

Paranapiacaba*

Adriana Andrade Gaudêncio; Bruna Carneiro Maciel;
Cynthia Cristina Coldibeli; Emiliano Cañete Vianna;
Leonardo da Silva Campos; Lucia Akemi Nakahara;
Márcio Higor Monzi da Silva; Rachel de Freitas e Rosane Moro**

Apresentação

O presente trabalho objetiva contribuir para a discussão das principais questões vinculadas às potencialidades turísticas de uma localidade, como alternativa de desenvolvimento local e geração de oportunidades para a comunidade. Proporciona ao aluno a identificação e análise de cada um dos elementos constitutivos de um inventário da oferta turística, bem como evidenciando a sua tipologia. A Vila de Paranapiacaba foi escolhida por apresentar atrativos históricos, culturais e naturais que representam o potencial turístico do local e que, no entanto, não é adequadamente explorado. Foi o primeiro grande povoado que se formou no Grande ABC, e atualmente possui dois núcleos distintos, conhecidos como Parte Alta e Parte Baixa. Sua história é ligada à construção da ferrovia e ao desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo. A metodologia utilizada foi a pesquisa participativa e de gabinete, análise das informações, redação do trabalho e apresentação oral.

Prof. Edna Sales de Barros***

* Síntese do trabalho apresentado no curso de Turismo da USJT, sob a orientação da professora Edna Sales de Barros.

** Alunos do terceiro ano do curso de Turismo da USJT.

*** Mestre em Ciências da Comunicação e professora do curso de Turismo na USJT.

Resumo

O objetivo deste trabalho é verificar a tipologia de turismo da Vila de Paranapiacaba. Trata-se de uma vila ferroviária, cuja fundação data de 1860, quando começaram as obras para construção da estrada de ferro pela companhia inglesa São Paulo-Railway. Além dos atrativos históricos e culturais referentes à ferrovia e à arquitetura, Paranapiacaba possui também atrativos naturais, pois a vila está localizada no topo da Serra do Mar. O local, tombado como patrimônio histórico, atualmente sofre com a degradação e o abandono, necessitando urgentemente de medidas para sua recuperação.

Introdução

Este artigo foi preparado sob a orientação da Professora Maria José Giaretta, da disciplina Planejamento e Organização do Turismo, e do Professor Paulo Assunção, da disciplina História da Cultura, com base no trabalho elaborado pelos alunos do primeiro ano do Curso de Turismo da Universidade São Judas Tadeu, no ano 2000. Com a coordenação da Professora Edna Sales de Barros, da disciplina de Teoria e Técnicas do Turismo, foi utilizada a metodologia de pesquisa participativa e de gabinete. A Vila de Paranapiacaba foi o primeiro grande povoado que se formou no Grande ABC, e atualmente possui dois núcleos, Parte Alta e Parte Baixa. Sua história é ligada à construção da ferrovia e ao desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo. Como herança desse período, restou o equipamento ferroviário do Sistema Funicular, que é um patrimônio tecnológico que desperta grande interesse, e a arquitetura inglesa que moldou as casas da parte baixa. Inicialmente denominada Alto da Serra, em 1945 passou a chamar-se Paranapiacaba (PASSARELLI, 1989, p. 16), palavra de origem tupi, significa lugar de onde se avista o mar. Bastante adequado, pois a vila possui localização privilegiada, no topo da Serra do Mar, de onde é possível ver não só o mar, mas também as escarpas da Serra do Mar e a Mata Atlântica, que enche de ar puro os pulmões de moradores e visitantes. É um ponto de partida para adeptos do turismo ecológico e de aventura, que costumam procurar as cachoeiras e corredeiras dos rios que cortam a região do Parque Estadual da Serra do Mar no sentido litoral.

1. História

A vila de Paranapiacaba teve sua origem ligada a um importante ciclo econômico. "O século XIX marcou importantes mudanças no cenário paulista, até então, isolado da exploração colonialista que privilegiou a ocupação da região litorânea brasileira" (PASSARELLI, 1989, p. 7). Era a época do ciclo do café. O produto, plantado na região de Campinas, Jundiá, Piracicaba, Sorocaba e no Vale do Paraíba, precisava chegar ao porto de Santos, para ser exportado. O transporte nessa época era feito no lombo de animais, com grandes dificuldades e demora. Devido a esses motivos, surgiu a idéia de construir uma estrada de ferro.

Os primeiros levantamentos para a construção de uma estrada de ferro, ligando o porto de Santos ao planalto paulista, tiveram início em 1835, mas foi somente a partir de 1850 que João Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, empenhou-se na construção dessa via e, no dia 26 de abril de 1856, o Decreto Imperial nº. 1759 concedeu à recém-criada firma inglesa São Paulo Railway Company Ltd. o privilégio de construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiá e o prazo de 90 anos para sua exploração (PASSARELLI, 1989, p. 7).

As obras tiveram início em 1860, e o seu desafio era a construção da ferrovia no trecho que compreendia a descida e subida da Serra do Mar devido ao desnível que separava o Planalto Paulistano da Baixada Santista. A Vila de Paranapiacaba surgiu porque fica exatamente no ponto que foi escolhido para abrigar o acampamento dos

trabalhadores da obra, na época denominada Alto da Serra. O local passou a ser conhecido como a vila dos ingleses, por estes terem sido os responsáveis pela construção, instalação e manutenção da ferrovia até o final da concessão de uso e exploração do trecho da ferrovia.

A inauguração da ferrovia ocorreu em 1867. Para a complementação das obras na serra e operação do sistema, a São Paulo Railway Company manteve um grande contingente de operários no local. Para fixar a mão-de-obra necessária foi criada a vila (PASSARELLI, 1989, p. 8). Na parte baixa da vila os acampamentos foram substituídos por casas de madeira no estilo inglês, na parte baixa da vila. Essas casas, marcadas pelas influências inglesas, são grandes, cercadas de alpendres, construídas em madeira, com alicerces em alvenaria (PASSARELLI, 1989, p. 11), com a finalidade de se evitar a umidade constante da região. Em pouco tempo, o lugar lembrava uma parte da Inglaterra dentro do Brasil. A neblina, comum na Mata Atlântica, é constante no local e ajuda a dar esse ar inglês, pois lembra o "fog" londrino. A estação de trem, construída em 1900, também era exemplo dessa arquitetura e possuía um relógio, réplica do Big-Ben de Londres (PASSARELLI, 1989, p. 13). Dizem que foi construído para que os trabalhadores (ingleses) matassem a saudade de sua terra natal. Na parte alta da vila, onde se desenvolveu o comércio, predomina a arquitetura lusitana, com suas ruas estreitas, casas em forma de sobrados, sem quintais, com portas e janelas bem grandes e próximas das ruas (PASSARELLI, 1989, p. 12).

Com a construção da estrada de ferro, Paranapiacaba passou a ser conhecida como um dos pontos de maior importância na escoação de café do interior paulista para o Porto de Santos.

O primeiro sistema de máquinas a ser instalado no trecho da ferrovia, que ligava Paranapiacaba a Raiz da Serra, como é conhecida até hoje a estação de Piaçaguera, em Cubatão, foi o loco-breque, denominação dada a uma locomotiva de pequeno porte que era dotada de um mecanismo de sapatas em sua parte de baixo, entre as rodas, que tracionava os cabos de aço. Com o desenvolvimento da máquina a vapor, chegam ao Brasil os pistões compressorizados a óleo, e o transporte de cargas passou a ser mais rápido e em maior escala. Esse sistema passou a funcionar no trecho da Serra do Mar em 1912 e passou a ser chamado de Novos Planos Inclinados, que funcionava com cinco casas de máquinas no auxílio da tração das máquinas que subiam a serra.

Em 1946, expirando-se o prazo de concessão de noventa anos para exploração pela São Paulo Railway, a estrada de ferro foi encampada pela União e, "posteriormente, em 1956, passou a ser administrado pela Rede Ferroviária Federal S/A. Terminou, então, a presença inglesa na vida de Paranapiacaba, fato este que ficou marcado na memória dos antigos ferroviários como o início da deterioração da vila" (PASSARELLI, 1989, p. 16). Logo depois que o patrimônio da São Paulo Railway passou para o governo brasileiro, o transporte ferroviário perdeu importância para o transporte rodoviário. Veio a fase de construção das grandes rodovias, e o transporte de cargas passou a ser feito por esse novo meio. Ao mesmo tempo, indústrias de grande porte se instalavam na região do ABC paulista e da baixada santista, junto ao leito ferroviário.

Na década de 70, o declínio da Vila de Paranapiacaba se torna latente, pois a Rede Ferroviária, pressionada a atender a crescente demanda de transporte de cargas das indústrias instaladas ao longo da via férrea, substituiu o Sistema Novos Planos Inclinados pelo Sistema Cremalheira, instalado pelos japoneses, que funcionava como uma catraca, auxiliando no freio durante a descida do trem e como força de tração durante a subida, com modernas máquinas elétricas e a diesel.

Com a construção do Sistema Cremalheira, necessitou-se construir uma nova estrada de ferro paralela à estrada de ferro construída pelos ingleses. A modernização do sistema utilizado na ferrovia "provocou a desativação parcial do sistema funicular da Serra Nova que passou a operar somente com dois trens diários para passageiros. Com isto, muitos dos funcionários da estrada foram dispensados ou aposentados e a Parte Baixa recebeu novos moradores" (PASSARELLI, 1989, p. 210). Em 1981, o sistema antigo da ferrovia foi desativado e muitas residências que ficavam no trecho da serra foram demolidas.

A antiga estação sofreu um incêndio, restando apenas o famoso relógio, que foi transferido para a nova estação de trens suburbanos.

2. Paranapiacaba hoje

A Vila de Paranapiacaba é um distrito do Município de Santo André e atualmente enfrenta sérios problemas. Distante 54 Km de São Paulo, faz divisa ao norte com Mogi das Cruzes, ao sul com Santos, a leste Mogi e Santos e Oeste com Cubatão. A vila possui 4,81 Km², com 2.131 habitantes, e o distrito possui 83,22 Km², com 3.885 habitantes. É em Paranapiacaba que nascem os rios Grande e Pequeno, principais formadores da Represa Billings, que abastece a região do Grande ABC. Localizada na Serra do Mar, a 796 m de altitude, onde começa o Planalto Paulista, e cercada pela Mata Atlântica com grande variedade de espécies animais e vegetais, atrai grandes grupos de pessoas, que entram nas trilhas nos finais de semana, em busca de cachoeiras e contato com a natureza. Infelizmente a maioria não tem consciência ecológica "Lixo e desmatamento inconstante desanimam quem segue a principal trilha que vai da vila de Paranapiacaba – distrito da cidade de Santo André – à espera de uma aventura ecológica, numa das trilhas mais procuradas do Parque Estadual da Serra do Mar" (PORTELLA, 2000). Além de abrirem clareiras, provocando desmatamento, e deixarem grande quantidade de lixo por todos os lados, alguns se aventuram pelas trilhas sem acompanhamento de guias, e acidentes de diversos tipos acabam acontecendo. A ocorrência mais comum é se perderem na mata quando baixa a neblina ou quando tomam atalhos desconhecidos.

Os caçadores e palmeiros representam outro problema. As palmeiras-juçara servem de alimentação para algumas espécies de aves e mamíferos que vivem na mata e sua retirada dificulta a sobrevivência desses animais. Outra questão que preocupa é a poluição da cidade de Cubatão, sua vizinha. Os ventos empurram a poluição de Cubatão contra a Serra do Mar, destruindo as plantas e contaminando o solo.

Devido ao abandono e à grande distância que a separa do município sede (33 km), a vila conta com pouca infra-estrutura. Na parte baixa da vila, o sistema de saneamento básico é praticamente o mesmo desde sua fundação. A vila possui uma escola de ensino fundamental, um posto médico e um posto policial. Não possui agência de turismo, meios de hospedagem, nem restaurantes. O único local existente para alimentação é o Bar da Zilda, para onde se dirigem todos os excursionistas que visitam a vila. Há aproximadamente cinco quilômetros da vila, em Campo Grande, existe uma hospedagem, similar a um albergue, denominada Centro de Atividades Ambientais do Alto da Serra de Paranapiacaba – Dallanese Park. Voltada para educação e atividades ambientais, possui instalações simples, mas o surgimento de empreendimento no segmento turístico é um indício de que estão despertando para a necessidade de infra-estrutura para desenvolvimento do turismo na região.

Com relação ao transporte, a vila conta com uma linha de ônibus, interligando o centro de Santo André a Paranapiacaba e trens da CPTM.

Muitas pessoas se reúnem em movimentos de defesa do patrimônio de Paranapiacaba e lutam por sua preservação.

Tombada pelo CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo, desde 1987, a vila não pode sofrer modificações.

Apesar de todos os problemas apontados, a Vila de Paranapiacaba, por suas características singulares, continua fascinando as pessoas que a visitam, recebendo cerca de 2.000 pessoas nos finais de semana, o que significa a duplicação do número de habitantes da vila.

Atualmente, a vila conta com um Centro de Apoio ao Turista, administrado pelo SEMASA – Serviço Municipal de Saneamento Ambiental de Santo André, que funciona como ponto de convergência para quem for às trilhas existentes no local.

O centro distribui folhetos de educação ambiental, reforçando conceitos de preservação. Serve de ponto de partida para as visitas guiadas às trilhas do Parque das Águas e também como ponte entre os guias locais e os grupos de visitantes dispostos a entrar na mata ou conhecer o patrimônio histórico de Paranapiacaba.

O SEMASA também transferiu a sede da Coordenadoria de Paranapiacaba do município de Santo André para a Vila, no mesmo endereço do Centro de Apoio ao Turista, concentrando, num só local, apoio ao turismo, fiscalização, organização de visitas monitoradas e cursos. A Coordenadoria vem procurando conscientizar os habitantes quanto à importância do turismo, fornecendo cursos gratuitos exclusivos para os moradores da vila. São oferecidos cursos de língua estrangeira, alimentos e bebidas típicas e mercado turístico, objetivando a participação da comunidade no desenvolvimento do turismo no local.

Esse empreendimento tem por objetivo desenvolver o turismo na Vila com a participação da comunidade, pois *"um plano turístico terá a aprovação e o apoio da população das destinações se essa população for esclarecida sobre os benefícios do turismo para a coletividade nos aspectos sócioeconômicos, com a garantia que os impactos sobre sua qualidade e seu nível de vida serão favoráveis"* (RUSCHMANN, 1997, p. 162). A participação da comunidade local no núcleo receptivo é um dos fundamentos do desenvolvimento sustentável do turismo, de suma importância para mudar a visão negativa dos habitantes da vila com relação aos visitantes que não possuem consciência ecológica, moral e que não zelam pela preservação do patrimônio existente.

3. Atrações turísticas

Dentre as atrações turísticas da Vila de Paranapiacaba podem-se citar o Castelinho, o Museu do Sistema Funicular, o Relógio da Estação, o Clube União Lira Serrano, o Antigo Edifício do Mercado, a Igreja do Bom Jesus, o Pau-da-Missa, a Passarela Metálica, o Mirante, a Estação Biológica do Alto da Serra, as trilhas e o Parque das Águas.

O Castelinho é um dos mais importantes e controvertidos elementos da paisagem local. Trata-se de uma construção vitoriana, antiga casa do engenheiro inglês, superintendente geral do complexo ferroviário de Paranapiacaba. Naquele tempo um engenheiro era muito respeitado. "O Castelinho foi construído no topo de uma pequena elevação, num morro" (FERREIRA, 1988, p. 28). Situa-se entre a Vila Velha e a Vila Martin Smith, na mais elevada e estratégica colina do local, de onde se pode avistar toda movimentação da vila ferroviária. Uma forma da presença estática e simbólica do poder. Dessa forma, a estrutura social e hierarquizada dos trabalhadores da empresa

se reflete espacialmente na Vila, como sendo uma forma de distribuição e uma afirmação de vigilância e poder (SANTOS, p. 4). Caracteriza-se pelo aspecto simbólico de liderança, 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. Ele atrai as atenções de qualquer ponto da vila, por sua situação elevada. Atualmente abriga o Centro de Preservação da História de Paranapiacaba, um museu que, para manutenção do acervo, cobra uma pequena taxa para visitação, cujo ingresso inclui também o Museu do Sistema Funicular.

Um local interessante para visitação, o Museu do Sistema Funicular é uma exposição das locomotivas fixas e dos equipamentos ferroviários do antigo sistema funicular.

O Relógio da Estação, réplica do Big-Ben de Londres, *"...para os moradores da época era, sem dúvida, o ponto de referência mais importante da cidade. (...) Nos dias de neblina (...) nos guiávamos pelas batidas do relógio, que possuía sonoridade perfeita"* (FERREIRA, 1988, p. 3).

A Sociedade Recreativa Lyra da Serra, hoje União Lira Serrano, em razão da união feita com o Serrano Football Club, tem sede ampla com salões para cinema e bailes, jogos diversos, biblioteca e um campo de futebol que, até hoje, ocupa local de destaque dentro da vila. Foi construído em 1907 e ampliado posteriormente em 1938. Trata-se de um edifício de dois andares, totalmente construído em madeira de lei, principalmente pinho-de-riça. É importante ponto de união da comunidade local, onde acontecem os principais eventos da vila, como o Baile do Halloween.

O antigo Edifício do Mercado, construído na primeira década do século XX, com a finalidade de suprir as necessidades de aquisição de gêneros de consumo imediato dos moradores da vila, comportava detalhes ligados a cuidados higiênicos e sanitários.

A Igreja do Bom Jesus, uma construção do século XIX, localiza-se na Parte Alta da vila. Atualmente a comunidade tenta angariar fundos para a sua restauração.

O pau-da-missa é um velho pé de cambuci, que possuía forte conotação simbólica. Localizado na passagem obrigatória para quem se dirigia à estação, tornou-se receptáculo de recados e avisos. Era *"uma árvore muito importante para os moradores, pois de tronco grosso servia para a colocação de todos os tipos de avisos para a comunidade, em geral, avisos de funerais, missas, aniversários, casamentos, contra quem ia jogar o time de futebol e outros"* (FERREIRA, 1988, p. 29).

A passarela metálica, construída em 1899 sobre o corredor ferroviário onde se localizavam a estação, o pátio e todos os equipamentos, estabeleceu a única ligação existente entre os dois núcleos da vila. A ponte destinava-se exclusivamente aos pedestres, pois não apresentava estrutura para suportar qualquer tipo de tráfego, com exceção de bicicletas (FERREIRA, 1988, p. 13). Essa é uma característica interessante da vila ferroviária, uma vez que o principal meio de transporte era o trem e, portanto, não havia necessidade de se criar um acesso para automóveis entre os dois núcleos. A situação perdura até os dias atuais (somente é possível o acesso de carro entre os dois núcleos percorrendo cerca de 20 Km).

Há também o Mirante que, em dia de céu limpo, permite que a visão alcance a Baixada Santista. Para chegar ao local, utiliza-se a Estrada da Torre, sendo necessário fôlego para percorrer a estrada íngreme.

A Estação Biológica foi criada em 1909 pelo naturalista e pesquisador Herman Von Ihering, então diretor do Museu Paulista. Possui grande diversidade de espécies de

plantas e animais e concentra as nascentes que abastecem o Rio Grande. Seus 360 hectares vêm sendo mantidos como área de conservação, preservação ambiental de pesquisa científica e educação pelo Instituto de Botânica do Estado de São Paulo, vinculado à Secretaria Estadual do Meio Ambiente.

Existem várias trilhas que partem da Vila de Paranapiacaba. A principal é do Zig-Zag, que leva à Pedra Lisa, um dos pontos mais bonitos da trilha e o mais perigoso, sendo necessário respeitar os limites de segurança estabelecidos no desfiladeiro por onde correm as águas, com uma queda de aproximadamente 160 metros. Continuando pela mesma trilha, chega-se ao Poço das Moças, outra belíssima queda d'água. Contam os moradores que as duas moças mais bonitas da região, há muitos anos, morreram afogadas nesse local.

O Parque das Águas é um espaço adequado para o desenvolvimento de atividades de educação ambiental que permitem a sensibilização, o contato e a interação dos visitantes com a natureza. Os caminhos e trilhas do parque podem ser percorridos por pessoas de todas as idades que terão a oportunidade de conhecer nascentes, pequenos lagos e corredeiras de água em escadarias. Dentro do programa de visitação, mantido pelo SEMASA, constam visitas monitoradas ao Núcleo Olho D'Água e ao Tanque do Gustavo, construídos no século XIX e no início do século XX.

4. Observações finais

A tipologia, detectada na Vila de Paranapiacaba, foi de turismo histórico-cultural, o ecoturismo e o turismo de aventura. Por sua natureza, o local é um núcleo receptivo. O turismo histórico-cultural pôde ser desenvolvido a partir da construção da ferrovia no século XIX e da implantação dos núcleos da Parte Baixa e da Parte Alta, que resultou no acervo existente. Como o trem ainda tem Paranapiacaba como última parada, é possível utilizar o transporte ferroviário para acesso à vila. O ecoturismo e o turismo de aventura se devem ao patrimônio natural que cerca a região, formado pela Mata Atlântica e pelas nascentes, com inúmeras cachoeiras e corredeiras que cortam a região.

O local é freqüentado por excursionistas e por aqueles que praticam campismo selvagem, que podem ser classificados como turistas devido à permanência mais duradoura. No entanto, o campismo selvagem não é aconselhável, seja pelos perigos a que o turista se expõe, seja pela degradação que causa à Mata Atlântica.

Durante a pesquisa realizada, verificou-se a presença de diversos excursionistas idosos de origem asiática. Segundo um funcionário do Centro de Apoio ao Turista da SEMASA, tratava-se de coreanos que, movidos pela cura da doença (não soube informar qual) de um conterrâneo que freqüentou a vila por ordem médica, passaram a procurar o local com freqüência. Constatando-se a veracidade da informação, vislumbra-se a possibilidade de desenvolver pesquisas para verificar a viabilidade do Turismo Terapêutico na localidade.

A Vila de Paranapiacaba tem grande potencial turístico a ser explorado, mas necessita de estudo para desenvolver esse potencial de forma que não ocorram problemas como depredação do patrimônio histórico e do meio ambiente. A vila não possui infraestrutura para receber sequer a demanda atual que gira em torno de 2.000 pessoas nos finais de semana e feriados. Faz-se necessário criar infra-estrutura para receber a demanda nos segmentos de hospedagem e alimentação, aumentando assim o tempo de permanência, transformando excursionistas em turistas.

Seria interessante reativar o trem de passageiros no trecho entre Paranapiacaba e Santos nos finais de semana e feriados. Muitos seriam atraídos por um passeio de

"Maria-Fumaça". E divulgar a festa de Halloween, aumentando o período do evento, para que a festa ocorra durante todos os finais de semana do mês de outubro.

As ações visando a aumentar a demanda, aliadas à implantação de infra-estrutura e a um plano de desenvolvimento sustentável, tornam possível estabelecer a vocação turística da Vila de Paranapiacaba. É importante lembrar que a SEMASA – Secretaria do Meio Ambiente de Santo André está empenhada em vários projetos turísticos para a vila e possui, inclusive, um Plano de Desenvolvimento Sustentável, mas encontra muitas dificuldades, tendo em vista que a maior parte do patrimônio histórico pertence à Rede Ferroviária, que se encontra em processo de privatização. E para que os projetos se desenvolvam de forma satisfatória são necessárias parcerias, seja com a iniciativa privada, ou com Órgãos Públicos.

Referências bibliográficas

site do GEOCITIES: www.geocities.com/eureka/5506/paran.htm

site de PARANAPIACABA: www.paranapiacaba.spr.org.br/sistema.htm