uma vez mais, pela PSA, como um fator que poderá facilitar o aporte de recursos financeiros através de fundos nacionais e internacionais, sob a égide sofismática da valorização e preservação dos bens já tombados.

Porém, como noticiado no ano de 2010, a própria candidatura a Patrimônio da Humanidade foi retirada por tempo indeterminado, pois a Secretaria de Comunicação de Santo André alegou que "o cronograma lançado em julho de

2008 não viabilizava a candidatura da Vila de Paranapiacaba, uma vez que a atual administração decidiu investir em melhorias de infraestrutura" (Diário do Grande ABC, 2010).

Enquanto isso, a destruição pode decorrer do abandono e da impossibilidade legal ou material de se revitalizar o patrimônio da vila. As Casas de Máquinas instaladas ao longo da Serra do Mar podem ser um exemplo disso, não se sabe ao certo o que impede a sua preservação, pois a situação do segundo sistema funicular ainda é bastante preocupante no que se refere ao seu futuro, e, enquanto não se decide o que fazer com este importantíssimo testemunho histórico e tecnológico do século XIX, ele vai se perdendo em meio à mata e a depredações, saques e atos de vandalismo, como apontado no primeiro capítulo.

Se por um lado, se observa na Vila de Paranapiacaba propostas de embelezamento, com tratamento de fachadas, criação de cenários, visando à demanda turística e ao retorno financeiro com a incipiente indústria do turismo, ainda sem um planejamento coerente e sem um sólido e adequado posicionamento diante da obra, respeitando-a com vistas a sua transmissão para o futuro, conforme Brandi, por outro, seria injusto não ver as melhorias urbanas conquistadas ao longo desse processo de reapropriação de um território e de sua revitalização. Na verdade, tais intervenções poderiam ter sido obtidas sem tanta 'maquiagem', substituições do antigo pelo novo (casa do Dr. Marum); falsificações (Castelinho) e de pastiche do tipo: "*Com'era, Dov'era*" (biblioteca). De fato, tais melhorias, muitas vezes foram feitas às custas do próprio patrimônio que se buscava preservar. A questão se torna ainda mais problemática quando estas ações passam a ser vistas e entendidas como um ato de preservação.

A questão da lacuna urbana demonstra que, uma nova edificação pode sim, restabelecer o equilíbrio do conjunto, porém sem mimetismo, apenas respeitando valores como escala, cor, textura, ambientação, e criando nesse espaço um edifício, cuja função seja conveniente à vida urbana.

É evidente que tais intervenções, visando à melhoria na infraestrutura urbana da vila, trouxeram um aspecto bastante melhorado, tanto para os moradores quanto

para os visitantes que gostam de ver tudo 'novinho e limpinho', porém é inaceitável que tais obras sejam nomeadas como "restauro arquitetônico", sob o ponto de vista conceitual e metodológico.

Ainda que se tenham empreendido na Vila de Paranapiacaba diversas intervenções denominadas de restauro, somente se pode afirmar que as intervenções sobre bens culturais sejam verdadeiramente restauro quando sua finalidade última seja a conservação e transmissão ao futuro de tais bens, pois, como afirma Carbonara (1996, pp.10-11), "para cada monumento danificado ou perdido, por conta de intervenções impróprias, não há remédio (...) a originalidade do que foi perdido permanecerá para sempre irrecuperável", dado que se trata de bens únicos e irrepetíveis. Os estudos de caso analisados comprovam tal afirmação.

Também são inegáveis os avanços conceituais e metodológicos no campo da proteção aos bens patrimoniais alcançados ao longo do século XX. Ainda assim, inúmeros exemplares da cultura material e imaterial continuam sendo ameaçados por falhas nas estratégias de proteção e problemas que se agravam, em função das dificuldades de fiscalização e da lentidão na tomada de decisões por parte das instâncias decisórias do poder constituído.

Desta forma, não nos falta embasamento teórico-conceitual, o que nos falta é a sua utilização efetiva em nossa realidade cultural, buscando soluções fundamentadas que possam indicar de maneiras adequadas se relacionar com o patrimônio urbano, assegurando a sua transmissão ao futuro.

O fato é que os conceitos adquiridos no campo da preservação e do restauro ainda não fazem parte da forma de se pensar o projeto, e as soluções encontradas e executadas estão longe de manter um diálogo com o que seja de fato um restauro, seja ele urbano ou arquitetônico.

Este distanciamento, quer seja por desconhecimento ou inabilidade, abre caminho para tantas outras práticas tão nefastas quanto as já realizadas. Parece que ainda não estão claras as antigas e conhecidas questões sobre o quê, o porquê e, principalmente, como preservar, que ainda divergem muito entre a teoria e a prática estabelecida.

Sendo assim, após percorrer toda essa trajetória histórica, cronológica e de intervenções na Vila Ferroviária de Paranapiacaba, foi possível detectar e concluir que a hipótese aventada no início do trabalho se confirmou, ou seja, todo o discurso - seja ele participativo ou de intervenção - difere muito das iniciativas implantadas apesar da existência de leis que ditam as diretrizes a serem seguidas, na prática estas se corrompem, podem ser mal interpretadas, utilizadas de acordo com a conveniência da ocasião ou, simplesmente, são deixadas de lado.

Não é exagerado afirmar que o potencial de riqueza destruída com esses atos irresponsáveis de vandalismo urbanístico na Vila de Paranapiacaba excede em muito os benefícios advindos para a economia local, através das instalações e melhorias de infraestrutura com que se pretende justificar tais intervenções.

Como então manter vivo e conservar um patrimônio que perdurou por mais de cem anos, chegou aos dias atuais e que se pretende legar para a fruição das gerações futuras com qualidade e autenticidade?

A preservação de Paranapiacaba não pode ser concebida como uma ação isolada, mas deve estar articulada com as demais políticas públicas, objetivando mais qualidade de vida para seus moradores, usuários e visitantes. A vila não é uma ruína arqueológica, mas um lugar vivo, onde habita uma população com necessidades contemporâneas, que podem e devem ser atendidas neste espaço urbano como um todo.

A pretensão de abordar o patrimônio de Paranapiacaba como paisagem cultural e administrá-lo com sustentabilidade requer a revisão não só de conceitos, métodos e instrumentos adotados, mas, também, a adaptação e a urgente reformulação das práticas políticas de preservação vigentes.

A visão de Louis Bergeron, presidente do *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), já nos alerta para o fato de que "a consolidação do futuro do patrimônio industrial depende de um equilíbrio de forças políticas, econômicas, socioculturais, administrativas que é particularmente difícil de atingir e manter" (apud Kühl, 2008, p. 50).

Assim, se faz necessário atentar para esses fatos pelos próximos anos, para que

a Vila Ferroviária de Paranapiacaba não entre no círculo vicioso de patrimônio construído, patrimônio destruído, remontado e cenarizado, para que não venha a se tornar mais uma página virada de nossa história recente.

O presente trabalho buscou analisar de forma crítica as intervenções realizadas e mostrar a dissonância existente entre o entendimento da teoria da restauração, a legislação e as práticas efetivadas na vila. Algumas das preocupações e questionamentos iniciais foram respondidos ao longo do percurso do desenvolvimento da tese; outros aspectos relativos às questões políticas, partidárias e administrativas extrapolam o âmbito da pesquisa e algumas permanecem em aberto, e dizem respeito ao futuro de Paranapiacaba.

Conclui-se que a vila passa por transformações que podem comprometer sua condição de Patrimônio histórico, arquitetônico, urbanístico, tecnológico e humano, necessitando, desta forma, de ações mais apropriadas de revitalização e, consequentemente, de preservação.

REFERÊNCIAS

AB'SABER, Aziz. Anais do *2º Simpósio Pró-Preservação de Paranapiacaba*. Santo André, 1985.

ALAMINO, Caroline Antunes Martins. Vila de Paranapiacaba: paradoxos de um patrimônio histórico e um ponto turístico. In: *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História* – ANPUH. São Paulo, 2011.

ANDRADE, Antonio Luiz Dias. *Um estado completo que pode jamais ter existido.* Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 1993.

ANDRADE, Carlos Drummont. *O avesso das coisas*. São Paulo: Editora Record, 1990.

ARANTES, Antonio Augusto. Preservação como prática cultural. In: *Revista Museologia*. v.1,n.1, pp. 12-16, 1989.

ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

ASCUI, Hernán Fernandéz (et.al). Patrimonio industrial de la ciudad de Lota. A doce años del cierre definitivo de las minas del carbón. *Arquitecturas del Sur*, n. 35, Universidad del Bío-Bío, pp. 4-25, 2009.

ASTORQUIZA, Octavio. *Cien años del carbón de Lota*: 1852-1952. Compañía Carbonífera e Industrial de Lota, 1952.

AZEVEDO, Mirandulina Maria Moreira; LAMEIRA, Gilson; PASSARELLI, Silvia Helena. *Diretrizes e procedimentos para recuperação de patrimônio habitacional em madeira na Vila histórica de Paranapiacaba*. Centro Universitário Fundação Santo André (FSA). Pró-Reitoria de Pós-Graduação, Pesquisa e Extensão (PROPPEX)/ FAPESP, 2007.

AZEVEDO, Mirandulina Maria Moreira. Notas sobre aspectos figurativos e técnicos do projeto piloto de recuperação de edificações em madeira na Vila Martin Smith (Paranapiacaba). In: *VII Seminário Nacional do Centro de Memória da UNICAMP:* memória, cidade e educação das sensibilidades. Campinas: UNICAMP/CMU, 2012.

AZEVEDO, Paulo Ormindo. A restauração arquitetônica entre o passado e o presente. In: *RUA*: Revista de Urbanismo e Arquitetura. Salvador. v.6.nº 1. pp 18-23. jul-dez. 2003

BAGGIO, Carol; MEDEIROS, Leonardo. Dramas históricos e humanos. In: MEDINA, Cremilda (Org). *Caminho do café*: Paranapiacaba, museu esquecido. São Paulo: ECA-USP, 2003.

BARBOSA, Ana Aparecida. *Uma fresta na neblina*. Estudo da possibilidade de restauro urbano do Serro. Dissertação (Mestrado). São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos. USP, 2007.

BARRETO, Juliana; MILET, Vera (Org.). *Conservar:* Olinda boas práticas no casario. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2010.

BASILE, Giuseppe. Atualidade da Teoria da restauração, de Cesare Brandi: alguns exemplos. *Revista do Programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo da FAUUSP*, 2004, n.16, pp.143-146.

BASTOS, Rosa. *Cubatão*. Beleza além da chaminé. O Estado de S.Paulo. 31/07/05

BAUER, Luiz. (Coord). *A madeira como material de construção*. Rio de Janeiro: LTC, 1980.

BENEVOLO, Leonardo. *As origens da urbanística moderna*. Editorial Presença, 1981.

BERG, Lorenzo Costa. *Iglesias de Chiloé*. Conservando lo infinito, proyectos y obras 1988-2002. Santiago: Universidad de Chile, 2005.

BOITO, Camillo. *Os restauradores*. São Paulo: Ateliê, 2003.

BONDUKI, Nabil. *Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos*. Brasília, DF: IPHAN / Programa Monumenta, 2010.

BORRELLI, Oswaldo Luiz Oliveira. Considerações Gerais. In: *Cartilha do Morador do Centro Histórico*. Prefeitura de Santana de Parnaíba, (s/d).

BRAGA, Márcia (Org.) *Conservação e restauro*. Arquitetura. Rio de Janeiro: Ed. Rio, 2003.

BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*. São Paulo, Ateliê, 2004.

BRUNO, Ernani da Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1991.

BRUNSKILL, R.W. *Ilustrated handbook of vernacular architecture*. London: Faber, 1970.

CAETANO, João Ricardo Guimarães. Dramas históricos e humanos. In: MEDINA, Cremilda (Org). *Caminho do café*: Paranapiacaba, museu esquecido. São Paulo: ECA-USP, 2003.

CALABI, Donatela. *Architecttura domestica in Gran Bretagna 1840-1939*. Milão: Electa, 1982.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá*: empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CANTARINO, Carolina. Vilas operárias: patrimônio ameaçado. In: *Boletim Eletrônico* n.4, mar/abr-2006. Disponível em: www.revista.iphan.gov.br. Acesso 01/05/2008.

CARBONARA, Giovanni. *Avvicinamento al restauro*. Teoria, storia, monumenti. Napoli:Liguori, 2010.

_____. Brandi e a restauração arquitetônica hoje. *Desígnio*, n.6, pp. 35-47, 2006

_____. *Trattato di restauro architettonico*. Torino: UTET, 1996.

CASIELLO, Stella (a cura). *La cultura do restauro*. Teoria e fondatori. Venezia: Marsilio, 2009.

_____.(a cura); PANE, Andréa; RUSSO, Valentina. *Roberto Pane tra storia e restauro*. Architettura, città, paesaggio. Venezia: Marsilio, 2010.

CASTAGNETO, Piero. *Viña del Mar, una mirada histórica, turística y patrimonial.* Ilustre Municipalidad de Viña del Mar: Unidad de Patrimonio. Valparaíso, Chile, 2008.

CASTILHO, Ana Luisa Howard. *A Vila de Paranapiacaba e a problemática de intervenção.* Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 1998.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. *Patrimônio cultural*: conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: AnnaBlume; Belo Horizonte: IEDS,2009.

CENTRO Amigos de la Arquitectura Chilota. *Iglesias de Chiloé*. Castro: [s.n], 2008.

CERDA, Gonzalo Brintup. El barrio minero de Lota Alto. En: *Arquitecturas del Sur.* n.1, p.7. Universidad del Bío-Bío, 1983.

CERVELLATI, Píer Luigi (et al) *Risanamento conservativo del centro storico di Bologna*. Comune di Bologna, 1979.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Ed.UNESP; Estação Liberdade, 2001.

_____. Prefácio. RIEGL, Alois. *O culto moderno dos monumentos*: sua essência e sua gênese. Sociedade Goiana de Cultura, 2006.

COSTA, Cacilda.Teixeira. *O sonho e a técnica*: a arquitetura de ferro no Brasil. São Paulo: EDUSP, 2001.

CRUZ, Thais Fátima dos Santos. Paranapiacaba: Patrimônio construído, patrimônio destruído. In: Anais *IX Cidade Revelada*. I Fórum Nacional de Conselhos de Patrimônio Cultural. Itajaí, 2006.

_____. *Paranapiacaba*. A arquitetura e o urbanismo de uma vila ferroviária. Dissertação (Mestrado). São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos. USP, 2007.

_____. Planos e propostas de revitalização do patrimônio ambiental e arquitetônico através do turismo sustentável da Vila Ferroviária de Paranapiacaba-SP. In: *ArquiMemória 3* – Anais do III Encontro Nacional de Arquitetos sobre preservação do patrimônio edificado. Salvador, 2008.

_____. Intervenções na paisagem urbana da centenária Vila Ferroviária de Paranapiacaba (SP). In: Anais *do 1º Colóquio Ibero-Americano Paisagem cultural patrimônio e projeto*: Desafios e Perspectivas. Belo Horizonte, 2010.

_____. Funiculares da Vila Ferroviária de Paranapiacaba: Reminiscências, remanescentes e permanências. In: Anais *Congreso de Patrimonio Industrial*: Ascensores y Funiculares del mundo. Santiago, 2011.

_____. The restoration interventions of the "Castelinho" ("Little Castle") in the railway Village of Paranapiacaba, state of São Paulo, Brazil. In: *Cities in Transformation*. Research & Design. Milano, 2012. Disponível em: www.eaae-arcc2012.polimi.it

CUADERNOS del Consejo de Monumentos Nacionales. *Postulación de Valparaíso como sitio del patrimonio mundial*. Santiago: Chile, n.70, 2004.

CUNHA, Claudia dos Reis. *Restauração*: diálogos entre teoria e prática no Brasil nas experiências do IPHAN. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 2010.

CUNHA, Maurício. *Olhar ecológico*. Paranapiacaba. Santo André: Fundo Municipal de Cultural, 2001.

CYRINO, Fábio Rogério. *Café, ferro e argila.* A história da implantação e consolidação da empresa The San Paulo (Brazilian) Railway Co Ltd através da análise de sua arquitetura. Dissertação (Mestrado) São Paulo: FAU-USP, 2000.

DIAFERIA, Lourenço (Org.) *Um século de Luz*. São Paulo: Scipione, 2001.

DÍAZ, Manuel Amaya. *Lota:* ciudad minera que se recicla. Faculdad de Arquitectuta y Urbanismo. Santiago: Universidad de Chile, 2007.

DÍAZ, Mireya Soto. Iglesias de Chiloé: Obras em tierra derecha. En: *Vivienda y Decoración* VD El Mercúrio. n. 754, pp. 30-35, 2010.

Di MARCO, Anita Regina. *Velhos edifícios, novos usos*: restaurando a cidade. Revista Projeto, n. 160, pp 26-29. São Paulo: PINI, 1993.

DOURADO, Odete. Por um restauro urbano: novas edificações que restauram cidades monumentais. In: *RUA*, Revista de Urbanismo e Arquitetura, v.6, n.1, pp 8-13, UFBA,2003.

DUMONT, Guillermo Alberto Guzman. *Estudio de recuperación y preservación del patrimonio arquitectonico del poblado minero de Lota Alto*. Facultad de Arquitectura Construcción y Diseño. Universidad del Bío-Bío. Concepción, 1993

DUPLAQUET, Julio. *Estúdio de la zona carbonífera de Chile*. Santiago: Boletin de la Sociedad Nacional de Mineria, 1907.

DVORAK, Max. *Catecismo da preservação de monumentos*. São Paulo: Ateliê, 2008.

EMPLASA, Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo. *Plano Integrado de Preservação e revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba.* São Paulo: EMPLASA, 1986.

ENOSHITA, Evandro. *Região garante R$10 milhões de verba do PAC*. Diário do Grande ABC, 1º de julho de 2010. Caderno Setecidades.

ESCOBAR, M. (Coord.) *Projeto de preservação* – núcleo trilhas. Paranapiacaba, Serra do Mar. São Paulo: [s.n], 1980.

FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920).* São Paulo: Difel, 1976.

FERREIRA, João. (et. al) *Paranapiacaba*: estudos e memória. Santo André: Prefeitura, 1988.

FIGUEIREDO, Luis Afonso Vaz. (Coord). *Programa de educação ambiental na Serra do Mar*. Grupo de Ação Voluntária (GAV): Relatório preliminar e plano de atuação, 1989.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. Paranapiacaba: um caso de preservação

sustentável da paisagem cultural. In: *Revista Labor & Engenho*. v. 5,n.3, pp. 61-84. 2001. Disponível em: www.labore.fec.unicamp.br .Acesso em: 22/09/2012.

FOURQUET, François; MURARD, Lion. *Los equipamientos del poder*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

FUNARI, Pedro Paulo (et al). *Patrimônio e cultura material*. Textos Didáticos.n.59. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas: UNICAMP/IFCH, 1990.

FUNARI, Pedro Paulo (Org.). *Patrimônio Cultural e Ambiental*: questões legais e conceituais. São Paulo: Annablume; FAPESP, Campinas: Nepam, 2009.

GAIARSA, Otaviano. *A cidade que dormiu três séculos* (Santo André da Borda do Campo; seus primórdios e sua evolução histórica: 1553-1960). Santo André: Prefeitura Municipal; Bandeirante, 1968.

GALLO, Haroldo (et al). O trabalho de restauro em arquitetura. In: DIAFERIA, Lourenço (Org.) *Um século de Luz*. São Paulo: Scipione, 2001.

GARNIER, Tony. Una ciudad industrial. In: AYMONINO, Carlo. *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili, 1970.

GIGOGNE, Hugo Pereira. Lota: cronologia de uma história urbana. En: *Arquitecturas del Sur*. n.9, pp.6-7. Universidad del Bío-Bío, 1987.

GIOVANNONI, Gustavo. Vecchie città ed edilizia nuova. In: *Nuova Antologia*. maggio-giugno, pp.449-472. Roma, 1913.

GLENIA, Fabíola. *Passeio de trem busca parceiros para a retomada do uso turístico*. Estado de São Paulo, 18 de junho, 2004.

GONÇALVES, Ana Lucia de Almeida. Iluminação de Paraty. Projeto resgata ambiência do período colonial e promove eficiência energética. In: *Revista Lume Arquitetura*. Ano VI, n.31, abr-mai, pp.102-108, 2008.

GONÇALVES, Cristiane Souza. *Restauração arquitetônica*: a experiência do SPHAN em São Paulo, 1937-1975. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

_____. *Experimentações em Diamantina*. Um estudo sobre a atuação do SPHAN no conjunto urbano tombado 1938-1967. Tese (Doutorado), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 2010.

GONZAGA, Armando Luiz. *Madeira:* uso e conservação. Brasília, DF: IPHAN / Monumenta, 2006.

GONZÁLES, Ignacio Vara. *Conservación de bienes culturales* – Teoría, historia, principios y normas. Madrid: Ediciones Cátedra, 2000.

GUNN, Philip Oliver. A São Paulo Railway: as formas de concessão e encampação. In: *Encontro Nacional da ANPUR*, 3, Águas de São Pedro. Anais... São Paulo: FAUUSP, 1989.

INSTITUTO de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo. *Inspeção do imóvel "Castelinho" em Paranapiacaba-SP, para avaliar o estado de sanidade dos componentes de madeira*. Relatório n. 20.997. IPT: São Paulo, 1984.

JACQUES, Paola Berenstein. Patrimônio cultural urbano: espetáculo contemporâneo. In: *RUA*, Revista de Urbanismo e Arquitetura, v.6, n.1, pp 32-39.UFBA, 2003.

JOKILETHO, Jukka Ilmari. *A history of architectural conservation*. Oxford, Butterworth-Keinemann, 1999.

JUNKOWSKY, Ivaldo P. *Fundamentos de preservação de madeiras*. Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" (ESALQ). Departamento de Ciências Florestais. Universidade de São Paulo, 2009.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo:* reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial / FAPESP / SEC, 1998.

_____. As Transformações na maneira de se intervir na arquitetura do passado entre os séculos 15 e 18: o período de formação da restauração. *Sinopses*, n.36, pp. 24-36. 2001.

_____. Quatremère de Quincy e os verbetes restauração, restaurar, restituição e ruína de sua Encyclopédie méthodique. Archietecture. In: *Rotunda,* n.2. pp. 100-117. Campinas, Agosto, 2003 Disponível em: www.iar.unicamp.br/rotunda02.pdf Acesso: 24/04/2008.

_____.História e ética na conservação e na restauração de monumentos históricos. *Revista CPC,* nov-2005/abr-2006, v.1, pp. 16-40. Disponível em: www.usp/cpc/v1. Acesso: 06/12/2007

_____. A restauração de monumentos históricos na França após a Revolução francesa e durante o século XIX: um período crucial para o amadurecimento teórico. *Revista CPC,* v.1, n.3, pp. 110-144. 2006. Disponível em: www.usp/cpc/v1. Acesso: 24/04/2008

_____. Cesare Brandi e a teoria da restauração. *Revista do Programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo da FAUUSP*, n.21, pp.198-211. 2007.

_____. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização:* problemas teóricos de restauro. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

_____. O problema da reprodução de obras arquitetônicas (Resenha) HERNÁNDEZ, Ascensión Martinez. La clonación arquitetctónica. Madrid: Ediciones Siruela, 2007. In: *Revista CPC,* 2008/2009, n.7, pp. 127-136. Disponível em: www.usp/cpc . Acesso: 06/10/2012.

_____. Notas sobre a Carta de Veneza. In: *Anais do Museu Paulista*. v.18 n.2. São Paulo, jul./dez. 2010

KUNIYOSHI, Celina. A Vila de Paranapiacaba e a estrada de ferro Santos-Jundiaí. In: SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Cultura: CONDEPHAAT, Proc.nº 22209/82. Levantamento Sistemático dos Bens Culturais do Estado de São Paulo, 1982.

LANÇA, Marco Antonio. *Preservação do patrimônio urbano paulista*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 2005.

LAVANDER Jr, Moysés; MENDES, Paulo Augusto. *SPR, Memórias de uma inglesa:* A história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões. São Paulo: [s.n], 2005.

LEITE, Rogério Proença. *Contra-usos da cidade*: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas: UNICAMP, 2007.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. Apresentação. In: MORI, Victor Hugo (Org). *Patrimônio*: Atualizando o debate. São Paulo: 9ª SR/IPHAN, 2006.

_____. *O que é Patrimônio Histórico*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

_____. Tombamento quem paga a conta? In: *Revista AU*, n.44, pp.61, out/nov.1992.

LEMOS, Maria Tereza. *Levantamento sistemático destinado a inventariar Bens Culturais em São Paulo* - Paranapiacaba. São Paulo: Condephaat, 1986.

LOPÉZ, Maria Isabel. *Proyecciones del patrimonio cultural minero en Chile*. La reocupación cultural y turística como estrategia de revitalización: el caso del territorio minero del Golfo de Arauco. Tesis (Doctoral) Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid, 2010.

MANCILLA, Juan Pérez. *Pueblos de Chiloé*. Castro [s.n], 2008.

MARQUES, Maria Teresa. Paranapiacaba-multipaternalismo. In: *Revista A Construção*, Ano XLI, n. 2120, pp10-15. São Paulo: PINI, 26 set.1988.

MAZZOCO, Maria Inês; SANTOS, Cecília Rodrigues. *De Santos a Jundiaí*: nos trilhos do café com a São Paulo Railway. São Paulo: Magma, 2005.

MÉDICI, Ademir. *Migração, urbanismo e cidadania*. A história de Santo André contada por seus personagens. Santo André: Prefeitura Municipal, 1992.

MEDINA, Cremilda. (Org). *Caminho do café*: Paranapiacaba, museu esquecido. São Paulo: ECA-USP, 2003.

MENDES, João. *Diccionario geographico da província de São Paulo*. São Paulo: Typ.a vap. Espindola, Siqueira & Comp, 1902.

MÉNDEZ, Patrícia; BARCINA, Florência. *Miradas al patrimônio industrial*. Buenos Aires: Centro de Documentación de Arte y Arquitectura Latinoamericana (CEDODAL), 2007.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. A cidade como bem cultural. Áreas envoltórias e outros dilemas na preservação do patrimônio ambiental urbano. In: MORI, Victor Hugo (Org). *Patrimônio:* Atualizando o debate. São Paulo: 9ª SR/IPHAN, 2006.

MENUCCI, Sud. *O patrimônio da antiga inglesa*. O Jornal de São Paulo. São Paulo, 03 de julho de 1947.

MEYER, Regina Prosperi (Coord.*). Plano de Desenvolvimento Sustentável da Vila de Paranapiacaba.* Santo André: Prefeitura Municipal; São Paulo: LUME-USP, 1999.

MIGONE, Jaime Rettig. Patrimonio y turismo cultural en Chile. En: *Revista Gaudeamus*, n.25, pp. 54-61, 2009.

MILLS, John. *Charles Miller*: o pai do futebol brasileiro. São Paulo: Panda Books, 2005.

MINAMI, Issao. *Expressão e representação do espaço urbano por meio da codificação visual da imagem:* memória da vida de Paranapiacaba. Dissertação (Mestrado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 1983.

_____.(Coord.). *Paranapiacaba marco zero*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 1991.

_____. *Vila Martin Smith, no Alto da Serra, em São Paulo, um exemplo típico de Model Company Town*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 1994.

MINISTERIO de Vivienda y Urbanismo. *Programa de recuperación patrimonial, 1995-2005. Lota*: Recuperación pabellones de Lota, Región del Bío-Bío, 2005.

MORAES, José Geraldo Vinci. *Caminhos das civilizações*. São Paulo: Atual, 1998

MORAIS, Marcelo. *As vilas ferroviárias paulistas*. Arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos-USP. São Carlos, 2002.

MORETTO NETO, Marco. *Protagonismo comunitário em Paranapiacaba*: o impacto das ações governamentais no desenvolvimento sócio-econômico e comunitário de Paranapiacaba, no período de 2001-2009. Dissertação (Mestrado). Instituto Municipal de Ensino Superior de São Caetano do Sul (IMES), 2005.

MORI, Victor Hugo (Org). *Patrimônio:* Atualizando o debate. São Paulo: 9ª SR/IPHAN, 2006.

MÜHLBAUER, Clarice Futuro. Conservação e restauração de madeira na arquitetura brasileira. In: BRAGA, Márcia. (Org.) *Conservação e restauro*: madeira, pintura sobre madeira, douramento, estuque, cerâmica, azulejo, mosaico. Rio de Janeiro: Ed. Rio, 2003.

MUÑOZ, Maria Dolores. *Ciudad y memoria, el patrimonio industrial en Lota, Coronel, Tomé y Lebu*. Concepción: Facultad de Arquitectura Construcción y diseño. Universidade del Bío-Bío, 2002.

_____. Participación social en la gestión sustentable del patrimonio. Nuevas metodologías de análisis en Chile. En: *XI Seminario de Arquitectura Latinoamericana (SAL)*: México, 2005.

_____; VILLALOBOS, Rodrigo; PEÑA, Magda. *Informe Proyecto de Investigación:* Preservación e integración del patrimonio arquitectonico del poblado minero de Lota Alto. Departamento de Diseño y Teoria de la Arquitectura. Universidad del Bío-Bío. Concepción, 1993.

MURTA, Stella Maris. Revalorização do patrimônio histórico e ambiental. In: *Revista AU*, n.53, p.92, 1994.

MUTHESIUS, Hermann. *The english house*. London: BPS, Professionals books, 1904.

NEGRELLI, João Guido. *Minha terra, minha gente*: reminiscências. Santos: [s.n.], 1957. Datilografado

NOBRE, Ana Luiza. Patrimônio. Inventário do tempo. In: *Revista AU*, n.44 pp.60, 1992.

OLIVEIRA, Ana Carla C. Mendes. *Revitalização da Vila de Paranapiacaba*. Santa Bárbara d'Oeste: SENAI, 2002.

ORTEGA, Luis. *La frontera carbonífera, 1840-1900*. Mapocho/ Biblioteca Nacional. Santiago: La Biblioteca,1963.

PASSARELLI, Silvia Helena. *Cem anos do Grande ABC* (Sobre a Vila de Paranapiacaba). Coleção Memórias da Cidade. Santo André: Prefeitura, 1989.

PÉREZ, Leonel Bustamante. *La mirada y la memoria*. Elementos de estructuración y revalorización del paisaje cultural de Lota Alto, Chile. (Tesis Doctoral) Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Urbanisme i Ordenació del territori, 2008.

PERROT, Michele. Maneiras de morar. In: *História da vida privada*. São Paulo: Companhia das Letras. v.4, 1991

PETRATTI, Palmira Teixeira. *A instituição da São Paulo Railway*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: FFLCH-USP, 1977.

PINHEIRO, Maria Lucia Bressan. William Morris e a SPAB. In: *Rotunda*, n.3, pp.22-35.Campinas, 2004. Disponível em: www.iar.unicamp.br/rotunda03.pdf Acesso: 10/08/2008.

_____. A história da arquitetura brasileira e a preservação do patrimônio cultural. In: *Revista CPC*, nov-2005/abr-2006, v.1 Disponível em: www.usp/cpc/v1. Acesso: 20/07/2008.

PLANO *Diretor de Desenvolvimento da Vila de Paranapiacaba*. São Paulo: RFFSA, 1990.

PONTUAL, Virginia. A gestão da conservação integrada. In: ZANCHETI, Sílvio Mendes. (Org). *Gestão do patrimônio cultural integrado*. Universidade Federal de Pernambuco: Recife, 2002.

PORTA, Paula. *Política de preservação do Patrimônio Cultural no Brasil*. Diretrizes, linhas de ação e resultados. Brasília, DF: IPHAN/ Programa Monumenta, 2012.

POULOT, Dominique. *Uma história do patrimônio no Ocidente*. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

PRO PAR QUI: *Projeto Paranapiacaba Quilombo*. Santo André: Prefeitura Municipal, 1992.

RANELUCCI, Sandro. *Restauro urbano*: teoria e prassi. Torino:UTET, 2003.

RASPANTI, Márcia Pinna. *Paranapiacaba se torna patrimônio nacional*. Diário do Grande ABC, Santo André, 23 de agosto de 2002. Caderno Setecidades p. 1.

REIS, Fº, Nestor Goulart. *Por uma nova política de conservação*. Cadernos de pesquisa do LAP, n. 16, 1996.

RODRIGUES, Ângela Rösch; CAMARGO, Mônica Junqueira. O uso na preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo. In: *Revista CPC*, mai-out. 2010, v.10. Disponível em: www.usp/cpc Acesso: 27/12/2010.

RODRIGUES, Marly. Turismo e sustentabilidade em espaços considerados patrimônio cultural. In: *Anais VIII Congresso de História do Grande ABC*. No meio dos caminhos: O grande ABC. Santo André: Prefeitura, 2004. CDROM

ROJAS, Edward. O realismo mágico de Chiloé. In: *Revista AU*, n.41, pp. 44-53, 1992.

ROSSI, Aldo. *A Arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. *Preservação e restauro urbano*. Teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural. Tese (Doutorado), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 2009.

RUSKIN, John. *A lâmpada da memória*. São Paulo: Ateliê, 2008.

RUSSO, Luigi (a cura). *Attraverso L'imagine in ricordo di Cesare Brandi*. Centro Internazionale Studi di Estetica: Università degli Studi di Palermo, 2006.

SALCEDO, Rosío Fernández Baca. *A reabilitação da residência nos centros históricos da América Latina*: Cusco (Peru) e Ouro Preto (Brasil). São Paulo: Unesp, 2007.

SAN MARTÍN, Marcela Paz. *Factibilidade de las instalaciones industrialies de Lota para ser recuperadas com fines turisticos*. (Seminario). Facultad de Arquitectura Construcción y Diseño. Universidad del Bío-Bío. Concepción, 2007.

SANTO ANDRÉ (Prefeitura). *Paranapiacaba:* caderno de planejamento, 1991.

_____.*No alto da serra, Paranapiacaba.* Proposta de revitalização da Vila Ferroviária. Santo André, 1997.

_____. *Plano Patrimônio Paranapiacaba.* Converter a história em Futuro. Santo André, 2002. CDRom.

_____. Agência Canadense para o Desenvolvimento Internacional. *Desenvolvimento econômico comunitário e turismo para a inclusão social*. São Paulo: Annablume, 2004.

_____. *Sumário de Dados*: Paranapiacaba e Parque Andreense ano base 2004. 2005.

SANTOS, Álvaro Rodrigues. *A grande barreira da Serra do Mar*: da trilha dos Tupiniquins à Rodovia dos Imigrantes. São Paulo: O Nome da Rosa, 2004.

SANTOS, Cecília Rodrigues. *... de onde se vê o mar*. São Paulo: FAU-USP, 1981. Monografia.

SANTOS, Cecília Rodrigues; MINAMI, Issao. *Tombamento de Paranapiacaba*. Minha cidade, São Paulo. Vitruvius, setembro, 2002. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/03.026/2024>. Acesso em: 05/12/2012.

SANTOS, Marco Antonio Perrone. *Paranapiacaba*. Santo André: Prefeitura, 1990.

SÃO PAULO (Estado). EMPLASA, Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo. *Plano Integrado de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba.* São Paulo: EMPLASA, 1986.

SEGUEL, Leonardo Briones. Patrimonio e identidad urbana: La vida cotidiana de Lota entre el pasado minero y la globalización. En: *XI Seminario de Arquitectura Latinoamericana (SAL)*: México, 2005.

_____. Identidad perdida em "El país flaco" y su búsqueda para una definición. En: *Arquitecturas del Sur.* n.26. Universidad del Bío-Bío, 1997.

SILVA, Fernando Fernandes da. *As cidades brasileiras e o Patrimônio Cultural da Humanidade*. São Paulo: Peirópolis; Edusp, 2003.

SILVA, Geraldo Gomes. *Arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1988.

_____. Intervenções em sítios históricos. In: *Revista AU*, n.67, pp.80-84, 1996.

SILVA, Leonardo Mello e. Patrimônio Industrial: passado e presente. In: *Boletim Eletrônico* nº4, mar/abr-2006. Disponível em: www.revista.iphan.gov.br Acesso: 01/05/2008.

SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992.

SOUKEF, Antonio. *A preservação dos conjuntos ferroviários da SPR em Santos e Jundiaí*. Relatório Científico (Pós-Doc), FAUUSP, 2010.

SOUZA, José Martins. *Patrimônio histórico, turismo e registro fotográfico*. arquiteturismo, SP. 05.053, Vitruvius, jul, 2011. Disponível em: www.vitruvius.com.br . Acesso em: 07/08/2011.

STIGLIANO, Beatriz Veronese. *Participação comunitária e sustentabilidade socioambiental do turismo na Vila Ferroviária de Paranapiacaba, SP*. Tese (Doutorado) Faculdade de Ciência Ambiental (PROCAM). Universidade de São Paulo, 2009.

SWARBROOKE, John. *Turismo sustentável*. Conceitos e impacto ambiental. São Paulo: Aleph, 2000.

TEIXEIRA, Regina Helena. Uma janela para o passado. Jornal da Tarde. 08 de setembro, 1986.

TELLES, Augusto Carlos da Silva. Centros históricos: nota sobre a política brasileira de preservação. In: *Revista do IPHAN*, n.19, pp. 29-32, 1984.

TÉLLEZ, Ursula Figueroa. *Morfologia urbana y calidad de vida de Lota Alto.* (Seminario). Facultad de Arquitectura Construcción y Diseño. Universidad del Bío-Bío. Concepción, 2000.

TOLEDO, Benedito Lima. Patrimônio cultural: graus de intervenção nos monumentos históricos. *Sinopses*, 2001, n.35, pp. 32-38.

TORO, David Vera. *Tipologia de pabellones de los establecimientos mineros de Lota y Schwager.* Facultad de Arquitectura Construcción y Diseño. Universidad del Bío-Bío: Concepción, 1984.

VEGA, Ricardo Hernán Alarcón. *La refundación de las ciudades mineras 1924-1967.* (Seminario). Facultad de Arquitectura Construcción y Diseño. Universidad del Bío-Bío. Concepción, 1996.

VERGARA, Edwin Trevis. *Recuperación del patrimonio arquitectónico y urbano en el asentamiento minero de Lota Alto*: La vivienda minera y espacios asociados. Facultad de Arquitectura: Universidad de Concepción, 2006.

VILCHES, Ernesto. La vivienda del carbón. En: *Arquitecturas del Sur.* n.9, pp.9-10. Universidad del Bío-Bío, 1987.

VIÑUALES, Graciela. *Patrimonio Industrial e Iberoamericano*: V coloquio latinoamericano sobre rescate y preservación del patrimonio industrial. Buenos Aires: Centro de Documentación de Arte y Arquitectura Latinoamericana (CEDODAL), 2009.

VIOLLET-le-Duc. Eugène Emmanuel. *Restauração.* São Paulo: Ateliê, 2006.

VITALE, Maria Rosaria. *Teorie e storie del restauro.* Antologia di testi e fonti. Università degli Studi di Catania, 2010/2011.

ZANCHETI, Sílvio Mendes. (Org). *Gestão do patrimônio cultural integrado.* Universidade Federal de Pernambuco: Recife, 2002.

CARTAS Patrimoniais

Carta de Atenas, 1931. Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações. Atenas, 1931

Carta de Cracóvia, 2000. "Princípios para conservação e o restauro do patrimônio construído". Polônia, 2000.

Carta do México, 2007. "Políticas públicas sobre recuperação de Centros Históricos". XXVIII Simpósio Internacional de Conservação do Patrimônio Monumental. México, Xochimilco, 2007.

Carta de Nairobi, 1976. "Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea".

Carta de Nizhny Tagil, 2003. "Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial". Rússia, 2003.

Carta de Petrópolis, 1987. 1º Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos. Rio de Janeiro, 1987.

Carta do Restauro, 1972. Ministério de Instrução Pública. Governo da Itália.

Carta de Veneza, 1964. Carta Internacional sobre Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios.

Carta de Washington, 1987. "Carta Internacional para a Salvaguarda das cidades históricas".

Convenção de Paris, 1972. Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural. Paris, 1972.

Compromisso de Brasília, 1970. 1º Encontro de Governadores, Secretários estaduais da área cultural, prefeitos, presidente e representantes de instituições culturais. Brasília, 1970.

Normas de Quito, 1977. Reunião sobre conservação e utilização de monumentos e lugares de interesse histórico e artístico. O.E.A – Organização dos Estados Americanos.

Princípios para a Conservação das Estruturas Históricas de Madeira. ICOMOS: México, 1999.

SITES consultados

www.abpf.org.br ; www.abpfsp.com.br Associação Brasileira de Preservação Ferroviária e núcleo SP

www.cesadweb.fau.usp.br Seção de produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.Universidade de São Paulo.

www.chivilingo.cl Usina Hidrelétrica de Chivilingo, Chile

www.cmsandre.sp.gov.br ; www.santoandre.sp.gov.br Câmara Municipal e prefeitura de Santo André.

www.dgabc.com.br Diário do Grande ABC.

www.estadao.com.br Jornal o Estado de São Paulo

www.folha.uol.com.br Jornal Folha de São Paulo.

www.fundacionchile.cl

www.iar.unicamp.br Instituto de Artes. Universidade Estadual de Campinas

www.iphan.gov.br Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

www.lota.cl ; www.lotasorprendente.cl Município de Lota e circuito turístico

www.memoriachilena.cl

www.minvu.cl *Ministerio de Vivienda y Urbanismo*, Chile

www.monumentos.cl

www.mp.sp.gov.br Ministério Público de São Paulo

www.mrs.com.br MRS Logística

www.pabellon83.cl Centro Cultural "Pabellon 83", Chile.

www.partners.net ; www.illinois-saopaulo-partners.org *Partners of América* e núcleo São Paulo.

www.rbma.org.br Reserva da Biosfera da Mata Atlântica

www.sernatur.cl *Servicio Nacional del Turismo*

www.serviu.cl *Servicio de Vivienda y Urbanización*

www.usp/cpc Centro de Preservação Cultural. Universidade de São Paulo.

PERIÓDICOS Consultados

Periódico: *Diário do Grande ABC*

Título: Querem destruir o sistema funicular na Serra do Mar.
Subtítulo: Mais uma ameaça contra o patrimônio.
Autor: Ingrid Bittar Simões.
Data: 15 de janeiro, 1984.

Título: RFFSA encomenda outro plano para a Vila de Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor: Dinilson Vieira.
Data: 8 de abril, 1990.

Título: Paranapiacaba está virando um cortiço afirma especialista.
Subtítulo: Professor da USP que defendeu tese sobre a vila diz que 90% das casas estão condenadas; Rede Ferroviária Federal afirma que não tem recursos.
Autor: Irineu Masiero.
Data: 16 de março, 1995.

Título: Emplasa guarda projeto para Paranapiacaba.
Subtítulo: Plano para preservar e revitalizar a vila foi elaborado em 1988, mas até agora nada foi feito porque a Rede Ferroviária alega falta de verbas.
Autor: Irineu Masiero.
Data: 19 de março, 1995.

Título: Instituto vai gerir Vila de Paranapiacaba.
Subtítulo: Prefeitura e Rede Ferroviária assinam nesta segunda-feira documento que dá autonomia à administração municipal para atuar no patrimônio histórico.
Autor: Leonardo Bueno. Caderno Setecidades.
Data: 4 de outubro, 1997.

Título: Parque Paranapiacaba toma forma em 98.
Subtítulo: Documento que será assinado amanhã vai abrir as portas para a delimitação de uma área a ser usada como chamariz turístico por Sto André.
Autor: Leonardo Bueno. Caderno Setecidades.
Data: 5 de outubro, 1997.

Título: Paranapiacaba sob o clic de quem cresce lá.
Subtítulo: Semana do ferroviário mostra fotos de alunos da escola local.
Autor: José Carlos Pegorim.
Data: 15 de setembro, 1999.

Título: Nossa primeira expedição.
Subtítulo: Museólogo e artista refazem o presumível roteiro do português Martim Afonso de Sousa, em 1532 (de São Vicente a São Paulo, passando pelo Grande ABC), mostram o resultado por meio de exposição em Mauá.
Autor: Everaldo Fioravante. Cultura & Lazer.
Data: 17 de julho, 2002.

Título: IPHAN tomba hoje Paranapiacaba.
Subtítulo: Depois de 17 anos de adiamentos, órgão tornará de interesse nacional preservação da Vila.
Autor: Márcia Pinna Raspanti. Caderno Setecidades.

Data: 22 de agosto, 2002.

Título: Paranapiacaba se torna patrimônio nacional.
Subtítulo: IPHAN confirma tombamento da vila ferroviária em Sto. André.
Autor: Márcia Pinna Raspanti. Caderno Setecidades.
Data: 23 de agosto, 2002.

Título: Insegurança domina Paranapiacaba.
Subtítulo: Vila registra roubos e ataques ao patrimônio histórico durante a noite; contingente policial é pequeno.
Autor: Rita Norberto. Caderno Setecidades.
Data: 16 de outubro, 2002.

Título: Milho e arte.
Subtítulo: Abre hoje em Paranapiacaba espaço que vende delícias do milho e produtos culturais nordestinos.
Autor: Nelson Albuquerque. Cultura & Lazer.
Data: 1º de fevereiro, 2003.

Título: Próxima estação: Paranapiacaba.
Subtítulo: Santo André quer assumir custos de trem turístico e reativar viagens aos fins de semana.
Autor: Samir Siviero. Caderno Setecidades.
Data: 1º de dezembro, 2003.

Título: Santo André atrasa início de reforma no Castelinho.
Subtítulo: Prédio histórico de Paranapiacaba só deve reabrir no fim do ano.
Autor: Valéria Cabrera. Caderno Setecidades.
Data: 13 de maio, 2004.

Título: Burocracia adia passeio de trem.
Subtítulo: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária perde prazo e terá de recomeçar processo.
Autor: Sucena Shkrada Resk. Caderno Setecidades.
Data: 14 de abril, 2005.

Título: Castelinho da vila reabre com arte.
Subtítulo: Museu de Paranapiacaba volta a funcionar com *English Memories*.
Autor: Ana Carolina Rodrigues. Regional.
Data: 1º de maio, 2005.

Título: Na rota dos índios e conquistadores.
Subtítulo: Rota de Paranapiacaba a Cubatão é repleta de história; monitoria e repelente são indispensáveis.
Autor: Artur Rodrigues. Caderno Setecidades.
Data: 23 de maio, 2005.

Título: Casa queimada será reconstruída.
Subtítulo: Imóvel na vila de Paranapiacaba será EMEI no prazo de meses.
Autor: Luciano Cavenagui. Caderno Setecidades
Data: 17 de dezembro, 2005.

Título: Incêndio destrói casarão na Vila de Paranapiacaba.

Subtítulo: Casa em Paranapiacaba pega fogo. Defensores do patrimônio acreditam em incêndio criminoso; PSA e polícia não confirmam.
Autor: Gabriel Batista.
Data: 12 de dezembro, 2005.

Título: Paranapiacaba: prédio histórico em ruínas.
Subtítulo:
Autor: Kelly Zucatelli. Caderno Setecidades.
Data: 11 de março, 2008.

Título: Sto.André vai recuperar cinema histórico.
Subtítulo:
Autor: Kelly Zucatelli. Caderno Setecidades.
Data: 04 de maio, 2008.

Título: Visita a Paranapiacaba.
Subtítulo: Cônsul britânico apóia Vila para patrimônio da humanidade.
Autor: Cristie Buchdid. Caderno Setecidades.
Data: 17 de agosto, 2008.

Título: Prefeitura quer despejar inadimplentes em Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor: Kelly Zucatelli. Caderno Setecidades.
Data: 26 de novembro, 2008.

Título: Reintegração é suspensa em Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor: William Cardoso. Caderno Setecidades.
Data: 02 de dezembro, 2008.

Título: Paranapiacaba pára no tempo.
Subtítulo:
Autor: William Cardoso. Caderno Setecidades.
Data: 28 de dezembro, 2008.

Título: Avamileno critica Aidan por desativar subprefeitura.
Subtítulo:
Autor: Elaine Granconato. Caderno Política.
Data: 28 de dezembro, 2008.

Título: Paranapiacaba terá oficinas de restauração para jovens.
Subtítulo:
Autor: Kelly Zucatelli.
Data: 20 de janeiro, 2009.

Título: Paranapiacaba deixa disputa a patrimônio na Unesco.
Subtítulo:
Autor: Da redação.
Data: 14 de março, 2010.

Título: Sto.André muda cronograma para candidatura de Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor: Da redação.

Data: 16 de março, 2010.

Título: Sabores do Cambuci.
Subtítulo:
Autor: Luís Felipe Soares.
Data: 2 de abril, 2010.

Título: Equipe de Paranapiacaba homenageia Charles Miller.
Subtítulo:
Autor: Da redação. Esportes.
Data: 15 de abril, 2010.

Título: Rota do Cambuci na Vila.
Subtítulo:
Autor: Thiago Mariano. Caderno Setecidades.
Data: 16 de abril, 2010.

Título: Santo André inaugura em julho trem turístico.
Subtítulo:
Autor: Deborah Moreira. Caderno Setecidades.
Data: 18 de junho, 2010.

Título: Paranapiacaba alerta sobre falta de estrutura para Festival de Inverno.
Subtítulo:
Autor: Deborah Moreira. Caderno Setecidades.
Data: 25 de junho, 2010.

Título: Paranapiacaba sofre com falta de luz.
Subtítulo:
Autor: Deborah Moreira. Caderno Setecidades.
Data: 29 de junho, 2010.

Título: Região garante R$10 milhões de verba do PAC.
Subtítulo:
Autor: Evandro Enoshita. Caderno Setecidades.
Data: 1º de julho, 2010.

Título: Paranapiacaba vai esquentar com Festival.
Subtítulo:
Autor: Sara Saar. Cultura & Lazer.
Data: 9 de julho, 2010.

Título: Festival de Inverno de Paranapiacaba começa com pouco público.
Subtítulo:
Autor: Thiago Mariano. Cultura & Lazer.
Data: 10 de julho, 2010.

Título: Vila de Paranapiacaba é tema de selo do correio.
Subtítulo:
Autor: Da redação. Caderno Setecidades.
Data: 20 de julho, 2010.

Título: Festival de Inverno: sem trem, mas com boa música.

Subtítulo:
Autor: Karla Machado. Cultura & Lazer.
Data: 23 de julho, 2010.

Título: Paranapiacaba: Festival de Inverno registra recorde.
Subtítulo:
Autor: Thiago Mariano. Cultura & Lazer.
Data: 27 de julho, 2010.

Título: Autorizada operação de trem turístico à vila.
Subtítulo:
Autor: Da redação. Caderno Setecidades.
Data: 10 de agosto, 2010.

Título: Expresso turístico para a Vila volta a operar no domingo.
Subtítulo:
Autor: Da redação. Caderno Setecidades.
Data: 16 de setembro, 2010.

Título: Expresso turístico para Paranapiacaba realiza viagem inaugural.
Subtítulo:
Autor: André Vieira. Caderno Setecidades.
Data: 17 de setembro, 2010.

Título: Paranapiacaba importa 30 mil quilos de carne verde.
Subtítulo:
Autor: Ademir Médici. Memória.
Data: 21 de setembro, 2010.

Título: Expresso turístico está lotado até janeiro de 2011.
Subtítulo:
Autor: Fabio Munhoz. Caderno Setecidades..
Data: 21 de outubro, 2010.

Título: Cinema e Música.
Subtítulo: Paranapiacaba abriga encontro.
Autor: Luís Felipe Soares. Cultura & Lazer.
Data: 30 de outubro, 2010.

Título: A Vila de Paranapiacaba é retrato do descaso.
Subtítulo:
Autor: Camila Galvez. Caderno Setecidades.
Data: 17 de dezembro, 2010.

Título: Sto.André procura interessados em morar em Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor: Tiago Muniz. Caderno Setecidades.
Data: 1º fevereiro, 2011.

Título: Paranapiacaba celebra os 144 anos de ferrovia.
Subtítulo:
Autor: Da redação.
Data: 11 de fevereiro, 2011.

Título: Aluguel chega a R$700 em Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor: Renan Fonseca. Caderno Setecidades.
Data: 15 de fevereiro, 2011.

Título: Revirando a neblina.
Subtítulo: Curta reflete passado e presente de Paranapiacaba.
Autor: Luis Felipe Soares. Cultura & Lazer.
Data: 10 de abril, 2012.

Título: Paranapiacaba, a vila do abandono.
Subtítulo:
Autor: Elaine Granconato. Caderno Setecidades.
Data: 24 de junho, 2012.

Título: Vila terá estação de tratamento.
Subtítulo:
Autor: Natália Fernandjes. Caderno Setecidades.
Data: 29 de agosto, 2012.

Periódico: *Folha de S. Paulo*

Título: Mais um monumento histórico ameaçado.
Subtítulo: A Vila de Paranapiacaba, no alto da Serra do Mar, está com seus dias contados.
Autor: Ulisses Capozoli.
Data: 11 de julho, 1982.

Título: Vila de Paranapiacaba, patrimônio abandonado.
Subtítulo: Casas em estilo inglês deterioram-se com a ação do tempo.
Autor:
Data: 2 de julho, 1983.

Título: Simpósio debate destino das casas de Vila de Paranapiacaba.
Subtítulo: Movimento quer preservar o conjunto pelo valor arquitetônico.
Autor:
Data: 18 de julho, 1983.

Título: Paranapiacaba, revivendo emoções do século passado.
Subtítulo:
Autor: Carlos Galli.
Data: 18 de julho, 1983.

Título: Comissão quer preservar a Vila de Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor: Da reportagem local.
Data: 9 de junho, 1985.

Título: Festa atrai mais de 2 mil a Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor: Da reportagem local.
Data: 15 de julho, 1985.

Título: Reinaugurado trecho do funicular de Paranapiacaba,

Subtítulo:
Autor: Da reportagem local. Cidades.
Data: 1º de outubro, 1986.

Título: Preservar Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor:
Data: 4 de outubro, 1986.

Título: Vila espera ser revitalizada.
Subtítulo:
Autor: Seção: Memória Paulistana.
Data: 28 de novembro, 1986.

Título: Construída no fim do século Paranapiacaba foi tombada ontem.
Subtítulo:
Autor: Da reportagem local.
Data: 28 de setembro, 1987.

Título: Paranapiacaba e a desagregação do Brasil.
Subtítulo:
Autor: Ayrton Camargo e Silva. Opinião.
Data: 13 de março, 1991.

Título: Plebiscito poderá tirar Paranapiacaba de Santo André.
Subtítulo:
Autor: Marco Antonio Tavares.
Data: 25 de outubro, 1993.

Título: Vila de Paranapiacaba pode ser tombada.
Subtítulo:
Autor: Victor Agostinho.
Data: 2 de outubro, 1995.

Título: Vila inglesa deverá ficar com moradores.
Subtítulo: Segundo liquidante da Rede Ferroviária, MP e acordo com CEF viabilizam venda de imóveis residenciais.
Autor: Sérgio Duran. Cotidiano.
Data: 22 de outubro, 2000.

Título: USP planeja centro ecológico em Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor:
Data: 22 de outubro, 2000.

Título: Entidade quer preservar acervo ferroviário de SP.
Subtítulo: A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), com sede em Campinas, vai propor ao governo de São Paulo a criação de um memorial para preservar o acervo de documentos das ferrovias paulistas.
Autor: Caderno 2 / Variedades
Data: 28 de novembro, 2000.

Título: Paranapiacaba garante diversão e conhecimento.

Subtítulo:
Autor: caderno: Educação
Data: 23 de janeiro, 2001.

Título: Conheça lugares que podem ser visitados em São Paulo.
Subtítulo:
Autor: Caderno Ilustrada.
Data: 1º setembro, 2001

Título: Projeto de comprar vila é concretizado.
Subtítulo:
Autor: Da reportagem local.
Data: 24 de janeiro, 2002.

Título: Casa de Paranapiacaba será restaurada.
Subtítulo: Vila paulista, que está na lista dos cem sítios culturais mais ameaçados do mundo, terá centro de pesquisa.
Autor: Chiaki Karen Tada. Turismo.
Data: 15 de abril, 2002.

Título: Vila ganha ajuda para andar nos trilhos.
Subtítulo: Além de investimento internacional, novo plano turístico deve impulsionar a ferroviária Paranapiacaba (SP).
Autor: Francesca Angiolillo. Ilustrada.
Data: 16 de abril, 2002.

Título: Santo André ganha parque municipal.
Subtítulo:
Autor: Da reportagem local.
Data: 6 de junho, 2003.

Título: Turismo ajuda a reerguer Paranapiacaba.
Subtítulo: Imóveis da vila, em Santo André (SP), são restaurados e número de visitantes triplica em três anos.
Autor: Da redação.
Data: 29 de março, 2004.

Título: Paranapiacaba vai ganhar mais áreas revitalizadas.
Subtítulo: Vila fundada por ingleses em 1860, na Grande São Paulo, terá Castelinho restaurado e retorno de linha de trem.
Autor: Da reportagem local.
Data: 30 de maio, 2004.

Título: Paranapiacaba.
Subtítulo: Criada pelos ingleses, vila em Santo André testemunha e preserva história das estradas de ferro, abrigando ainda ateliês, restaurantes e pousadas.
Autor: colaboração para a Folha.
Data: 1º dezembro, 2005.

Título: Maria-fumaça de 1867 volta hoje aos trilhos da Grande SP.
Subtítulo: Locomotiva é a 3ª mais antiga do Brasil e será mais velha a circular; passeio em Paranapiacaba terá, ainda, vagão de 1914.
Autor: Ricardo Gallo. Cotidiano.

Data: 29 de julho, 2006.

Título: Paranapiacaba tenta atrair de turista "zen" a "baladeiro".
Subtítulo: Zoneamento inédito na vila prevê áreas de atividades noturnas e de bem-estar.
Autor: Alencar Isidoro.
Data: 22 de março, 2008.

Título: Trem turístico vai reativar ligação SP-Paranapiacaba.
Subtítulo: Valor da passagem ainda não está definido, mas ficará abaixo de R$30; CPTM desativou trem diário a Paranapiacaba em 2002. Início deve ocorrer em setembro ou outubro; trajeto sairá da estação da Luz.
Autor: Ricardo Gallo.
Data: 20 de julho, 2008.

Título: Nos mesmos trilhos trem leva ao interior em viagem retro.
Subtítulo: CPTM: Expresso conduzirá turistas da estação da Luz, em São Paulo, a Jundiaí
Autor: William Vieira.
Data: 11 de dezembro, 2008.

Título: Primeira linha ferroviária do Estado de SP terá passeio turístico a partir de sábado.
Subtítulo:
Autor: Juliana Cariello.
Data: 20 de abril, 2009.

Título: Conheça guloseimas criadas a partir da fruta Cambuci no fim de semana.
Subtítulo:
Autor:
Data: 20 de março, 2010.

Título: Paranapiacaba.
Subtítulo: Expresso turístico fará ligação entre estação da Luz e a Vila de Paranapiacaba (SP).
Autor: James Cimino.
Data: 19 de junho, 2010.

Título: Estações ferroviárias de São Paulo viram patrimônio cultural.
Subtítulo:
Autor: Letícia de Castro.
Data: 26 de julho, 2010.

Título: Serra do Mar pode ter trilha reaberta.
Subtítulo: Interditado desde 2007, caminho que vai de Paranapiacaba a Cubatão pode ter 500 anos.
Autor: Cristina Moreno de Castro.
Data: 25 de janeiro, 2011.

Periódico: *O Estado de S. Paulo*

Título: Paranapiacaba será preservada.
Subtítulo:
Autor: Da sucursal do ABC
Data: 19 de julho, 1983.

Título: Paranapiacaba, marco histórico.
Subtítulo:
Autor:
Data: 28 de dezembro, 1983.

Título: Festa em Paranapiacaba: cidade será preservada.
Subtítulo:
Autor: ABC agência Estado.
Data: 24 de agosto, 1985.

Título: Paranapiacaba tenta mostrar sua história.
Subtítulo:
Autor:
Data: 19 de junho, 1987.

Título: Prefeito de Londres visita o passado em Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor:
Data: 23 de agosto de 1987.

Título: Paranapiacaba vai iniciar restauração.
Subtítulo:
Autor:
Data: 9 de novembro, 1988.

Título: Paranapiacaba volta a contar com o trem no dia 9.
Subtítulo: CPTM vai colocar uma composição de três vagões para transportar pessoas em trecho de 10 km.
Autor: Marcelo Ventura.
Data: 30 de outubro, 1996.

Título: Fundação pode recuperar Paranapiacaba.
Subtítulo: Rede Ferroviária, prefeitura de Santo André e entidades já assinaram protocolo.
Autor: Paula Pereira.
Data: 30 de março, 1998.

Título: Paranapiacaba torna-se monumento do mundo.
Subtítulo: Vila ferroviária foi incluída por ONG entre os cem monumentos mais importantes.
Autor: Fabiana Gitsio.
Data: 16 de setembro, 1999.

Título: Documentos da ferrovia vão para o Rio.
Subtítulo:
Autor: Caderno 2/ Variedades.
Data: 25 de novembro, 2000.

Título: Entidade quer preservar acervo ferroviário de SP.
Subtítulo:
Autor: Caderno 2/ Variedades.
Data: 28 de novembro, 2000.

Título: Paranapiacaba faz 1º Festival de Inverno.
Subtítulo: A cidade fundada por ingleses em 1854, sedia o primeiro Festival de Inverno de sua história. Programação terá Naná Vasconcelos e André Geraissati.
Autor: Caderno 2/ Música
Data: 13 de julho, 2001.

Título: Trens da CPTM circularão em Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor: Caderno: Cidades/Geral
Data: 15 de agosto, 2001.

Título: Órgão federal tomba Vila de Paranapiacaba.
Subtítulo: Quem ajudar a preservar núcleo ferroviário criado por ingleses poderá ter incentivos fiscais.
Autor: Bárbara Souza.
Data: 26 de agosto de 2002.

Título: Paranapiacaba é reconhecida como patrimônio Nacional.
Subtítulo: Arquitetura. Vila é tombada após 17 anos de processo.
Autor: reportagem local.
Data: 27 de agosto, 2002.

Título: Sucessor torna realidade último projeto.
Subtítulo: Compra da vila de Paranapiacaba foi acertada pelo prefeito assassinado.
Autor: Ana Carolina Sacoman.
Data: 25 de janeiro, 2002.

Título: Paranapiacaba, patrimônio ameaçado.
Subtítulo: WMF faz lista dos cem monumentos sob maior risco no mundo.
Autor: Maurício Moraes.
Data: 12 de abril, 2002.

Título: Paranapiacaba é reconhecida como patrimônio nacional.
Subtítulo: Arquitetura. Vila tombada após 17 anos de processo.
Autor: Da reportagem local.
Data: 27 de agosto, 2002.

Título: Decreto cria Parque Natural de Paranapiacaba na Serra do Mar.
Subtítulo: Área pertence à prefeitura de Santo André, objetivo é a preservação.
Autor: Mauro Mug.
Data: 6 de junho, 2003.

Título: A ferrovia perdida na névoa, uma trilha de heróis.
Subtítulo: Na estrada de ferro que ligava Santos a Jundiaí, trajeto de 10 quilômetros levou dois dias.
Autor: Bárbara Souza.
Data: 28 de maio, 2004.

Título: Passeio de trem busca parceiros para a retomada do uso turístico.
Subtítulo: Viagem histórica da Estação da Luz a Santos encanta passageiros convidados.
Autor: Fabíola Glenia.
Data: 18 de junho, 2004.

Título: Paranapiacaba une charme inglês e aventura.
Subtítulo: Vários prédios da vila ferroviária estão sendo reformados; hospedagem é em casa de família, com café da manhã incluído.
Autor: Amanda Romanelli.
Data: 11 de fevereiro, 2005.

Título: O Caminho do Mar será renovado.
Subtítulo: Conjunto arquitetônico do francês Dubugras está deteriorado e pichado.
Autor: Moacir Assunção.
Data: 12 de abril, 2005.

Título: Antiga ferrovia vai virar esteira.
Subtítulo: MRS vai instalar novo sistema no lugar de trilhos abandonados, ligando a Serra de Paranapiacaba a Cubatão.
Autor: Agnaldo Brito.
Data: 12 de junho, 2005.

Título: No rastro perdido dos tupiniquins.
Subtítulo: Pesquisadores da USP buscam vestígios da primeira trilha aberta na Serra do Mar, num passeio disponível em Paranapiacaba.
Autor: Bárbara Souza.
Data: 10 de julho, 2005.

Título: Cubatão. Beleza além da chaminé.
Subtítulo: Após trauma da explosão da Vila Socó, em 1984, cidade aposta na vocação turística, com suas cachoeiras e manguezais.
Autor: Rosa Bastos.
Data: 31 de julho, 2005.

Título: Maior gargalo do País faz 140 anos.
Subtítulo: Ligação ferroviária entre Santos e São Paulo enfrenta o desafio de expandir o principal corredor de exportação do Brasil.
Autor: Agnaldo Brito.
Data: 4 de setembro, 2005.

Título: Agonia sem fim da rede ferroviária.
Subtítulo: Ela custa R$ 4,2 milhões por mês e há dez anos não move um trem.
Autor: Irany Tereza.
Data: 28 de maio, 2006.

Título: Cabeleireiro foi tirar foto na mata e ficou 76h perdido.
Subtítulo:
Autor: Jones Rossi.
Data: 18 de outubro, 2007.

Título: De volta o glamour da viagem de trem.
Subtítulo: CPTM e ABPF anunciam para 2009 retomada de passeio por ferrovia histórica a Jundiaí e Vila de Paranapiacaba.
Autor: Bárbara Souza.
Data: 6 de dezembro, 2008.

Título: Maria e lá vai fumaça.
Subtítulo:

Autor: Christian Carvalho Cruz.
Data: 18 de outubro, 2009.

Título: Cambuci, ideal para o cultivo ecológico.
Subtítulo: Pequenos produtores da região serrana do Vale do Paraíba plantam a árvore e garantem a sobrevivência da espécie.
Autor: João Carlos de Faria.
Data: 17 de março, 2010.

Título: Roteiros custam de R$ 5 a R$ 8 mil
Subtítulo: Pacotes vão do rústico e tradicional a cabine com serviço de bordo; Paranapiacaba é um dos locais preferidos.
Autor: Renato Machado.
Data: 27 de fevereiro, 2010.

Título: Vila inglesa histórica é cenário de abandono.
Subtítulo: Em Paranapiacaba, museu ferroviário fechou em janeiro e ruas estão vazias.
Autor: Fabio Mazzitelli.
Data: 14 de março, 2010.

Título: Paranapiacaba (SP) deixa disputa a patrimônio da Unesco.
Subtítulo:
Autor: Agência Estado.
Data: 14 de março, 2010.

Título: São Paulo tenta salvar antigas estações de trem.
Subtítulo: Paranapiacaba. Complexo está entre os tombados.
Autor: José Maria Tomazela.
Data: 20 de junho, 2010.

Periódico: *Jornal da Tarde*

Título: Um seminário para preservar Paranapiacaba.
Subtítulo:
Autor:
Data: 13 de julho, 1983.

Título: Até Paranapiacaba, um novo turismo pelo túnel do tempo.
Subtítulo:
Autor: Maria Inês Camargo.
Data: 15 de julho, 1985.

Título: Uma janela para o passado.
Subtítulo: A vila de Paranapiacaba tem casas que estão sendo restauradas para montar um museu que vai mostrar os velhos tempos da simpática ferrovia Santos-Jundiaí.
Autor: Regina Helena Teixeira.
Data: 8 de setembro, 1986.

Título: Tombamento.
Subtítulo: Paranapiacaba preservada. Em breve.
Autor:
Data: 28 de agosto, 1987.

Título: Paranapiacaba.

Subtítulo: A indústria vai salvar um grande capital: sua história.
Autor:
Data: 19 de setembro, 1988.

Título: Trilhas fechadas em Paranapiacaba. Um protesto em defesa da Serra.
Subtítulo:
Autor: Marli Olmos.
Data: 16 de setembro, 1991.

Título: Paranapiacaba faz festa para lutar pela preservação.
Subtítulo: Até quinta-feira, mais de cem atividades culturais e esportivas movimentam a vila, incluída por ONG na lista dos cem monumentos mais ameaçados do mundo.
Autor: Carolina Hanashiro.
Data: 25 de setembro, 1999.

Título: Pioneira na luz a gás e no futebol.
Subtítulo: Naquela região nasceu a iluminação pública a gás e o futebol onde Charles Miller organizou o 1º jogo.
Autor: Reynaldo Gollo.
Data: 9 de junho, 2007.

Outros artigos: periódicos diversos

Título: Quem vai subir a serra para salvar Paranapiacaba?
Subtítulo: As casas em estilo vitoriano estão desabando. Os jardins desapareceram. E a vila ferroviária construída pelos ingleses em 1860 morre aos poucos. Apesar da história imponente, os projetos que podem garantir a sua preservação não tem força, nem dinheiro para sair do papel.
Periódico: Jornal da USP.
Autor: Leila Kiyomura Moreno.
Data: 13 a 19 de março, 1995.

Título: Bate-volta até uma vila histórica.
Subtítulo: Paranapiacaba é uma opção para os paulistanos que querem passarem o domingo praticando esportes radicais ou caminhadas em trilhas ecológicas.
Periódico: Diário de S.Paulo.
Autor: Suplemento Viajar.
Data: 25 de julho, 2002.

Título: Uma vila inglesa perdida no tempo, no alto da Serra do Mar.
Subtítulo: Sede operacional da primeira estrada de ferro paulista, construída na década de 1860 para transportar o café do interior para o porto de Santos, Paranapiacaba é uma réplica das antigas vilas ferroviárias britânicas.
Periódico: Diário Oficial do Estado (D.O.E Executivo II).
Autor: Andréa Barros.
Data: 25 de julho, 2003.

Título: Festival de Inverno de Paranapiacaba já é referência cultural.
Subtítulo:
Periódico: Informativo do Diretório Municipal do Partido dos Trabalhadores.
Autor:
Data: agosto/setembro, 2003.

Título: Projeto Caminhos do Mar mostra natureza e cultura de São Paulo.

Subtítulo: Quem aprecia caminhadas agora tem a chance de conhecer também a exuberância da Mata Atlântica e monumentos antigos entre capital e litoral.
Periódico: Diário Oficial do Estado. Poder Executivo – Seção II.
Autor: Da Agência Imprensa Oficial.
Data: 21 de abril, 2004.

Título: Pela preservação do nosso patrimônio.
Subtítulo:
Periódico: Agenda da Cidade. Santo André.
Autor:
Data: maio, 2004.

Título: Paranapiacaba inaugura mercado das artes.
Subtítulo:
Periódico: Jornal do Partido Verde.
Autor:
Data: junho, 2004.

Título: "Estrada de ferro semeou cidades...", diz memorialista.
Subtítulo:
Periódico: Agenda da Cidade. Santo André.
Autor:
Data: 6 abril, 2005.

Título: Casas de Paranapiacaba serão restauradas.
Subtítulo:
Periódico: Ponto Final.
Autor:
Data: 2 a 8 de junho, 2005.

Título: Paranapiacaba terá passeio ciclístico por trilhas.
Subtítulo:
Periódico: Ponto Final.
Autor:
Data: 16 a 22 de junho, 2005.

Título: Cafeicultura: as seis principais fazendas dos imigrantes.
Subtítulo: História da imigração japonesa.
Periódico: Jornal Nipo-Brasil.
Autor:
Data: 2006.

Título: A hospedaria de imigrantes em Santos e o trem de imigrantes.
Subtítulo:
Periódico: Jornal Nipo-Brasil.
Autor:
Data: 2006.

Título: Paranapiacaba terá base do corpo de bombeiros.
Subtítulo:
Periódico: Ponto Final.
Autor:
Data: 4 a 10 de janeiro, 2007.

Título: Tempo frio e seco: combinação ideal para caminhada na Serra do Mar.
Subtítulo:
Periódico: Repórter Diário.
Autor: Aline Bosio.
Data: 4 de agosto, 2007.

Título: Paranapiacaba pode ser patrimônio.
Subtítulo: A vila ferroviária seria o primeiro patrimônio da humanidade em São Paulo.
Periódico: Estação Notícia.
Autor:
Data: 3 a 9 julho, 2008.

Título: Expresso Lazer traz de volta a São Paulo o romantismo das viagens ferroviárias.
Subtítulo: Trem turístico oferecerá à população de SP a experiência de utilizar o transporte sobre trilhos para um programa cultural.
Periódico: Diário Oficial do Estado. Poder Executivo – Seção II.
Autor: Roseane Barreiros.
Data: 5 de julho, 2008.

Título: Acordo entre governos incentiva turismo em duas cidades do ABC.
Subtítulo: Paranapiacaba pode ser beneficiada por acordo de cooperação.
Periódico: Estação Notícia.
Autor:
Data: 23 de outubro, 2009.

Título: Paranapiacaba ainda está longe de prefeituráveis.
Subtítulo: Com área de 4,26 milhões de m² e 921 habitantes, o subdistrito de Paranapiacaba, a 33 km do Paço de Santo André, todo inverno acende os holofotes em razão dos festivais.
Periódico: Repórter Diário.
Autor: Camila Bezerra
Data: 20 de agosto, 2012.

Título: Vila de Paranapiacaba terá hospedagem no ano que vem.
Subtítulo: Galpão de solteiros tem cinco dormitórios.
Periódico: Metro
Autor: Metro ABC
Data: 5 de setembro de 2012.

ANEXO A

- Legislações.

Santo André: Lei nº 9.018, de 21 de dezembro de 2007 (ZEIPP).

Lei nº 9.039, de 16 de maio de 2008 (Alterações na Lei da ZEIPP).

Lota: Ley nº 17.288, de 04 de febrero de 1970 (Monumentos Nacionales)

Ley nº 20.021 que modifica la Ley nº 17.288

Normas sobre Zona Típica

LEI Nº 9.018

Projeto de Lei nº 35, de 30.06.2006 – Proc. nº 24.246/2006-6.
REGULAMENTA a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba, no Município de Santo André e dá outras providências.
JOÃO AVAMILENO, Prefeito do Município de Santo André, Estado de São Paulo, no uso e gozo de suas atribuições legais,FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte lei:
Art. 1º Em atendimento às disposições da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade e do inciso VI do artigo 182 da Lei Municipal nº 8.696, de 17 de dezembro de 2004, que instituiu o Plano Diretor de Santo André, alterado pela Lei nº 8.773, de 27 de outubro de 2005 e Lei nº 8777, de 1º de novembro de 2005, fica aprovado nos termos desta Lei a regulamentação da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba.
Art. 2º A Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba está delimitada no Mapa 1, Anexo 1.1 e descrita no Anexo 2.1 desta lei.

TÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E CONCEITOS

Art. 3º O disciplinamento da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba obedece aos seguintes princípios:
I –desenvolvimento local sustentável; e
II –gestão democrática e participativa.
§ 1º Desenvolvimento local sustentável é o desenvolvimento socialmente justo, ambientalmente equilibrado e economicamente viável, visando garantir o uso e ocupação racional do ambiente natural e edificado, bem como a qualidade de vida para as presentes e futuras gerações.
§ 2º A gestão democrática e participativa se fará incorporando a participação da comunidade local, da sociedade andreense, dos órgãos de defesa do patrimônio e do Conselho Municipal de Política Urbana em sua formulação e execução.
Art. 4º O objetivo geral da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba é o de preservar e valorizar a paisagem cultural da Vila de Paranapiacaba.
Parágrafo único. Compreende-se por Vila de Paranapiacaba todo o aglomerado urbano e o ambiente natural que compreende os setores da Parte Alta, da Parte Baixa, do Rabique e da Ferrovia e que estão delimitados no Mapa 2, Anexo 1.2.
Art. 5º Ficam adotados os seguintes conceitos para os efeitos da presente lei:
I –adaptação: adequação para o uso do imóvel, sem destruir ou prejudicar seu significado cultural;
II –atualização tecnológica: é a adequação da construção às novas tecnologias existentes, ao acesso para pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, às normas legais, às técnicas de segurança, proteção contra incêndio, instalações hidráulicas e elétricas, descarga elétrica, elevadores e demais itens;
III –conservação: caracteriza-se por um conjunto de cuidados a serem dispensados aos bens culturais com o intuito de preservar-lhes as características que apresentem significação cultural, compreendendo ações de manutenção, de reparação ou de restauração;
IV –manutenção: a proteção contínua da edificação e entorno, através da execução de serviços necessários ao seu funcionamento ou permanência, tais como serviços na rede elétrica e hidráulica, cercamento dos lotes, reboco ou pintura interna e externa, troca de telhas e vidros, procedimentos de limpeza, dentre outros;
V –paisagem cultural: é a paisagem resultante de fatores naturais e humanos, que expressa fisicamente a relação que, através do tempo, vem se estabelecendo entre o

indivíduo ou sociedade e o território, de forma que nela estão contidos os remanescentes materiais das atividades que o homem vem desenvolvendo na terra, bem como suas experiências e tradições particulares;
VI –patrimônio cultural: expressão material e imaterial das ações humanas acumuladas no decorrer do tempo, que atende a constituição de identidades e a construção da memória dos diferentes grupos formadores da sociedade;
VII –patrimônio imaterial: manifestações, conhecimentos e modos de fazer identificados como elementos pertencentes à cultura comunitária, os rituais, as festas, a culinária e folclores que marcam a vivência coletiva do trabalho, a religiosidade, o entretenimento e outras práticas da vida social, bem como as manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas;
VIII –patrimônio material: objetos, edificações, documentos, conjuntos e espaços urbanos que constituem bens culturais, com reconhecido valor histórico, paisagístico, artístico, arquitetônico, urbanístico, arqueológico, ecológico, científico e tecnológico;
IX –preservação: conjunto de iniciativas que buscam proteger e recuperar os bens que compõem a paisagem cultural. Busca uma série de ações ou intervenções para garantir a integridade, a conservação ou a permanência das características e expressões culturais dos bens, como também possíveis adaptações às necessidades de usos atuais e atualizações tecnológicas;
X –reparação: intervenções ou obras pontuais na edificação, tais como reparos ou reconstituição de elementos construtivos, vedações, esquadrias, pisos e estrutura, dentre outros;
XI –requalificação urbana: conjunto de medidas que visam à valorização de espaços urbanos considerados degradados, obsoletos ou abandonados, a partir da qualificação ou incentivo a novas atividades econômicas, funcionais, sociais, culturais e ambientais;
XII –restauração: intervenção de caráter excepcional que envolve toda a edificação e restabelece a substância de um bem em um estado anterior conhecido;
XIII –recuo frontal: distância mínima entre o limite externo da(s) edificação(ões) e a(s) divisa(s) do lote que faz frente para o logradouro, medida perpendicularmente a esta;
XIV –recuo lateral: distância mínima entre o limite externo da(s) edificação(ões) e a(s) divisa(s) laterais do lote, medida perpendicularmente;
XV –recuo de geminação: afastamento lateral parcial junto ao lado onde estão as paredes de geminação da edificação e divisa entre dois lotes;
XVI –ruínas: remanescentes ou partes de uma ou mais edificações desmoronadas ou destruídas pela ação do tempo, explosão, incêndio, depredação ou outros fatores;
XVII –salvaguarda do patrimônio cultural: conjunto de medidas que visam à identificação, proteção, conservação do patrimônio cultural e do seu entorno;
XVIII –sítio histórico: é um espaço delimitado da paisagem cultural que se constitui em um conjunto de elementos de reconhecido valor como testemunho do fazer cultural de uma comunidade tanto por seus aspectos materiais como imateriais;
XIX –turismo: conjunto de atividades econômicas associadas à visitação e circulação de pessoas, gerado a partir de interesses diversos, tais como patrimônio natural e cultural, entretenimento, esportes, negócios ou pesquisa;
XX –uso compatível: utilização que não implica em alterações substanciais na significação e no valor cultural do bem.

TÍTULO II
DO DESENVOLVIMENTO LOCAL SUSTENTÁVEL

Art. 6º São diretrizes gerais para o desenvolvimento local sustentável da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba:
I –articular a política de desenvolvimento sócio-econômico e ambiental à política de preservação do patrimônio cultural;

II –promover o desenvolvimento econômico compatível com ambiente e com o suporte de infra-estrutura urbana da Vila de Paranapiacaba;
III –melhorar a infra-estrutura urbana da Vila de Paranapiacaba;
IV –promover, consolidar e qualificar a atividade turística com sustentabilidade;
V –promover e garantir a ordenação e controle do uso do solo de forma a evitar a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;
VI –disciplinar a ocupação urbana na Vila;
VII –garantir a utilização dos imóveis e espaços livres;
VIII –incrementar e qualificar o uso de hotelaria;
IX –garantir o uso habitacional;
X –promover a formação e qualificação contínua da comunidade local para consolidar e fortalecer a gestão do desenvolvimento local sustentável;
XI –buscar alternativas de habitabilidade e uso compatível para os imóveis públicos;
XII –melhorar as condições de acessibilidade e mobilidade urbana, respeitando as condições geomorfológicas do sítio histórico;
XIII –propiciar a inclusão social e a geração de trabalho e renda por meio das atividades turísticas e das demais atividades econômicas compatíveis com a paisagem cultural;
XIV –realizar eventos culturais compatíveis com as diretrizes do desenvolvimento local sustentável e de preservação da paisagem cultural que promovam a atividade turística da Vila de Paranapiacaba;
XV –garantir a segurança dos imóveis públicos através da implantação de medidas preventivas de combate a incêndio e segurança patrimonial;
XVI –estabelecer critérios específicos para a utilização dos imóveis institucionais, residenciais, comerciais e mistos a fim de viabilizar o desenvolvimento sustentável e a preservação do patrimônio cultural;
XVII –normatizar o uso da imagem da Vila de Paranapiacaba a fim de incentivar a divulgação das atividades turística e de preservação da paisagem cultural.
Art. 7º Com base nos objetivos e diretrizes enunciados nesta lei, o Poder Público Municipal deverá elaborar os seguintes planos, projetos e programas setoriais:
I –Plano de Desenvolvimento Turístico Sustentável;
II –Plano de Melhoria do Saneamento Ambiental;
III –Projeto de Energia Elétrica e Iluminação Pública;
IV –Programa de Prevenção e Combate a Incêndio.
§ 1º Em conformidade com os parâmetros estabelecidos no Plano de Manejo do Parque Municipal Nascentes de Paranapiacaba, o Poder Público Municipal deverá elaborar o Plano de Desenvolvimento Turístico Sustentável de Paranapiacaba, contendo no mínimo:
I –estudo da dinâmica sócio-econômica e de mercado;
II –estudo de impacto ambiental;
III –estudo de impacto no patrimônio cultural;
IV –definição de objetivos, diretrizes e os segmentos turísticos a serem promovidos;
V –definição do público-alvo a ser priorizado e ações para visitação turística;
VI –definição dos produtos turísticos a serem promovidos;
VII –definição dos segmentos turísticos a serem trabalhados;
VIII –definição da estratégia de divulgação;
IX –programa de qualificação dos serviços turísticos.
§ 2º O Plano de Melhoria do Saneamento Ambiental da Vila de Paranapiacaba deverá conter, no mínimo:
I –coleta e tratamento de esgoto;
II –drenagem urbana;
III –abastecimento de água;
IV –coleta, reciclagem e disposição final dos resíduos sólidos.

TÍTULO III

DA PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM CULTURAL

CAPÍTULO I

DAS DIRETRIZES GERAIS DE PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM CULTURAL

Art. 8º São diretrizes gerais da preservação da paisagem cultural:

I –propiciar e consolidar uma abordagem pluridisciplinar na política de preservação e gestão do patrimônio cultural;

II –buscar a articulação e integração das diretrizes de preservação dos órgãos de defesa do patrimônio cujos tombamentos incidem sobre o perímetro da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba;

III –promover seminários, eventos e cursos de formação com a finalidade de divulgar e tornar reconhecido e apropriado pelos moradores e visitantes o valor do patrimônio cultural;

IV –manter e atualizar registros, bancos de dados ou qualquer outro meio disponível de veiculação de informações associadas a aspectos e conteúdos históricos, ecológicos, arquitetônicos, urbanísticos, paisagísticos, antropológicos, sociológicos e arqueológicos que propiciem a difusão do conhecimento sobre Paranapiacaba e seu entorno;

V –promover, incentivar e divulgar pesquisas sobre o patrimônio cultural de Paranapiacaba em seus diversos aspectos e conteúdos;

VI –promover o uso e a ocupação dos imóveis de forma sustentável e compatível com a preservação do patrimônio cultural;

VII –criar e consolidar diretrizes e procedimentos de conservação e restauração do patrimônio cultural;

VIII –identificar, documentar, registrar e difundir os bens culturais de natureza material e imaterial que compõem o patrimônio cultural, com a finalidade de garantir sua salvaguarda e o contínuo acompanhamento das transformações deste patrimônio, bem como a apropriação simbólica, econômica e funcional dos bens preservados;

IX –harmonizar as construções suplementares aos imóveis existentes e as eventuais novas construções com o conjunto arquitetônico e urbano existente, com a paisagem cultural da Vila de Paranapiacaba e em conformidade com as especificações desta lei e normas técnicas correspondentes;

X –criar instrumentos e incentivos à conservação, reparação e restauração do patrimônio cultural; e

XI –constituir estoque centralizado de componentes de reposição das edificações."

CAPÍTULO II

DOS SETORES DE PLANEJAMENTO URBANO

Art. 9º Em função de características particulares da paisagem cultural e visando o desenvolvimento sustentável, a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba fica dividida em quatro setores de planejamento urbano:

I –Setor do Rabique;

II –Setor da Parte Alta ;

III –Setor da Parte Baixa;

IV –Setor da Ferrovia.

Parágrafo único Os setores de planejamento urbano nomeados no caput estão delimitados no Mapa 2, Anexo 1.2.

Seção I

Do Setor do Rabique

Art. 10º. O Setor do Rabique se caracteriza por uma ocupação urbana orgânica e espontânea em área de alta declividade, de urbanização precária, de difícil acesso entre a linha férrea e a Rodovia Estadual Adib Chamas (SP-122), com risco iminente de deslizamentos de terra e atropelamentos, configurando-se em um setor impróprio à urbanização.

Art. 11. São diretrizes específicas a serem adotadas no Setor do Rabique:
I - impedir a expansão da ocupação urbana;
II - recuperar a qualidade ambiental da área;
III - buscar alternativas habitacionais que garantam melhor segurança e qualidade de vida aos moradores;
IV -melhorar as condições do acesso existente pela Rodovia Estadual Adib Chamas (SP-122).
Seção II
Do Setor da Parte Alta
Art. 12. O Setor da Parte Alta se caracteriza por uma ocupação urbana orgânica e espontânea, em área de alta declividade, de urbanização consolidada, de fácil acesso e espaço de chegada principal à Vila de Paranapiacaba, configurando-se como um setor de urbanização controlada.
Art. 13. São diretrizes específicas a serem adotadas no Setor da Parte Alta:
I -promover o controle da ocupação e expansão urbana em conformidade com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e de preservação da paisagem cultural;
II -promover a regularização urbanística e fundiária;
III -identificar e preservar os conjuntos edificados de relevante expressão histórica, arquitetônica, cultural e urbana;
IV -melhorar o acesso de pedestres ao Setor da Parte Baixa e aos equipamentos públicos, especialmente para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
Seção III
Do Setor da Parte Baixa
Art. 14. O Setor da Parte Baixa caracteriza-se por um misto de ocupação orgânica e espontânea com ocupação planejada, em fundo de vale, em áreas de baixa e moderada declividade, configurando-se como área propícia à urbanização.
Art. 15. São diretrizes específicas a serem adotadas no Setor da Parte Baixa:
I -promover o controle da ocupação e expansão urbana em conformidade com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e de preservação da paisagem cultural;
II -promover a regularização urbanística.
Parágrafo único. Para efeitos cadastrais, o setor da Parte Baixa está subdividido em quadras e lotes conforme.
Seção IV
Do Setor da Ferrovia
Art. 16. O Setor da Ferrovia é a área da linha férrea e sua faixa de domínio, que tem como função prioritária a atividade de transporte ferroviário, não constituindo, portanto, área propícia à urbanização.
Art. 17. São diretrizes específicas a serem adotadas no Setor da Ferrovia:
I -compatibilizar o desenvolvimento econômico com a preservação da paisagem cultural existente neste setor;
II -realizar a restauração e conservação dos bens móveis, imóveis e áreas livres;
III -permitir, controlar e orientar a visitação turística ao patrimônio cultural sob seu domínio.

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS PARA A PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM CULTURAL

Art. 18. Os procedimentos para a conservação e intervenção nas edificações serão normatizados pelo Manual de Diretrizes e Procedimentos para Intervenção no Conjunto Edificado de Paranapiacaba, a ser elaborado e editado por decreto, contendo, no mínimo, as orientações e especificações para:
I -a atualização tecnológica dos imóveis;

II –a padronização de soluções para ampliação, adaptação e reparação dos imóveis tipológicos;
III –a pintura interna e externa dos imóveis;
IV –a conservação dos elementos construtivos;
V –a instalação elétrica e hidráulica;
VI –padrão de cercamento dos lotes.
Art. 19. Para orientar o plantio de vegetação para fins de cultivo ou utilização paisagística nos espaços livres e lotes deverá ser elaborado, através de decreto, o Manual de Manejo da Vegetação de Paranapiacaba.
Art. 20. As intervenções sobre as ruínas de Paranapiacaba serão objeto de análise e diretrizes específicas de preservação e ocupação do solo.
Art. 21. Para a preservação da paisagem cultural da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba ficam estabelecidas diretrizes específicas para as seguintes categorias:
I –espaços livres da paisagem cultural;
II –conjunto edificado da paisagem cultural.
§ 1º Entende-se por espaços livres os espaços não edificados de uso público.
§ 2º Entende-se por conjunto edificado da paisagem cultural o conjunto de imóveis que compõem a Paisagem Cultural Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba.

Seção I
Dos Espaços Livres da Paisagem Cultural

VIDE LEI 9.039/08 Abaixo
Art. 22. A requalificação urbana dos espaços livres deve buscar ações que valorizem, e garantam a utilização sócio-cultural e funcional de espaços como praças, largos, ruas, caminhos e vielas, compatibilizando as demandas de uso e apropriação da população residente e de atendimento ao turista.
I –no Setor da Parte Alta: o estacionamento e o espaço de chegada à Vila de Paranapiacaba, o Largo da Igreja Bom Jesus de Paranapiacaba e Praça João Dias;
II –no Setor da Parte Baixa: o Largo dos Padeiros, a rua Varanda Velha, as vielas sanitárias, a praça do mercado, o espaço do locobreque, a quadra de esportes, o campo de futebol e a área de Canudos;
III –no Setor da Ferrovia: os espaços livres que envolvem o patrimônio do sistema Funicular, a Estação, as plataformas da primeira e segunda estações, a oficina ou depósito de locomotivas e o Viradouro.
Parágrafo único. Constituem espaços livres de importância prioritária para a requalificação urbana:
Art. 23. A comunicação visual ao ar livre deverá obedecer à legislação municipal vigente e às seguintes orientações específicas:
I –todos os anúncios deverão ser previamente aprovados pelo setor competente da Prefeitura Municipal;
II –os anúncios não poderão obstruir a visualização do conjunto edificado, dos espaços livres, da sinalização de trânsito e de obras de arte tipo viadutos, pontes, túneis, passarelas e passagens subterrâneas;
III –os anúncios permanentes deverão ser posicionados na frente dos imóveis e deverão ter, no máximo, 0,5m² (meio metro quadrado);
Parágrafo único. As demais orientações específicas para a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba deverão ser posteriormente regulamentadas.
Art. 24. Os materiais a serem utilizados para a conservação ou requalificação urbana das ruas, calçadas, praças, dentre outros logradouros, deverão orientar-se pelo projeto de sistema viário e acessibilidade previsto no art. 53 desta lei.

Seção II
Do Conjunto Edificado da Paisagem Cultural
Art. 25. Para a preservação do Conjunto Edificado da Paisagem Cultural ficam estabelecidas as seguintes diretrizes:
I –constituir cadastro de manejo do patrimônio material, contendo um memorial com registro fotográfico e arquitetônico e relato das intervenções ocorridas no bem;
II –reconhecer o valor cultural nos materiais utilizados na construção dos imóveis, a fim de garantir-lhes a máxima integridade possível;
III –dotar todos os imóveis de equipamento de combate ao incêndio;
IV –respeitar e harmonizar toda e qualquer intervenção, à escala, à composição volumétrica, arquitetônica, urbana e cromática do conjunto edificado;
V –preservar a integridade material e o valor cultural nos procedimentos de intervenção;
VI –permitir a colocação das antenas parabólicas ou equipamentos similares somente no recuo de fundo dos lotes, sob aprovação do setor competente da Prefeitura Municipal;
VII –dispor da vegetação no entorno das edificações de forma a permitir a visualização do conjunto edificado, não prejudicando sua estabilidade estrutural e orientar-se-á pelas diretrizes definidas no Manual de Manejo da Vegetação.
Art. 26. As intervenções no Setor da Parte Baixa deverão obedecer à legislação e os manuais vigentes, bem como as seguintes orientações específicas:
Parágrafo único. O disposto no inciso IV deste artigo não se aplica quando o imóvel estiver sendo utilizado para funcionamento de corporação de combate a incêndio, brigada de incêndio ou similares.
I –qualquer intervenção deverá manter as relações urbanas de ocupação do lote: a relação entre volumes construídos e vazios; a configuração estabelecida pela relação entre recuos e corpo principal da edificação, quintal e anexo situado ao fundo do lote, não sendo permitida a ocupação do lote por anexos que liguem diretamente o corpo principal do imóvel ao anexo de fundo;
II –remoção das ampliações ou anexos não conformes, cuja interferência prejudique a composição arquitetônica e urbana do conjunto edificado que se pretende valorizar e preservar;
III –cercamento dos lotes será permitido e deverá adotar padrão a ser estabelecido;
IV –é proibida a cobertura, provisória ou definitiva, dos estacionamentos ou garagens de veículos automotores dentro dos lotes;
V –as intervenções internas, sejam elas de adaptação ou restauração, deverão orientar-se pela distribuição espacial e circulação interna existente;
VI –corrigir detalhes construtivos que provoquem a perda de desempenho do edifício, especialmente no que se refere à sua durabilidade;
VII –garantir a qualidade das madeiras de reposição, buscando equivalência de suas características físicas, mecânicas e anatômicas;
VIII –garantir a integridade das características arquitetônicas e construtivas originais das tipologias dos edifícios em madeira;
IX –as adequações para a melhoria de desempenho térmico, acústico e de estanqueidade, devem privilegiar as soluções arquitetônicas e a linguagem projetual existente.
Art. 27. Do conjunto edificado do Setor da Parte Baixa receberão diretrizes específicas de preservação:
I –os Exemplares de Tipologias Residenciais;
II –os Imóveis de Uso Não-Residencial.
Subseção I
Dos Exemplares de Tipologias Residenciais
Art. 28. Os Exemplares de Tipologias Residenciais correspondem aos imóveis selecionados, cujo projeto destina-se a fins residenciais.

§ 1º Poderão ser posteriormente selecionados outros exemplares.
§ 2º Os Exemplares de Tipologias Residenciais serão destinados à visitação pública.
Art. 29. As intervenções nos Exemplares de Tipologias Residenciais deverão:
I –preservar as características arquitetônicas com a finalidade de destacar a historicidade e o valor documental e cognitivo do projeto ou construção;
II –executar a manutenção contínua e restauração, quando necessária;
III –proibir a remoção e acréscimo de paredes internas, salvo aberturas de paredes de geminação para a interligação funcional dos espaços, quando necessárias e devidamente justificadas em projeto;
IV –realizar a prospecção para estudo de cores interna e externa;
V –estudar a melhor forma de atualização tecnológica, quando necessário;
VI –destinar, preferencialmente, ao uso não-residencial, garantindo, assim, a visitação pública.
SubSeção II
Dos Imóveis de Uso Não-Residencial
Art. 30. Os Imóveis de Uso Não-Residencial são aqueles cujo projeto ou construção destinavam-se às atividades de comércio, serviços, igrejas, hospitais, galpões para manutenção ferroviária, e outras e que estão identificados no Mapa 5, Anexo 1.5.
Art. 31. As intervenções nos Imóveis de Uso Não-Residencial deverão:
I –executar a manutenção contínua e restauração, quando necessária;
II –realizar prospecção para estudo de cores interna e externa;
III –destinar ao uso não-residencial ou misto, garantindo assim a visitação pública.
Parágrafo único. As intervenções nos Imóveis de Uso Não-Residencial deverão ser objeto de análise e elaboração de projeto específico quando da adaptação de uso, remoção e acréscimo de paredes.

TÍTULO IV
DOS PARÂMETROS URBANÍSTICOS

CAPÍTULO I

DO USO DO SOLO
Art. 32. A distribuição dos usos na Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba tem por objetivo promover o desenvolvimento sustentável e evitar a proximidade de atividades incompatíveis ou inconvenientes.
Art. 33. São categorias de uso do solo, conforme o previsto na Seção I, do Capítulo I, do Título IV, da Lei nº 8.696, de 17 de dezembro de 2.004, o Plano Diretor:
I –residencial: destinado à moradia unifamiliar ou multifamiliar;
II –não-residencial: destinado ao exercício de uma ou mais das seguintes atividades: industrial, comercial, de prestação de serviços e institucional;
III –misto: aquele constituído pelos usos residencial e não-residencial na mesma edificação ou lote.
§ 1º Entende-se por residencial multifamiliar aqueles lotes com no máximo duas residências, sendo uma no piso térreo e outra no piso superior.
§ 2º O uso residencial multifamiliar somente será permitido no Setor da Parte Alta.
Art. 34. Fica permitido o uso institucional em toda a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba.
Art. 35. Fica permitido o uso de estacionamento em todo o perímetro da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba, exceto na Área Predominantemente Residencial.
Art. 36. Serão permitidos os Empreendimentos ou Atividades de Impacto previstos no art. 57, os quais estarão sujeitos à aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança e, quando for o caso, à Compensação Patrimonial, para a instalação e/ou reforma, com ou sem acréscimo de área.
Art. 37. Ficam estabelecidas as seguintes Áreas de Uso do Solo no Setor da Parte

Baixa.
I –Área Predominantemente Residencial;
II –Área Predominantemente Comercial;
III –Área de Transição do Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba;
IV –Área de Serviços Diferenciados;
V –Área de Atividades Noturnas.
Art. 38. Na Área Predominantemente Residencial são permitidos os seguintes usos:
I –residencial;
II –não-residencial e misto, somente até o estoque máximo de 20% dos lotes disponíveis nessa área;
III –não-residencial dos tipos hotelaria e comércio de arte e artesanato;
IV –não-residenciais dos tipos restaurante, doçaria, lanchonete, café e bar diurno, somente nos lotes com frente para as Vias de Acesso Liberado.
Art. 39. Na Área Predominantemente Comercial são permitidos os seguintes usos:
I –residencial e misto;
II –não-residencial permitido pela legislação ambiental vigente até o estoque máximo de 60% dos lotes disponíveis nesta área;
III –não-residencial do tipo borracharia somente na Travessa dos Canudos.
Art. 40. Na Área de Transição do Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba somente são permitidos os usos não-residenciais permitidos pela legislação ambiental vigente, tais como produção de mudas ou plantas e hotelaria na categoria camping.
Art. 41. Na Área de Serviços Diferenciados são permitidos os seguintes usos:
I –não-residencial dos tipos hotelaria, arte, artesanato, alimentação, tais como restaurantes, lanchonetes, café, doçarias, e similares;
II –não-residencial dos tipos de prestação de serviços especiais relacionados ao condicionamento ou relaxamento físico e mental ou ao retiro espiritual, tais como, spas, massagens, clínica médica, psicológica, psiquiátrica, medicina ou tratamentos alternativos e similares;
III –misto.
Art. 42. Na Área de Atividades Noturnas são permitidos os seguintes usos:
I –residencial e misto;
II –não-residencial dos tipos comércio e serviços relacionados ao turismo, lazer e alimentação, tais como agências de turismo, restaurantes, lanchonetes, doçarias, bares diurnos e noturnos, cafés, bancos, livrarias, papelarias, locais de acesso à rede mundial de computadores - Internet, comércio de arte e artesanato, bazar, lojas de roupas, presentes e similares.
Parágrafo único. Não é permitido o uso de hotelaria.
Art. 43. No Setor da Parte Alta ficam permitidos os usos residencial e misto.
§ 1º Nas Ruas Willian Speers, Antônio Thomas e na Praça João Dias ficam permitidos usos não-residenciais do tipo comércio e serviços relacionados ao turismo, lazer e alimentação, tais como hotelaria, agências de turismo, restaurantes, lanchonetes, doçarias, bares diurnos e noturnos, cafés, bancos, livrarias, papelarias, locais de acesso à rede mundial de computadores - Internet, comércio de arte e artesanato, bazar, lojas de roupas, presentes e similares.
§ 2º O restante da área são permitidos o uso de hotelaria e demais usos não-residenciais permitidos pela legislação ambiental vigente, exceto aqueles do tipo comércio e serviços relacionados ao turismo e lazer.
Art. 44. No Setor do Rabique somente é permitido o uso não-residencial desde que compatível com a legislação ambiental vigente.
Art. 45. No Setor da Ferrovia são permitidos os seguintes usos:
I –não-residenciais dos tipos comércio e prestação de serviços relacionados ao turismo, lazer e alimentação, tais como hotelaria, agências de turismo, restaurantes, lanchonetes, doçarias, bares diurnos e noturnos, cafés, bancos, livrarias, papelarias, casas de

Internet, comércio de arte e artesanato, bazar, lojas de roupas, presentes, eventos culturais e esportivos e similares;
II –não-residenciais relacionados ao transporte ferroviário.
Seção I
Dos Níveis de Incomodidade por Emissão de Ruído
Art. 46. Os usos deverão adequar-se ao nível de incomodidade por emissão de ruído referente ao setor ou área em que se encontram, conforme o estabelecido no quadro abaixo:

SETORES E ÁREAS	NÍVEL DE RUÍDO PERMITIDO (1)
APR – ÁREA PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL ASD – ÁREA DE SERVIÇOS DIFERENCIADOS ATP – ÁREA DE TRANSIÇÃO DO PARQUE NASCENTES SETOR DO RABIQUE	Diurno 50 dB Noturno 45 dB
SETOR DA PARTE ALTA	Diurno 55 dB Noturno 50 dB
APC – ÁREA PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL	Diurno 60 dB Noturno 50 dB
AAN – ÁREA DE ATIVIDADES NOTURNAS SETOR DA FERROVIA	Diurno 65 dB Noturno 55 dB

Nota: O período diurno corresponde à parcela do dia que vai das 7 às 22 horas e aos domingos e feriados das 9 às 22 horas. O período noturno corresponde à parcela do dia que vai das 22 às 7 horas e aos domingos e feriados das 22 às 9 horas.
Parágrafo único. O Poder Público Municipal poderá expedir licença especial para atividades culturais.

CAPÍTULO II

DA OCUPAÇÃO DO SOLO
Seção I
Da Ocupação dos Lotes
Art. 47. Ficam estabelecidos os seguintes parâmetros urbanísticos:

SETOR	RECUOS (M)			NÚMERO MÁXIMO DE PAVIMENTOS	GABARITO (M)
	FRENTE	LATERAL	FUNDOS		
Parte Alta	-	1,50	-	2	8,00
Parte Baixa	5,00	5,00	6,00	2	8,00
Ferrovia	-	-	-	1	6,00

§ 1º Será permitida a utilização do instrumento da Outorga Onerosa do Direito de Construir no Setor da Ferrovia com a possibilidade de compra de mais dois pavimentos além do térreo e/ou de até mais 10 metros de gabarito além dos 6 metros permitidos, mediante autorização especial do poder público municipal e pagamento outorga onerosa ou compensação patrimonial.
§ 2º Os coeficientes de aproveitamento e taxas de ocupação seguem a legislação

vigente.
Art. 48. Não será permitido na Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba:
I –a construção nos recuos frontal e lateral;
II –a abertura de acesso de veículos aos lotes com divisa para as Vias de Pedestres.
§ 1° Aos imóveis com uso não-residencial cujas atividades estejam voltadas ao setor alimentício, será permitida a colocação de cobertura provisória, com padrão definido pelo setor competente da Prefeitura Municipal, somente no recuo lateral e no recuo de fundo do lote.
§ 2º O disposto no inciso I deste artigo não se aplica quando o imóvel estiver sendo utilizado para funcionamento de corporação de combate a incêndio, brigada de incêndio ou similares.
Art. 49. Para os imóveis geminados, será permitida a construção no recuo de geminação.
Art. 50. Não serão permitidas construções novas ou ampliações das edificações existentes no Setor do Rabique, exceto aqueles de caráter provisório, conforme estabelecido na Lei nº 8.065, de 13 de julho de 2000, Código de Obras e Edificações do Município de Santo André.
Seção II
Da Permeabilidade do Solo
Art. 51. Ficam estabelecidas as seguintes Taxas de Permeabilidade Mínimas por lote, conforme o quadro abaixo:

Setor	Taxa de Permeabilidade Mínima
Parte Alta	20%
Parte Baixa	30%
Rabique	50%
Ferrovia	70%

Art. 52. Nos Setores da Parte Alta e Parte Baixa, o recuo frontal não poderá ser impermeabilizado, devendo ser utilizado como jardim, a fim de garantir a valorização e preservação da paisagem cultural de Paranapiacaba.
Parágrafo único. Nestes casos será permitida somente a impermeabilização da área do recuo frontal correspondente ao acesso de pedestres do portão à entrada principal do imóvel e ao rodeiro para eventual acesso de veículos.

CAPÍTULO III

DO SISTEMA VIÁRIO
Art. 53. O sistema viário e a acessibilidade será objeto de projeto específico que deverá ser elaborado pelo poder público municipal, visando compatibilizar a circulação de veículos e pedestres:
I –garantir o acesso e circulação segura de pedestres e ciclistas;
II –realizar estudo de viabilidade para alternativas de transporte;
III –adequar a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida;
IV –regular e incrementar o sistema de estacionamentos;
V –elaborar sinalização viária específica para sítio histórico.
Art. 54. Para os efeitos desta lei, as vias ficam assim classificadas:
I –Vias de Acesso Liberado;
II –Vias de Acesso Restrito;
III –Vias de Acesso de Pedestres.

§ 1º A classificação viária está descrita no Mapa 7, Anexo 1.7.
§ 2º Entende-se por Vias de Acesso Liberado aquelas onde se permite livre circulação de veículos e pedestres.
§ 3º Entende-se por Vias de Acesso Restrito aquelas onde se permite somente a circulação de veículos de moradores e de prestação de serviços públicos.
§ 4º Entende-se por Vias de Acesso de Pedestres aquelas onde não se permite a circulação de veículos automotores.
Art. 55. A denominação dos logradouros da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba encontra-se no Mapa 8, Anexo 1.8 e descritas no Quadro 2, Anexo 3.2.

TÍTULO V

DOS INSTRUMENTOS E INCENTIVOS À PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM CULTURAL

Art. 56. Para incentivar a preservação da paisagem cultural da Paranapiacaba poderão ser adotados os instrumentos previstos na Lei nº 8.696, de 17 de dezembro de 2004, o Plano Diretor e os descritos a seguir:
I –Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV;
II –Outorga Onerosa do Direito de Construir;
III –Compensação Patrimonial;
IV –Assistência técnica gratuita para fins de preservação e conservação;
V –Incentivos e benefícios fiscais;
VI –Incentivos para benfeitorias nos bens imóveis;
VII –Cessão de imóveis públicos;
VIII –dação de bens imóveis em pagamento de dívidas.

CAPÍTULO I

DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Art. 57. O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV é o instrumento utilizado para análise e aprovação pelos órgãos competentes da administração municipal dos Empreendimentos ou Atividades de Impacto, públicos ou privados, que possam vir a causar:
I –alteração significativa na paisagem cultural;
II –sobrecarga na capacidade de atendimento da infra-estrutura urbana;
III –repercussões significativas nas relações sociais em decorrência do uso, porte ou ocupação projetados;
IV –deterioração na qualidade de vida da população circunvizinha.
§ 1º Fica, desde logo, exigido Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV para a instalação dos seguintes Empreendimentos ou Atividades de Impacto:
I –estações de tratamento;
II –cemitérios;
III –complexos esportivos, clubes recreativos ou desportivos, com quadras cobertas ou não e similares;
IV –estações de radiocomunicações;
V –novas construções com gabarito acima de 8m (oito metros) e/ou área construída acima de 200m² (duzentos metros quadrados);
VI –estacionamentos acima de 20 (vinte) vagas.
§ 2º Lei Municipal poderá exigir Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV para outros Empreendimentos ou Atividades de Impacto além dos estabelecidos no parágrafo anterior.
§ 3º As exigências de alterações e complementações necessárias ao projeto para eliminar ou minimizar impactos negativos que possam ser gerados pela atividade ou

empreendimento, bem como os procedimentos a serem adotados para a utilização do instrumento, serão objeto de regulamentação posterior.
§ 4º A elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV não substitui o licenciamento ambiental requerido nos termos da legislação ambiental.
§ 5º Nos casos em que couber o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e licenciamento ambiental os procedimentos serão integrados.

CAPÍTULO II

DOS DEMAIS INSTRUMENTOS

Art. 58. O Poder Executivo Municipal poderá exercer a faculdade de outorgar onerosamente o exercício do Direito de Construir, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário, conforme disposições dos artigos 28, 29, 30 e 31 do Estatuto da Cidade, e de acordo com os parâmetros estabelecidos no art. 48 desta Lei.
Parágrafo único. A concessão da Outorga Onerosa do Direito de Construir poderá ser negada pelo Conselho Municipal de Política Urbana - CMPU, caso se verifique possibilidade de impacto não suportável pela infra-estrutura ou o risco de comprometimento da paisagem cultural.
Art. 59. O Poder Público Municipal poderá exigir do empreendedor a Compensação Patrimonial quando um empreendimento causar qualquer tipo de interferência negativa à paisagem cultural.
Parágrafo único. Serão posteriormente regulamentadas as exigências a serem feitas ao empreendedor.
Art. 60. O Poder Executivo Municipal, através de seu órgão responsável, poderá oferecer assistência técnica gratuita àqueles que comprovarem a impossibilidade de arcar com os custos de elaboração de projetos, desenhos ou orientações técnicas para fins de preservação e conservação do conjunto edificado da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba.
Art. 61. O Poder Executivo Municipal poderá ceder, a título precário ou oneroso, o uso de seus imóveis para fins residenciais, não-residenciais ou mistos, exposições temporárias, atividades culturais diversas, dentre outras.
Art. 62. Os recursos pecuniários auferidos com a aplicação dos instrumentos previstos nos incisos II, III e VII do artigo 56 desta lei serão destinados ao Fundo de Gestão do Patrimônio Histórico de Paranapiacaba e Parque Andreense – FUNGEPHAPA, criado pela Lei nº 8.281, de 11 de dezembro de 2001.

TÍTULO VI
DA GESTÃO

CAPÍTULO I

DA UTILIZAÇÃO DOS ESPAÇOS LIVRES E IMÓVEIS PÚBLICOS

Seção I

Dos Espaços Livres e dos Imóveis de Uso Institucional

Art. 63. Poderão ser criadas comissões especiais de gestão dos espaços públicos institucionais, de acordo com as demandas.
Art. 64. As visitas culturais aos prédios institucionais de uso público serão feitas por monitores devidamente habilitados e cadastrados pelo Poder Público Municipal.
Art. 65. Poderão ser cobradas taxas de utilização dos espaços livres e imóveis públicos, a critério do Poder Público.
Parágrafo único. Os recursos oriundos da utilização citada em artigo anterior, serão destinados ao Fundo de Gestão do Patrimônio Histórico e Arquitetônico de Paranapiacaba e Parque Andreense – FUNGEPHAPA, criado pela Lei nº 8.282, de 11 de dezembro de 2001.
Art. 66. O Poder Público Municipal poderá autorizar a realização de eventos culturais,

atividades esportivas de caráter competitivo, recreacional ou de aventura, desde que não impliquem risco ao patrimônio ou à paisagem cultural.
Art. 67. A critério da Administração Pública, poderá ser permitido o comércio ambulante para os eventos previstos no artigo anterior, mediante obtenção de autorização no órgão competente.
Parágrafo único. Não será permitida a autorização de comércio ambulante permanente.
Art. 68. A utilização dos espaços livres e imóveis públicos institucionais será regulamentada posteriormente.
Seção II
Dos Imóveis de Uso Residencial, Misto e demais Usos Não-Residenciais
Art. 69. A utilização dos imóveis públicos, dar-se-á mediante:
I –remanejamento de famílias em caso de vulnerabilidade social ou risco estrutural, devidamente comprovado pelo setor competente;
II –licitação pública, nos termos da legislação pertinente;
III –chamamento público para os imóveis residenciais.
Art. 70. Fica autorizado o uso dos imóveis públicos através de:
I –Autorização para atividades ou usos temporários,
II –Permissão de uso a título precário e oneroso para os imóveis residenciais e institucionais privados, com prazo de vigência de até 5 (cinco) anos, renováveis.
III –Concessão de Direito Real de Uso a título oneroso, para os imóveis comerciais a prestação de serviços, com prazo de vigência de até 20 (vinte) anos, renováveis por igual período.
Art. 71. São obrigações do Cessionário:
I –estar com o termo de autorização, permissão ou concessão de uso do imóvel devidamente regularizado;
II –estar com o cadastro sócio-econômico regularizado e atualizado perante a Prefeitura de Santo André, informando qualquer alteração das informações prestadas;
III –estar em dia com as contraprestações mensais do imóvel em uso;
IV –realizar a manutenção e, quando necessário, a reparação do imóvel;
V –não realizar nenhuma intervenção no imóvel, sem autorização da Prefeitura de Santo André;
VI –readequar o imóvel de acordo com as normas de preservação da paisagem cultural, estabelecidas nesta lei e pelos conselhos de defesa do patrimônio;
VII –pagar todos os tributos incidentes sobre o imóvel e seu uso;
VIII –participar dos treinamentos de segurança patrimonial promovidos pela Prefeitura de Santo André;
IX –permitir vistorias periódicas por funcionários da Administração Pública, para levantamento de informações arquitetônicas sobre o patrimônio.
Art. 72. Poderá ser conferida isenção total ou parcial nas contraprestações dos imóveis da Parte Baixa, desde que os permissionários ou concessionários:
I –participem do Programa de Turismo coordenado pela Administração Pública, podendo a isenção variar de 20% (vinte por cento) a 70% (setenta por cento), de acordo com critérios de qualificação dos serviços turísticos a serem posteriormente definidos pelo departamento competente;
II –promovam qualquer intervenção no imóvel, autorizada e aprovada pela Prefeitura de Santo André, sendo que o valor integral gasto com materiais, poderá ser descontado do valor original da contraprestação, até o número de meses de vigência da cessão de uso;
III –estejam em condição de vulnerabilidade social, comprovada pelo setor competente da Administração Pública, limitando-se a 6 (seis) meses de isenção total da contraprestação.

CAPÍTULO II

DO USO DA IMAGEM DA VILA DE PARANAPIACABA
Art. 73. As filmagens, fotografias e outras formas de exploração de imagem referente à paisagem cultural na área da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba, para fins comerciais, publicitários ou jornalísticos, serão permitidas mediante:
I –autorização emitida pela Prefeitura de Santo André, com assinatura do respectivo Termo de Compromisso;
II –doação de quatro exemplares do produto publicitário gerado, à Prefeitura de Santo André, nos quais deverão conter informações referentes à Vila de Paranapiacaba;
III –pagamento da respectiva taxa.
Parágrafo único. Para uso institucional, cultural ou artístico não será cobrada a taxa prevista no inciso III deste artigo.

CAPÍTULO III

DA AUTORIZAÇÃO DE OBRAS E ATIVIDADES
Seção I
Do Alvará do Uso do Solo
Art. 74. Os processos de aprovação de construções ou licenciamento de atividades, devem ser instruídos por Alvará do Uso do Solo, com manifestação favorável à obra ou atividade pretendida.

Parágrafo único. O prazo de vigência do Alvará do Uso do Solo é de 1 (um) ano após a sua emissão, podendo ser prorrogada por igual período, a pedido do interessado, desde que solicitado com 30 (trinta) dias de antecedência da expiração do seu prazo.
Seção II
Da Autorização de Intervenção ou Obra
Art. 75. Para fins de aprovação consideram-se as seguintes categorias de intervenção:
I –manutenção;
II –reparação;
III –adaptação;
IV –atualização tecnológica;
V –restauração;
VI –requalificação urbana;
VII –nova construção.
Art. 76. Para cada categoria de intervenção será emitida uma autorização específica, ouvidos os órgãos competentes, quando necessário, respeitando-se o Código de Obras e Edificações do Município de Santo André, Lei nº 8.065, de 13 de julho de 2000, e demais legislações vigentes.
§ 1º Para o Setor da Parte Baixa será necessária a Autorização de Manutenção para a área interna e externa da edificação e para os demais setores somente para a área externa.
§ 2º Os procedimentos e documentos necessários para as autorizações específicas e cada categoria de intervenção deverão ser objeto de regulamentação.
Art. 77. Os cessionários de imóveis públicos municipais estão isentos do pagamento das taxas previstas no Código de Obras e Edificações do Município de Santo André, Lei nº 8.065, de 13 de julho de 2000.
Seção III
Do Funcionamento das Atividades
Art. 78. Qualquer atividade econômica comercial, industrial, institucional, de prestação de serviços, ou outras de qualquer natureza, mesmo aquelas de caráter temporário, somente se instalará e funcionará na Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba com o prévio Alvará de Funcionamento expedido pela Administração

Pública Municipal.
Art. 79. A expedição de Alvará de Funcionamento fica condicionada ao atendimento por parte do interessado, das disposições da presente lei, da Lei nº 8.767, de 21 de outubro de 2005, e demais legislações pertinentes.

CAPÍTULO IV
DA FISCALIZAÇÃO, INFRAÇÕES E PENALIDADES
Seção I
Da Fiscalização
Art. 80. A Administração Direta e Indireta, através de seus órgãos competentes, fiscalizará a execução das intervenções, obras e funcionamento das atividades, verificando o cumprimento da legislação pertinente, e das licenças expedidas.
Parágrafo único. O servidor público municipal encarregado da vistoria, terá livre acesso às áreas vistoriadas, mediante identificação funcional.
Art. 81. É competência do servidor público municipal encarregado da vistoria:
I –averiguar alterações ou irregularidades efetuadas na paisagem cultural, sem autorização do órgão competente;
II –zelar pela integridade da paisagem cultural;
III –coibir a retirada, o transporte e a comercialização de qualquer tipo de material oriundo do patrimônio cultural sem autorização do órgão competente;
IV –verificar o cumprimento da legislação pertinente e das licenças expedidas.
Seção II – Das Infrações
Art. 82. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária:
I –exploração comercial da imagem no todo ou em parte, de quaisquer bens ou da paisagem cultural, sem a devida autorização ou em desconformidade com as normas e procedimentos estipulados na presente lei;
II –depredação, degradação e descaracterização da paisagem cultural;
III –descumprimento dos termos da licença expedida, ou do Termo de Compromisso;
IV –impedimento, dificuldade ou embaraço a fiscalização;
V –descumprimento de quaisquer cláusulas do instrumento de cessão de uso dos imóveis e dos espaços públicos;
VI –fornecimento de informações incorretas à Administração Pública Municipal;
VII –utilização dos espaços institucionais cedidos para atividades e eventos, em desacordo com a autorização concedida pelo órgão competente.
Parágrafo único. Responderá pela infração quem, por qualquer modo ou meio a cometer ou concorrer para sua prática ou dela se beneficiar.
Art. 83. As infrações a esta Lei, bem como às demais legislações pertinentes, padrões e exigências técnicas delas decorrentes, serão classificadas em leves, graves e gravíssimas, levando-se em conta:
I –a intensidade do dano, efetivo ou potencial;
II –a reincidência da infração;
III –a infringência às normas técnicas ou administrativas;
IV –a reversibilidade do dano.
Art. 84. O infrator deverá solicitar ao órgão competente orientação técnica quanto aos procedimentos e demais informações necessárias e os prazos para a reparação do dano identificado.
§ 1º A concessão de prazo para a reparação do dano não isentará o infrator das penalidades previstas em lei.
§ 2º O prazo concedido poderá ser dilatado, desde que requerido fundamentadamente pelo infrator, antes de vencido o prazo anterior.
§ 3º Será dada ciência ao infrator das decisões que concederem ou negarem prorrogações de prazo.
Seção III

Das Penalidades
Art. 85. A pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que infringir quaisquer dispositivos desta lei, de seus regulamentos e demais normas dela decorrentes, ficará sujeita às penalidades previstas no Código de Obras e Edificações do Município de Santo André, Lei nº 8.065, de 13 de julho de 2000, e da Lei nº 8.767, de 21 de outubro de 2005, independentemente da reparação do dano ou de outras sanções civis ou penais, e também:
I –advertência por escrito, a qual o infrator será notificado a cessar imediatamente a irregularidade, sob pena de imposição de outras sanções previstas nesta Lei;
II –multa de 50 (cinqüenta) a 10.000 (dez mil) FMP (Fator Monetário Padrão) e a perda de benefícios e descontos concedidos pela Administração Pública;
III –rescisão do instrumento de cessão de uso dos imóveis do Setor da Parte Baixa; e
IV –proibição de contratar com a Administração Pública pelo período de até 3 (três) anos.
§ 1º Nos casos de reincidência, as multas, poderão ser aplicadas por dia ou em dobro, de acordo com a especificidade da infração cometida.
§ 2º As infrações ficam assim especificadas:
I –infração leve: é aquela ocasionada pelo descumprimento dos procedimentos administrativos estipulados nesta lei, bem como aquela cujas intervenções internas aos imóveis sejam realizadas em desconformidade com os padrões estipulados para a preservação do patrimônio cultural, estejam enquadradas na categoria de manutenção, sendo reversíveis, e cuja correção poderá ser realizada pelo próprio permissionário, sem a contratação de técnico responsável, podendo ser de dois tipos:
a)intervenção interna e/ou externa realizada sem autorização do órgão competente, sujeitando o infrator à pena de multa de 60 (sessenta) FMP (Fator Monetário Padrão);
b)intervenção interna enquadrada na categoria manutenção, realizada com autorização do órgão competente, cuja execução não está de acordo com o serviço ou recomendação autorizado, sujeitando o infrator pena de multa de 120 (cento e vinte) FMP (Fator Monetário Padrão).
II –infração grave: é aquela ocasionada pela reincidência de uma infração leve, bem como aquela cujas intervenções internas e/ou externas aos imóveis enquadradas na categoria reparação, ou intervenções externas enquadradas na categoria manutenção, sejam realizadas em desconformidade com os padrões estipulados, descaracterizando a paisagem cultural, embora possam ser reversíveis, podendo ser de sete tipos:
a)emissão de ruído acima dos padrões estabelecidos para cada área de uso do solo desta lei, sujeitando o infrator a pena de multa de:
1)150 (cento e cinqüenta) FMP (Fator Monetário Padrão) para níveis até 20% (vinte por cento) acima do estabelecido para a área de uso;
2)250 (duzentos e cinqüenta) FMP (Fator Monetário Padrão) para níveis até 30% (trinta por cento) acima do estabelecido para a área de uso;
3)350 (trezentos e cinqüenta) FMP (Fator Monetário Padrão) para níveis até 40% (quarenta por cento) acima do estabelecido para a área de uso;
4)450 (quatrocentos e cinqüenta) FMP (Fator Monetário Padrão) para níveis até 50% (cinqüenta por cento) acima do estabelecido para a área de uso; e
5)500 (quinhentos) FMP (Fator Monetário Padrão) para níveis acima de 50% (cinqüenta por cento) do estabelecido para a área de uso.
b)descaracterização da paisagem cultural com intervenção externa enquadrada na categoria manutenção, que resulte em descaracterização dos padrões existentes como possibilidade de reversão, sujeitando o infrator a pena de multa de 200 (duzentos) FMP (Fator Monetário Padrão);
c)descumprimento dos padrões urbanísticos estipulados por esta lei, sujeitando o infrator a pena de multa de 250 (duzentos e cinqüenta) FMP (Fator Monetário Padrão);
d)descumprimento de normas de segurança patrimonial, sujeitando o infrator pena de

multa de 300 (trezentos) FMP (Fator Monetário Padrão);
e)descaracterização do patrimônio cultural com intervenção interna e/ou externa, enquadrada nas categorias reparação e adaptação tecnológica, cuja execução não está de acordo com os padrões recomendados, sujeitando o infrator pena de multa de 400 (quatrocentos) FMP (Fator Monetário Padrão);
f)utilização dos espaços institucionais cedidos para atividades e eventos, em desacordo com a autorização concedida pelo órgão competente, sujeitando o infrator pena de multa de 800 (oitocentos) FMP (Fator Monetário Padrão);
g)exploração comercial da imagem no todo ou em parte, de quaisquer bens ou da paisagem cultural, sem a devida autorização ou em desconformidade com as normas e procedimentos estipulados na presente lei, sujeitando o infrator pena de multa de 1.000 (mil) FMP (Fator Monetário Padrão).
III –infração gravíssima: é aquela ocasionada pela reincidência de uma infração grave, bem como aquela cujas intervenções internas e/ou externas aos imóveis enquadradas na categoria adaptação e/ou nova construção, sejam irreversíveis e realizadas em desconformidade com os padrões estipulados, de modo a descaracterizar a paisagem cultural, e comprometer o conjunto arquitetônico no que se refere à estrutura, técnica construtiva ou seu valor histórico-cultural, podendo ser de três tipos:
a)descaracterização do patrimônio cultural que não comprometa a estabilidade estrutural dos imóveis, sujeitando o infrator à pena de multa de 1.500 (mil e quinhentos) FMP (Fator Monetário Padrão);
b)descaracterização do patrimônio cultural que comprometa a estabilidade estrutural dos imóveis, sujeitando o infrator à pena de multa de 2.000 (dois mil) FMP (Fator Monetário Padrão);
c)depredação do patrimônio cultural com a retirada, o transporte e a comercialização de qualquer tipo de material de valor histórico-cultural, sujeitando o infrator à pena de multa de 2.500 (dois mil e quinhentos) FMP (Fator Monetário Padrão).
Art. 86. O pagamento da multa não exime o infrator das demais sanções e medidas administrativas e judiciais cabíveis, inclusive a apuração de sua responsabilidade pelos crimes praticados por particular contra a Administração Pública previstos na legislação penal.
Parágrafo único. Os procedimentos de cobrança, bem como os de atualização monetária e cobrança de juros e multas seguirão os dispositivos do Código Tributário Municipal.

CAPÍTULO V
DO SISTEMA DE PARTICIPAÇÃO E ACOMPANHAMENTO
Seção I
Do Fórum de Paranapiacaba

REGULAMENTADO P/ DEC. 15.820/08
Art. 87. Fica criado o Fórum de Paranapiacaba, entidade de caráter consultivo, sem formação permanente, que poderá ser convocado tanto pelo poder público municipal, quanto pela população local e terá as seguintes funções:
I –acompanhar e discutir a política de desenvolvimento sustentável e de preservação do patrimônio cultural previstas na Zona Especial de Interesse de Paranapiacaba;
II –reunir, articular e institucionalizar a participação dos representantes da população residente, dos órgãos de preservação do patrimônio e das instituições educacionais de Santo André no planejamento e na gestão da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba.
Parágrafo único. O Fórum, a ser posteriormente regulamentado, deverá compor-se, no mínimo, de representantes do Poder Público Municipal, de moradores da área e dos três órgãos de defesa do patrimônio cultural, que tem a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba sob sua jurisdição.

TÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 88. Eventuais casos omissos serão dirimidos pelo Conselho Municipal de Política Urbana - CMPU, ouvido o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Paisagístico de Santo André - COMDEPHAAPASA, o Conselho de Representantes de Paranapiacaba e o Fórum de Paranapiacaba.

Art. 89. O uso não conforme terá que se adequar aos níveis de incomodidades exigidos para a zona ou área em que estiver localizado, bem como aos horários de funcionamento.

Art. 90. Os pedidos de alvará de construção, ampliação, demolição e regularização protocolados na Prefeitura Municipal até a data da publicação desta lei, ainda sem despacho decisório ou com interposição de recurso, dentro dos prazos legais, deverão obedecer aos níveis de incomodidades estabelecidos por esta lei.

Art. 91. Os imóveis da Parte Baixa deverão manter-se pintados na cor existente, em tinta sólida, conforme a especificação técnica determinada pelo setor competente do Poder Público Municipal, até que o Decreto que estabeleça o Manual de Diretrizes e Procedimentos para Intervenção no Conjunto Edificado de Paranapiacaba esteja devidamente aprovado pelos órgãos de defesa do patrimônio e editado.

Art. 92. O inciso V, do artigo 21, da Lei nº 8.065, de 13 de julho de 2000, Código de Obras e Edificações do Município de Santo André não se aplica à Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba.

Art. 93. Os planos setoriais a serem elaborados após esta lei deverão ser submetidos à aprovação do Conselho Municipal de Política Urbana – CMPU, ouvidos o Conselho de Representantes de Paranapiacaba, o Fórum de Paranapiacaba e o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Paisagístico de Santo André – COMDEPHAAPASA.

Art. 94. O Poder Público Municipal deverá proceder ao remanejamento paulatino dos cessionários que utilizam imóveis para fins exclusivamente residenciais na Área de Serviços Diferenciados.

VIDE LEI 9.039/08

Art. 95. Fica estabelecido o prazo de 2 (dois) anos para a adequação aos parâmetros estabelecidos no parágrafo único do art. 16, no inciso IV do art. 27 e no art. 49.

Art. 96. O Mapa 1, Anexo 1.1, e a descrição do Anexo 2.1 desta Lei substituem o Mapa 4 e o Anexo X do Plano Diretor, Lei nº 8.696 de 17 de dezembro de 2004.

Art. 97. A presente lei, não desobriga o atendimento das demais legislações estaduais e federais pertinentes.

Art. 98. O Fundo de Gestão do Patrimônio Histórico de Paranapiacaba e Parque Andreense – FUNGEPHAPA, criado pela Lei nº 8.281, de 11 de dezembro de 2001, deverá ser revisto em até 2 (dois) anos após a aprovação da presente lei.

Art. 99. Esta lei deverá ser revista após 10 (dez) anos de sua aprovação.

Art. 100. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura Municipal de Santo André, em 21 de dezembro de 2007.

JOÃO AVAMILENO
PREFEITO MUNICIPAL
LILIMAR MAZZONI
SECRETÁRIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS
NELSON TSUTOMO OTA
SECRETÁRIO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO
SIMONE ZARATE
SECRETÁRIA DE CULTURA, ESPORTE E LAZER
VANESSA GAYEGO BELLO FIGUEIREDO
SUBPREFEITA DE PARANAPIACABA E PARQUE ANDREENSE

Registrada e digitada no Gabinete do Prefeito, na mesma data, e publicada.

GILMAR SILVÉRIO
CHEFE DE GABINETE

LEI Nº 9.039

Projeto de Lei nº 009, de 24.03.2008 - Processo nº 24.246/2006-6.
ALTERA a Lei nº 9.018 de 21 de dezembro de 2007, que regulamenta a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba, no Município de Santo André.
JOÃO AVAMILENO, Prefeito do Município de Santo André, Estado de São Paulo, no uso e gozo de suas atribuições legais, FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:
Art. 1º O art. 22 da Lei nº 9.018 º de 21 de dezembro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 22. A requalificação urbana dos espaços livres deve buscar ações que valorizem e garantam a utilização sócio-cultural e funcional de espaços como praças, largos, ruas, caminhos e vielas, compatibilizando as demandas de uso e apropriação da população residente e de atendimento ao turista.
Parágrafo único. Constituem espaços livres de importância prioritária para a requalificação urbana:
I – no Setor da Parte Alta: o estacionamento e o espaço de chegada à Vila de Paranapiacaba, o Largo da Igreja Bom Jesus de Paranapiacaba e a Praça João Dias;
II – no Setor da Parte Baixa: o Largo dos Padeiros, a Rua Varanda Velha, as vielas sanitárias, a praça do mercado, o espaço do locobreque, a quadra de esportes, o campo de futebol e a Área de Canudos;
III – no Setor da Ferrovia: os espaços livres que envolvem o patrimônio do sistema Funicular, a Estação, as plataformas da primeira e segunda estações, a oficina ou depósito de locomotivas e o Viradouro."
Art. 2º O art. 95, da Lei nº 9.018 de 21 de dezembro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 95. Fica estabelecido o prazo de 02 (dois) anos para a adequação aos parâmetros estabelecidos no parágrafo único do art. 15; no inciso IV do art. 26 e no art. 48."
Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.
Prefeitura Municipal de Santo André, em 16 de maio de 2008.
JOÃO AVAMILENO
PREFEITO MUNICIPAL
LILIMAR MAZZONI
SECRETÁRIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS
NELSON TSUTOMU OTA
SECRETÁRIO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO
SIMONE ZARATE
SECRETÁRIA DE CULTURA, ESPORTE E LAZER
VANESSA GAYEGO BELLO FIGUEIREDO
SUBPREFEITA DE PARANAPIACABA E PARQUE ANDREENSE
Registrada e digitada no Gabinete do Prefeito, na mesma data, e publicada.
GILMAR SILVÉRIO
CHEFE DE GABINETE

LEY Nº 17.288, DE 1970: LEGISLA SOBRE MONUMENTOS NACIONALES

Publicada en el Diario Oficial el 4 de febrero de 1970.

Se incluyen las disposiciones de: Ley Nº 20.021 que modifica la Ley Nº 17.288 sobre Monumentos Nacionales.
Publicada en el Diario Oficial el 14 de junio de 2005.

TITULO I De los Monumentos Nacionales.

Artículo 1º.- Son monumentos nacionales y quedan bajo la tuición y protección del Estado, los lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico; los enterratorios o cementerios u otros restos de los aborígenes, las piezas u objetos antropo-arqueológicos, paleontológicos o de formación natural, que existan bajo o sobre la superficie del territorio nacional o en la plataforma submarina de sus aguas jurisdiccionales y cuya conservación interesa a la historia, al arte o a la ciencia; los santuarios de la naturaleza; los monumentos, estatuas, columnas, pirámides, fuentes, placas, coronas, inscripciones y, en general, los objetos que estén destinados a permanecer en un sitio público, con carácter conmemorativo. Su tuición y protección se ejercerá por medio del Consejo de Monumentos Nacionales, en la forma que determina la presente ley.

TITULO II Del Consejo de Monumentos Nacionales.

Artículo 2º.-El Consejo de Monumentos Nacionales es un organismo técnico que depende directamente del Ministerio de Educación Pública y que se compone de los siguientes miembros:

a) Del Ministro de Educación Pública, que lo presidirá.
b) Del Director de Bibliotecas, Archivos y Museos, que será su Vicepresidente Ejecutivo.
c) Del Conservador del Museo Histórico Nacional.
d) Del Conservador del Museo Nacional de Historia Natural.
e) Del Conservador del Museo Nacional de Bellas Artes.
f) Del Conservador del Archivo Nacional.
g) Del Director de Arquitectura de la Dirección General de Obras Públicas.
h) De un representante del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo.1980).
i) De un representante de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.
j) De un representante del Colegio de Arquitectos.
k) De un representante del Ministerio del Interior, que podrá ser un oficial superior de Carabineros.
l) De un representante del Ministerio de Defensa Nacional, que deberá ser un oficial superior de las Fuerzas Armadas.
m) De un abogado del Consejo de Defensa del Estado, que será su asesor jurídico.
n) De un representante de la Sociedad de Escritores de Chile.
o) De un experto en conservación y restauración de monumentos.
p) De un escultor que represente a la Sociedad Nacional de Bellas Artes y a la Asociación de Pintores y Escultores de Chile.
q) De un representante del Instituto de Conmemoración Histórica de Chile.
r) De un representante de la Sociedad Chilena de Arqueología.
s) De un miembro del Instituto de Historia de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.
t) Un representante del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes.

El Presidente de la República designará, cada tres años, a los miembros del Consejo que

no lo sean por derecho propio, a propuesta de las respectivas instituciones, a excepción del cargo de la letra o), que será propuesto por el Ministerio de Educación Pública, y del de la letra p), que será designado a propuesta en terna de las dos entidades que allí se mencionan.

Artículo 3º.- El Consejo tendrá un Secretario encargado de extender las Actas, tramitar sus acuerdos y desempeñar las comisiones que se le encomienden y cuya remuneración se consultará anualmente en el Presupuesto del Ministerio de Educación Pública. El Secretario tendrá el carácter de ministro de fe para todos los efectos legales.

Artículo 4º.- El Consejo designará anualmente de su seno un Visitador General, sin perjuicio de los Visitadores Especiales que pueda nombrar para casos determinados.

Artículo 5º.- El Consejo de Monumentos Nacionales podrá sesionar en primera citación con ocho de sus miembros y en segunda con un mínimo de cinco, y sus acuerdos se adoptarán por simple mayoría de votos.

El Consejo podrá hacerse asesorar por otros especialistas cuando lo estime conveniente.

Artículo 6º.- Son atribuciones y deberes del Consejo:

1. Pronunciarse sobre la conveniencia de declarar Monumentos Nacionales los lugares, ruinas, construcciones u objetos que estime del caso y solicitar de la autoridad competente la dictación del decreto supremo correspondiente.
2. Formar el Registro de Monumentos Nacionales y Museos.
3. Elaborar los proyectos o normas de restauración, reparación, conservación y señalización de los Monumentos Nacionales y entregar los antecedentes a la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la ejecución, de común acuerdo, de los trabajos correspondientes, sin perjuicio de las obras que el Consejo pudiera realizar por sí mismo o por intermedio de otro organismo y para cuyo financiamiento se consultaren o se recibieren fondos especiales del Presupuesto de la Nación o de otras fuentes.
4. Gestionar la reivindicación o la cesión o venta al Estado o la adquisición a cualquier título por éste, de los Monumentos Nacionales que sean de propiedad particular.
5. Reglamentar el acceso a los Monumentos Nacionales y aplicar o, en su defecto, proponer al Gobierno las medidas administrativas que sean conducentes a la mejor vigilancia y conservación de los mismos.
6. Conceder los permisos o autorizaciones para excavaciones de carácter histórico, arqueológico, antropológico o paleontológico en cualquier punto del territorio nacional, que soliciten las personas naturales o jurídicas chilenas o extranjeras en la forma que determine el Reglamento, y
7. Proponer al Gobierno el o los Reglamentos que deban dictarse para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 7º.- El Consejo de Monumentos Nacionales queda asimismo facultado para:

1. Editar o publicar monografías u otros trabajos sobre los Monumentos Nacionales.
2. Organizar exposiciones como medio de difusión cultural del patrimonio histórico, artístico y científico que le corresponde custodiar.

Artículo 8º.- Las autoridades civiles, militares y de carabineros tendrán la obligación de cooperar con el cumplimiento de las funciones y resoluciones que adopte el Consejo, en relación con la conservación, el cuidado y la vigilancia de los Monumentos Nacionales.

TITULO III De los Monumentos Históricos

Artículo 9º.- Son Monumentos Históricos los lugares, ruinas, construcciones y objetos de propiedad fiscal, municipal o particular que por su calidad e interés histórico o artístico o por su antigüedad, sean declarados tales por decreto supremo, dictado a solicitud y previo acuerdo del Consejo.

Artículo 10º.- Cualquiera autoridad o persona puede denunciar por escrito ante el Consejo la existencia de un bien mueble o inmueble que pueda ser considerado Monumento Histórico, indicando los antecedentes que permitirían declararlo tal.

Artículo 11º.- Los Monumentos Históricos quedan bajo el control y la supervigilancia del Consejo de Monumentos Nacionales y todo trabajo de conservación, reparación o restauración de ellos, estará sujeto a su autorización previa.

Los objetos que formen parte o pertenezcan a un Monumento Histórico no podrán ser removidos sin autorización del Consejo, el cual indicará la forma en que se debe proceder en cada caso.

Estarán exentos de esta autorización los préstamos de colecciones o piezas museológicas entre museos o entidades del estado dependientes de la Dirección de Bibliotecas Archivos y Museos del Ministerio de Educación Pública.

Artículo 12º.- Si el Monumento Histórico fuere un inmueble de propiedad particular, el propietario deberá conservarlo debidamente; no podrá destruirlo, transformarlo o repararlo, ni hacer en sus alrededores construcción alguna, sin haber obtenido previamente autorización del Consejo de Monumentos Nacionales, el que determinará las normas a que deberán sujetarse las obras autorizadas.

Si fuere un lugar o sitio eriazo, éste no podrá excavarse o edificarse, sin haber obtenido previamente autorización del Consejo de Monumentos Nacionales, como en los casos anteriores.

La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada con una multa de cinco a doscientas unidades tributarias mensuales6, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 25, 27 y 38 de esta ley y de la paralización de las obras mediante el uso de la fuerza pública.

Artículo 13º.- Ninguna persona natural o jurídica chilena o extranjera podrá hacer en el territorio nacional excavaciones de carácter científico sin haber obtenido previamente la autorización del Consejo en la forma establecida por el Reglamento el que fijará las normas a que deberán sujetarse dichas excavaciones y el destino de los objetos que en ellas se encontraren.

Artículo 14º.- La exportación de objetos o bienes muebles que tengan el carácter de Monumentos Históricos queda sujeta a lo dispuesto en el artículo 43 de la ley Nº16.441, de 22 de Febrero de 1966, previo informe favorable del Consejo.

Artículo 15º.- En caso de venta o remate de un Monumento Histórico de propiedad

particular, el Estado tendrá preferencia para su adquisición, previa tasación de dos peritos nombrados paritariamente por el Consejo de Monumentos Nacionales y por el propietario del objeto. En caso de desacuerdo, se nombrará un tercero por el Juez de Letras de Mayor Cuantía del departamento del domicilio del vendedor.

Las Casas de Martillo deberán comunicar al Consejo de Monumentos Nacionales, con una anticipación mínima de 30 días, la subasta pública o privada de objetos o bienes que notoriamente puedan constituir monumentos históricos, acompañando los correspondientes catálogos. El Consejo tendrá derecho preferente para adquirirlos.

Corresponderá a la Dirección de Casas de Martillo aplicar las sanciones a que haya lugar.

Artículo 16º.- El Consejo de Monumentos Nacionales podrá pedir a los organismos competentes la expropiación de los Monumentos Históricos de propiedad particular que, en su concepto, convenga conservar en poder del Estado.

TITULO IV De los Monumentos Públicos

Artículo 17º.- Son Monumentos Públicos y quedan bajo la tuición del Consejo de Monumentos Nacionales, las estatuas, columnas, fuentes, pirámides, placas, coronas, inscripciones y, en general, todos los objetos que estuvieren colocados o se colocaren para perpetuar memoria en campos, calles, plazas y paseos o lugares públicos.

Artículo 18º.- No podrán iniciarse trabajos para construir monumentos o para colocar objetos de carácter conmemorativo, sin que previamente el interesado presente los planos y bocetos de la obra en proyecto al Consejo de Monumentos Nacionales y sólo podrán realizarse estos trabajos una vez aprobados por el Consejo, sin perjuicio de las disposiciones legales vigentes.
La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada con una multa de cinco a cincuenta unidades tributarias mensuales9, sin perjuicio de ordenarse la paralización de las obras.

Artículo 19º.- No se podrá cambiar la ubicación de los Monumentos Públicos, sino con la autorización previa del Consejo y en las condiciones que establezca el Reglamento.
La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada con una multa de cinco a cien unidades tributarias mensuales, sin perjuicio de la restitución a su lugar de origen, a costa del infractor.

Artículo 20º.- Los Municipios serán responsables de la mantención de los Monumentos Públicos situados dentro de sus respectivas comunas.

Los Intendentes y Gobernadores velarán por el buen estado de conservación de los Monumentos Públicos situados en las provincias y departamentos de su jurisdicción, y deberán dar cuenta al Consejo de Monumentos Nacionales de cualquier deterioro o alteración que se produzca en ellos.

TITULO V De los Monumentos Arqueológicos, de las Excavaciones e Investigaciones Científicas correspondientes.

Artículo 21º.- Por el solo ministerio de la ley, son Monumentos Arqueológicos de propiedad del Estado los lugares, ruinas, yacimientos y piezas antropo-arqueológicas que existan sobre o bajo la superficie del territorio nacional.

Para los efectos de la presente ley quedan comprendidas también las piezas paleontológicas y los lugares donde se hallaren.

Artículo 22º.- Ninguna persona natural o jurídica chilena podrá hacer en el territorio nacional excavaciones de carácter arqueológico, antropológico o paleontológico, sin haber obtenido previamente autorización del Consejo de Monumentos Nacionales, en la forma establecida por el Reglamento.

La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada con una multa diez a quinientas unidades tributarias mensuales, sin perjuicio del decomiso de los objetos que se hubieren obtenido de dichas excavaciones.

Artículo 23º.- Las personas naturales o jurídicas extranjeras que deseen efectuar excavaciones de tipo antropo-arqueológico y paleontológico, deberán solicitar el permiso correspondiente al Consejo de Monumentos Nacionales en la forma establecida en el Reglamento. Es condición previa para que se otorgue el permiso, que la persona a cargo de las investigaciones pertenezca a una institución científica extranjera solvente y que trabaje en colaboración con una institución científica estatal o universitaria chilena.

La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada con la expulsión de los extranjeros del territorio nacional, la que se hará efectiva en conformidad con las disposiciones del decreto ley Nº 1.094, de 1975, sin perjuicio de la multa y del comiso señalados en el artículo precedente.

Artículo 24º.- Cuando las excavaciones hubieren sido hechas por el Consejo de Monumentos Nacionales, por organismos fiscales o por personas o corporaciones que reciban cualquiera subvención del Estado, los objetos encontrados serán distribuidos por el Consejo en la forma que determine el Reglamento.

Cuando las excavaciones o hallazgos hubieren sido hechos por particulares, a su costo, éstos deberán entregar la totalidad del material extraído o encontrado al Consejo, sin perjuicio de las facilidades que obtuvieran para el estudio de dicho material en la forma que lo determine el Reglamento.

El Consejo deberá entregar al Museo Nacional de Historia Natural una colección representativa de "piezas tipo" de dicho material y los objetos restantes serán distribuidos en la forma que determine el Reglamento.

Artículo 25º.- El material obtenido en las excavaciones o hallazgos realizados por misiones científicas extranjeras, autorizadas por el Consejo, podrá ser cedido por éste hasta en un 25% a dichas misiones reservándose el Consejo el derecho a la primera selección y efectuando su distribución según lo determine el Reglamento.

La exportación del material cedido a dichas misiones se hará en conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 de la ley Nº 16.441 y en el Reglamento, previo informe favorable del Consejo.

Artículo 26º.- Toda persona natural o jurídica que al hacer excavaciones en cualquier punto del territorio nacional y con cualquier finalidad, encontrare ruinas, yacimientos, piezas u objetos de carácter histórico, antropológico, arqueológico o paleontológico, esta obligada a denunciar inmediatamente el descubrimiento al Gobernador Provincial, quien ordenará a Carabineros que se haga responsable de su vigilancia hasta que el Consejo se haga cargo de él.

La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada con una multa de cinco a doscientas unidades tributarias mensuales16, sin perjuicio de la responsabilidad civil solidaria de los empresarios o contratistas a cargo de las obras, por los daños derivados del incumplimiento de la obligación de denunciar el hallazgo.

Artículo 27º.- Las piezas u objetos a que se refiere el artículo anterior serán distribuidos por el Consejo en la forma que determine el Reglamento.

Artículo 28º.- El Museo Nacional de Historia Natural es el centro oficial para las colecciones de la ciencia del hombre en Chile. En consecuencia, el Consejo de Monumentos Nacionales deberá entregar a dichos Museos colecciones representativas del material obtenido en las excavaciones realizadas por nacionales o extranjeros, según lo determine el Reglamento.

TITULO VI De la Conservación de los Caracteres Ambientales

Artículo 29º.- Para el efecto de mantener el carácter ambiental y propio de ciertas poblaciones o lugares donde existieren ruinas arqueológicas, o ruinas y edificios declarados Monumentos Históricos, el Consejo de Monumentos Nacionales podrá solicitar se declare de interés público la protección y conservación del aspecto típico y pintoresco de dichas poblaciones o lugares o de determinadas zonas de ellas.

Artículo 30º.- La declaración que previene el artículo anterior se hará por medio de decreto y sus efectos serán los siguientes:

1. Para hacer construcciones nuevas en una zona declarada típica o pintoresca, o para ejecutar obras de reconstrucción o de mera conservación, se requerirá la autorización previa del Consejo de Monumentos Nacionales, la que sólo se concederá cuando la obra guarde relación con el estilo arquitectónico general de dicha zona, de acuerdo a los proyectos presentados. (Burocrático também)
2. En las zonas declaradas típicas o pintorescas se sujetarán al Reglamento de esta ley los anuncios, avisos o carteles, los estacionamientos de automóviles y expendio de gasolina y lubricantes, los hilos telegráficos o telefónicos y, en general, las instalaciones eléctricas, los quioscos, postes, locales o cualesquiera otras construcciones, ya sean permanentes o provisionales.

La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada con multa de cinco a doscientos unidades tributarias mensuales, sin perjuicio de la paralización de las obras mediante el uso de la fuerza pública.

TITULO VII De los Santuarios de la naturaleza e investigaciones científicas

Artículo 31º.- Son santuarios de la naturaleza todos aquellos sitios terrestres o marinos que ofrezcan posibilidades especiales para estudios e investigaciones geológicas, paleontológicas, zoológicas, botánicas o de ecología, o que posean formaciones naturales, cuya conservación sea de interés para la ciencia o para el Estado.

Los sitios mencionados que fueren declarados santuarios de la naturaleza quedarán bajo la custodia del Consejo de Monumentos Nacionales, el cual se hará asesorar para estos efectos por especialistas en ciencias naturales.

No se podrá, sin la autorización previa del Consejo, iniciar en ellos trabajos de construcción o excavación, ni desarrollar actividades como pesca, caza, explotación rural o cualquiera otra actividad que pudiera alterar su estado natural.

Si estos sitios estuvieren situados en terrenos particulares, sus dueños deberán velar por su debida protección denunciando ante el Consejo los daños que por causas ajenas a su voluntad se hubieren producido en ellos.

Se exceptúan de esta disposición aquellas áreas que en virtud de atribución propia, el Ministerio de Agricultura declare Parques Nacionales o tengan tal calidad a la fecha de publicación de esta ley.

La infracción a lo dispuesto en este artículo será sancionada con multa de cincuenta a quinientas unidades tributarias mensuales.

Artículo 32º.- El Museo Nacional de Historia Natural, centro oficial de las colecciones de ciencias naturales, reunirá las colecciones de "tipos" en dichas ciencias. Las personas e instituciones que efectúen recolecciones de material zoológico o botánico, deberán entregar a este museo los "holotipos" que hayan recogido.

TITULO VIII De los Canjes y préstamos entre Museos

Artículo 33º.- Los Museos del Estado dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos podrán efectuar entre ellos canjes y préstamos de colecciones u objetos repetidos, previa autorización del Director de Bibliotecas, Archivos y Museos, otorgada mediante resolución fundada.

Artículo 34º.- Los Museos del Estado podrán efectuar canjes y préstamos con Museos o instituciones científicas de carácter privado, siempre que su solvencia garantice el retorno de las especies o colecciones dadas en préstamo, lo que será calificado por el Director de Bibliotecas, Archivos y Museos, previo informe del Conservador del Museo respectivo. El Reglamento determinará las condiciones y modalidades de estos canjes y préstamos.

Igualmente, podrán efectuar préstamos o comodato al Congreso Nacional y a la Exma. Corte Suprema de Justicia, a petición de los Presidentes del H. Senado o de la Exma. Corte Suprema, en su caso.

Artículo 35º.- Los Museos del Estado podrán efectuar canjes de sus piezas o colecciones o darlas en préstamo a Museos extranjeros, en las condiciones establecidas en el artículo 43 de la ley número 16.441, previo informe favorable del Consejo de Monumentos Nacionales.

Artículo 36º.- DEROGADO

TITULO IX Del Registro e Inscripciones

Artículo 37º.- Los Museos del Estado y los que pertenezcan a establecimientos de enseñanza particular, universidades, municipalidades, corporaciones e institutos científicos o a particulares, estén o no abiertos al público, deberán ser inscritos en el Registro que para este efecto llevará el Consejo de Monumentos Nacionales en la forma que establezca el Reglamento. Deberá, además confeccionar un catálogo completo de las piezas o colecciones que posean, el que deberá ser remitido en duplicado al

Consejo.

Anualmente, los Museos de los servicios y establecimientos indicados en el inciso primero deberá comunicar al Consejo de Monumentos Nacionales las nuevas adquisiciones que hubieren hecho durante el año y las piezas o colecciones que hayan sido dadas de baja, facilitadas en préstamo o enviadas en canje a otros establecimientos similares.

Los Museos que se funden en lo sucesivo, se inscribirán previamente en el Registro a que se refiere el inciso primero de este artículo.

TITULO X De las penas

Artículo 38º.- El que causare daño en un monumento nacional, o afectare de cualquier modo su integridad, será sancionado con pena de presidio menor en sus grados medio a máximo y multa de cincuenta a doscientas unidades tributarias mensuales.

Artículo 38º bis.- La apropiación de un monumento nacional, constitutiva de los delitos de usurpación, hurto, robo con fuerza en las cosas, o robo con violencia o intimidación en las personas, así como su receptación, se castigará con pena de multa de cincuenta a doscientas unidades tributarias mensuales, además de la pena privativa de libertad que corresponda de acuerdo a las normas generales.

Tratándose del hurto, si no fuere posible determinar el valor del monumento nacional, se aplicará la pena de presidio menor en sus grados mínimo a máximo, además de la multa aludida en el inciso precedente.

Artículo 39º.- Los empleados públicos que infringieren cualquiera de las disposiciones de esta ley o que de alguna manera facilitaren su infracción, estarán sujetos a las medidas disciplinarias de carácter administrativo que procedan, sin perjuicio de la sanción civil o penal que individualmente mereciere la infracción cometida.

Artículo 40º.- Las obras o trabajos que se inicien en contravención a la presente ley, se denunciarán como obra nueva, sin perjuicio de la sanción que esta ley contempla.

Artículo 41º.- DEROGADO

Artículo 42º.- Se concede acción popular para denunciar toda infracción a la presente ley. El denunciante recibirá, como premio, el 20 por ciento del producto de la multa que se aplique.

Artículo 43º.- DEROGADO

Artículo 44º.- Las multas establecidas en la presente ley, a excepción de aquellas fijadas en el artículo 38, serán aplicadas por el juez de letras en lo civil que corresponda al lugar en que se cometa la infracción, a petición del Consejo de Monumentos Nacionales o por acción popular.

TITULO XI De los Recursos

Artículo 45º.- La Ley de Presupuesto de la Nación consultará anualmente los fondos necesarios para el funcionamiento del Consejo de Monumentos Nacionales y el cumplimiento de los fines que la ley le asigna.

Los Juzgados de Letras ingresarán mensualmente en la Tesorería Fiscal respectiva, en una cuenta especial, a la orden del Consejo de Monumentos Nacionales, el producto de las multas que apliquen por infracciones a la presente ley.

TITULO FINAL

Artículo 46º.- Derógase el Decreto-Ley Nº 651, de 17 de octubre de 1925, y todas las disposiciones legales contrarias a la presente ley.

Artículo 47º.- El Presidente de la República dictará el Reglamento para la aplicación de la presente ley dentro de los 180 días siguientes a su publicación.

Artículo 48º.- Los permisos ya otorgados por el Consejo de Monumentos Nacionales, para excavaciones de cualquiera naturaleza, quedarán automáticamente caducados si no se solicitaren nuevamente en el plazo de 30 días, desde la fecha de la publicación del Reglamento de la presente ley en el Diario Oficial, y en la forma que determine dicho Reglamento.

Artículo 49º.- Los trabajos de habilitación y reconstrucción de la casa en que nació Gabriela Mistral, en la ciudad de Vicuña, del mismo modo que el establecimiento de un museo para honrar la memoria de la ilustre poetisa, a que se refiere el artículo 3º de la ley Nº 16.719, estarán a cargo del Ministerio de Educación Pública, que los ejecutará a través de la Sociedad Constructora de Establecimientos Educacionales S. A., con cargo a los fondos a que se refiere el artículo 4º de esa ley.

La Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y Transportes pondrá a disposición del Ministerio de Educación Pública los fondos que se hubieren entregado para su realización.

Artículo 50º.- Los profesores y funcionarios dependientes del Ministerio de Educación Pública, actualmente en servicio, reincorporados por la ley Nº 10.990, artículo 4º, tendrán derecho a efectuar por su cuenta, las imposiciones correspondientes al tiempo que duró su separación del servicio. En virtud de ese integro se les reconocerá dicho tiempo para el goce de los beneficios establecidos en el DFL Nº 1.340 bis, y en el artículo 19º de la ley 15.386 y el Decreto Supremo 163 de 1964, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, desde el momento en que esos servidores hayan completado o completen treinta años de imposiciones en la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas.

Los mismos profesores y funcionarios, si estuvieren disfrutando de una pensión de jubilación, en razón de servicios anteriores a la reincorporación dispuesta por la ley Nº 10.990 podrán renunciar a dicha pensión y por ese hecho se les validarán dichos servicios para computarlos en el goce de los beneficios indicados en el inciso anterior.

Artículo 51º.- Modifícase el inciso primero del artículo 32 de la Ley Nº 16.617, en la parte que sigue a la palabra "inclusive" quedando como sigue: "serán compatibles con las rentas derivadas del desempeño de seis horas de clases el cualquier establecimiento educacional o con seis horas de clases en la Educación Superior o en el Centro de Perfeccionamiento"28.

Artículo 52º.- Facúltase al Presidente de la República para que, en nombre del pueblo de Chile, haga donación oficial al Gobierno de la República de Venezuela de una réplica

del monumento de don Andrés Bello ubicado en la Avenida B. O'Higgins, de Santiago.

Artículo 53º.- El Tesorero General de la República pondrá a disposición de la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas los fondos que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 letra a) de la ley Nº 15.720, deben aportar las Municipalidades, deduciéndolas de los fondos que, por cualquier concepto deba entregar el Fisco a dichas Corporaciones, cuando éstas no hayan cumplido con esta obligación oportunamente.

Artículo 54º.- Autorízase a la Caja de Previsión de la Marina Mercante Nacional para transferir al Fisco, a título gratuito, el inmueble ubicado en la ciudad de Valparaíso, calle Merlet 195 (Cerro Cordillera) a fin de que sea destinado al funcionamiento del Museo del Mar, dependiente del Ministerio de Educación Pública, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10º de la ley Nº 17.236.29

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévese a efecto como ley de la República.

Santiago, veintisiete de enero de mil novecientos setenta.-
EDUARDO FREI MONTALVA.- Máximo Pacheco Gómez, Ministro de Educación.
Ernesto Livacic Gazzano, Subsecretario de Educación.

LEY Nº 20.021, QUE MODIFICA LA LEY Nº 17.288 SOBRE MONUMENTOS NACIONALES, CON EL OBJETO DE CREAR UNA NUEVA FIGURA PENAL Y SUSTITUIR LA UNIDAD EN QUE SE EXPRESAN SUS MULTAS.

Dictada el 30 de mayo de 2005.

Publicada en el Diario Oficial el 14 de junio de 2005

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente Proyecto de ley:

Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la Ley Nº 17.288, sobre Monumentos Nacionales:

1. En el inciso final del artículo 12, reemplázase la frase "de uno a cinco sueldos vitales", por la siguiente "de cinco a doscientas unidades tributarias mensuales".
2. En el inciso segundo del artículo 18, reemplázase la frase "de uno a cinco sueldos vitales", por la siguiente "de cinco a cincuenta unidades tributarias mensuales".
3. En el inciso segundo del artículo 19, reemplázase la frase "de uno a cinco sueldos vitales", por la siguiente "de cinco a cien unidades tributarias mensuales".
4. En el inciso segundo del artículo 22, reemplázase la frase "de uno a cinco sueldos vitales", por la siguiente "diez a quinientas unidades tributarias mensuales".
5. En el inciso final del artículo 23, reemplázase la frase "la que se hará efectiva en conformidad con las disposiciones de la ley 3.446, sin perjuicio del comiso de los objetos obtenidos en la excavaciones que hubieren realizado" por la siguiente: "la que se hará efectiva en conformidad con las disposiciones del decreto ley Nº 1094, de 1975, sin perjuicio de las multa y del comiso señalados en el artículo precedente".
6. Modifícase el artículo 26 en los siguientes términos:
    1. En el inciso primero sustituyéndose las expresiones "del departamento" por el término "provincial".
    2. En el inciso segundo reemplázase la frase: "cinco a diez sueldos vitales", por la siguiente: "cinco a doscientas unidades tributarias mensuales".
7. Agrégase al artículo 30 un inciso final, del siguiente tenor:

    "La infracción a los dispuesto en este artículo será sancionada con multa de cinco a doscientas unidades tributarias mensuales, sin perjuicio de la paralización de las obras mediante el uso de la fuerza pública".
8. Agrégase al artículo 31 un inciso final, del siguiente tenor:

    "La infracción a los dispuesto en este artículo será sancionada con multa de cincuenta a quinientas unidades tributarias mensuales".
9. Sustitúyese el artículo 38 por el siguiente:

    "Artículo 38.- El que causare daño en un monumento nacional, o afectare de cualquier modo su integridad, será sancionado con pena de presidio menor en sus grados medio a máximo y multa de cincuenta a doscientas unidades tributarias mensuales".
10. Incorpórase el siguiente artículo 38 bis, nuevo:

"Artículo 38 bis.- La apropiación de un monumento nacional, constitutiva de los delitos de usurpación, hurto, robo con fuerza en las cosas, o robo con violencia o intimidación en las personas, así como su receptación, se castigará con pena de multa de cincuenta a doscientas unidades tributarias mensuales, además de la pena privativa de libertad de corresponda de acuerdo a las normas generales.

Tratándose del hurto, si no fuere posible determinar el valor del monumento nacional, se aplicará la penda del presidio menor en sus grados mínimo a máximo además de la multa aludida en el inciso precedente."

11. Deróganse los artículos 41 y 43.

Reemplázase el artículo 44, por el siguiente:

"Artículo 44.- las multas establecidas en la presente ley, a excepción de aquéllas fijadas en el artículo 38, serán aplicada por el juez de letras en lo civil que corresponda al lugar en que se cometa la infracción a petición del Consejo de Monumentos Nacionales o por acción popular".

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago 30 de mayo de 2005.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Sergio Bitar Chacra, Ministro de Educación.
Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., Pedro Montt Leiva, subsecretario de Educación.

Normas sobre Zonas Típicas o Pintorescas

Las normas ofrecen pautas fundamentales para la gestión de las zonas típicas. En concreto definen conceptos relativos a las zonas típicas o pintorescas y a las intervenciones en ellas, orientan sobre el procedimiento para su declaración como tal, establecen los parámetros necesarios para la elaboración de los instructivos de intervención y orientan la presentación de solicitudes de autorización para realizar intervenciones en estas áreas protegidas.

NORMAS SOBRE ZONAS TÍPICAS O PINTORESCAS

CONSIDERANDO:

Que el artículo 19, Nº10, inciso 5 de la Constitución Política de la República, establece que es deber del Estado la protección e incremento del Patrimonio Cultural de la Nación.

Que el artículo 1, de la Ley Nº18.956, señala como uno de los objetivos del Ministerio de Educación, la protección e incremento del patrimonio cultural de la Nación.

Que la Ley Nº17.288, en sus disposiciones contenidas en los artículos 29 y 30 del TítuloVI, denominado "De la Conservación de los Caracteres Ambientales", se refiere a las atribuciones del Consejo de Monumentos Nacionales para la declaración, protección y conservación de las Zonas Típicas o Pintorescas.

Que las Zonas Típicas o Pintorescas, según se desprende de las disposiciones de la Ley Nº17.288, constituyen agrupaciones de bienes inmuebles urbanos o rurales, que forman una unidad de asentamiento representativo de la evolución de una comunidad humana y que destacan por su unidad estilística, su materialidad o técnicas constructivas; que tienen interés artístico, arquitectónico, urbanístico y social, constituyendo áreas vinculadas por las edificaciones y el paisaje que las enmarca, destaca y relaciona, conformando una unidad paisajística, con características ambientales propias, que definen y otorgan identidad, referencia histórica y urbana en una localidad, poblado o ciudad.

Que la protección y conservación del aspecto típico y pintoresco de poblaciones y lugares o determinadas zonas de ellas, asegura el desarrollo cultural, el turismo, el disfrute y el bienestar general de la comunidad, todo lo cual permite la investigación, la educación, y la valoración de una determinada manifestación histórica y cultural.

Que las ciudades, poblados o lugares, se desarrollan formal y espacialmente bajo normas e instrumentos de planificación dinámicos, que permiten acoger la valoración y conservación del patrimonio arquitectónico, urbanístico, arqueológico y natural, armonizando y potenciando así la relación que debe existir entre el espacio natural y el construido.

Que el Patrimonio perteneciente a las Zonas Típicas o Pintorescas existente en el país, representa un valor irremplazable e irrepetible para nuestra realidad cultural, por lo que se hace imprescindible normar y regular sus intervenciones.

Que el artículo 6, Nº3, de la Ley 17.288, establece que es facultad del Consejo de Monumentos Nacionales, elaborar normas de restauración, reparación, conservación y señalización de los Monumentos Nacionales.

ACUERDO:

Aprobar el presente documento, que establece normas sobre Zonas Típicas o Pintorescas, relativas a las condiciones para la declaración de Zonas Típicas o Pintorescas; los procedimientos de elaboración, contenido y aprobación de los Instructivos de Intervención aplicables a cada zona y, los requisitos para que el Consejo

de Monumentos Nacionales autorice las intervenciones en dichas zonas, y cuyo texto es el siguiente:

NORMAS SOBRE ZONAS TIPICAS O PINTORESCAS

TÍTULO I

DE LAS DEFINICIONES

ARTÍCULO 1º.- Para los efectos de estas normas, se entenderá por:

Intervención: Proceso que implica la ejecución de obras de construcción, conservación, reciclaje o ampliación de las edificaciones existentes y su entorno.

Conservación: El conjunto de procesos necesarios para la mantención de la importancia arquitectónica, arqueológica, histórica, artística, científica, paisajística, biológica y social del patrimonio cultural o natural. Este proceso de conservación implica acciones de preservación, restauración y reconstrucción.

Preservación: El proceso de mantener el estado original de un inmueble, sitio o ambiente, ya sea protegiéndolo anticipadamente del daño o peligro, o retardando su deterioro con el mínimo de intervención.

Restauración: El proceso de devolver a un inmueble, sitio o ambiente a su estado original o alguna etapa previa de su existencia, mediante la consolidación, la exclusión de los elementos no pertenecientes a su identidad, o la incorporación de nuevos materiales o elementos, siempre y cuando no la alteren.

Reconstrucción: El proceso de restablecer o recrear el estado original o previo de un inmueble, sitio o ambiente, mediante la incorporación preferente de nuevos materiales. Esta reproducción auténtica –total o parcial– estará fundamentada en documentación comprobada por evidencia científica a través de un estudio de tipología (documentos gráficos, fotográficos o de archivo).

Consolidación estructural: El proceso de restituir las condiciones de estabilidad estáticas y dinámicas a un inmueble que presente daño en sus elementos estructurales, sean estos en sus fundaciones, muros, entrepisos o techumbre, mediante la incorporación de un material de refuerzo el cual deberá realizarse en armonía con la edificación existente.

Reciclaje o Acondicionamiento: Son las obras necesarias para la adecuación de un inmueble o una parte del mismo a los usos que se destine, mejorando sus condiciones de habitabilidad y manteniendo su envolvente exterior original, su configuración interior general y su estructura básica original.

Se agrupan en este concepto, las obras de modificación de distribución interior, modificación de localización de los elementos de comunicación general, horizontal y vertical, modificación de la cota de las distintas losas o entrepisos flexibles, construcción de entrepisos y sustitución de estructuras de cubierta para el aprovechamiento de sus volúmenes.

Rehabilitación: Habilitar de nuevo o restituir a un inmueble o espacio su antiguo estado.

Ampliación: Son las obras que se realizan para aumentar el volumen construido de edificaciones existentes, ya sea mediante el aumento de ocupación en pisos, el incremento del número de pisos o el aumento de altura de los existentes.

Entorno: Conjunto de elementos o rasgos de carácter físico, o cultural y paisajístico, que están aledaños a un edificio o conjunto patrimonial cuya existencia es importante para mantener la relevancia cultural o natural de éstos.

TITULO II

DE LA DECLARACIÓN DE ZONA TÍPICA O PINTORESCA.

ARTÍCULO 2º.- Cualquier autoridad o persona puede solicitar por escrito al Consejo de Monumentos Nacionales, que una población o lugar o determinada parte de ellos, sea declarada Zona Típica o Pintoresca.

Esta solicitud deberá acompañar un informe técnico, el que contendrá antecedentes gráficos (planimétricos y fotográficos), históricos, arquitectónicos, arqueológicos y paisajísticos del área propuesta, según corresponda, tanto del espacio construido como del no construido y deberá indicar los límites que la individualizan.

Podrán incluirse, asimismo, antecedentes que reflejen la opinión de los propietario sen el área a ser declarada y de autoridades locales, comunales, provinciales, regionales o de aquellas que se estime procedente.

Los requisitos establecidos en este artículo, también se aplicarán en caso que la solicitud de declaración emane del propio Consejo de Monumentos Nacionales.

ARTICULO 3º.- Luego de estudiados los antecedentes de la declaración, el Consejo de Monumentos Nacionales, previo acuerdo, podrá solicitar al Ministerio de Educación la dictación del decreto correspondiente.

TITULO III
DE LOS INSTRUCTIVOS DE INTERVENCIÓN PARA CADA ZONA DECLARADA TÍPICA O PINTORESCA.

ARTÍCULO 4º.- En el manejo de cada Zona Típica o Pintoresca se deberá cumplir con los requisitos contenidos en el respectivo documento denominado Instructivo de Intervención de Zona Típica o Pintoresca.

ARTICULO 5º.- El Instructivo de Intervención de Zona Típica o Pintoresca es un documento de carácter técnico, que fijará en cada caso, los requisitos especiales que deben cumplirse para todas las intervenciones que impliquen obras de construcción, reconstrucción o mera conservación, sean permanentes o provisorios en atención a la distintas características arquitectónicas y paisajísticas propias de cada Zona Típica o Pintoresca.

ARTICULO 6º.- Cada Instructivo de Intervención de Zona Típica o Pintoresca regulará la totalidad del área protegida en cada caso y contendrá las siguientes partes:

A) Introducción Técnica - Descriptiva
B) Documentación Gráfica
C) Instrucciones Técnicas Especiales

A) Introducción Técnica- Descriptiva:

Corresponde a la descripción de los antecedentes históricos, arquitectónicos, urbanísticos, paisajísticos, arqueológicos, u otros, según corresponda, que fundamentan la protección del área.

Análisis de antecedentes bibliográficos, antecedentes históricos urbanísticos del território comunal, descripción de condiciones geográficas, interés cultural del área, características morfológicas, singularidad de los inmuebles y espacios públicos, evaluación y calificación de los inmuebles de valor, presencia de Monumentos Históricos, Arqueológicos, Públicos y Santuarios de la Naturaleza.

Registro de Inmuebles, fichas de valoración de cada edificación, que identifique sus atributos, identificación del inmueble, rol, plano de ubicación, fotografías, valores y atributos especiales, referencias bibliográficas, destino, año de construcción, calidad jurídica (público/privado), características morfológicas, tipología, sistema de

agrupamiento, tipo de cubierta, altura, antejardines, cierros exteriores, materialidad, colores, elementos significativos, estado de conservación, grado de alteración, relación con elementos de su entorno, entre otros aspectos.

Cuando fuere factible, se recogerán antecedentes de los residentes de la Zona Típica o Pintorescas, con relación a las características y estado de sus inmuebles y a sus expectativas de desarrollo del área a futuro. Para estos efectos, se podrán utilizar encuestas u otros medios apropiados.

B) Documentación Gráfica:

Corresponde a la planimetría del sector, realizada sobre un levantamiento aerofotogramétrico, escala 1:1000 u otra escala de acuerdo a la extensión de la Zona Típica o Pintoresca, salvo que el Consejo de Monumentos Nacionales en casos excepcionales, autorice una planimetría base diferente.

La Planimetría deberá expresar:

a) La graficación del polígono con los límites de la Zona Típica o Pintoresca, conforme lo definido en cada Decreto.

b) La zonificación o diferenciación por áreas homogéneas, según características de la zona.

c) El catastro y clasificación de los inmuebles existentes en cada Zona Típica o Pintoresca, según su estado de conservación, registrado como: Bueno (bien mantenido), Regular (en estado de deterioro o abandono) y Malo (en peligro de demolición) u otro.

d) Calificación de los inmuebles y predios existentes en cada Zona Típica o Pintoresca, según las siguientes categorías de valoración, con indicación expresa de aquellos declarados Monumento Histórico:

-Monumento Histórico: aquel declarado en virtud de la Ley Nº17.288 de Monumentos Nacionales. Estos inmuebles serán principalmente objeto de conservación y restauración científica. Sin embargo, se podrán plantear modificaciones puntuales o ampliaciones, siempre y cuando ellas se realicen en armonía con la parte original, y no signifique que se distorsionen o alteren los valores esenciales de la construcción existente.

-Inmueble de Interés Histórico Artístico: aquel que posee características arquitectónicas formales y espaciales destacadas, tales como: armonía en su composición de fachadas, refinamiento de elementos ornamentales, materialidad y técnicas constructivas sobresalientes, tipología estructural singular, etc. Estos inmuebles sólo serán objeto de conservación, restauración e intervención mínima, tendientes a valorizar el inmueble.

-Inmueble de Valor Ambiental: aquel cuyo tratamiento de fachada constituye un apoyo formal y volumétrico a la unidad de conjunto. Estos inmuebles podrán ser objeto de mayores modificaciones sólo si ésta contribuye a aumentar el valor ambiental de la zona.

-Inmueble Discordante: aquel que por su forma, tamaño, composición y estilo, alteran la unidad y armonía del conjunto. Estos inmuebles podrán ser objeto de reconstrucción o modificación para aumentar el valor patrimonial del área

-Eriazo: sitio o terreno baldío que no presenta en su superficie ningún tipo de construcción. Podrá construirse en ellos respetando las características del área.

-Otras categorizaciones: las que sean necesarias de acuerdo a las características particulares o propias de la Zona Típica o Pintoresca.

C) Instrucciones Técnicas Especiales:

Contiene las instrucciones por las cuales deberán regirse las intervenciones por permisos de reparación, alteración, ampliación y obras menores, así como nuevas solicitudes de permisos, susceptibles de realizarse en cada uno de los predios, construcciones y espacios libres que conforman la Zona Típica o Pintoresca. Se pretende valorar, proteger, conservar e incrementar el patrimonio natural y construido existente, según la siguiente pauta:

a) Instrucciones para la edificación, sobre volumetría y expresión exterior:

Deberá señalarse la tipología de ocupación de suelos, usos, línea de edificación, condiciones de agrupamiento, porcentaje de ocupación de suelo, alturas, distanciamientos, volumetría, morfología, materialidad, técnicas constructivas, cubiertas, la quinta fachada, diseño y tratamiento de fachadas, detalles, colores, terminaciones, elementos ornamentales, composición, ritmo de llenos y vacíos, cierros, etc., según las características arquitectónicas y paisajísticas propias, que distinguen y singularizan a cada Zona Típica o Pintoresca en particular. Todas estas regulaciones deberán estar en sintonía con lo que se señale en la Ordenanza Local del respectivo Plan Regulador Comunal.

b) Instrucciones para la instalación de publicidad y propaganda.

Deberá señalarse la materialidad, ubicación, tamaño y demás características generales de diseño permitidas, indicando las restricciones que correspondan, en virtud de los atributos artísticos del inmueble donde se localicen, perspectivas visuales, paisajes o restricciones a la edificación.

c) Instrucciones para el mobiliario urbano y tratamiento del espacio público, incluido el uso de estacionamientos:

Deberán señalarse las características (materialidad, tamaño, diseño, colores, etc.) delas luminarias, escaños, quioscos, señalética, pavimentos, arborización, generales o específicas, cuando se cuente con diseños previamente definidos.

e) Instrucciones de seguridad para la prevención de Siniestros y Planes de Emergencia: Deberán señalarse las medidas de protección del patrimonio en contra de riesgos de incendios y siniestros de similar índole y, asimismo, coordinar las tareas de combate y control de emergencia relacionadas con estos inmuebles. Para ello se deberá considerar las características constructivas de los inmuebles comprometidos, su fecha de construcción, volumetría, materialidad, nivel de abandono que puedan experimentar, eventual falla de supervisión o control de su estado de conservación, entre otras consideraciones. Para dichos efectos, se podrá aplicar las cláusulas establecidas en el Convenio suscrito el 3 de marzo del año 2000, entre el Consejo de Monumentos Nacionales y la Junta Nacional de Cuerpos de Bomberos de Chile.

f) Instrucciones para el tratamiento de los espacios naturales:

Deberán señalarse las características mínimas de protección relativas a las riberas de ríos, quebradas, bosques, parques, etc. insertos en los límites de la zona.

g) Otras instrucciones propias, según las características físicas y ambientales del lugar (sobre instalación de elementos mecánicos, sobre vialidad y circulaciones especiales, sobre aspectos intangibles a considerar en el lugar, etc.).

En caso que las materias señaladas anteriormente, se encuentren reguladas por otras disposiciones legales o reglamentarias especiales, éstas deberán considerarse en la elaboración del Instructivo de Intervención respectivo.

ARTICULO 7º.- Los Instructivos de Intervención de Zonas Típicas o Pintorescas serán elaborados, conforme al procedimiento que aquí se establece, directamente por el Consejo de Monumentos Nacionales o por la respectiva Municipalidad. Se podrán

establecer convenios de cooperación técnica con otros organismos públicos o privados o con especialistas en conservación de patrimonio arquitectónico, urbanístico o cultural, para la elaboración de los mismos.

Los Instructivos de Intervención se aprobarán por acuerdo del Consejo de Monumentos Nacionales en un plazo no superior a doce meses, contado desde la publicación del decreto que apruebe la declaración de Zona Típica o Pintoresca respectiva.

En tanto no se cuente con el respectivo Instructivo, las autorizaciones de intervención deberán atenerse para cada caso a lo que resuelva el Consejo mencionado.

ARTICULO 8º.- La Secretaría del Consejo de Monumentos Nacionales procurará que cada Instructivo de Intervención de Zona Típica o Pintoresca sea publicado para su difusión y aplicación en los documentos denominados Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, en el sitio web www.monumentos.cl en formato digital PDF y en otras publicaciones análogas. Asimismo, remitirá un ejemplar de cada Instructivo a la Dirección de Obras Municipales que corresponda, para que ésta entregue oportunamente, a los particulares o proyectistas interesados, información sobre las normas aplicables a cada Zona Típica o Pintoresca.

TÍTULO IV
DE LAS AUTORIZACIONES DE INTERVENCÍON.

ARTICULO 9.- Toda solicitud de intervención que implique construcciones nuevas u obras de reconstrucción o de mera conservación en una zona declarada típica o pintoresca, deberá cumplir con los requisitos establecidos en el respectivo instructivo de intervención, debiendo presentarse al Consejo de Monumentos Nacionales para su autorización, acompañada de un expediente técnico que contenga los siguientes antecedentes:

a) Identificación del o de los inmuebles o espacios a intervenir.

b) Informe o memoria con la descripción detallada de la intervención propuesta.

c) Antecedentes gráficos detallados: levantamiento original del inmueble, cuando se trate de un inmueble preexistente; anteproyecto de arquitectura (plantas, fachadas, cortes, elevaciones, cubiertas, detalles, plano comparativo de situación actual y propuesta según el tipo de intervención; fotografías de los inmuebles a intervenir y su entorno inmediato.

d) Especificaciones técnicas resumidas de las obras propuestas. Debe incluir definición de colores a aplicar.

e) Presentación gráfica mediante modelo virtual, cuando corresponda.

f) Individualización del propietario y antecedentes del profesional responsable de las obras y su firma.

g) Copia simple de los antecedentes municipales reglamentarios vigentes para el área o predio.

Una vez revisada la solicitud de intervención, el Consejo de Monumentos Nacionales podrá solicitar, si lo estima necesario, la presentación de una maqueta complementaria o ampliación de los antecedentes gráficos o descriptivos ya presentados.

ARTICULO 10º.- El Consejo de Monumentos Nacionales, tendrá un plazo de 60 días, contado desde la fecha de ingreso a la Secretaría, para el estudio y resolución de un expediente de intervención en una Zona Típica o Pintoresca, presentado conforme a lo indicado en el artículo anterior.

En caso que se deniegue una autorización de intervención, los interesados podrán solicitar al Consejo de Monumentos Nacionales, una reconsideración fundada, con nuevos antecedentes, en un plazo de 30 días, contado desde la notificación correspondiente, la que será efectuada por carta certificada al domicilio del solicitante.

No regirán los plazos señalados en este artículo, en caso que las obras de intervención en la Zona Típica o Pintoresca deban ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, en cuyo caso se someterán a los plazos y otras disposiciones aplicables, contenidas en la Ley 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente y su Reglamento.

ARTICULO 11º.- Las autorizaciones que otorgue el Consejo de Monumentos Nacionales tendrán vigencia de tres años, sin perjuicio que, treinta días antes del vencimiento de dicho plazo, pueda solicitarse prórroga por igual período, para la iniciación de las obras de intervención.

ARTICULO 12º.- El Consejo de Monumentos Nacionales podrá supervisar técnicamente la ejecución de una obra de intervención autorizada, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las disposiciones del Instructivo de Intervención aplicable. Lo anterior, sin perjuicio de las facultades que en esta materia correspondan a la Dirección de Obras Municipales de la comuna.

TÍTULO V
DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 13º.- El Consejo de Monumentos Nacionales promoverá ante las Direcciones de Obras Municipales, la incorporación de los Instructivos de Intervención de Zonas Típicas o Pintorescas respectivas, en sus Planos Reguladores Comunales e Intercomunales, de modo de complementar, compatibilizar y optimizar la gestión y manejo de cada Zona Típica o Pintoresca en concordancia con la legislación vigente.

ARTICULO 14º.- El Consejo de Monumentos Nacionales promoverá ante los Municipios y demás organismos públicos o privados el otorgamiento de fondos u otros incentivos, con la finalidad de conservar, fomentar y desarrollar los valores patrimoniales, arquitectónicos, artísticos, históricos, paisajístico y culturales propios de cada Zona Típica o Pintoresca.

ARTICULO 15º.- El Consejo de Monumentos Nacionales, de común acuerdo con la Junta de Vecinos respectiva, con el Municipio o propietarios, según corresponda, gestionará la instalación de una placa identificatoria de la calidad de Zona Típica o Pintoresca, con las características y ubicación acordadas por las partes.

ARTICULO 16º.- El Consejo de Monumentos Nacionales podrá solicitar a los organismos competentes en la materia, cada cinco años o cuando una situación imprevista lo requiera (incendio u otras catástrofes), un informe técnico relativo al estado de conservación de cada Zona Típica o Pintoresca afectada.

ARTICULO 17º.- Si se comprueba deterioro o abandono de obras arquitectónicas o del mobiliario urbano existente en cada Zona Típica o Pintoresca, el Consejo de Monumentos Nacionales denunciará lo anterior e iniciará las acciones judiciales que se establecen en la legislación vigente.

ARTICULO 18º.- Toda persona podrá informar al Consejo de Monumentos Nacionales, o denunciar ante los Tribunales Ordinarios de Justicia, toda acción de demolición, destrucción o intervención no autorizada en la Zona Típica o Pintoresca, con el fin de que se persigan las responsabilidades civiles y criminales que correspondan.

Nivia Palma Manríquez
VICEPRESIDENTA EJECUTIVA CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES

Óscar Acuña Poblete
SECRETARIO EJECUTIVO CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES

ANEXO B

- Depoimentos espontâneos

Os depoimentos expressos aqui foram feitos a pedido da autora e por serem espontâneos não fazem parte de nenhuma metodologia prévia de pesquisa nem de entrevista, também não foi direcionado a responder a qualquer questionário, apenas foi pedido que relatassem qual a impressão que tiveram após visitar a Vila Ferroviária de Paranapiacaba pela primeira vez.

Para que os depoimentos pudessem configurar como parte desta tese, foi solicitada a autorização por parte de seus autores.

Primeiro depoimento: Marco Massari. Visita realizada em 2009.

Olá Thaís, tudo jóia e vc?

Então, como combinamos, vou tentar descrever o passeio em Paranapiacaba...

1- Eu nunca tinha ido lá, porém conhecia um pouco a história de lá, por pesquisas próprias (revista nos caminhos do trem) e também através de algumas aulas do meu colega de PAE que faz Pós Doc nesta área relacionada a preservação ferroviária;

2- Realmente é um patrimônio belíssimo e que como vários outros aqui no Brasil tem uma série de problemas... Eu pelo menos fiquei muitíssimo impressionado com a visita e acredito que todos os outros integrantes do passeio também;

3- Bem, com relação ao acompanhamento do passeio por um ex-funcionário de lá, foi muito bom, mas sempre fica uma visão (extremamente) parcial da questão, uma vez que era da administração passada, que já não toma mais conta de lá, e sempre ficamos ouvindo a frase: - pq quando nós estávamos aqui era assim, pq quando estávamos aqui era assado, e etc. (eu pelo menos fiquei muito incomodado com esse tom político). A pessoa conhece muito lá e se tudo o que falou for verdade (muito do que falou pudemos ver e comprovar), eles realizaram uma boa administração... é importante salientar que eles tiveram que lidar com inúmeros problemas (e a administração atual ainda tem), principalmente os problemas relacionados em conciliar a permanência das características do local, com a manutenção, conservação e restauração do conjunto arquitetônico junto com os moradores de lá, que são pessoas muito simples e tem muitas necessidades também...

4- A visita foi muito interessante, só não fiquei muito contente com o fato de não podermos chegar lá através de transporte ferroviário (pois lá, assim como Sorocaba, está sob concessão de uma empresa privada de logística), com a situação do museu da ferrovia - que não conta com um bom projeto museográfico - parecendo que os objetos estão jogados lá, a grande quantidade de animais abandonados - apesar de inúmeros panfletos e informativos a respeito dos cuidados com os animais, mas que ficam difíceis de serem colocados em prática por causa da situação da população local, e por último com alguns critérios de preservação que na minha opinião são discutíveis - como o caso da reconstrução de um edifício que hoje é a biblioteca e a permanência de algumas ruínas.

Agora em se tratando da maneira como as pessoas vêem, percebem, apreendem, sentem, recebem a Vila de Paranapiacaba, na verdade como eu vejo: um lugar fantástico, que assim como a fazenda Ipanema, em Iperó, consegue reunir num só local um riquíssimo patrimônio cultural e natural, num clima muito gostoso e que tem muito a

melhorar...torço para que seja eleito patrimônio da humanidade (UNESCO), e que ganhe os investimentos necessários para resolver os problemas que ainda existem...

Segundo depoimento: Joana Oliveira. Visita realizada em 2010.

Com relação a Paranapiacaba fiquei impressionada com relação ao patrimônio que lá se mantém. Achei as pessoas muito envolvidas e com um conhecimento bem legal sobre a "sua vila" a noção de apropriação do patrimônio local por parte da população me pareceu bem consistente. Porém, como especialista na área de museus, tenho algumas sugestões:

1- Com relação ao próprio Museu, achei um pouco complicada a atuação tanto da senhora que nos guiou o dia todo como da monitora do espaço, ambas possuem um discurso bem legal sobre preservação e ao mesmo tempo se apóiam em peças museológicas enquanto falam, algo inadmissível em um espaço museal.

2- Não conseguimos ouvir a monitora, pois a guia (aquela senhora) se apropria de todos os espaços, o que acho legal, porém causa constrangimento por parte de outras pessoas. Ficou visível o descontentamento da funcionária do Museu em não poder falar em um espaço que ela deveria se manifestar. O público nunca deve sentir este tipo de mal estar.

3- A visita é longa e não se pode privar o visitante de uma parada de pelo menos meia hora em um espaço com banheiros e alimentação.

4- Chamar aquele espaço onde estão colocadas no chão peças relacionadas ao trem de Museu também não é legal, pois profissionais da área nunca reconheceriam aquele espaço como tal, pois Museu não é apenas um amontoado de objetos antigos, pelo contrário é um espaço que expõe, conserva e comunica o minimamente possível. Podemos desenvolver projetos conjuntos para transformar aquele espaço em Museu!!!! Posso participar e te ajudar no que for necessário. Não precisamos de muito, podemos fazer um projeto para a Fapesp ou alguma empresa e transformar aquele espaço!!!!!

Mas é importante salientar que é fantástico conhecer um local onde sentimos que a população local se sente responsável pela preservação de seu espaço!!!! A iniciativa é muito legal!!!! e vocês estão de PARABÉNS!!!!!!

Conte comigo para o que for preciso!!!! Podemos envolver a Ângela e outras pessoas!!!

Beijo Grande, Joana

Terceiro Depoimento: María Sabina, em 2011

María Sabina (+ de 40 anos...)

"Chegamos às 11 horas e o nevoeiro não deixava ter uma percepção do conjunto, isso provoca desorientação e faz que esforcemos os outros sentidos, especialmente o ouvido. A primeira impressão foi a de voltar no tempo, reforçada pela ponte ferroviária que precisamos cruzar para chegar à vila.

Pelo fato do nevoeiro não permitir ter visões ao longe, acabamos prestando muita atenção aos detalhes próximos e lamentavelmente se via bastante sujeira e detalhes da construção mal mantida.

Ao visitar o castelo, tivemos a possibilidade de compreender melhor a vila no seu conjunto através duma maquete, achamos que esse tipo de peça teria que ser mais aproveitada porque supre as incompreensões que provoca o nevoeiro.

Existe falta de sinalização e informação sobre os pontos importantes da vila, a pouca que existe precisa manutenção. As únicas pessoas disponíveis para informar são os 'flanelinhas' do estacionamento e os funcionários que estão no castelinho, se existem outras não as encontramos.

Sentimos um ambiente melancólico, eu pessoalmente senti um pouco de insegurança, possivelmente pela falta da compreensão de saídas alternativas à ponte e pelo fato de circularem pessoas distribuindo folhetos sobre crianças desaparecidas em Santo André. Fiquei um pouco preocupada com meus filhos, porque se corriam no nevoeiro podiam ficar perdidos.

As casas de madeira são lindas, com seus jardins e cores, agora estou me perguntando se existe, além da igreja católica algum templo protestante próprio dos ingleses e percebo que não localizei nenhuma escola.

A visita ao mercado causou impressão nas crianças, já que o nevoeiro também estava dentro dele.

O museu ferroviário é interessante também, nos chamou a atenção os cartazes falando "sahida", e o aparelho de telex que nos indica que pelo menos até a década de 60 Paranapiacaba funcionava. No Castelinho adoramos os pôsteres que mostravam a diferença entre a família do chefe inglês e a do operário.

Meu marido ia com mais interesse pela paisagem, eu pela vila, vamos voltar rezando para não ter nevoeiro para poder ver o primeiro e entender melhor a segunda.

Thais faça uma cartilha de visita e orientação!, a gente fica nas nuvens literalmente".

Quarto depoimento: Sabina (13 anos) filha. Visita a Paranapiacaba

“Ao visitar Paranapiacaba a primeira impressão era que estávamos chegando a uma cidade fantasma onde havia poucas pessoas, um denso nevoeiro e um cemitério.

Continuamos andando quando chegamos a uma íngreme ladeira feita de pedra, a nossa direita várias casinhas coloridas de varias cores, e a nossa esquerda uma ponte, onde embaixo dela havia uma antiga estação ferroviária.

Ao descer um pouco mais vimos moradores da cidade, eles estavam ouvindo música e comendo.

Ao chegar a ponte parecia que estávamos num caminho que ia nos levar para o céu, o ar estava bem úmido. Ao atravessá-la vimos que em alguns trechos da estrada o chão estava um pouco quebrado e havia alguns fios elétricos pendurados.

Cada bar era um ponto turístico, com direito a uma placa explicando sua história”.

Quinto depoimento: Luciana Mascaro, visitou a Vila em dezembro de 2011.

“Minha primeira surpresa foi encontrar uma vila que é dividida em duas: uma antes da ponte e uma depois da ponte. Eu não sabia que havia a “vila planejada” e a “vila espontânea”. Na verdade, eu nunca soube muito sobre Paranapiacaba e fiquei surpresa com a beleza do local, com o patrimônio arquitetônico e ferroviário e, enfim, com o que a vila representa e com o potencial que tem para o turismo.

A vila pode ser observada sob vários aspectos, o que ilustra sua riqueza. É possível aprender com sua arquitetura, seu urbanismo e sua paisagem. Também é possível vislumbrar o desenvolvimento do Estado de São Paulo através da ferrovia e da produção do café. E é possível também aprender sobre meio ambiente, pois a vila está implantada na mata da Serra do Mar. Visitar Paranapiacaba e vivenciar todos esse aspectos é uma experiência que deveria fazer parte do aprendizado das crianças.

Porém, existem aspectos menos positivos. Embora alguns moradores tenham consciência do seu valor e lutam para preservá-la (como no caso da dona da pousada que faz palestras e faz parte da ong local), não é o caso de todos. Foi com espanto que encontramos dois museus da cidade abertos, mas abandonados, sem nenhum funcionário presente para nos atender. O conjunto arquitetônico da vila ainda está em boas condições, mas pede maiores investimentos, principalmente para as casas. E, é uma pena ver que alguns exemplares já foram modificados”.

ANEXO C

- Como parte da metodologia de trabalho, foi elaborada uma planilha para efetuar o levantamento do estado atual da casa de operário transformada em Hospedaria.

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

NOME: Hospedaria *"Os Memorialistas"*. Av Fox, 526. Casa (B). Vl Martin Smith - Paranapiacaba.

LEVANTAMENTO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO

AMBIENTE Nº:	NOME:	DATA:

Item	Características	Material	Deterioração	Conservação	Observações
Piso					
Rodapé					
Paredes					
Forro					
Portas					
Janelas					
Escadas					
Instalação elétrica					
Luminárias					
Instalações hidráulicas					
Elementos artísticos					

Notas: