ESTUDOS E MEMORIA



JOÃO FERREIRA
SILVIA HELENA PASSARELLI
MARCO ANTONIO PERRONE SANTOSWO OLIV

PARANAPIACABA ESTUDOS E MEMÓRIA



Prefeitura Municipal de Santo André

PARANAPIACABA - ESTUDOS E MEMÓRIA

•

1ª EDICÃO

Prefeito Municipal de Santo André CELSO DANIEL

Diretor de Cultura ALTAIR J. MOREIRA

Secretário de Educação, Cultura e Esportes CELSO FRATESCHI

Capa JOSÉ CARLOS NAGOT

Desenho da Capa
MARCO ANTONIO PERRONE SANTOS

FICHA CATALOGRÁFICA

Editado pela Prefeitura Municipal de Santo André sob indicação do Grupo Independente de Pesquisadores da Memória do Grande ABC. GIPEM

1ª EDIÇÃO

João Ferreira, Silvia Helena Passarelli, Marco Antonio Perrone Santos

Paranapiacaba - Estudos e Memória, Santo André, PUBLIC Gráfica e Fotolito Ltda., 1990.
120 p. ilustradas 22x16 cm. (Coleção Memórias da Cidade).

- 1. Paranapiacaba Marcos Antonio Perrone Santos
- 100 anos do Grande ABC (sobre a vida de Paranapiacaba) Silvia Helena Passareli
- 3. Memórias de Paranapiacaba João Ferreira

Direitos desta Edição PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ Paranapiacaba ("lugar de ver o mar" ou "miramar") é Santo André; integra nossa cidade; foi a primeira povoação do município, formada em função da construção da estrada de ferro, antes de 1867, portanto. O antigo Alto da Serra, hoje tombado pelo patrimônio histórico, é nome nacional e tem merecido da nossa Administração toda a atenção possível, como forma de assumi-la, na prática, bem como a toda a faixa denominada Corredor Polonês, incluindo a também histórica estação de Campo Grande. São vários os projetos voltados à população da área. No aspecto cultural, oferecemos ao conjunto da população este trabalho, o número 2 da série "Memórias da Cidade".

Este livro mostra como é possível, na prática, unir o trabalho acadêmico com o relato de um protagonista. O Sr. João Ferreira, que vivenciou o dia-a-dia de Paranapiacaba por um longo período de sua vida, juntamente com os arquitetos Silvia Helena Passarelli e Marco A. Perrone Santos, conseguem nos transmitir um estudo profundo da formação e desenvolvimento de Paranapiacaba, abordando todos os seus aspectos, com ênfase especial para a forma de vida das pessoas numa região de Santo André onde se mistura a natureza e a tecnologia que cortou a Serra.

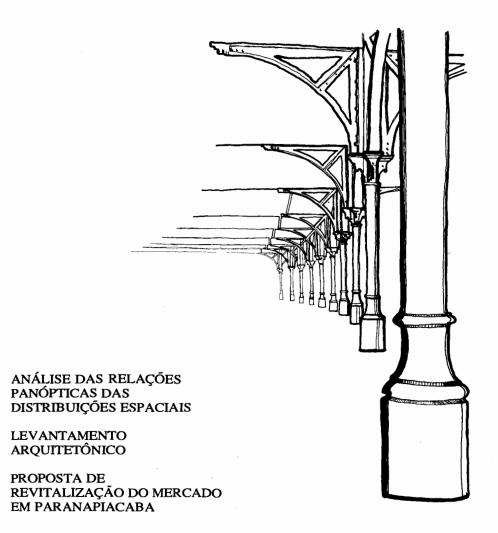
Direito à Cidade é isso. É resgatar a história a partir de seus personagens. É esquecer o meramente oficial e abrir espaço para que as pessoas contem o que vivenciaram ou estudaram, sob a ótica de se dar voz a todos. Levantar os referenciais de Paranapiacaba é descobrir a sua indentidade que transparece claramente nas linhas deste trabalho.

A Prefeitura de Santo André quer registrar a história de todos os bairros da cidade. Este trabalho começou logo em 1989, no primeiro ano da atual Administração. Um levantamento que envolve o centro tradicional, os loteamentos todos, as favelas e outros espaços ocupados. Este elenco de informações coletadas junto à população está sendo suporte fundamental na criação do Plano Diretor da cidade. Mais do que isto; está sendo repassado à própria população, a partir da série **Subsídios Históricos** da Coodenadoria de Planejamento, que pode ser consultada no Museu Municipal e na rede de bibliotecas públicas. É uma obra que nunca se completará, pois a história de uma cidade acontece a todo instante, na escola, na igreja, no sindicato, na rua, no quarteirão. O trabalho continuará, com força e entusiasmo.

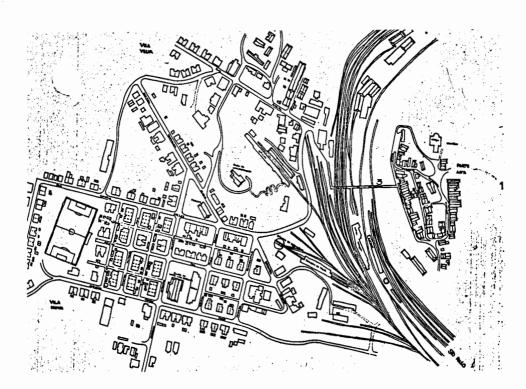
Desejamos, apenas, que a colaboração encontrada junto à população continue como tem sido até agora.

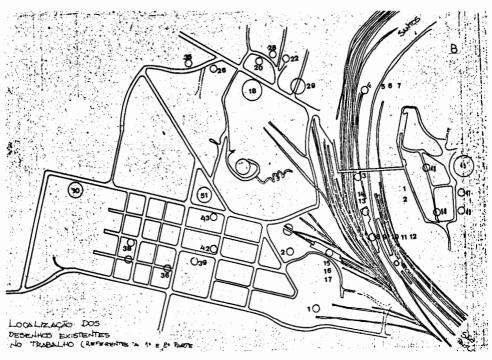
ENG. CELSO DANIEL
Prefeito

PARANAPIAEABA



Marco A. Perrone Santos T.G.I. 1980 R.A. 7609092





1 - INTRODUÇÃO

Nos estudos sobre Centros Históricos, pesquisados para este trabalho, existem et apas em que a História Econômica do local, se torna o gerador do processo metodológico que vai resultar - em uma conclusão: uma Política de Preservação. Essa Política de Preservação é caracterizada por leis e normas. A História Econômica é o elemento que predomina nos trabalhos de graduação, pesquisados, deixando assim a Arquitetura em segundo plano de preocupação.

O pressentimento desse processo estar, talvez, institucionalizando um método de estudo, de certa forma, pertubava a correlação entre o indivíduo (sujeito) e o objeto em estudo.

As complexidades dos processos de pesquisas e análises dentro da metodologia estudada, estava desacelerando o processo de desenvolvimento deste trabalho e o campo de interesse do "ser" e dos seus objetivos com a Arquitetura.

Os estudos tradicionais sobre Patrimônio Histórico, propagam, processos de discussões sobre o que deve ser, como deve ser, porque deve ser; os métodos de análise da História Econômica, nos trabalhos pesquisados são uma forma para a conclusão dessas questões.

Não assumindo parte dessa metodologia, não significa um desvínculo total com a mesma para o desenvolvimento deste trabalho, mas sim, um processo de valorização de um campo de interesse inerente a um estudo de Patrimônio Histórico: a Teoria do Espaço como parte integrante (sub-sistema) desse estudo.

Nos vários trabalhos pesquisados, referentes não apenas com Paranapiacaba, foi observado que a análise do espaço estava, de certa forma, sendo negligênciada; este trabalho, então, tem como intenção a busca de um método na Valorização do espaço. O processo de trabalho acontece em 3 (três) partes:

- análise (1º)

- levantamento arquitetônico (29

proposta (3º)

1.1.

A distribuição espacial, segundo MICHEL FOUCAULT: "A disciplina procede em primeiro lugar à distribuição dos indivíduos no espaço. A regra das localizações funcionais vai pouco a pouco, codificar um espaço que a arquitetura deixava geralmente livre e pronto para vários usos. Os lugares determinados se definem para satisfazer não só a necessidade de vigiar, mas também de criar um espaço útil..." (1).

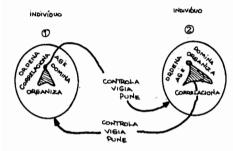
Essa análise (1º parte) está implícita neste trabalho com objetivo de mostrar a valorização espacial de Paranapiacaba. Análise das relações panópticas da distribuição espacial, observada sobre os símbolos e sígnos do local, é o tema da 1º parte tendo como referência a obra de Michel Foucault. "Vigiar e Punir".

O motivo da identificação do objeto em estudo com a obra de Foucalt inclui vários aspectos. Um deles é a própria localização da Vila, por exemplo, a topografia da região (Serra do Mar), - a qual os ingleses escolheram, transportaram os materiais, implantaram a empresa "São Paulo Railway Company", e construiram a primeira Vila (Vila Velha) - proporciona um raio de atuação visual que perfaz toda a área habitada.

Com a ampliação da Empresa ferroviária (São Paulo Railway) tornou necessário o aumento do quadro de trabalhadores e isso resultou em estudos sobre o espaço a ser ocupado para abrigar os engenheiros, os chefes e os trabalhadores com as famílias.

O Homem correlaciona, ordena,

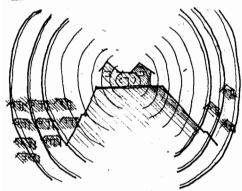
organiza, age, domina e deixa ser dominado dentro de seu espaço.



O campo visual é primordial para essas atuações em seu espaço e interferências em outros ... "os olhos são em geral, considerados como meio principal para o homem recolher informações... um olhar pode punir, encorajar, ou estabelecer domínio..." (2).

Um dos aspectos deste caso é a distribuição das moradias, feita de forma que a empresa mantivesse o contrôle da produtividade sobre todos os seus trabalhadores, através da vigilância.

A expressão máxima dessa vigilância está na localização da antiga casa do chefe da empresa; a visualização espacial da cidade está sobre uma colina:



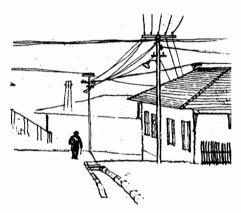
Sendo, então uma forma da presença estática e simbólica do poder.

Dessa forma, a estrutura social e hierarquizada dos trabalhadores da empresa refletem espacialmente na Vila, como sendo uma forma de distribuição

e uma afirmação de vigilância e poder.

Assim, a topografia do local facilita a distribuição espacial segundo os interesses da Empresa Ferroviária, para uma vigilância que com o tempo não fica sendo apenas de um controlador, mas de múltiplos controladores entre os próprios controlados.

A partir dessas impressões, a obra de Foucault (Vigiar e Punir), facilita a compreensão de um processo (cognoscitivo) de Paranapiacaba.



1.2

"À sua frente não enxergava nem o solo negro e somente sentia o imenso horizonte achatado através do sôpro do vento de Março, rajadas largas como sobre um mar, geladas por terem varrido léguas de pântanos e terras nuas, nem sombras de árvore manchava o céu; a estrada desenrolava-se reta como um quebra-mar em meio à cerração ofuscante das trevas"...

(3)... e pelas ruas da cidade entrei sem saber que época tudo aquilo representava.

O método de documentação gráfica é uma forma de compreensão arquitetônica que através das imagens e paísagem que a vila proporciona identificam uma arquitetura específicamente inglesa. Por exemplo: chaminés, colunas de ferro, mão francesa, inclinação dos telhados, etc.

Para a documentação arquitetônica, Paranapiacaba foi dividida, neste trabalho, em três núcleos: Vila Velha, Vila Martin Smith (atual Vila Nova), e Parte Alta (Vila dos aposentados); além disso é feita a documentação de alguns edifícios localizados (na Via Férrea), entre eles, antiga estação, antiga cremalheira, casa de máquinas e garagem de trens.

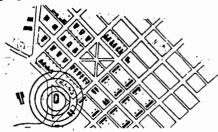
O levantamento arquitetônico envolve as partes históricas, técnicas construtivas, tipos de materiais, vegetação e cores. Dessa forma, o levantamento arquitetônico, através da documentação gráfica, é mais um processo de conhecimento do objeto em estudo que determinará o seu nível de valorização.

1.3

A terceira parte do trabalho é uma etapa do objetivo, ou seja, uma proposta de restauro; através de plantas e desenhos é a forma escolhida para a interpretação.

O objeto escolhido para a terceira parte é o antigo Mercado na época desta pesquisa estava desativado a proposta para a sua revitalização pode possibilitar um novo uso para a população como local de expressão cultural dos moradores.

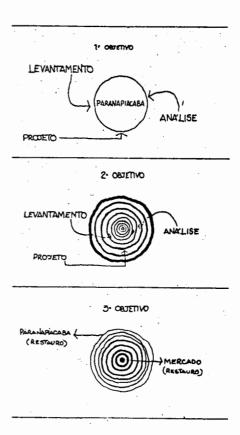
É feito, então o levantamento da área comercial existente, o estudo do local específico, planta de situação, levantamento técnico construtivo, e proposta de novo uso.



O objetivo é que a proposta de restauto do mercado proporciona, de certa forma, uma interferência na cidade.

O objetivo é de uma revitalização do uso do Mercado e uma recuperação da paisagem em seu entôrno, formando um processo de continuidade.

A análise (1ª parte) e o levantamento arquitetônico (2ª parte) serão os geradores desse processo.



ANÁLISE DAS RELAÇÕES PANÓPTICAS DAS DISTRIBUIÇÕES ESPACIAIS

... "A percepção que se tem chamado espaço, constitui o problema básico de toda a percepção." (4).

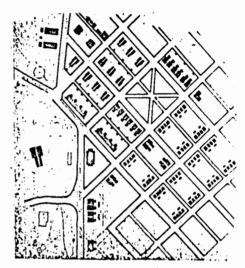
Essa percepção de espaço, porém, não constitui como uma separação do contexto de percepção, senão o primeiro problema a ser analisado; sem a sua solução, pode se tornar impossível a continuidade do processo de análise do objeto. O ambiente é uma série de relações entre elementos e pessoas, sendo que essas relações são ordenadas; portanto, todo o ambiente tem uma estrutura, não sendo, então, uma união de coisas feitas por acaso.

O ambiente construído tem várias propriedades de análise; um dos meios dessa análise é o significado da organização espacial através da correlação com os símbolos, signos, materiais, cores, formas e paisagens, ou seja, através do aspecto icômico do ambiente.

Deste modo o significado do espaço representa um sistema onde a ordenação e organização se tornam indicadores da posição social, e sua afirmação.

"A disciplina fabrica indivíduos; ela é a técnica específica de um poder que toma os indivíduos ao mesmo tempo como objetos e como instrumentos de seu exercício." (5)

As disposições das casas nos quarteirões da "cidade empresa" de Paranapiacaba formam um sistema disciplinar, uma técnica para segurar a ordenação da aglomeração; e nessa "arte



de distribuições" a disciplina acontece antes da distribuição dos indivíduos no espaço.

Esse espaço acontece, de forma que o seu produto é o quadriculamento do espaço, ou seja, geométrico, evitando efeitos das repartições indecisas, do esquema de circulação confusa, a vadiagem, aglomeração, ou seja, como o indivíduo deve se comportar, andar, produzir, dentro desse espaço.

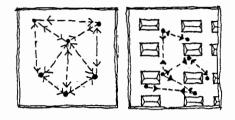
O esquema disciplinar, na distribuição espacial, em Paranapiacaba, facilita a localização imediata de tal indivíduo, sabendo onde, e como encontrá-lo, economizando o tempo e esforço.

A disciplina expressa, pelo olhar, os efeitos do poder, desarmando qualquer iniciativa.

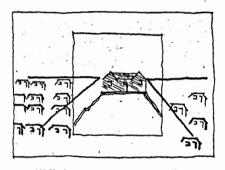
É a técnica do poder dos olhares, que devem ver sem serem vistos: vigilância.

Uma vigilância de um observatório, atingindo o ápice do poder, onde cada olhar representa uma peça do funcionamento desse poder, se tornando múltiplas vi-

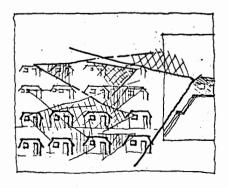
gilâncias, portanto, múltiplos controladores.



"O exercício da disciplina supõe um dispositivo que obrigue pelo jogo do olhar; um aparelho onde as técnicas que permitem ver induzam a efeitos de poder, e onde, em troca, em meios de coerção tornem claramente visíveis aqueles sobre quem se aplicam". (6)



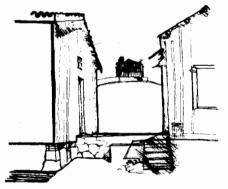
"Vigiar torna-se então uma função definida, mas deve fazer parte integrante do processo de produção; deve duplicá-lo em todo o seu comprimento." (7).



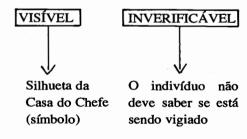
Dessas questões pode-se concluir a sequência: Disciplina, Vigilância, Contrôle, que são elementos para uma forma de **poder** sobre uma aglomeração de forças produtivas.

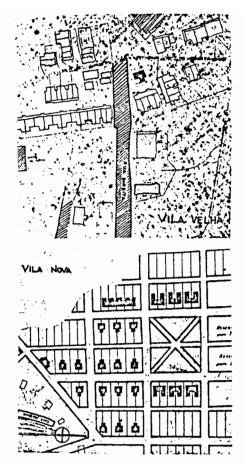
A consciência inquieta de ser observado é uma percepção do **poder**, agindo sobre o espaço; esse **poder** na vila é feito por um esquema PANÓP-TICO, quer dizer, a figura arquitetural dessa composição, portanto, a visualização do princípio de um controle espacial; o Panóptico é aplicável em um espaço não muito extenso, e significa melhor vigilância a distribuição espacial e organização hierárquica quando está se relacionando com multiplicidade de indivíduos aos quais se impõem tarefas ou comportamentos.

A indução do indivíduo à cons-



ciência de estar sendo vigiado permanentemente é um efeito do panoptismo, porém, sendo esse esquema de vigilância uma forma simbólica:





"É um tipo de implantação dos corpos no espaço, de distribuição dos indíviduos em relação mútua, de organização hierárquica, de disposição dos centros e dos canais de controle, de definição de seus instrumentos e de modos de intervenção..." (8).

A maneira funcional da base de uma sociedade onde é implantado os mecanismos disciplinares é programado pelo panoptismo onde entre os quarterões da cidade, geométricamente dispostos, não existe apenas um único controle e vigilância, mas uma multiplicidade entre a própria população.

No encaixamento quadricular da distribuição espacial (Vila Nova), de

Paranapiacaba, cada qual acaba por obter o controle visual, sendo que a forma geométrica, proporciona o melhor controle para o esquema panóptico, símbolo de mecanismo disciplinar.

A disciplina pode agir, então, tecnicamente, em um aglomerado de pessoas assegurando a ordenação das multiplicidades humanas; portanto, ela procura fixar a população, sendo favorável ao processo antinomadismo.



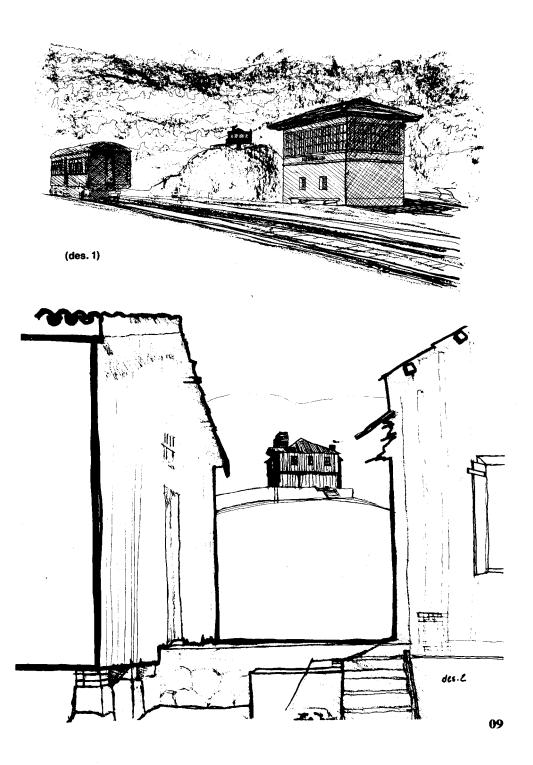
A implantação da Nova Vila, sobre o espaço, considerando a topografia local, passa agir então, como operadora para a transformação dos indivíduos em toda a área controlada pela Empresa; até sobre aquele que abriga, e possui domínio sobre seu comportamento.

A produção é disciplinada quando aplicada a Vigilância (o mecanismo dessa disciplina) e o panoptismo (esquema desse mecanismo) é usado tanto em um espaço interno como no externo.

Em se tratando de forças produtivas, o esquema panóptico está presente como um meio de intensificar e revigorar a produção.

"Na verdade os dois processos, acumulação de homens e acumulação de capital, não podem ser separados; não teria sido possível resolver o problema da acumulação de homens sem o crescimento de um aparelho de produção capaz ao mesmo tempo de mantê-los e de utilizá-los". 9

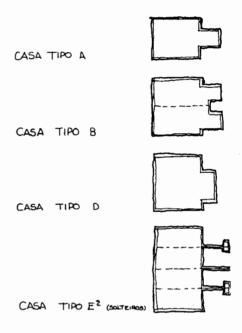
A aglomeração é mantida de acordo com o aumento de produtividade; da



mesma forma que existe a divisão de trabalho na Empresa (no caso Ferrovia), a área habitada também é dividida havendo a distribuição espacial das residências de acordo com a classificação do individuo.



Além da divisão de Paranapiacaba em espaços qualitativos, existem também vários tipos de residências, de acordo com a qualitificação de mão de obra operária, e a posição social a qual ela pertence, ou seja, de acordo com o seu estado civil o indivíduo tem o direito de um tipo de residência, sendo:



Enquanto isso, no cotidiano da vila, os olhares se entrecruzam sem nos deixar perceber os segredos que eles carregam, mas expressam, e esse segredo é de todos, um segredo único.

Os olhares trancados por trás às janelas respondendo ao seu primeiro nome e se mostrando apenas quando algo é perguntado.

O espaço fechado, recortado, vigiado em todos os seus pontos constitui um modelo compacto do dispositivo disciplinar.

Esse dispositivo possui um raio de atuação, e na cidade ocorre de tal forma que permite a qualquer pessoa de vigiar o espaço ao seu alcance.

2ª PARTE

LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO

Ferrovia

O levantamento gráfico significa um meio de interpretação das técnicas utilízadas e da formação da paisagem conforme as diferentes etapas da ocupação.



Paranapiacaba iniciou com a "São Paulo Railway" e depois de pertencer à "Rede Ferroviária Santos à Jundiaf", atualmente é propriedade da "Rede Ferroviária Federal."

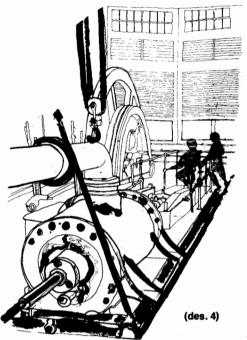
A Ferrovia é a Empresa que comanda a Vila, e qualquer reforma que acontece da empresa reflete e interfere diretamente sobre o local.

Essa interferência pode acontecer tanto em uma parte como em seu total.

A antiga cremalheira começou a funcionar em meados do Séc. XIX (aproximadamente 1862).

Como o funcionamento de uma grande locomotiva a vapor, é que a cremalheira transportava (por meio de cabos) os vagões desde o alto da serra até o último patamar.

Ela ainda existe e está localizada em uma das últimas oficinas. (Desenhos 4, 5, 6, 7).



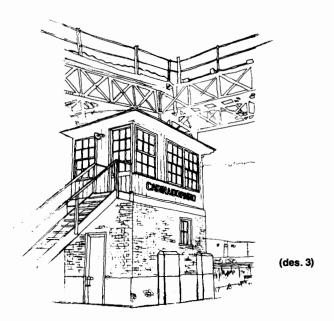
A Estação de Paranapiacaba surgiu com a denominação de "Alto da Serra", e veio inteiramente desmontada da Inglaterra em 1.860.

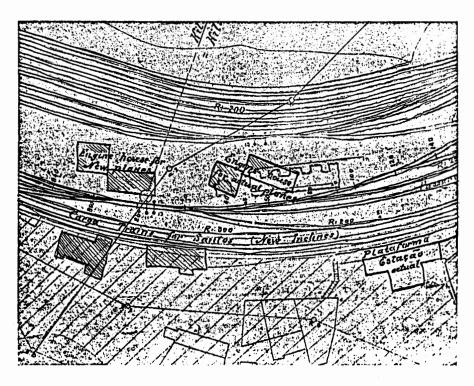
O seu sistema construtivo é em modulos e os materiais utilizados são madeira (Pinho de Riga) e ferro. (des.: 8, 9, 10 11 e 12).

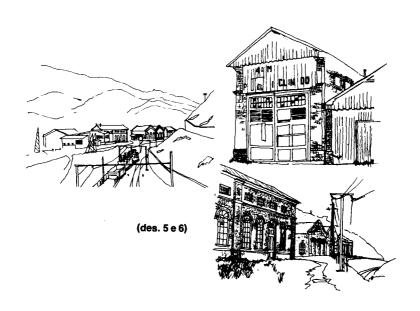
O processo de demolição vem acontecendo desde a época de 40, quando o seu relógio foi transferido para uma torre maior, perdendo assim a sua característica original.

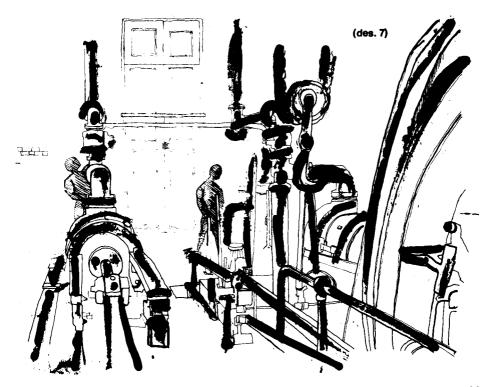
Porém, com a ampliação do pátio de manobras, a tendência é do total desaparecimento da estação. (Des.: 13 e 14)

Um dos únicos prédios antigos que ainda está sendo utilizado é a garagem dos trens.







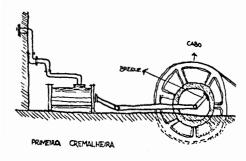


Poucas coisas foram modificadas, e em seu espaço interno é o abrigo de alguns vagões de passageiros que ainda restam do séc. XIX. (Des.: 15, 16, 17).

O prédio é construído em tijolos e a sua cobertura é em folhas de zinco.

Essas modificações, reformas, demolições, aconteceram (e ainda continuarão a acontecer) por vários aspectos:

- nova tecnologia
- tendência a modernização
- ampliação do espaço, etc.

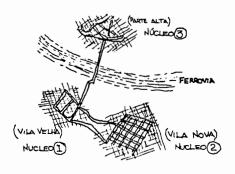


Observando em planta a forma de distribuição das residências, as interligações das ruas, a estrada de ferro, formando um obstáculo físico, e separando a cidade em duas partes, poderemos distinguir as fases de ocupação que ocorreram em Paranapiacaba.

Essas fases estão dividindo 3 épocas distintas, neste trabalho essas épocas foram dividas em 3 núcleos, ou seja: levantamento arquitetônico da,

- Vila Velha
- Vila "Martin Smith" (Vila Nova)
- Parte Alta (Vila dos Aposentados)

Como já foi dito, a Ferrovia comanda a continuidade de Paranapiacaba, a interfere diretamente sobre o local.



FERROVIA --- GERADOR DOS NUCLEOS.

Os núcleos existentes são reflexos das fases ocorridas na empresa e das mudanças de poder.

CONSTRUÇÃO DA FERROVIA

ASCENSÃO DA VILA

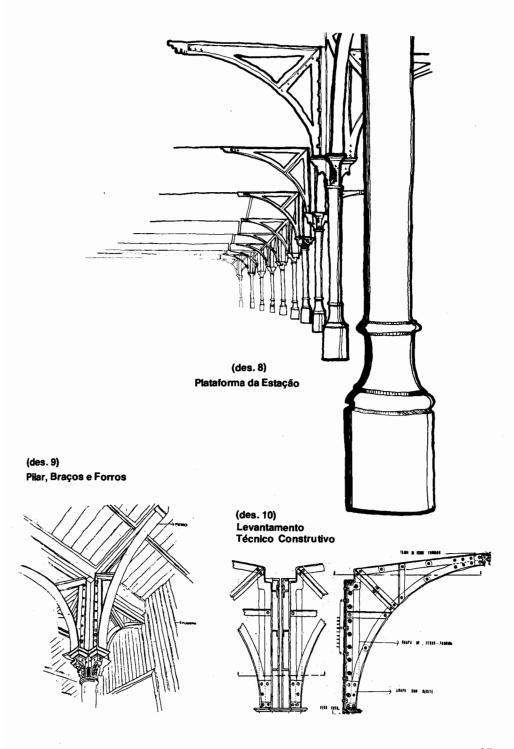
novos materiais ofertas de emprego característica comunitária

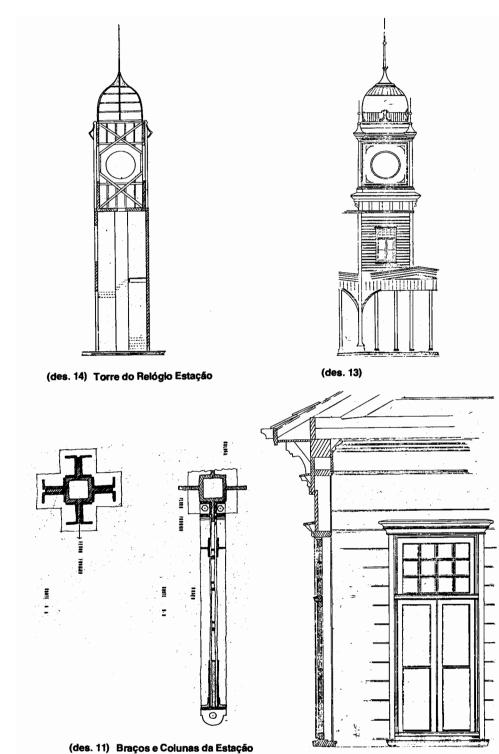
MODERNIZAÇÃO DA FERROVIA novas máquinas nova estação desemprego

ESTAGNAÇÃO DA VILA desordem da paisagem substituição de materiais

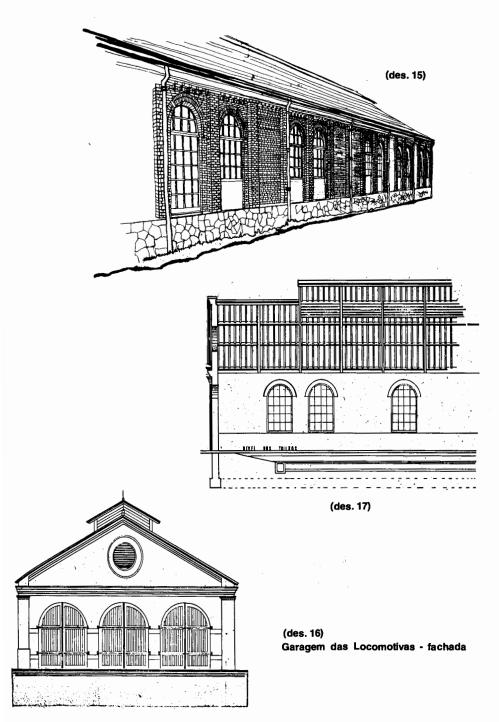
substituição de materi impressão de cortiço

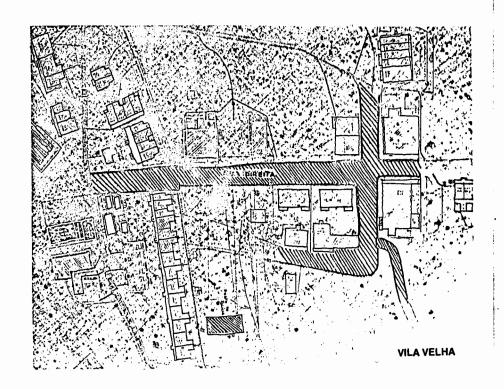
Portanto, Paranapiacaba somente dará acesso a estudos quando suas partes forem distintas e analisadas separadamente e concluidas para uma proposta de integração cultural.

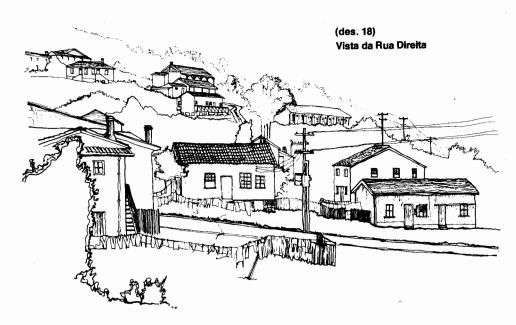




(des. 12) Esquadrias/Janela tipo Estação







VILA VELHA

Foi a primeira fase de ocupação inglêsa, no local, com a data, aproximadamente, de 1.860 a 62.

A Vila Velha é onde estão localizados os mais antigos depósitos da empresa (a maioria já demolido ou reformado).



As casas não tinham recúos de frente, localizadas portanto, nas testadas dos lotes que a empresa dividia e distribuia aos trabalhadores.

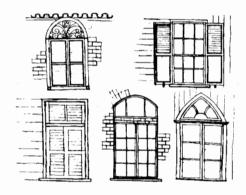
Alguns edifícios, destinados para o funcionamento de escritórios e departamento da divisão são utilizados atualmente como moradia.

A circulação pela V. Velha é feita com dificuldade pois a distribuição das moradias foram feitas desordenadamente, sendo que não foi implantado um modelo de arruamento para a Vila, mas apenas um eixo principal (Rua Direita) que dá acesso aos depó-

sitos e oficinas. A Vila Velha não possui calçamento e está em acelerado processo de deterioração.

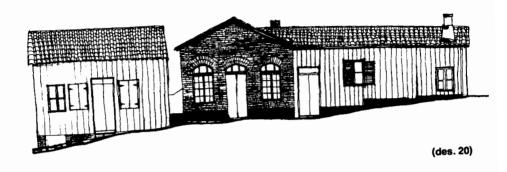
Uma imagem dessa deterioração está aparente no prédio da primeira delegacia de polícia (des. 22) que alf foi implantada, sendo que esse prédio está atualmente desativado. A sua construção é de alvenaria.

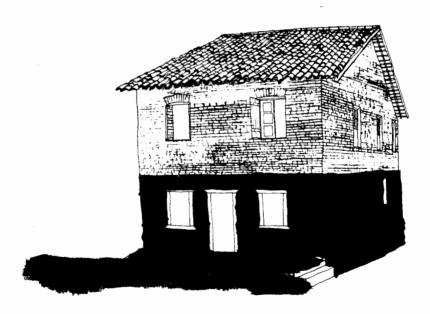
Foi feito um levantamento dos vários formatos de janelas que a ali existem, e através desse levantamento pode-se observar os diferentes tipos de aberturas, tendo algumas uma função não somente no aspecto do confôrto ambiental (iluminação e ventilação), mas também estrutural, como por exemplo: as formas de abertura em arcos nas moradias de tijolos (des. 24).



Sendo a Vila Velha o primeiro núcleo de ocupação em Paranapiacaba, é o lugar onde as residências mais se aproximam das oficinas e casas de máquinas de Empresa Ferroviária; sendo que algumas das residências chegam a dar fundo de lote para as oficinas.

Dessa observação, presume-se que isso tenha sido feito de forma a facilitar o acesso dos trabalhadores para as

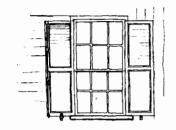




(des. 22)

oficinas diminuindo assim o percurso e mantendo uma interrelação de ambiente e espaço, trabalho, moradia.

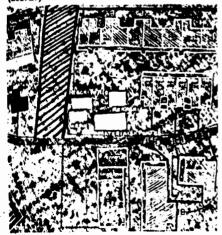
Não existe área de lazer delimitada, nem área de comércio na Vila Velha, como a Vila Nova nos deixa a impressão de ser um grande acampamento.



(des. 26)



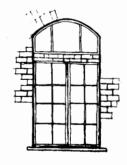
les. 27)



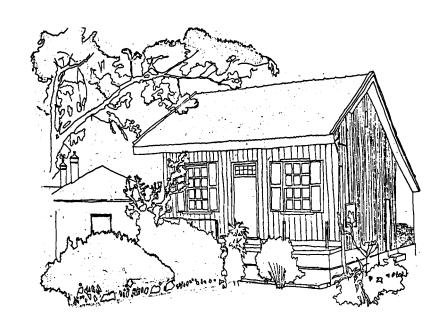


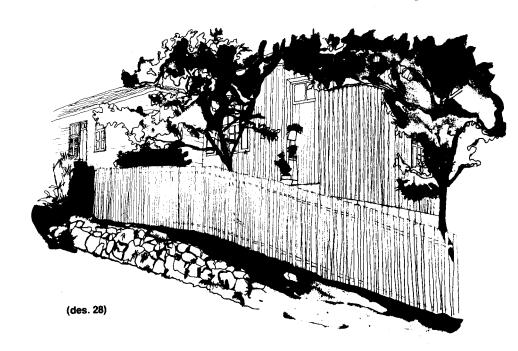


(des. 24)

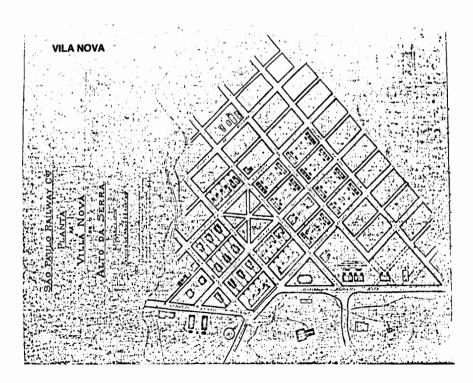










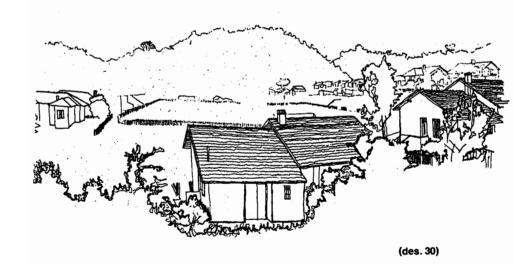


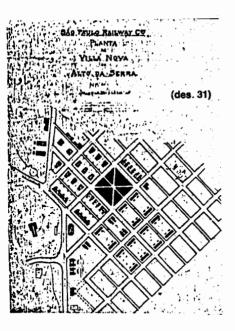
Diocriminação

dos Avendos

Illa Moartin Smith

Alm da l'enne





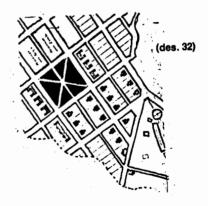
Antigamente denominada como VILA MARTIN SMITH, a Vila Nova foi a área planejada de Paranapiacaba.

Como já foi dito, com o crescimento da Empresa Ferroviária (quando ainda São Paulo Railway), tornou-se necessário o aumento no quadro de mão de obra, favorecendo ofertas de emprego. (des. 32).

O pátio usado pela terrovia iria ser ampliado com mais trilhos para as manobras e trafégos das locomotivas.

Era preciso ampliar o número de trabalhadores que teriam diferentes funções no pátio, nas oficinas, nas máquinas, ou seja, em setores específicos da Empresa.

Sendo assim era preciso abrigar todos esses trabalhadores que passariam a morar em Paranapiacaba.

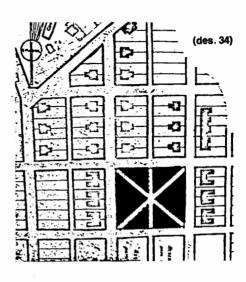


Novas casas são construídas, porém, o tipo de casa designava a qualificação (e função) do trabalhador:

- casas para os engenheiros.

casas para os manobristas e mecânicos.

"As relações sociais inglesas não se regulam através do espaço, mas de acordo com o status social".



As residências são em madeira sobre alvenaria, ou seja, toda a sua base é feita em alvenaria e as paredes de vedação e a estrutura são levantadas em madeira (sendo algumas de pinho de riga); tendo assim uma solução técnica para o conforto térmico do ambiente interno, devido o alto índice de umidade do solo da região.

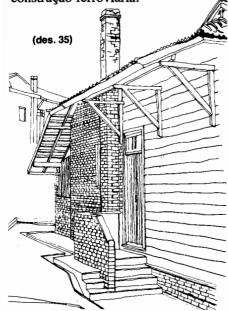
São dois elementos que compõem os materiais de vedação de algumas residências: madeira e tijolo.

O tijolo aparece, nesse caso com a função de higiene e segurança, além do conforto térmico, pois é utilizado nas paredes externas da cozinha e do banheiro. (Des. 35).

As instalações hidráulicas nos dois ambientes são aparentes. A Revolução Industrial do séc. XIX está presente em todos os locais.

Um exemplo disso é a técnica construtiva utilizada em Paranapiacaba.

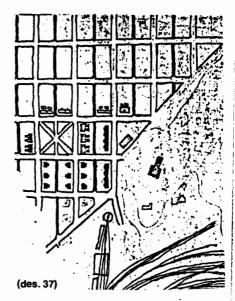
Os materiais de construção usados na ferrovia - tijolos, ferro, madeiras, bitolas de trilhos - são utilizados também, como elementos construtivos nas residências, pelo menos em todas possuem elemento que caracteriza a construção ferroviária.



A racionalização do sistema construtivo esta implícito tanto na padronização da construção como no sistema de implantação, pois Paranapiacaba era também um tipo de "acampamento".

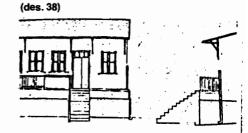
A implantação do sistema de saneamento, como parte da infra-estrutura urbana, foi feito por meio de vielas sanitárias, de forma a facilitar o processo de manutenção e conservar a higiene do local.

Sendo também uma forma de racionalização do sistema de implantação.



Para abrigar tal número de trabalhadores era preciso pensar nos espaços livres (áreas de lazer).

Todas as residências possuem recúos de frente, fundos e laterais além das varandas cobertas. (des: 38)



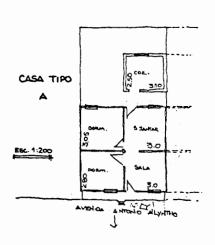
As áreas de lazer foram feitas pelos ingleses de forma planejada.

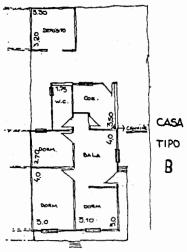
Nas primeiras plantas que surgiram sobre a construção da Vila Nova, estava demarcada uma área verde, ou seja, uma praça no centro da Vila (vide des. 32). Porém essa praça foi substituída por um clube que foi feito antes de haver o espaço reservado para a praça.

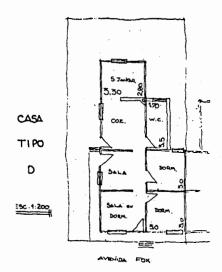
Sendo assim, o lazer foi formalizado, e ao lado do "Clube Lira-Serrano" foi reservado um espaço para as crianças, ou seja, um parque infantil.

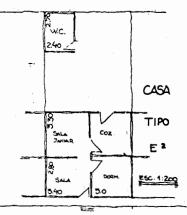
Além do clube existe também um campo de futebol.

Quanto às residências, na vila nova existem 4 tipos padrões:





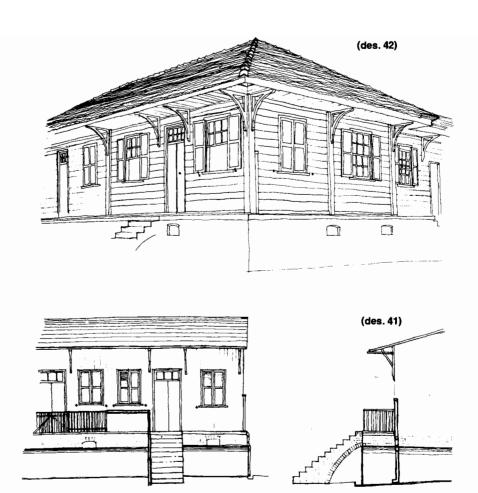




Como já foi citado na análise teórica (1ª parte), existe um processo de controle em Paranapiacaba.

Estando o trabalhador empregado na Empresa, por um tempo determinado, ou seja, até a sua aposentadoria, as casas são "emprestadas" para ele (sendo determinado o tipo de casa que ele vai utilizar de acordo com a sua posição social na empresa).

Porém, o domínio para com seu espaço é reprimido não apenas com o controle do externo mas também do



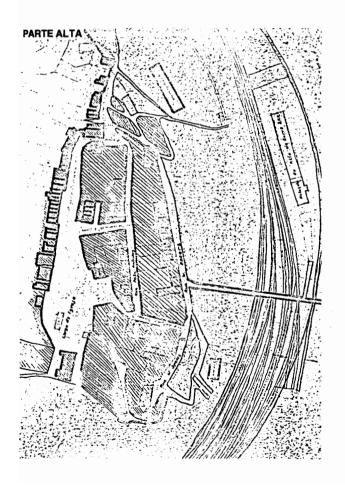
(des. 43)

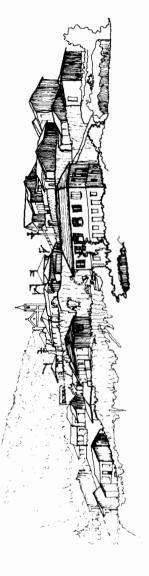


espaço íntimo. Nada podia (e não pode ainda) ser aumentado ou reformado na residência - fachada, banheiro, ou substituição de telhas - sem a permissão de orgão administrativo da Empresa Ferroviária.

Sendo que, também a cor usada para a fachada das residências é determinada pela Empresa.

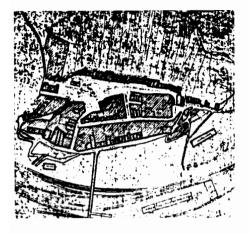
Atualmente em todas as casas é determinada a cor marrom sépia (e também qualquer peça de reposição) e assim também na estação, na garagem, nos depósitos, nos uniformes, etc.





(des. 45)

PARTE ALTA



O motivo de sua formação foi através da intenção de abrigar a classe de trabalhadores aposentados pela "São Paulo Railway".

A primeira impressão de quem estuda a Parte Alta de Paranapiacaba é de que é a área de espaço mais dinâmico e também a que mais se descaracteriza com o tempo.

Estes aspectos observados são devido a vários motivos.

Em primeiro lugar, a área da Parte Alta não pertence e não pertenceu à Empresa Ferroviária, mas sim ao município de Santo André, entretanto, existiu por parte da S.P.R. uma pretensão de planejamento para a Parte Alta: um tipo de zoneamento do local, setorizando a área comercial. (Des.: 46)

Com o passar do tempo, essa área desenvolveu havendo uma continuidade, na Rua Willin Speers (da Parte Alta).

Sendo então na época o único centro de abastecimento da população.

A maioria dos habitantes da Parte Alta é composta por pessoas idosas que há anos trabalharam na Empresa Rodoviária.

Tendo estes trabalhadores morado

por um tempo determinado na Vila nova, em casas "emprestadas" pela "São Paulo Railway", nada podia ser aumentado ou reformado naquelas casas.

(des. 46)



Apesar de ser uma forma empírita de afirmação, o fato de todas as fachadas das casas da Parte Alta estarem pintadas pelos seus moradores, com cores que chamam a atenção de qualquer indivíduo que esteja passando por elas, presuma-se que seja uma forma de expressão de um grau de livre arbítrio para com o seu espaço íntimo, já que há tempo ele não foi a sua forma de interrelação, ou a sua tentativa de expressão.

A cor, de certa forma, é a personalização do indivíduo.



Por último como já foi dito, a área pertence ao município de Santo André, sendo que existe uma intensão de renovação urbana, ao qual algumas etapas foram implantadas, na década de 70:

- postes de luzes fluorescentes;
- uma linha de ônibus para Santo André;
 - sinalização de Trânsito;

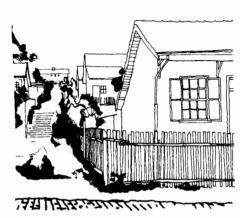
Atualmente não moram apenas os aposentados da ferrovia na Parte Alta, mas a maioria ainda continua sendo composta por eles.

A aprendizagem da técnica de trabalho de pai para filho é um meio para haver a continuidade da vida nas casas da Vila Nova e Vila Velha.

O filho desenvolvendo uma convivência com o ambiente de trabalho do pai, a sua família não precisa mais se transferir para a Parte Alta de Paranapiacaba, ou para outro lugar qualquer.

A Parte Alta é o último núcleo a se formar, tendo como intensão, abrigar os aposentados da "São Paulo Railway".

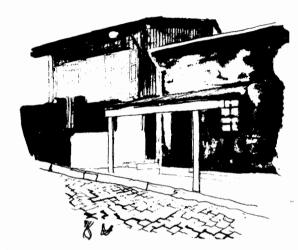
Sendo, então, o último núcleo do histórico "complexo de Paranapiacaba", a primeira obra a ser construída foi a Igreja, única na região, e ao lado o Cemitério.



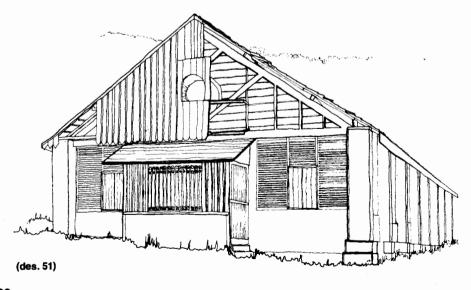




(des. 49)



(des. 47)



32

PROPOSTA DE RESTAURAÇÃO

Mercado de Paranapiacaba

Em pesquisa realizada para este trabalho notou-se que o abastecimento comercial, é um dos problemas primordiais.

Constatou-se, em entrevistas feitas com alguns moradores, que a maior dificuldade de morar em Paranapiacaba é a distância que existe da região com os centros de abastecimento (Santo André, Mauá e Ribeirão Pires).

Para a questão de comércio era feito, então, um tipo de revesamento em grupos de amigos ou vizinhos para irem aos centros regionais para comprarem alimentos.

Os gastos nos transportes e o desgaste físico proporcionam um certo desânimo da população.

Feiras-livres já foram, muitas vezes, reivindicadas, porém vários aspectos dificultam a sua realização, como por exemplo:

- 1 Acesso para o transporte dos materiais dos feirantes (estrada não asfaltada).
- 2 A inexistência de um local determinado para a realização da feira (não existem ruas apropriadas para a realização).
- 3 A interferência no espaço em conflito com os moradores (reivindicam, mas ao mesmo tempo não permitem que seja realizado na rua onde moram).
- 4 O prejuízo, por parte dos moradores não seria menor (a dificuldade no transporte encareceria a mercadoria, além de outras coisas).

Com a existência do problema de abastecimento comercial de Paranapiacaba, e com todos esses obstáculos para a realização de uma solução, ativou uma necessidade de estudar os

ESTUDO 1

Primeiramente foi pensado na forma de transporte da mercadoria através das vias de acesso à Paranapiacaba.

O único acesso asfaltado que tem ligação com o A.B.C. é feito através da Parte Alta, por uma estrada de 20 quilometros.

Na altura da Estação de Campo Grande, existe um entroncamento ligando por terra (15 Km.) a Vila Nova e Vila Velha com a estrada.

A única interligação que existe entre as Vilas Nova e Velha com a Parte Alta é através de uma passarela de pedestres que atravessa o pátio da Via Férrea.

Portanto seria impossível propor algo que ativasse uma participação integral em um local estratégico, mesmo sendo a realização de uma Feira-Livre.

É feito o levantamento de toda a Área comercial existente na parte alta.

Tendo essa área sido iniciada e mantida na Rua Willian Speers da Parte Alta, não existem condições de ampliação da área devido as barreiras topográficas.

Existem 2 meios de transportes para o carregamento das mercadorias:

- 1) Trem (vagões) Ferrovia
- Caminhão ou Kombi Estrada da terra

Tendo já sido utilizada a Ferrovia para a solução desse problema, pois quando ainda existia à São Paulo Railway", os vagões descarregavam as mercadorias para a área comercial que se iniciava na Parte Alta.

Com a pavimentação da estrada que ligava essa área com o A.B.C., interferiu, além de outras coisas, na continuidade desse processo.

Também considerando a fase em que Paranapiacaba não pertence mais à "São Paulo Railway", passando a fazer parte da "Santos à Jundiaí, e atualmente RFFSA, de certa forma, também contribui para a dispersão desse problema.

Reativar esse processo de abastecimento através da Ferrovia pode ser uma forma utópica, porém, necessária, pois é o meio mais econômico.

Já que o início de uma forma de solução era por meio da Ferrovia, porque não pensar em um local para a realização do abastecimento, ou seja, uma proposta dentro do espaço do próprio pátio ocupado pela Ferrovia?

Na antiga garagem de locomotivas, por um certo período do dia o seu espaço interno não é ocupado. (des. 3, 4 e 5).

O local poderia ser ideal para a descarga das mercadorias e o uso do pátio ao lado para a realização de uma feira, além da aplicação de restauração do edifício.

É levado em frente este pensamento, porém, quando na conclusão da pesquisa realizada, com alguns moradores e funcionários, torna-se um processo conflitante a realização de uma atividade inerente ao ambiente e processo de trabalho desenvolvido na área do Pátio da Ferrovia, além da continuação dessa análise ter sido interrompida pelo pessoal de segurança da Estação.

ESTUDO 3

Isso não desanimou a tentativa em um outro local, tendo este já sido escolhido concomitante ao primeiro.

Trata-se do antigo mercado, que apesar de ser pequeno, pode ser o infcio de uma revitalização a partir de seu restauro. (des. 51)

O mercado fôra implantado em uma praça, a qual não existem árvores nem bancos, e nem mesmos as crianças de Paranapiacaba brincam nessa praça, pois o mato cresceu.

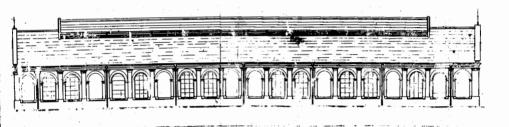
A cobertura do mercado chama muito a atenção, pois está, de certa forma, conservada. As telhas são francesas (Marseille-Etienne).

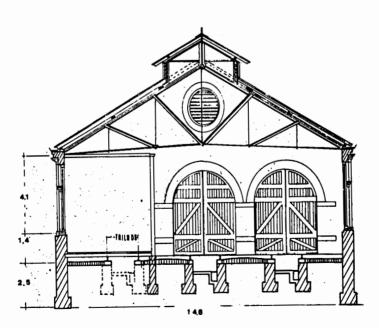
Levantamento Arquitetônico:

Foi feito o levantamento gráfico dos objetos e elementos que compõem o espaço interno.

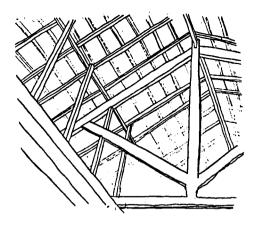
Internamente o espaço é separado conforme a mercadoria vendida, por paredes de madeira, tendo portas de entrada e janelas para a ventilação; apenas no açougue, para higiene, essa divisão mercadoria-consumidor é feita por grades.







Garagem das Locomotivas - Levantamento Técnico Construtivo



As vendas dos produtos eram feitas em armazéns fechados, sendo que no levantamento arquitetônico foram encontrados móveis e estantes da época, que eram usados para o armazenamento e exposição das mercadorias.

Em uma das fachadas (frente), existe uma abertura em forma de círculo, semelhante a um óculo,que tem a função de ventilação e iluminação



Proposta de Novo Uso:

Existe atualmente, por parte dos moradores de Paranapiacaba, a iniciativa de uma atividade artesanal, as quais são comercializadas.

Poucas pessoas fazem essa atividade e também não existe muito artesanato, porém faltam espaços na Vila para as exposições e vendas deste. O espaço interno do mercado foi dividido em:

- açougue (carnes e ovos)
- armazém (enlatados)
- bazar (linhas e retrós)
- legumes e verduras
- frutas

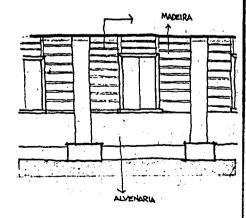
Além de um espaço para os artesanatos serem expostos e comercializados; sendo que uma vez por semana ou de 15 em 15 dias o mercado, tanto em seu espaço interno como em seu entômo, poderia ser utilizado para a realização de eventos de características locais.

Do Projeto

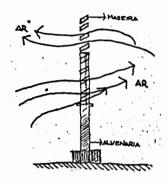
Pilares de alvenaria e madeira sustentam a estrutura da cobertura do Mercado, composta por vigotas e tesouras de madeira.

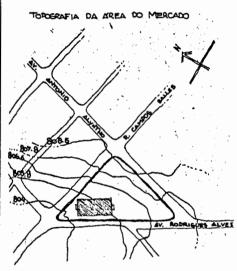
As telhas (Francesas), que complementam a cobertura, estão em bom estado de conservação; apenas o tempo muito úmido, deixou-se com uma camada de limbo;

Entre um pilar e outro, é feita a vedação do mercado e os elementos que a compõem são de alvenaria e painéis de madeira.



Os painéis de madeira são vazados, mantendo, assim, a ventilação constante do espaço interno de cada compartimento (lojas) do mercado.





Desses compartimentos (lojas) só existem três, pois os outros foram demolidos. Não foi possível, então, saber quantos haviam e que produtos comercializavam. Quanto aos que resistiram, dois eram quitandas, e um, açougue.

Para o projeto de revitalização é proposto que sejam feitos 6 painéis (divisórias) de madeira, nos espaços que seção utilizados para as vendas das fru s, verduras e artesanatos.

Esse, painéis tem apenas a função de separar o ambiente de cada comerciante.

O uso da quitanda (frutas, verduras e legumes) do mercado será feito por comerciantes da região que, com uma caminhonete, poderão transportar as mercadorias pela estrada de terra que interliga Paranapiacaba à região.

Foi pensado, também, no uso de um vagão que tranportaria a mercadoria, desembarcando-a na Estação transportando-a, de carroça ou caminhonete, ao mercado.

Quanto ao projeto de revitalização do uso do mercado, apenas as divisórias serão acrescentadas ao seu espaço interno.

Quanto ao seu espaço externo, a sua localização é em uma praça (sem nome, entre as Ruas Antonio Alyntho, Campos Salles e Rodrigues Alves.

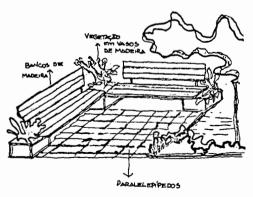
A vegetação na praça, não existe em quase que sua totalidade, bancos e play-ground, também.

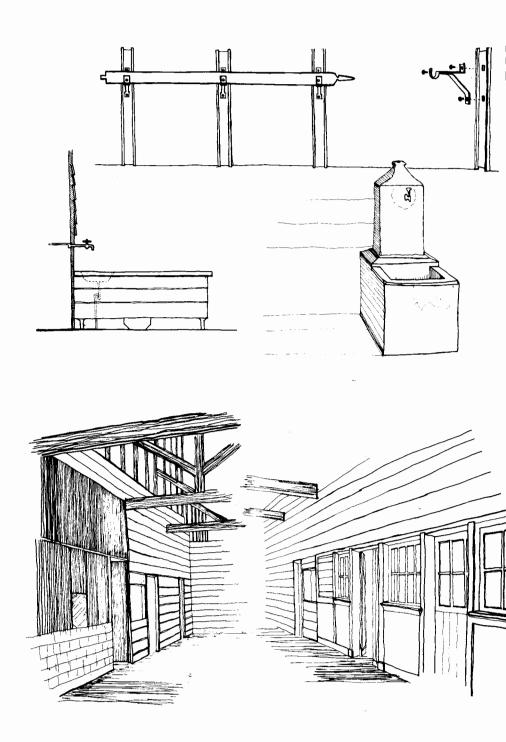
Poucas crianças brincam nela.

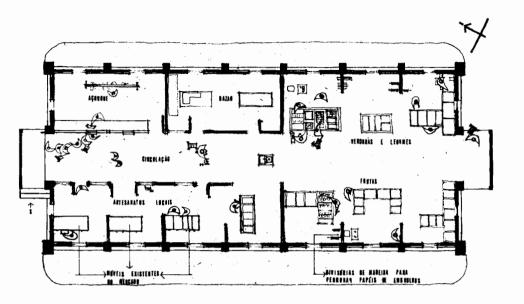
Na praça, além do mercado, e uma pequena fonte de água, só existe um caminho da terra usado pelas pessoas para cortar o percurso. (vide desenho ao lado).

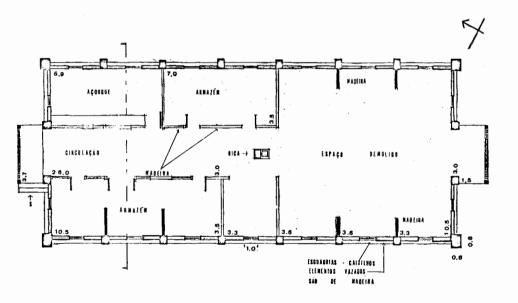
Portanto, é proposto, neste trabalho, uma **reurbanização** dessa praça implantando o uso do mercado à ela.

Para o projeto, são utilizado os caminhos de terra já existentes, como sistema de circulação. Nesse sistema de circulação existem algumas entradas com piso de paralelepípedo onde estão os bancos.









PROPOSTA DE
DEVITALIZAÇÃO
DO USO DE
DEÚCADO DE
PARADAPIACARA

A paisagem (vegetação) em Paranapiacaba, é de mata atlantica; portanto, para o projeto paisagístico da **praça do mercado** é proposto vegetação e árvores da região, que estão especificadas na legenda do projeto. (vide planta da Praça do Mercado).

Na circulação principal é deixado uma largura de 6 metros que proporcionará o uso de barracas de artesanatos aos fins de semana, Portanto, esse espaço externo é urbanizado para o uso de atividades (feiras de artesanatos) aos fins de semana.

CONCLUSÃO

Pode-se dizer que é alcançado neste trabalho uma parte do 3º objetivo (esquematizado no final de introdução - pág 5 no processo de conhecimento com o objeto em estudo.

Desde o começo manifestava-se vontade de fazer o levantamento arquitetônico de um lugar, para um projeto de restauro.

Sendo este lugar, Paranapiacaba, na correlação SUJEITO - OBJETO as imagens e informações se acumulavam e com a convivência com o local, o levantamento arquitetônico seria suficientemente apenas como expressão e uma valorização.

Isso seria completado através de uma análise e uma proposta; a análise é efetuada de acordo com a forma de distribuição espacial das residências; os símbolos e as imagens de um caráter de domínio disciplinar, expressado na paisagem da cidade, no controle de atividades ou seja, as repressões existentes no local não apenas para com os moradores, mas também alimentadas por eles.

Essas impressões formaram uma valorização do espaço da cidade, tornando acessível à análise teórica (filosófica).

Os Ingleses, segundo Edward T. Hall, possui um processo de interrelação com o seu espaço, que formaliza o ambiente natural, se relacionando com o espaço interno.

A expressão máxima dessa afirmação aparece, em Paranapiacaba, no Clube "União Lira-Serrano", tendo já sido, na época, a maior obra construída e revestida em madeira.

A praça, que no início do projeto de implantação da cidade era proposta, cedeu o seu lugar ao Clube, interiorizando e formalizando o lazer.

A proposta da reurbanização da praça, anexada ao projeto de restauração do mercado, é uma forma de impugnar o caráter repressivo que a cidade proporciona, trazendo de volta o reaproveitamento do espaço externo, inerente às antigas ideologias (ou atuais) formais inglesas, impostas e ainda presentes em Paranapiacaba.

Pretende-se, portanto dar sequência ao trabalho para que um projeto mais detalhado possa ser efetuado, como por exemplo:

- Levantamento de outros espaços a serem restaurados.
- Experiência do restauro em algumas telhas do Mercado.
- Desenhos dos objetos a serem implantados como design urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARHEIM, Rudolf	La Forma Visual de la Arquitectura Diseño de la Ciudad Elementos of Railways Surveying The Archaelogy of the Industrial Revolution FAU-USP (609.b722a). Bolonia, Política y Metodologia de	Edit. G. Gili Barcelona 1978 Edit. G. Gili Barcelona 1976 Peace Publishes Moscou 1960
de SOUZA, Irineu Evangelista de VALCÁRCEL, J.M. Gonzalez	Restauración de centro Históricos Visconde de Mauá A tobiografia Restauracón Monumental y "Puesta en Valor" de las Ciudades	Edit. G. Gili Barcelona 1976 Edit. Z. Valverde Rio 1943
FOUCAULT, Michel	Americanas Vigiar e Punir Ingleses no Brasil The Perception of the Visual World A Dimensão Oculta Arquitetura Brasileira De que Tiempo es Este Lugar	Editorial Blume Barcelona 78 Edit. Vozes Petropolis 1977 Livr. J. Olympio Rio 1978 H. Mifflin co. Boston 1950 Edit. Fco. Alves Rio 1976 EDUSP /Melhoramentos S.P. 1979 Edit. G. Gili Barcelona 1975
PASSAGLIA, Luis A. do Prado	Preeminência Inglesa no Brasil Mercado Velho de Santo Amaro	The Univ. of N. Carolina Press 1933 P.M.S.P., Secret. Munic. da Cul- tura do Patrimonio Histórico São Paulo 1978
PATTON, W.J	Materiais de Construção	E.D.U.S.P. São Paulo 1976 Edit. G. Gili Barcelona 1978 Ed. Perpectiva S. Paulo 1976 Pergamon Press Oxford 1977 Ed. Perpectiva S. Paulo 1978 Ed. Itatiaia/Edusp S. Paulo 1979 FAU-USP (701.17R897n) Ed. Persperctiva S. Paulo 1972 Ed. Alfa-Omega São Paulo 1976 Ed. Brasiliense S. Paulo 1976 FAU-USP (728.09V814hi) Edit. Abril São Paulo 1972
Artigos e Apostilas		
SIMAZ FILHO, Américo	Considerações em em torno de uma Metodologia Adequada para estu- dos de Centros Históricos	

CARTA DE VENEZA

OBSERVAÇOES:

- 1 A localização dos desenhos estão na PLANTA BAIXA de Paranapiacaba, e os números de referência nos desenhos.
- 2 Os desenhos foram feitos em papel Schoeller, sendo seu tamanho original: 0,30 X 0,45 m.
- 3 Foi feito o Levantamento Fotográfico de Paranapiacaba pelo Engº Tabajara Ferreira Kaiser; sendo que esse levantamento encontra-se nos arquivos de seu laboratório.

AGRADECIMENTOS

ENGº ANTONIO SESMA JUNIOR (da R.F.F.S.A.)

Aos amigos:

AUREA N. DE MACEDO FERNANDO J. MAURICIO DE OLIVEIRA. HELCIO MAZZUCO. MARCELO CLAUDIO TRAMONTANO E LUCIA. MARIA CRISTINA CURY. MARIA STELLA FERNANDES ARQtº ROBERTO DUARTE RAMOS ENGº TABAJARA FERREIRA KAISER. JANE e EULER, SANDEVILLE JR. WILSON DE OLIVEIRA SOUZA. DNA. MERCEDES (de Paranapiacaba)

ESTAMOS AI

Aos Professores

ELIZABETH GOLDFARB E.G. BOCCARA GISELA GORDON LENA

INDICE

1.1
1.204
1.3
PRIMEIRA PARTE
Análise das Relações Panópticas das Distribuições Espaciais
de Paranapiacaba06
SEGUNDA PARTE
Levantamento Arquitetônico
- 1 Ferrovia
- 2 Vila Velha
- 3 Vila Nova25
- 4 Parte Alta30
TERCEIRA PARTE
Restauração da Area do Mercado de Paranapiacaba
CONCLUSAO40

SOBRE A VILA DE PARANAPIACABA ARQª SILVIA HELENA PASSARELLI

(trabalho especialmente elaborado para a comemoração dos 100 anos de criação do município de São Bernardo do Campo.)

Santo André, julho de 1989.

"Inusitada a cidadela (...) Passagem de meio século, mais, depois do trem de ferro, chiando ferragens fogo roda trilhos. Tentarei traços de seu conjunto ocasional de cem casas incrustadas na lombada, diante da estação e sobre. O passageiro parava às vezes para contemplar, não se atrevia a mais.

(...) "A estação tinha o nome, os trabalhadores moravam lá. Antiga e parada fragmentariamente erigida em oposição ao leito da estrada, às fitas de aço da triagem "(...) era o encontro e a passagem obrigatória desde quando o trem de ferro, chiando rodas fogo rodas. Ficava na boca do funil de cabos sobre outras rodas rilhando, ferro contra ferro.

"Às vezes, (...) despertava dentro inteirinha das nuvens. Demorava desembaraçar-se dos véus. Havia porém dias claros, logo cheios de chuva, ou mesmo de sol e de chuva. Outros, eram meias jornadas límpidas de azul, nunca entretanto 24 horas estáveis.

(...) "Tranquilidade no meio de tanto ferro, fumaça, nuvem, carvão, pedra e muralha! "(FERRAZ, 1975: 21 e 22)

I. INTRODUÇÃO



"Se devemos preservar as características

de uma sociedade, teremos forçosamente que manter conservadas as suas condições mínimas de sobrevivência, todas elas implícitas no meio ambiente e no seu saber". (LEMOS, 1981: 25)

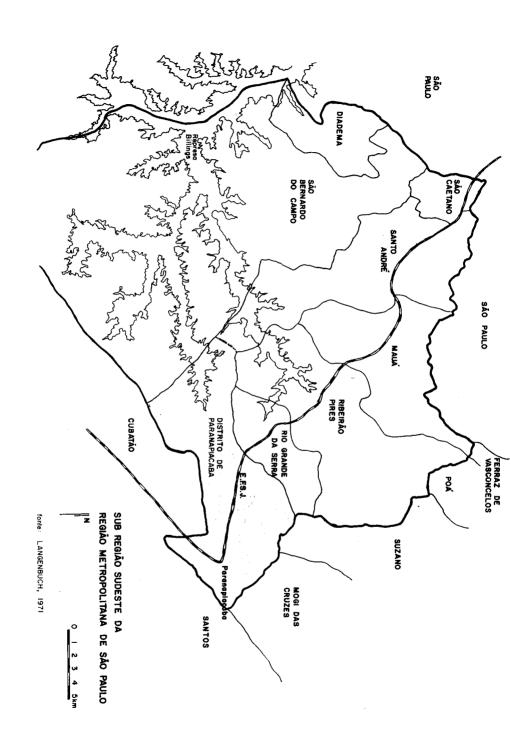
No ano de 1988, o GIPEM - Grupo Independente de Pesquisadores da Memória do ABC - decidiu realizar uma série de eventos em comemoração ao centenário de fundação e de instalação do Município de São Bernardo do Campo, no período de 12 de março de 1989 a 2 de maio de 1990. A àrea desta antiga cidade engloba, hoje, os sete municípios do Grande ABC, sub região Sudeste da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Desta forma, nos propusemos a, neste período, divulgar, por meio de palestras, exposições e publicações, os fatos que estão marcados na memória de seus habitantes e no cenário da cidade, relativos, aos 100 anos de autonomia política do Grande ABC.

Neste trabalho, estou me fixando em um pequeno e isolado núcleo deste universo: a VILA DE PARANAPIACABA, instalada junto à antiga Estrada de Ferro Santos Jundiaí, importante marco do desenvolvimento econômico e social do Estado de São Paulo.

Este estudo não tem a pretensão de ser um produto acabado sobre o tema. É apenas, uma síntese daquilo que aprendi em Paranapiacaba e o início de uma pesquisa mais aprofundada sobre a ferrovia e sobre a vila.

Trata-se, assim, de uma primeira contribuição aos que, como eu, guardam com carinho as imagens e os sons da estrada, dos trens e de seu entorno.



II. APRESENTAÇÃO



"É sabido que Mário de Andrade dizia que São

Paulo era a 'Londres das neblinas finas. A primeira vez que passei em Paranapiacaba, essa frase me pareceu mais ajustada à estação e à vila operária e ferroviária de Paranapiacaba: a Londres dos nevoeiros em São Paulo, certamente, é a Vila de Paranapiacaba" (AB'SABER, 1985)

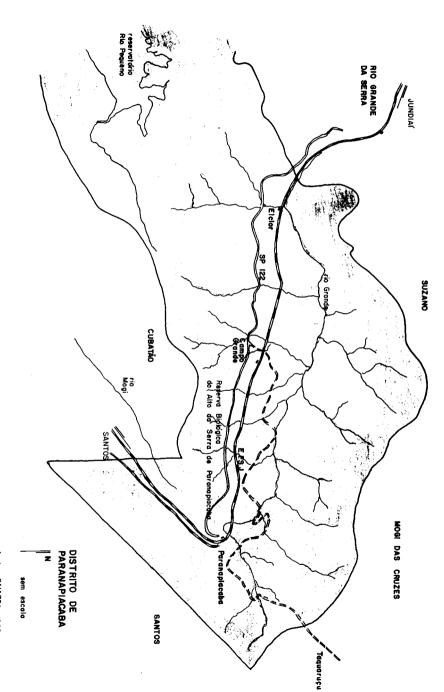
Localizada no município de Santo André, a Vila de Paranapiacaba nasceu e se desenvolveu com a antiga São Paulo Railway Co., hoje Estrada de Ferro Santos Jundiaí.

Distando 33 quilômetros do centro de Santo André, e 48 quilômetros da capital do Estado, a vila está acentada no topo da Serra do Mar, numa altitude de 796 metros do nível do Mar. 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 secundária da primeira Mata Atlântica, estão as nascentes dos rios Grande e Pequeno, futuros formadores da Represa Billings.

Junto a este cenário natural, a Vila de Paranapiacaba forma uma paisagem única no país, composta pela estrada de ferro, pela ferroviária e por um aglomerado urbano ocupado, principalmente, por ex-ferroviários.

Seu núcleo urbano abriga cerca de 2500 habitantes, sendo a maioria deles, funcionários da Rede Ferroviário Federal S.A., principal proprietária da área.

Tombada pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT -, em 1987 a vila ferroviária de Paranapiacaba e seu entorno aguardam ações efetivas que garantam sua preservação e, principalmente, a participação da população local no processo da restauração e revitalização de toda a área.



fonte: GAIARSA, 1968

III. A FOMAÇÃO DA VILA DE PARANAPIACABA

III. 1. A SÃO PAULO RAILWAY: o início da ocupação do Alto da Serra

- "... o ar torna-se mais frio, mais úmido, a luz mais viva, mais mordente.
- "À esquerda, rápidas, como que emergidas subitamente, alteiam-se montanhas, visos, picos, paredões, agruras, despedaçamentos de cordilheira.
- "À direita, em anfiteatro pelo dorso escalonado de uma eminência, casebres miseráveis; sobre o rechano uma igrejinha rústica, desgraciosa e malfeita, com três janelas e com dois similacros de torres, a picar de branco o azul do céu e o verde da mata.

"É o alto da serra.

"Em frente, a alguns decâmetros, abre-se, rasga-se um vão, uma clareira enorme por onde se enxerga um horizonte remotíssimo, um acinzentamento confuso de serras e céu, que assombra, que amesquinha a imaginação.

"Começam af os planos inclinados..." (RIBEIRO, 131)

O século XIX marcou importantes mudanças no cenário paulista, até então, isolado da exploração colonialista que previlegiou a ocupação da região litorânea brasileira.

Com a entrada do café pelo vale do Paraíba no planalto paulista, este isolamento começou a ser alterado, introduzindo São Paulo ao sistema econômico colonial da produção monocultura.

O café, produzido na região de Campinas, Jundiaí, Piracicaba e Sorocaba, possuia mercado certo no exterior, entretanto, o transporte desta mercadoria só atingia o Porto de Santos depois de muitos dias de viagem, em tropas de muares de reduzida capacidade de carga que percorriam precários caminhos.

Era necessário dar maior velocidade ao escoamento de café, em particular na transposição das escarpas da Serra do Mar, onde a circulação de mercadoria apresentava os maiores desafios.

Coube à Inglaterra, detentora de enorme interesse no movimento de importação e exportação brasileira, a iniciativa de melhoria e controle da circulação de mercadorias pelo solo paulista.

Os ingleses viviam, então, sob os efeitos da primeira revolução industrial e já contavam com larga experiência em construção de ferrovias utilizando a tecnologia da máquina à vapor.

Os primeiros levantamentos para a construção de uma estrada de ferro ligando o porto de Santos ao planalto tiveram início em 1835, mas foi somente a partir de 1850, que João Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, empenhou-se na construção desta via.

Os esforços de Mauá para a construção da Santos Jundiaí iniciaram-se quando uma lei geral do Império concedia vantajosas condições de lucro aos investidores (Lei

Cochrane de 1852). Em 1855, uma nova lei provincial estimulou, ainda mais, a realização do empreendimento 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 previlégio de construção da Estrada de Ferro Santos Jundiaí e o prazo de 90 anos para sua exploração.

Em 15 de maio de 1860, as obras foram iniciadas sob o comando do Eng. Daniel M. Fox, que detinha experiência na construção de ferrovia em trecho de serra, e tendo como empreiteira contratada a firma Robert Sharp & Sons.

No ano de 1861, deu-se início às obra no trecho da serra e, no alto da Serra do Mar, na Fazenda Mogy, foi instalado um acampamento que chegou a abrigar 5000 homens.

Para vencer as escarpas da serra, adotou-se um sistema conhecido por funicular, muito utilizado nas minas de carvão do norte da inglaterra, onde quatro máquinas fixas tracionavam e movimentavam cabos de aço de duas pontas, os "tail-end", que eram presos nos "serra-breques" para realizar o movimento de subida pelos planos inclinados da Serra.

A notícia de construção da ferrovia atraiu Bento José Rodrigues da Silva. "... um dos primeiros habitantes da região serrana. Possuidor de terras em Mogi das Cruzes, abriu um carreiro de alguns quilômetros desde aquela povoação até a vereda onde os ingleses estavam construindo a Estrada de Ferro São Paulo Railway (E.F.S.J.), tendo chegado ao fim do seu empreendimento no dia 23 de janeiro de 1862."

"Bento José, tendo chegado do sítio, construiu um ranchinho de pau-a-pique no morro, junto à rua que hoje se denomina Rodrigues Quaresma. Requereu do governo uma porção do território. Foi lhe concedida uma gleba de quarenta alqueires que foram doados aos que desejavam construir suas moradias no local. Também foi doação de Bento José, a porção de terreno onde foram construídos o cemitério e a igreja de Paranapiacaba, de cujos trabalhos participou ativamente. Era conhecido na localidade como "Ponteiro" e, assim, era chamado pelos amigos e conhecido enquanto foi vivo. Gêneros alimentícios e materiais de construção, produzidos e fabricados em Mogi, foram transportados pelo caminho aberto por Bento José ..." (Gaiarsa, 1968: 54)

Com a inauguração da ferrovia, em 1867, a São Paulo Railway Company se viu obrigada a manter, no local, operários para a complementação das obras da serra, eliminando, assim, o caráter provisório, comum aos acampamentos de obras, daquele aglomerado. A fixação destes operários demandou, então, a construção da Estação do Alto da Serra, realizada entre os anos de 1867 e 1868.

Desta forma se consolidou a ocupação inicial do Alto da Serra, e, enquanto o Morro, ou Parte Alta, era parcelado por Bento Ponteiro e ocupado por comerciantes, compondo um núcleo de serviços aos operários da São Paulo Railway, a Parte Baixa passou a abrigar os equipamentos, materiais ferroviários e as habitações provisórias dos operários, assentados ao longo de um eixo principal, a Rua Direita "... dava acesso aos depósitos e oficinas, distribuindo-se, desordenadamente em torno desta rua, as construções dos operários: ainda os mesmos casebres de pau-a-pique em pau

roliço amarrado cobertos de sapé. " (Àlbum de Militão de Azevedo, citado por SANTOS. 1981: 2)

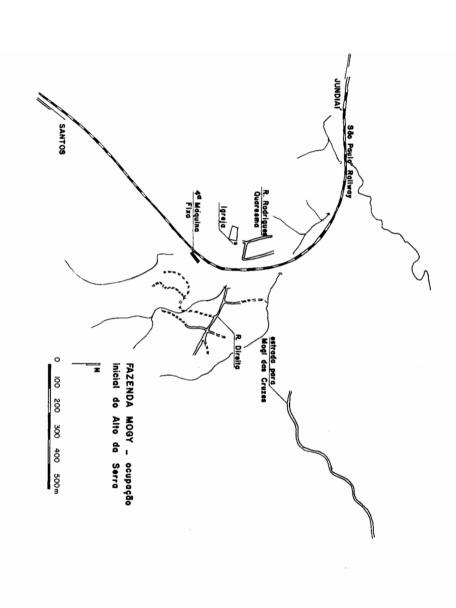
Provavelmente, foi somente após a fixação definitiva deste aglomerado urbano em torno da estação do Alto da Serra, que se deu a construção da "... igrejinha rústica e desgraciosa ...". Construída pelos moradores do local, trabalhadores ou não da estrada de ferro, "... a Capela de Bom Jesus, erecta no Alto da Serra, districto de São Bernardo" recebe a sua primeira licença para a celebração do Santo Sacrifício da Missa em 08 de agosto de 1884. (livro de Registro de Provisões da Cúria Metropolitana de São Paulo, 1884-1885: 25).

Também a população local começou a se organizar: em 1889, é fundada a "Irmandade do Senhor do Bom Jesus", associação religiosa de leigos que teve como sede a capela de mesmo nome, recebendo sobre sua fachada a inscrição desta data. Esta entidade, como muitas outras irmandades leigas existentes no Brasil, realizava a administração da igreja e de seus cultos e, principalmente, organizava as festas e procissões religiosas que, ao atrair toda a população, reforçava os seus vínculos comunitários.

A construção da São Paulo Railway levou uma nova vida ao planalto paulista. A facilidade e a velocidade dada ao transporte de carga de passageiro, modificou a paisagem do interior e deu incentivos ao desenvolvimento econômico do estado. A produção agrícola se estendeu por todo o interior e as estações da linha férrea passaram a ser pontos de convergência de produtos e 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, às vezes quase insignificantes, povoados surgiam em torno da estação, com vendas e botequins destinados a servir os caipiras dos arredores que agora para aí convergiam em busca da estação." (LANGENBUCH, 1971: 104)

No final do século XIX, os "povoados-estação" passaram a ser ocupados por pequenas indústrias de beneficiamento da matéria prima extraída nos arredores. Novas ferrovias foram construídas pelo interior do estado, tendo como origem, a São Paulo Railway, transformando esta via no principal corredor de circulação de toda a demanda de exportação e importação de São Paulo.

Todo este crescimento verificado no interior paulista, forçou a duplicação de toda a linha da São Paulo Railway, realizado na última década do século XIX.



III. 2. A DUPLICAÇÃO DA SÃO PAULO RAILWAY: o desenvolvimento do Alto da Serra.

"Paranapiacaba (...) parecia um jardim bem cuidado pelos ingleses, que dirigiam a exploração a estrada de ferro - SPR -, cujo percurso, em sua totalidade, era de Santos a Jundiaí, com transporte de carga e passageiros. Paranapiacaba era, sem exagero, o coração propulsor desse complexo ferroviário.

"... (era) tudo limpo, casas bem pintadas, os quintais, quase todos, com hortas e jardins, e as ruas, muito limpas. "(FERREIRA, 1988: 3).

Pelo Decreto nº 126, de 18 de novembro de 1892, o Governo Federal autorizou a São Paulo Railway Co. a realizar a duplicação de sua linha, que foi iniciada em 1896 e terminada em 1901.

No trecho da Serra do Mar, foram construídos os Novos Planos Inclinados da Serra, ou, simplesmente, a Serra Nova, compreendendo cinco planos inclinados com rampa de 8% e extensão total de 10,5 quilômetros, "atravessando onze túneis em pura rocha." (Revista FERROVIA, 1986, nº 106: 9)

Neste novo sistema funicular, utilizava-se a "locobreque", operada em cinco etapas por meio de cabos de aço "(...) 'sem fim', ou 'endless rope', que tracionam as composições movidas por cinco máquinas fixas à vapor, originariamente gerados pelo carvão, e, mais tarde, adaptadas para o consumo de 'fuil-oil'. (idem ibdem)

Ao duplicar sua via, a São Paulo Railway edificou uma vila ferroviária no Alto da Serra: a Vila Martim Smith, adotando os padrões sanitários correntes na Europa após a Revolução Industrial, e recém adotados no Brasil. O memorial descritivo da vila previa que as" ... habitações serão construídas com as necessárias accomodações hygienicas, dotadas de canalização de água potável e de esgotos e serão dispostas ao longo de ruas arborizadas, com alinhamentos regulares formando o núcleo de uma importante povoação do futuro, (...) sendo igualmente necessario adquirir a área precisa para os futuros augmentos e para assegurar a propriedade e captação das águas indispensáveis. "(Memorial Madeley in A Crise do Porto de Santos, in KUNIYO-SHI, 1986: 170)

Em 1898, um grande número de habitações de madeira já estavam erguidas na Vila Martim Smith. Também na Vila Velha, os "casebres de pau-a-pique se sapé" foram substituídos e ambas receberam a infra estrutura necessária para o bem estar de sua população, formada, principalmente, por portugueses, espanhóis e italianos, recém chegados da Europa.

No que se refere ao traçado urbano e à ocupação do solo, a nova vila foi marcada pelas influências inglesas, onde as ruas "... definiram as quadras e as àreas vazias, de acordo com um padrão de malha ortogonal e regular. (...) Dentro deste traçado se ergueram as casas alpendradas, construídas em madeira, que possuiam um conceito de ocupação do lote bastante diferente do que nos legou a colonização ibérica. As casas foram construídas em blocos de duas, quatro ou seis casas geminadas, porém dotadas de recuos na frente dando para a rua de pedestres. Estes grupos de construções, locadas em quadras menores, dão sempre a impressão de uma só residência ampla, cercada de jardins. " (SANTOS, 1981).

O tipo de traçado do loteamento, a implantação da casa no lote, a utilização da mesma técnica construtiva em todas as residências, a unidade de fachadas, fazem da Vila Nova um conjunto, bastante homogênio. Na implantação da unidade no lote, também os ingleses marcaram sua presença, construindo os alicerces em alvenaria sobre o terreno inclinado, sem realizar cortes ou aterros nos lotes, garantindo, assim, uma melhor estabilidade do solo.

A homogeneidade das edificações da vila escondia uma extrema hierarquia na forma de habitar que se expressava no tamanho da casa e do lote, na localização do banheiro, dentro ou fora da residência, 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. "Havia a Rua dos Ingleses, onde moravam os altos funcionários da Administração. "(FERREIRA, 1988: 3)

Em contraste com a "vila inglesa", a Parte Alta recebeu uma ocupação urbana marcada pela herança portuguesa, onde em ruas estreitas foram erguidas unidades de pequena frente, edificadas junto ao alinhamento, e, devido a acentuada declividade da área, foi necessária a execução de muitos cortes no terreno. As construções, em geral de uso misto, comercial e residencial, foram geminadas umas as outras, compondo uma parede contínua junto à rua, com suas aberturas principais fazendo frente, de preferência, para o páteo ferroviário.

Comum a todo aglomerado, Parte Alta e Parte Baixa, estava o uso da madeira na construção. Diversas hipóteses podem ser levantadas para a explicação do seu uso: Num primeiro momento, a madeira de lei era abundante na região e muitos desmatamentos foram necessários para a implantação da duplicação da ferrovia e da nova vila. Também era farta a quantidade de pinho de riga, madeira importada da Europa, utilizada como lastro dos navios que retornavam para novo carregamento de café. É possível, também, que esta região já possuisse larga experiência na construção com este material - Dra Gisela Leonor Saar, moradora do Rio Grande da Serra, possui documentação comprovando que sua casa, construída em madeira com base de alvenaria, já existia no ano de 1857, sendo, portanto, anterior a presença da ferrovia na região. Ao mesmo tempo, é do período da construção da Vila Nova, a notícia de importação de chalés pré fabricados da Suécia e de sua implantação em áreas nobres da capital.

Quando da construção da Vila Ferroviária, algumas edificações mereceram maior atenção de São Paulo Railway Co. e, desde então, se destacaram na paisagem da vila.

O Castelinho, residência do mais alto funcionário inglês, foi construído em 1897, sobre uma elevação entre a Vila Nova e a Vila Velha e sendo assobradada, se destacou, sobremaneira, do conjunto. De lá, o administrador observava todo o movimento da vila e o do páteo ferroviário e, assim, controlava a vida e o trabalho dos operários. Ainda hoje, os moradores de Paranapiacaba denominam o escritório da ferrovia como sendo a "primeira residência", mesmo funcionando em outro edifício da vila.

O clube, construído em 1907 e ampliado, posteriormente, em 1938, teve sempre grande prestígio junto da comunidade local e de toda a região. Foi sede, inicialmente, de duas associações de ferroviários: a "Associação Musical Lyra da Serra, fundada em 1º de outubro de 1900, e o Serrano Atletico Club, fundado em 1903." (MÉDICI, 9 de outubro de 988) Em 15 de outubro de 1936, as duas entidades se fundiram numa única fazendo nascer o União Lira Serrano, que recebeu, em 1938, o edifício com novas e amplas acomodações, permitindo a realização de bailes, jogos de salão, competições esportivas e exibições de filmes, teatro e da "famosa" Banda lira. As atividades culturais e esportivas eram bastante incentivadas pela administração inglesa, ao ponto de o Sr. Adolfo Moniz Ramos, responsável pela admissão dos novos funcionários, "dar preferrência aos músicos e jogadores de futebol, que logo passariam a participar da Sociedade Lyra Serrano, boa de música e de bola." (idem ibdem).

O mercado também mereceu a atenção especial dos ingleses. Construído na primeira década deste século, seu projeto original previa a instalação de uma escola primária, no entanto, a necessidade de aquisição de gêneros de consumo imediato do grande número de novos moradores da vila, forçou sua adaptação para se tornar o principal edifício comercial da parte Baixa. Outros pontos comerciais foram construídos na década de 1920, formando dois pequenos núcleos de comércio diário na vila ferroviária: um na Rua Direita, esquina com o Caminho do Mendes, onde se instalou a padaria do Sr. João Dias, a fármacia do Sr. Genofre, e a Pensão dos Solteiros; o outro núcleo situou-se na Av. Schnoor com duas casas comerciais, sendo, uma delas, outra padaria.

No entanto, foi a nova **estação** que recebeu a maior atenção dos ingleses. "A Estação do Alto da Serra é um vasto edifício luxuoso de requintado gosto artístico, elegante e construído em parte de madeira, toda envernizada. Sua collocação e o estylo architectonico 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 do visitante.

"Na estação existem vastas dependências com todas as comodidades e conforto para os passageiros, salas especiais para famílias, armazéns, asseiadas e bem collocadas reservadas, e um excelente botequim sob a intelligente direcção do Sr. Henrique Reeve.

"Todo o edifício da estação e suas proximidades são iluminadas a luz electrica. "(Jornal do Comércio, 30 de março de 1900)

A estação ferroviária (...) estava localizada, como não podia deixar de ser, no centro do pátio de manobras. Sua torre erguia-se imperiosamente, exibindo o relógio que os ingleses comentavam ser uma réplica do Big Ben de Londres (...). Para os moradores era, sem dúvida, o ponta de referência mais importante da cidade (...), era pelo grande Big Ben que todos (moradores e visitantes) se guiavam.

"Nos dias de neblina, nos guiávamos pelas batidas do relógio, que possuia sonoridade perfeita. "(Ferreira, 1988: 3) Em seu relato, João Ferreira destaca que a estação foi, também o principal ponto de encontro para se tratar de negócios, de esportes, de política e de namorar: nas noites de sábado e de domingo, muitos se dirigiam para lá, formando um "impressionante movimento" em suas dependências. "Caminhava-se pelas plataformas em dois sentidos, um ao contrário do outro. Dessa forma, obrigatoriamente, depois de duas ou três voltas, todos viam-se, mesmo porque, todos conheciam-se, a não ser a minoria de turistas. Nessas voltas pelas plataformas da estação, encontravam-se, além dos namorados e daqueles que desejavam namorar, casais com seus filhos e pessoas de todas as idades. (idem: 4)

A justificativa para todo este movimento na estação, vem do texto de João Ferreira: "... tudo girava em torno dos trens que chegavam e partiam de Paranapiacaba." (i-dem, ibdem)

Foi deste período a criação da Cooperativa de Consumo dos Planos inclinados da Serra, fundada em 06 de janeiro de 1908, para o atendimento das famílias moradoras dos patamares das serras, nova e velha. A cooperativa de Consumo funcionou no edifício da antiga estação que, após a inauguração da nova, assumiu a função de receber toda a mercadoria encomendada em outros centros, pela população da vila.

A administração inglesa ofereceu, também, o edifício de madeira onde se instalou o primeiro Grupo Escolar do Alto da Serra, que iniciou o seu funcionamento em 1911, no final da Av. Antonio Alintho. No ano de 1939, foi inaugurado o novo prédio escolar, construído em alvenaria, na Av. Paulo e Sousa, oferecendo melhores acomodações para as crianças da vila.

Uma ponte metálica sobre o pátio ferroviário, fez a ligação das duas vilas, a Parte Baixa e o Morro, de modo a evitar os acidentes na travessia de um lado para outro.

Todo o crescimento da vila ferroviária se refletiu na ocupação da Parte Alta. Rapidamente, as edificações receberam um segundo pavimento e ampliaram os salões comerciais do piso térreo. Inúmeras hospedagens para solteiros se instalaram nesta área.

O morro recebeu uma nova associação cultural: o Clube Recreativo Flor da Serra, que exibiu os primeiros filmes de longa metragem na vila. O Flor da Serra exibia, também, filmes seriados e promovia bailes. "... concorrendo com o salão do União Lira Serrano no período de carnaval. "FERREIRA, 1988: 15)

A igreja, no alto do Morro, sofreu amplas alterações com a virada do século. O grande número de operários e novos moradores na região, atraiu a atenção do pároco de São Bernardo que, em 1909, enviou um missionário para residir no Alto da Serra. Logo que chegou, o Reverendo Padre Luís Capra realizou intensas reformas na Capela do Bom Jesus, e nas de Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires. Na igreja do Alto da Serra, "... foi fornecido de tudo o necessário para a celebração do Santo Sacrifício. Antigamente, tinha só as paredes com o telhado sem capella-mor. O Revdo Padre Luís Capra transformou aquella Egreja, e sucessivamente, nos annos de 1909 e 1910, engariando esmolas e gastando, também, não pequena quantia do seu bolso, fez a grande capella-mor, o forro da Egreja, quatro janellas grandes com vidros colloridos, comprou as imagens do Senhor Bom Jesus, de Nossa Senhora e de São Sebastião, tappetes e outros enfeites. A Egreja actualmente tem o comprimento de (20)

metros e a largura de (7) metros. A despesa de todas as obras chegou a quantia de Rs 8:061 = 900, sendo, nas obras, incluída, também, a torre. "(NAVARRO, 1914: 14) (as medidas entre parênteses foram escritas a lápis no orginal).

Este clima de prosperidade vivido no Alto da Serra, fez com que, em 5 de novembro de 1907, a Lei Estadual nº 1098 criasse o Distrito de Paz de Paranapiacaba, sendo, então, o terceiro distrito do município de São Bernardo, que possuia apenas o distrito sede, instalado em 1837, e do Ribeirão Pires, de 1897.

O novo distrito de paz passou a atender a uma população de aproximadamente, 2000 habitantes, sendo 157 eleitores, correspondendo ao maior eleitorado do município que possuia um total de 564 eleitores. Também a arrecadação desta freguesia se destacava das demais: em 1910, a vila contava com 42 estabelecimentos comerciais e de serviços, e recolhia mais impostos industriais e sobre profissões que São Caetano e Mauá. (MÉDIDI, 3 de março de 1988 e 3 de novembro de 1988)

O crescimento deste aglomerado urbano 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.

Mesmo assim, a pequena vila viveu até meados da década de 1940, um período de intensa atividade sócio-cultural que ficou marcado na memória dos ex-ferroviários, antigos moradores da vila.

A atenção que se dedicava àquele povoado, transformou sua população numa grande família, onde todos se conheciam e se respeitavam.

A profissão de ferroviário era, então, 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 e não havia graxa ou óleo no chão próximo das máquinas fixas. Os metais eram, constantemente, polidos. Tudo brilhava. "(depoimento de Joaquim Pereira RITO, 1989)

O cuidado era tanto, que a São Paulo Railway Co. mantinha uma equipe especial de manutenção da vila e de suas casas. Assim, a vila estava sempre limpa e bem cuidada, com suas ruas arborizadas e calçadas com os restos do carvão depois de queimados pelas fornalhas, e as casas, eram sempre mantidas com a pintura nova.

As festas, nos salões ou nas ruas, atraiam os moradores de toda a região. "... de Cubatão a Santo André, vinha gente participar de nossas festas. "(depoimento de Alberto MARQUES, 1989) Diversas associações comunitárias, religiosas ou não, se revessavam na organização dos diferentes eventos, aproveitados pelos padres para atrair a população para os atos religiosos: "... Precisa aqui fazer festas para chamar a attenção a fé destes parochianos." (PORRINI, 1923: 39)

Ficou na lembrança de muitos cenas das procissões da igreja, quando "... todos os santos saíam às ruas, os homens e as mulheres vestiam ôpas. Na abertura, seguia a

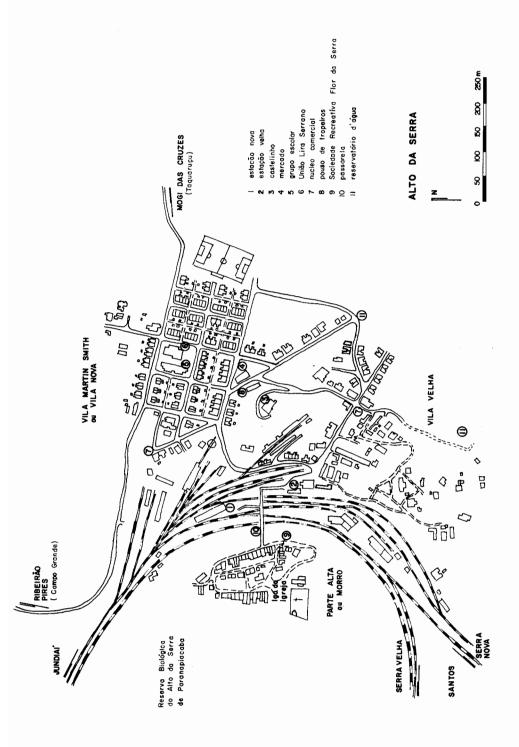
Banda Lira" e tudo ocorria com a maior pompa, necessária para expressar a fé do povo, seja ele frequentador ou não dos atos da igreja. (depoimento de Alberto MARQUES, Claúdio M. Marques Fº Francisco P. RITO e Alencar M. SHIMELLA, 1989) "As casas do trajeto da procissão eram sempre enfeitadas, e na frente de todos os santos, seguia a imagem de São Sebastião, para evitar que chovesse durante o percurso. "(depoimento de Alcindo TAVERNARO, 1989)

Contrastando com a limpeza e a arrumação da Vila planejada dos ingleses, o Morro sofria da total falta de infra estrutura. Somente a capela e o Clube Recreativo Flor da Serra possuiam luz elétrica, enquanto que o restante do Morro vivia às escuras. As famílias viviam ali em "... péssimas condições higiênicas. (...) A maior parte das famílias aloja-se em verdadeiros cortiços, sem ar, sem luz, entre paredes a reçumar humidade. As casas escantelam-se uma sobre as outras, e as paredes meias comprometem a intimidade do lar. No interior das casas há falta de espaço, (...) As casas São pintadas de cores escuras e carregadas que criam um ambiente de angústia e tristeza. Algumas cozinhas fazem parede com barranco. Há famílias que moram em porões metíficos. (...) A nosso ver seria necessário interditar certas casas a estabelecer posturas municipais que as construções novas e a reforma das casas velhas. Paranapiacaba pode ser réplica das aldeias montanhosas da Europa." (MARTINS, 1956:

Mesmo assim, a ferrovia continuava o seu processo de modernização e, no ano de 1934, os ingleses introduziram as primeiras locomotivas de tração diesel-elétrica nos trechos do planalto e da baixada santista e, em 1944, iniciaram a implantação do projeto de eletrificação de suas linhas no trecho de São Paulo a Jundiaí.

Na década de 1940, a vila sofreu duas marcantes intervenções: no "dia 15 de julho de 1945, a estação do alto da Serra passou a denominar-se Paranapiacaba, de acordo com o que deliberou o Departamento de Estradas de Rodagem e o Conselho Nacional de Geografia." (GAIARSA, 1968: 10), marcando assim, a mudança definitiva do nome da vila, Parte Alta e Parte Baixa, que deixa de ser o Alto da Serra.

No ano seguinte, 1946, a São Paulo Railway Co. foi encampada e todo o seu patrimônio foi incorporado ao da 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.



III. 3. A DUPLICAÇÃO DE SÃO PAULO RAILWAY: o entorno do Alto da Serra

"... As matas eram consideradas virgens, com árvores enormes, de tronco muito grossos e como tratava-se de mata fechada, as copas, ramas das árvores, trançavam-se uma nas outras e com cipós e trepadeiras, formavam uma área como se fosse uma plataforma sólida. Nós, garotos, subíamos pelos troncos até a copa das árvores (e) lá de cima tínhamos uma maravilhosa visão e podíamos observar toda a mata ao redor e toda a vila de Paranapiacaba... "(FERREIRA, 1988: 31)

No entorno do núcleo urbano, a grande mata abastecia a população, não somente da água, mas, também, da caça e da pesca abundante, de palmitos e de outras espécies vegetais. A estrada se servia das matas, de onde retirava a lenha necessária para o funcionamento das máquinas movidas pelo vapor, em especial, durante a segunda Guerra, quando a importação do carvão foi interrompida.

Era também da mata, que o farmacêutico de Paranapiaca, o Sr. Genofre, retirava as ervas para a produção de remédios para problemas renais e de bronquite, que, até hoje, são de muita procura.

Uma pequena área desta mata foi mantida intacta: na Parte Alta, próximo ao cemitério, foi criada a Estação Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba, pelo alemão naturalista Herman Von Ihering, no ano de 1909. Em 1926, esta área foi doada ao governo de São Paulo, com a finalidade de exploração científica.

"... Que paisagem preciosa esta do Alto da Serra! (...) Horas e horas poderia ficar sentado ali a apreciar, a mirar toda a beleza em que a natureza virgem se apresenta, sem os defeitos que produzem, discreta e modificadora, intervenção do homem. Mas, no momento, o essencial é garantir a conservação do tesouro que São Paulo possui naquela reserva florestal .." (carta de um pesquisador alemão publicada em O Estado de São Paulo, em 27 de fevereiro de 1927, citada por MENEZES 1985)

No ano de 1913, junto à estação Campo Grande, onde havia agrupamento de imigrantes italianos, que viviam da extração de madeira e pedra, foi construída pelo Padre Capra, o monumento ao Cristo Redemptor. O Padre Captra, que já era neste momento, vigário da recém criada Paróquia de Santo André, pretendeu com este monumento render homenagens ao Sagrado Coração de Jesus, fortalecendo a fé do povo no sacrifício de Cristo, numa região onde as igrejas e capelas possuiam uma tradição religiosa fortemente marcada pela herança luso brasileira, "... com forte ênfase devocional e com certa autonomia leiga em suas expressões." (AZZI, 1988: 44)

Outro núcleo formado nos arredores da vila foi Taquaruçu: localizado no Município de Mogi das Cruzes, junto às estrada aberta por Bento Ponteiro, em 1862, este aglomerado formado, também, por imigrantes italianos, viveu da extração de madeira e carvão vegetal e prosperou, principalmente, durante a segunda Guerra, fornecendo lenha a carvão para a estrada. Neste período, os italianos, que ali viviam, ergueram suas casa definitivas e uma capela em homenagem a Santa Luzia. Inaugurada em 13 de dezembro de 1945.

Vila ferroviária, vila de serviços, vilas de extração de madeira, dessa reserva natural, todo este conjunto viveu em intensa harmonia. Todos que ali viveram conhecem seus caminhos e suas histórias e por muito tempo respeitaram seu desenvolvimento.

IV. A VILA DE PARANAPIACABA: a degradação do sistema

Primeiras impressões: foi triste e acabrunhante as primeiras impressões que tive de Paranapiacaba e da Paróquia. A falta de luz elétrica em todo o Morro e o barulho incessante das locomotivas bem podem ter concorrido para estas impressões primeiras. Sobretudo, parece-me Paranapiacaba um recanto abandonado de todos e um lugar carecendo de tudo. "(SOUSA, 1956: 32v. e 33)

Ao receber o patrimônio de São Paulo Railway Co., o governo brasileiro esforçou-se em manter a qualidade nos transportes de carga e de passageiros que os ingleses detinham até então.

Logo ao assumir, a administração da Estrada de Ferro Santos Jundiaí deu prosseguimento à modernização do sistema ferroviário iniciado pelos ingleses, inaugurando, em 1950, a eletrificação da linha no trecho entre São Paulo e Jundiaí e, posteriormente, estendendo até Paranapiacaba. Também os vagões de madeira para passageiros foram substituídos pelos de aço inoxidável, importados dos Estados Unidos. No ano de 1956, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. - REFESA - empresa vinculada ao Ministério de Transporte, que passou a administrar o transporte ferroviário e o patrimônio da antiga estrada "Inglesa".

Nesta mesma década, uma nova política nacional de desenvolvimento deu incentivos à instalação de indústrias automobilísticas, favorecendo o investimento na construção de rodovia, em detrimento à melhoria do transporte ferroviário. Esta nova postura, fez com que os investimentos na estrada de ferro só ocorressem quando muito urgentes e respondendo a demanda do transporte de carga.

Ao mesmo tempo, diversas indústrias de transformação de petróleo e de elementos químicos de grande parte se instalaram na região do ABC paulista e da baixada santista, junto ao leito ferroviário, marcando definitivamente a região.

As novas indústrias e a mudança no regime de horário dos trabalhadores da ferrovia, que até então trabalhavam em turnos de 12 horas, forçou a expansão da vila ferroviária, e uma série de casas germinadas de alvenaria foram construídas junto ao campo de de futebol. Também algumas unidades de madeira foram substituídas.

No entanto, o tratamento dado ao ferroviário e à conservação da vila passou a ser reflexo direto do que estava ocorrendo na Política Nacional de Transportes, e, "trabalhar na estrada" deixou de ser motivo de orgulho e respeito na vila que, também, não mais recebeu os cuidados de antes.

Somente a Parte Alta recebeu, finalmente, algum investimento público. Abandonada e distante da sede municipal, em Santo André, no ano de 1956, a Prefeitura realizou a instalação das redes de água, esgoto e energia elétrica e o calçamento das ruas. Ainda no mesmo ano, foi iniciado o levantamento cadastral dos imóveis do Morro de modo a regularizar o registro das propriedades. Todo o esforço realizado nestes anos resultaram, entretanto, na regularização de posse da terra pelos moradores, que ainda aguardam a solução deste problema.

Abandonada pela administração da ferrovia e da Prefeitura de Santo André, a Igreja católica da mais atenção para a população da vila, contando com cerca de 5000 habitantes, face a instalação de uma nova vila operária na Indústria Química Elclor, localizada em Campo Grande. Assim, no ano de 1956, a Capela Nosso Senhor do Bom Jesus se tornou sede de recém criada Paróquia de Paranapiacaba. A população de Paranapiacaba, no entanto, descostumada a frequentar os atos religiosos, participava, somente, das festas e quermesses religiosas que arrecadavam fundos para a paróquia.

"(...) Vemos com grande satisfação o desenvolvimento espiritual da Paróquia, embora sejamos francos ao afirmar que a vida espiritual de Paróquia tem muito a desejar ainda. Isto porque os trabalhos materiais, aos quais nos dedicamos, tomaram quase que totalmente o nosso tempo. Somos, porém, de qualquer modo justificados, pois não contávamos com nenhum conforto pessoal. Durante cinco anos, a nossa alimentação foi precária e a situação topográfica da Paróquia consumia quase que completamente a nossa resistência física." (SOUSA, 1961: 40)

O Padre Newton Loureiro Sousa, autor deste depoimento, desempenhou diversas obras de ampliação e remodelação da igreja e de sua envoltória, criando uma praça plana em sua frente para a boa realização das festas, mantendo a tradição de anterior. Permanecia, ainda, a grande distância entre as famílias de Paranapiacaba e os atos religiosos.

Todas as obras realizadas na vila no período de 1956 e 1961, quando o Padre Newton foi o vigário local, tiveram apoio financeiro da Prefeitura de Santo André. As obras da igreja e de instalação de infra estrutura urbana só foram possíveis graças às insistências do vigário e do Sub-prefeito de Paranapiacaba, Senhor Waldemar Tavernaro, junto ao prefeito municipal. (depoimento de Alcindo TAVERNARO, 1989)

No ano de 1977, a dificuldade de relacionamento entre os padres-vigários e os paroquianos resultou na anexão da paróquia de Paranapiacaba à de São Sebastião em Rio Grande da Serra. Novamente a vila passou a receber a visita do padre uma ou duas vezes por semana, afastando, ainda mais, a frequência aos atos religiosos.

Na década de 1970, a vila sofre o golpe fatal. Pressionada a atender a crescente demanda de transporte de carga das indústrias instaladas ao longo da linha férrea, a Rede Ferroviária inaugurou em 1974 um novo sistema de transposição da Serra do Mar: a cremalheira-aderência, construída com o mesmo traçado da antiga Serra Velha.

"Com sua introdução, aumentou-se significativamente a capacidade operacional de transporte no trecho, revertendo para a cidade de São Paulo - e para a Nação - uma melhor agilização no escoamento das cargas, destinadas ao abastecimento interno e exportação. "(Revista Ferrovia, edição especial, setembro de 1986: 6)

Esta modernização dos transportes 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 antigos funcionários da estrada foram dispensados ou aposentados e a Parte Baixa recebeu novos moradores.

"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. "(depoimento de Luiz Colombo, in o Estado de São Paulo, 18, de janeiro de 1980)

No ano de 1981, a Serra Nova foi finalmente desativada. As inúmeras residências do trecho da serra foram demolidas e a antiga estação sofreu um incêndio, de causas até hoje não esclarecidas. Dos tempos antigos, restou apenas o famoso relógio, transferido para a nova plataforma dos trens suburbanos em 1979.

Algumas unidades da vila, próximas à via férrea e ao início da descida da serra, também foram demolidas para dar lugar a um páteo de manobras de maiores proporções e para uma sub-estação de energia elétrica que passou a alimentar a vila e o novo sistema cremalheira.

A imprensa do ABC e de São paulo realizaram, então, uma série de reportagens sobre a decadência da vila, destacando suas qualidades plásticas, utilizada, na década de 1970, como cenário para inúmeros filmes nacionais como, Doramundo de João Batista de Andrade; Gaijin, de Tijuca Yamazaki; os filmes de terror de "Zé do Caixão" e vários curtas-metragem.

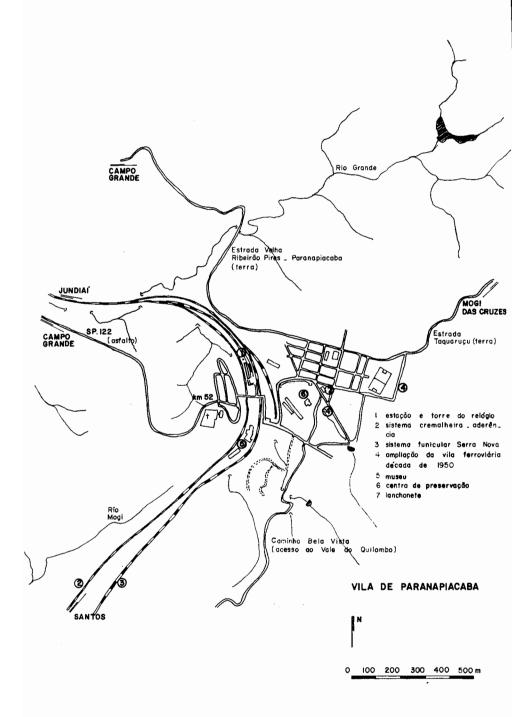
Não só a vila sofreu os efeitos do abandono e da decadência. as vilas do entorno foram, aos poucos, se despovoando. Também no início da década de 1980, divulgouse, pela imprensa, uma série de denúncias sobre os efeitos da poluição do pólo petroquímico de Cubatão sobre a reserva biológica de Paranapiacaba.

"Minhas mãos ficaram pretas da fuligem que recobria as folhas. Não havia mais musgos forrando o solo. (...) Plântulas, na tentativa de sobrevivência, exibiam folhas amarelas, isso sem falar daquelas que estavam cobertas de fuligem. "(depoimento de Nanuza Luíza de Menezes in Diário do Grande ABC, de 23 de março de 1980)

"Somente na década de 80 é que eu percebi o efeito da poluição que atacava a vegetação já em 72 e que naquela época ainda não se percebia (...) O solo está envenenado e, então, a recuperação é muito difícil. "(Menezes, 1985)

"Caem as copas das árvores, bem como, as plantas que estavam em cima destas mesmas árvores. O extrato arbóreo enfraquece por completo, e, o solo fica sem o necessário revestimento vegetal (...) Este fenômeno deverá provocar, em futuro bem próximo, a erosão na maior parte dos morros da reserva." (depoimento de Nanuza Luíza de Menezes in Diário do Grande ABC de 23 de março de 1980)

A divulgação que a imprensa deu sobre a destruição da vila e seu entorno, mobilizou uma série de pessoas, moradoras ou não de Paranapiacaba, dando início a um movimento de defesa do patrimônio da vila, denominado, inicialmente, de "Comissão Pró Paranapiacaba".



V. AS AÇÕES EM DEFESA DA VILA: o Movimento Pró Paranapiacaba

"... em relação às ações de preservação, deve-se ressaltar a importância do tratamento a ser dado a Paranapiacaba enquanto conjunto: vila ferroviária, 'parte alta' e área natural, configurando a expressão uma da outra em uma mesma paisagem. "(COMISSÃO ESPECIAL PRÓ PARANAPIACABA, novembro de 1987)

As ações em defesa da vila de Paranapiacaba tiveram início em 1977 quando o então vereador de Santo André, José Mendes Botelho, solicitou ao CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artística e Turístico) o tombamento da vila.

Após esta solicitação e as várias denúncias sobre a degradação da vila divulgada pela imprensa, foi firmado um convênio entre a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU USP - e o CONDEPHAAT para a realização do levantamento e da avaliação do patrimônio da vila no ano de 1982.

O resultado deste levantamento, realizado pelos professores Arq. Júlio Abe e Arq. Issao Minami, foi apresentado em outubro do mesmo ano na Associação de Engenheiros e Arquitetos do ABC - AEA ABC -, dando origem à Comissão Pró Paranapiacaba, posteriormente, Movimento Pró Paranapiacaba, formada por interessados na preservação da área.

Apoiado pela AEA ABC, o Movimento Pró Paranapiacaba considerou, desde o início, a necessidade de preservação de todo o conjunto: Vila operária, cidade civil e sistema ferroviário, apontando como prioritário, a realização de estudos de alternativas de preservação, antes de intervir no conjunto. Assim, foi solicitado à RFFSA que suspendesse as demolições que vinham sendo realizadas na área.

Dentro desta perspectiva, o ano de 1983 foi marcado pela realização do 1º Simpósio Pró Paranapiacaba, ocorrido nos dias 16 e 17 de julho, apresentando como proposta inicial de preservação da vila, o aproveitamento do seu potencial turístico e pedagógico. Como resposta à movimentação cultural, a Prefeitura de Santo André declarou a vila e seu entorno, "àrea de proteção ambiental e de interesse de preservação."(Decreto Municipal nº 10.742 de 16 de julho de 1983) e criou um grupo de trabalho com o objetivo de definir as diretrizes de preservação da vila ferroviária. (Portaria nº 1.730 de setembro de 1983)

Os trabalhos desenvolvidos por este grupo de trabalho, denominado Comissão Especial Pró Paranapiacaba, resultaram em uma proposta de legislação de uso e ocupação do solo que, encaminhada a diversos orgãos e instituições públicas para a apreciação técnica, foi objeto de discussão do 2º Simpósio Pró Paranapiacaba, realizado em 2 de junho de 1985

Contando com a presença de diferentes organismos preocupados com a preservação do patrimônio cultural e ambiental, o 2º Simpósio foi aberto com a leitura da portaria número 312 de 30 de maio de 1985 assinada pelo Ministro dos Transportes Affonso Camargo Neto.

"... Considerando o expressivo valor histórico do sistema funicular para o Patrimô-

nio Cultural das Ferrovias Brasileiras, as diretrizes do Programa de Preservação Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE - e as justificativas e reiteradas solicitações de autoridades públicas, entidades de classe e orgãos culturais sobre a preservação dos equipamentos daquele antigo sistema.

"Considerando, ainda mais, os pleitos da comissão Pró Paranapiacaba relativos à manutenção das características arquitetônicas inglesas da Vila Operária da RFFSA e o interesse social da venda das residências não funcionais aos atuais moradores; "Resolve.

"... II. Declarar de interesse de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE:

"a) o conjunto arquitetônico de propriedade da RFFSA conhecida pelo nome de 'Vila Ferroviária de Paranapiacaba' (...)

"b) as instalações fixas da via permanente e de tração, compreendidas entre o 4° e o 5° patamares do sistema funicular ..."(Portaria n° 312 do Ministério dos Transportes, de 30 de maio de 1985).

Junto à notícia do Ministério dos Transportes, veio a determinação de restauro do trecho da Serra Nova entre o 4º e o 5º patamares e de seis edifícios de uso comum: o castelinho, o Lira, o mercado, a pensão dos solteiros, a delegacia e o SENAI, atribuindo à Rede Ferroviária a "... Incumbência de, sob a supervisão da Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE, de projetar e executar as obras de recuperação do conjunto urbanístico ..." (idem, ibdem).

Em prosseguimento ao 2º Simpósio, analizou-se a proposta de lei apresentada e verificou-se que esta não daria plena garantia de preservação do conjunto, concluindo pela necessidade de elaboração de um "Plano integrado de Restauração e Revitalização da Vila Inglesa de Paranapiacaba, consolidando todos os documentos já existentes e dando continuidade a outros estudos, (...) que não seja, apenas, a preservação do passado, mas que apresente uma possibilidade melhor para a população..." (CARRAZONI, 1985)

Para a elaboração do plano, a Comissão Especial Pró Paranapiacaba foi ampliada, recebendo a participação de diferentes órgãos públicos e entidades civis com compromisso na preservação do patrimônio cultural e ambiental e de pesquisa, tais como, CONDEPHAAT, Companhia de Tecnologia e Saneamento Básico - CETESB -, Empresa de Planejamento da Região Metropolitana de São Paulo - EMPLASA -, diversas unidades da Universidade de São Paulo, Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF - e outras.

Diversos estudos foram, então, desenvolvidos pela Comissão Especial Pró Paranapiacaba tendo em vista a elaboração de plano de revitaliazação da vila e seu aproveitamento turístico e pedagógico.

No final do ano de 1985, a Rede Ferroviária Federal decidiu pela suspensão do "processo da venda das casas de Paranapiacaba (aos moradores da vila), até que seja elaborado um plano que permita a preservação da vila e sua alto sustentação. "(PASSARELLI, 1987: 8) Desta forma, a venda das unidades residenciais, defendidas pela Rede desde 1982 como único modo de preservar a vila foi abandonada.

No ano seguinte, como proposta do então Presidente do CONDEPHAAT, Dr. Mo-

desto Carvalhosa, a elaboração do plano foi encaminhada para a EMPLASA que, para tanto, reuniu todo o material já desenvolvido pela Comissão Especial Pró Paranapiacaba dando, assim, continuidade aos trabalhos.

Em 30 de setembro de 1986, em comemoração ao dia do Ferroviário, a Rede Ferroviária entregou ao público o sistema funicular entre o 4º e o 5º patamares e o Castelinho, que passou a abrigar o Centro de Preservação da História de Paranapiacaba. Ambos os equipamentos, recuperados com a orientação do Programa PRESERVE e passaram a serem operados pela A.B.P.F.

O funcionamento do sistema funicular e, principalmente de sua máquinas à vapor, fez com que a imprensa voltasse, novamente, os olhos para a Vila de Paranapiacaba, levando ao local grande número de turistas que chegavam a um local sem qualquer infra estrutura para receber visitantes.

O ano de 1987 foi, também, marcado por uma série de iniciativas vizando a preservação do conjunto;" (...) a entrega do Plano de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, realizado pela EMPLASA; a reforma do antigo mercado, realizada pela RFFSA, onde passa a funcionar a primeira lanchonete da Vila; a realização, os Clubes União Lira Serrano, do 2º Festival de Música Sertaneja, numa promoção conjunta da Prefeitura Municipal de Santo André, Rede Ferroviário Federal e Secretaria de Estado da Cultura, marcando a reabertura do Clube Lira e a homologação do tombamento do núcleo urbano, equipamentos ferroviários e área natural de Paranapiacaba, efetivado pela CONDEPHAAT (...)" (COMISSÃO PRÓ PARANAPIACABA, 1987:5)

O tombamento da vila e seu entorno foi bastante festejado devido a possibilidade de se utilizar os recursos da Lei Federal 7505 - Lei Sarney - para a restauração da vila, no entanto, o Plano de Preservação e Revitalização da Vila apresentava, apenas, diretrizes gerais de atuação em toda a área, necessitando, ainda, ser realizado todo o detalhamento do Plano para sua implantação. Ao mesmo tempo, a Comissão Especial não conseguia reunir todos os seus membros para o detalhamento do plano.

As diversas tentativas de reunir o grupo de técnicos que já vinham trabalhando na Comissão foram frustadas, numa ação que, corretamente, a Revista A Construção São Paulo 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 na 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 um sabonete solto em uma banheira inundada: pode acabar se desfazendo enquanto alguém consegue agarrá-lo. (...) o emaranhamento 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 dura parada. "(MARQUES, in Revista A Construção São Paulo, nº 2120 de 26/6/1988)

Nesse impasse, surgiu uma nova entidade: Instituto Histórico Paranapiacaba que,

igualmente impossibilitado a desenvolver um plano para a preservação do conjunto, reuniu recursos para a restauração de um dos edifícios mais antigos da vila, a Igreja Nosso Senhor Bom Jesus.

Em fevereiro de 1989, deu-se início às obras de restauro da capela, sem que a elaboração do plano tenha sido contemplada.

Paranapiacaba reclama, ainda por ações concretas no sentido de sua revitalização de modo que, todas as ações empreendidas na área, tenham um compromisso único. "... aliando a preservação do patrimônio edificado e ferroviário com a recuperação e promoção do patrimônio ambiental metropolitano... "(COMISSÃO ESPECIAL PRÓ PARANAPIACABA, 1987: 7)

VI - PARANAPIACABA: recomendações para uma ação de preservação

"... a base correta de 'como preservar' está na elucidação popular, na educação sistemática que difunde entre toda a população, dirigentes e dirigidos, o interesse maior que há na salvaguarda de bens culturais... "Lemos, 1981: 109)

"Atualmente, não se trata tanto de novas cidades, mas de preservar as antigas de mais destruição... "(PIMENTA, 1988: 25, citando LEHMBROCK, e FICHER, W. in "Profitópolis"

Desde 1986, as diferentes ações que se desenvolveram em Paranapiacaba atrairam um grande número de turistas, que buscaram, num primeiro momento, as atrações de um passeio de "maria fumaça" e, mais recentemente, as aventuras das caminhadas pelas matas. Estas atividades alternaram por completo a dinâmica da vila que, muitas vezes, recebe mais de dois mil visitantes nos fins de semana, multiplicando por dois o número de habitantes da vila.

O resultado desta passagem é sentido, rapidamente, no lixo acumulado nas trilhas da serra do mar, nos mananciais que abastecem a vila e nas ruas da Parte Baixa.

A vila de Paranapiacaba tem apresentado, então, um estado de maior abandono e, para aqueles que a frequentam a mais tempo, a área está aos poucos sendo destruída pelo descaso de todos.

Se torna cada vez mais premente a necessidade de um Plano de Preservação da Vila e seu entorno que estababeleça" ... alternativas possíveis para ação, esclarecendo a viabilidade de cada uma." O Plano deve ser" ... o resultado de uma discussão com a população, extensos estudos técnicos referentes ao problema em análise e não documentos absolutos. "(PIMENTA, 1980)

Este Plano deve ter como perpectiva a preservação do núcleo e área natural envoltória integrando todas as ações empreendidas em Paranapiacaba criando um importante pólo turístico e pedagógico e, principalmente, "promover em Paranapiacaba um processo de revitalização que encampe, o mais amplamente possível, o potencial social local de trabalho e participação, garantindo sua expressão mais característica - o de ter sido sempre uma vila ferroviária. "(COMISSÃO ESPECIAL PRÓ PARANAPIACABA, 1987: 06) (grifo do autor)

No entanto é possível alencar algumas ações prioritárias para a preservação da vila que garanta uma qualidade de vida maior aos seus habitantes e melhor orientação aos visitantes:

VI.1. Medidas de Ação Imediata

- na área do turismo e do patrimônio ambiental: formação de um grupo multidisciplinar para discutir as questões de preservação do patrimônio ambiental e garantir a divulgação das idéias de memória e de preservação.
- na área de saúde: melhoria do atendimento médico local, ampliando o horário de atendimento atual, realizado das oito às duas horas apenas nos dias úteis, extendendo-o para o atendimento diário de vinte e quatro horas dia, incluindo, também, os fins de semana. Esta proposta já vem sendo encaminhada pela Prefeitura Municipal de Santo André, através do Sistema Unificado de Saúde e do Plano de Municipalização de Saúde.

VI.2. Medidas de Curto Prazo

- na área de turismo e patrimônio ambiental: iniciar um trabalho em conjunto com a população local e ex-moradores visando o resgate da memória garantindo o reconhecimento de antigas trilhas e diversões na serra e da vida desenvolvida na vila.
- na área de educação: retomar as atividades de Educação Ambiental, desenvolvidas em 1986 pela CETESB, para os moradores da vila e visitantes.
- na área cultural: incentivar a criação de oficinas culturais e a realização de atividades diversificadas no Lira Serrano.
- na área dos serviços urbanos: integrar as atividades realizadas pela Rede e pela
 Prefeitura de forma a garantir que os serviços urbanos sejam prestados de acordo com as diretrizes de preservação.
- na área do abastecimento: instalar uma feira para o atendimento da população moradora da vila, com a frequência quinzenal.

VI.3. Medidas de Médio Prazo

- na área do turismo: instalar, numa ação conjunta de todos os orgãos e entidades preocupadas com a preservação da vila, a infra estrutura necessária ao turismo, bem como, para a proteção dos mananciais que a abastecem.
- na área do patrimônio ambiental: garantir a proteção das áreas naturais, através de destacamentos ecológicos formados por escoteiros, guardas florestais e guardas municipais. Garantir, também, a preservação do ambiente urbano.
- na área da **educação**: instalação de creche e de cursos profissionalizantes, a exemplo do instinto Curso do SENAI que formava mão de obra especializada para a própria Rede Ferroviária. O Antigo Curso do SENAI foi transferido para a Lapa.
- na área da saúde: contratação de um médico residente para a vila de Paranapiacaba.

VI.4. Medidas de Longo Prazo

— na área do **patrimônio cultural**: garantir o restauro das unidades da vila e a reabilitação da serra do mar e da área de mananciais.

VI.5. Considerações Finais.

Das propostas acima apontadas, é importante destacar que só poderão ser empreendidas se for levado em conta o caráter regional que encontra-se em Paranapiacaba. Qualquer ação vai repetir nos outros municípios que compunham o antigo munícipio de São Bernardo, em especial os atingidos pela estrada de ferro, principal meio de transporte para atingir a vila.

Desta forma, projetos de transformação de Ribeirão Pires em estância turística deve ser incentivado como forma de garantir a preservação de Paranapiacaba e de todo seu entorno. Futuramente, projetos turísticos conjuntos podem ser empreendidos aproveitando a infra estrutura de Ribeirão para hospedagem e outros serviços.

VII. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB' SABER, AZI . Anais do 2º Simpósio Paranapiacaba (datilografado) Santo André, 1985.

AZZI, Riolando. A Igreja e os Migrantes. Volume 2, Edições Paulinas São Paulo 1988.

CAMARGO Nº, Affonso Alves de. **Portaria do Ministério dos Transportes** nº 312 de 30 de maio de 1985, publicado no Diário Oficial da União de 31 de março de 1985.

CARRAZONI, Maria Eliza. Anais do 2º Simpósio Pró Paranapiacaba. (datilografado) Santo André, 1985.

COMISSÃO ESPECIAL PRÓ PARANAPIACABA. Estratégias de implantação do Plano de Preservação e Revitalização da Vila de Paranapiacaba e entorno. (datilografado) São Paulo, 1987.

O Estado de São Paulo. **Paranapiacaba, uma cidade cenário.** publicado em 18 de janeiro de 1980.

FERRAZ, Geraldo. **Doramundo**. Edicões melhoramentos, 3ª edição, São Paulo, 1975.

FERREIRA, João. Paranapiacaba. (datilografado) Santo André, 1988.

GAIARSA, Octaviano. A cidade que dormiu três séculos. Tipografia Bandeirantes, Santo André, 1968.

Jornal do Comércio, São Paulo em 30 de março de 1900.

KUNIYOSHI, Celina. Levantamento Sistemático destinado a inventariar os Bens Culturais do Estado de São Paulo. Processo CONDEPHAAT número 22209/82, São Paulo, 1985.

LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturação da grande São Paulo – estudo de geografia urbana. Instituto Brasileiro de Geografia e Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, Rio de Janeiro, 1971.

LEMOS, Carlos A.C. **O que é Patrimônio Histórico**. Coleção Primeiros Passos nº 51, Editora Brasiliense S.A., São Paulo, 1981.

Livro de Registro de Previssões (manuscrito). Arquivo da Cúria Metropolitana de São Paulo, 1884-1885.

MARTINS, Valdomiro. (manuscrito). Livro de Tombo da Paróquia de Paranapiacaba aberto em 1956.

MARTINS, Valdomiro. (manuscrito). Livro de Tombo da Paróquia de Paranapiacaba aberto em 1956.

MARQUES, Maria Teresa. Paranapiacaba - Multipaternalismo. revista A Construção - São Paulo, número 2120 de 26 de setembro de 1988.

MÉDICI, Ademir. Grande ABC Memória. Diário do Grande ABC de 9 de novembro de 1988.

- , Grande ABC Memória eleições. Diário do Grande ABC de 3 de março de 1988.
- , Grande ABC Memória eleições. Diário do Grande ABC de 3 de novembro de 1988.

MENEZES, Nanuza Luisa de. Anais do 2º Simpósio Pró Paranapiacaba. (datilografado) Santo André, 1985.

MULLER, Cláudia. Poluição ataca reserva florestal de Paranapiacaba. Diário do Grande ABC em 23 de março de 1980.

NAVARRO, Francisco. (manuscrito). Livro de Tombo da Paróquia de Ribeirão Pires aberto em 1911.

PASSARELLI, Silvia Helena. Histórico das Ações em Defesa da Vila de Paranapiacaba. Prefeitura Municipal de Santo André (datilografado). Santo André, 1987.

PIMENTA, Célio. Mogi das Cruzes: A Cidade. (datilografado). Mogi das Cruzes, 1988.

, Núcleo Histórico e o Planejamento. (datilografado). São Paulo, 1980.

PORRINI, Carlos. (manuscrito). Livro de Tombo da Paróquia de Ribeirão Pires aberto em 1911.

Revista FERROVIA. Paranapiacaba abriga o único sistema funicular do mundo. número 108, janeiro/fevereiro de 1986.

Revista FERROVIA. Paranapiacaba. Edição Especial de setembro de 1986.

RIBEIRO, Júlio. A Carne. Edições de Ouro, Rio de Janeiro, s.d.

SANTOS, Maria Cecília Rodrigues de, ... de onde se vê o mar. (datilografado) São Paulo, 1981.

SOUSA, Newton Loureiro de. (manuscrito). Livro de Tombo da Paróquia de Paranapiacaba aberto em 1956.

REFERÊNCIAS ORAIS

depoimento de Alberto MARQUES em 10 de janeiro de 1989;
 de Alcindo TAVERNARO em 11 de janeiro de 1989;
 de Alencar M. SHIMELLA em 10 de janeiro de 1989;
 de Claúdio M. MARQUES F^o em 10 de janeiro de 1989;
 de Joaquim Pereira RITO em 10 de janeiro de 1989.

SUMÁRIO

de assuntos:

1988)

I. INTRODUÇÃO	03
II. APRESENTAÇÃO	05
 III. A FORMAÇÃO DA VILA DE PARANAPIACABA III. 1 A São Paulo Railway: o início da ocupação do Alto da Serra III. 2 A duplicação da São Paulo Railway: o desenvolvimento do Alto da Serra III. 3 A duplicação da São Paulo Railway: o entorno do Alto da Serra 	11
IV. A VILA DE PARANAPIACABA: a degradação do sistema	19
V. AS AÇÕES EM DEFESA DA VILA: o Movimento Pró Paranapiaca-ba	23
VI. PARANAPIACABA: recomendações para uma ação de preservação	27
VII. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30
de ilustrações:	
1. SUB REGIÃO SUDESTE DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO	04
2. DISTRITO DE PARANAPIACABA	06
3. FAZENDA MOGY: ocupação inicial do Alto da Serra	10
4. ALTO DA SERRA	17
5. VILA DE PARANAPIACABA	22
Foto: cabine de comando da Estação de Paranapiacaba de Clóvis Crachi Sobrinho (cópia xerográfica de o Jornal da Tarde de 19 de setembro de	

MEMORIAS DE PARANAPIACABA

JOÃO FERREIRA

O PRINCÍPIO DE NOSSA HISTÓRIA

Corria o ano de 1936. Morávamos na Penha, exatamente entre estações Carlos de Campos e Vila Matilde da Estrada de Ferro Central do Brasil. Meu pai trabalhava, talvez por irônia, em outra estrada de ferro: a São Paulo Railway (SPR). Imaginem o sacrifício dele, fazendo, todos os dias, o trajeto da penha à Estação da Luz, seu local de trabalho.

Nossa época, cinquenta anos atrás, era possível contar as casas que existiam. A nossa situava-se à Rua Pedro Lessa, uma travessa da Rua Mirandinha. Tínhamos como vizinho de frente, o compadre Sousa e sua mulher rabugenta; lembro-me que nossas famílias não se relacionavam muito bem. Por outro lado, um pouco distante de nossa casa, morava a família do sargento, uma família negra; ele era sargento da Polícia Militar e também compadre de meu pai, desfrutávamos de um bom relacionamento.

Tenho poucas lembranças dessa época, mas uma ou duas foram bastante marcante as quais nunca esqueci. Lembro-me que era uma tarde e meu pai estava chegando do serviço; chegou todo eufórico com uma caixa de papelão embaixo do braço. Imaginem nossa surpresa, quando tirou da caixa um rádio! (naquela época era coisa rara). Colocamos o rádio para funcionar e aquele dia foi uma grande comemoração com todos os vizinhos vindo a nossa casa para apreciar a grande novidade; para meu pai foi uma conquista, pois depois soube que havia lutado muito para consegui-lo. Antes tinhamos um rádio individual: colocavam-se os aparelhos no ouvido e só uma pessoa escutava. Tenho certeza que foi uma das maiores alegrias da vida de meu pai.

Lembro-me, também, que tínhamos uma cabra que ficava em um terreno vazio, perto de casa. Amarrada com uma corda, coitada da cabra, ela nos dava bastante leite, mas em compensação nos dava também bastante trabalho, pois se enroscava toda com a corda nos arbustos, que lá existiam em grande quantidade. Estas são algumas lembranças, nas quais me parecem interessantes recordar, antes de entrar diretamente no assunto que me propus a relatar.

Meu pai, como já foi dito, era funcionário da E.F.S.P.R., sua função era foguista. Um dia, chegou em casa todo contente dizendo que havia sido transferido para Paranapiacaba para exercer a função de maquinista.

Então, começamos os preparativos para nossa mudança. Não me recordo bem dos detalhes, mas é interessante frisar tal fato. Muitas vezes, penso em como a vida nos reserva surpresas e contra as quais nada podemos fazer, pois há ocasiões em que não se pode alterar o curso dos acontecimentos.

Lembro-me de nossa chegada a Paranapiacaba: meu pai, minha mãe, minha irmã com dois anos, meu irmão com sete anos e eu, o filho mais velho, com nove anos. Todos nós nos preparávamos para mais uma das surpresas em que a vida nos reservava.

Chegamos à casa que nos havia sido destinada: era bonita e muito confortável. Como pudemos venficar depois, eram todas construídas em madeira, bem conservadas. Havia um grande quintal, todo cercado de varas (galhos de árvore), um processo muito usado na época e amarradas com arames.

Apesar de estarmos cansados com a viagem, posso garantir que estávamos muito felizes. Compramos: pão, mortadela e queijo, com esses ingredientes fizemos a primeira refeição em Paranapiacaba.

Logo chegou a mudança e a preocupação de meus pais era colocar tudo em ordem. Minha mãe sempre foi uma mulher muito trabalhadeira e caprichosa, logo já estava tudo em seu devido lugar.

Hoje, depois de tantos anos, lembrando-me desta fase de nossa vida é que compreendo que a felicidade é composta de coisas simples como estas, mas quando estamos vivenciando-as,

não lhes damos o seu devido valor e é só depois que passam que, daríamos tudo para tornar a vivê-las.

Não tínhamos geladeira, televisão, fogão a gás e outras tantas coisas que o progresso e a tecnologia de hoje nos oferece. É evidente que nessa época, eu não tinha idade suficiente para chegar a tais conclusões. Mas depois de todos estes anos, posso afirmar que em toda a minha vida, nunca fui tão feliz. Talvez essa conclusão não seja unicamente minha, porque todos em uma idade mais avançada têm recordações semelhantes, mesmo que tenham vivido em lugares diferentes. Mas quanto mais pessoas falarem sobre esse assunto, tanto melhor, pois desta forma quem sabe consigamos fazer entender que a felicidade não se resume em possuir os mais almejados bens materiais, como eletrodomésticos sofisticados, casa luxuosas, carros, etc. Vivíamos felizes com simplicidade, humildade, honestidade e principalmente seriedade, Algo muito raro no dias de hoje.

O tempo foi passando e nós, nos entrosando em nossa nova vida. Tenho certeza de uma coisa: encontramos um lugar maravilhoso para morar. Agora, vou tentar relatar o que era Paranapiacaba na época. Uma pequena cidade composta por duas vilas intituladas: Vila Nova, onde iríamos morar e Varanda Velha, não muito distante, mas do lado oposto onde estávamos.

Na Vila Nova fomos encontrar a padaria do Mendes, onde posteriormente passamos a fazer nossas compras. Não era uma simples padaria, más uma espécie de supermercado, onde havia de tudo; inclusive fabricavam pães. Ficamos conhecendo o grupo escolar e Sede da União Lira Serrano, todo conjunto construído em madeira. A sede da U.L.S. era composta de um cinema e o salão ambém aproveitado para bailes, campo de bochas; salas com outros tipos de jogos, como ping-pong e mesas de bilhar (carambola), muito difundido na época. Conhecemos, também, o campo de futebol da U.L.S., o qual era bem feito e conservado, pois sua equipe de futebol era mais respeitada.

Na Varanda Velha, a outra vila, encontrava-se a padaria do João Dias, o cartório, a farmácia do Genofre, um outro armazém, cujo nome não me recordo e também a ecoperativa, Cooperativa Velha, onde encontrava-se de tudo. Passamos, pelo Bar è Pensão da Serralheira, uma portuguesa arrojada e bem disposta era quem servia refeições e possuia um barzinho frequentado por ferroviários.

Paranapiacaba, na época, era um jardim bem cuidado pelos ingleses, que na ocasião dirigiam e exploravam a estrada de ferro (S.P.R.), cujo percurso em sua totalidade era de Santos a Jundial, com transporte de cargas e passageiros. Paranapiacaba era, sem exageros, o coração, o motor propulsor desse complexo ferroviário.

O pátio onde se desenvolviam as manobras com os trens de carga e de passageiros era de uma movimentação infernal. É importante ressaltar que nesta ocasião tanto o transporte de passageiros como o de cargas, em quase toda a sua extensão, eram realizados exclusivamente pela estrada de ferro, pois ainda não tinhamos a via Anchieta e restava, como única opção, a Estrada Velha de Santos.

Quando mencionei que Paranapiacaba era um jardim, não exagerei. Tudo limpo e casas bem pintadas, os quintais, quase todos, com hortas e jardins, as ruas muito limpas havia a Rua dos Ingleses, onde moravam os altos funcionários da Administração. No centro da Vila Nova, tinhamos o mercado com várias lojas. Lembro-me que havia a quitanda da Dona Irine, a torrefação de café, o bar do Zé, e um outro bar que era mais um empório dos três irmãos portugueses (dos quais não me recordo os nomes) e além disso era o ponto de encontro para o bate-papo, geralmente do pessoal que trabalhava à noite.

A Estação Ferroviária merece um capítulo à parte. Estava localizada, como não podia deixar de ser, no centro do pátio de manobras. Sua torre erguia-se imperiosamente, exibindo o relógio

que os ingleses comentavam ser uma réplica do Big-Ben de Londres. Não sabemos se há veracidade em tal comentário, mas para os moradores da época era, sem dúvida, o ponto de referência mais importante da cidade. Os operários guiavam-se por ele para coordenar suas entradas e saídas do trabalho, as donas-de-casa também, a fim de estar sempre com o almoço e o jantar prontos para quando seus maridos e filhos chegassem; as crianças tomavam-no como base para seus horários escolares; enfim, todos os moradores, em geral, utilizavam-no para chegada e saída de trens, até quando chegava ou partia um parente ou amigo era pelo grande Big-Ben que todos se guiavam.

Nos dias de neblina, que também merecem um capítulo à parte, nos guiávamos pela batida do relógio, que possuía sonoridade perfeita.

Vários e importantes fatos referem-se ao relógio, mas a Estação Ferroviária possuia características bastante originais, por exemplo, era o ponto principal de encontros para se tratar de um negócio, para se comentar sobre futebol, política ou outro assunto qualquer. Era muito comum quando saíamos de casa que alguém nos perguntasse aonde iríamos e a resposta era quase sempre: "Vou até a Estação".

As noites de sábado e domingo eram os dias de glória da Estação. Durante o dia, o movimento já aumentava, mas à noite era impressionante o movimento nas suas dependências; plataformas bastante largas ofereciam espaço para um grande número de pessoas, mas, mesmo assim, em alguns momentos havia dificuldade em encontrar-se espaços vazios.

O centro da Estação, em uma das extremidades era ocupado pelas salas dos funcionários que estavam em serviço: chefes, sub-chefes conferentes, carregadores e outros. Logo a seguir, havia o bar tipo lanchonete com grande número de funcionários, fazendo o possível para atender aquela massa de fregueses. Posso garantir que nesse espaço de vinte anos, que poderemos considerar como a época de ouro de Paranapiacaba, conheci dois ou três proprietários desse estabelecimento que tornaram-se ricos. Em sequência, encontravam-se sanitários; o masculino de um lado e o feminino de outro. Em relação à essa massa humana à qual me referi, podemos calcular que setenta por cento das pessoas eram residentes em Paranapiacaba e o restante, eram parentes, visitas e pessoas que estavam viajando, chegavam em um dos trens e ao ver todo aquele movimento, integravam-se aos que estavam na estação e seguiam em outro trem, bem mais tarde.

Os leitores devem estar se perguntando o que essas pessoas iam fazer na Estação. Vou tentar explicar. A maioria das pessoas eram jovens; moços e moças que iam, a fim de namorar ou encontrar um namorado ou namorada. Lembro-me de dezenas de casamentos depois concretizados que começaram ali na estação; tanto eles como elas, nesses dias, usavam seus melhores trajes, arrumavam-se para melhor aparentar e para também ditar a moda.

Nesta época, a roupa considerada mais charmosa para os rapazes era paletó azul, calça branca, de preferência de linho, bem larga e a barra cobrindo os sapatos, de preferência pretos, brilhando e de bico fino, camisas também branca, com colarinhos bem compridos colocados por fora da gola do paletó, cabelo cortado - "parado" - termo que era usado para o corte de cabelo; penteava-se com bastante brilhantina, de preferência glostora e repartia-se o cabelo no meio ou em um dos lados, mas a risca ou divisão do cabelo deveria ser bem acentuada.

Quanto às moças, usavam saias abaixo dos joelhos, blusas sem decotes, cabelos compridos, soltos ou presos e os cortes de cabelos normalmente nunca eram muito curtos. Calça comprida em mulher era algo muito raro, não me lembro de ter visto.

Voltando aos cabelos, lembro-me que usavam também uma espécie de rede colocada depois do penteado. As saias pouco abaixo dos joelhos não eram usadas por todas, só por algumas mais jovens; a maioria usava pouco acima dos tornozelos.

Voltamos à Estação Ferroviária. Caminhava-se pelas plataformas em dois sentidos, um ao contrário do outro. Dessa forma obrigatóriamente, depois de duas ou três voltas todos viam-se, mesmo porque todos conheciam-se, a não ser a minoria dos turistas. Nessas voltas pelas plataformas da estação, encontravam-se, além dos namorados e daqueles que desejavam namorar, casais com seus filhos e pessoas de todas as idades.

Para que tenhamos uma idéia geral e o motivo desse movimento na estação, é necessário esclarecer que tudo girava em torno dos trens que chegavam e partiam de Paranapiacaba. De um lado da plataforma, chegavam os trens que vinham de São Paulo e do outro, os trens vindo de Santos. Os trens que chegavam de São Paulo com horários rigorosamente obedecidos, traziam uma composição em média de dez vagões, tendo um como bagageiro e nove com passageiros de primeira e segunda classes. No vagão conhecido como bagageiro havia uma separação para acomodar o guarda do trem e seu ajudante, esses funcionários tinham bastante responsabilidade quanto ao desenvolvimento da viagem, ou seja, manter a disciplina, aspecto quase desnecessário com relação à época; conferir bilhetes, observar e fazer cumprir rigorosamente os tempos de parada em cada estação. Nas estações consideradas comuns, o trem encostava na plataforma; desciam os passageiros conforme os seus destinos e descarregavam as bagagens e outros tipos de acessórios, tudo com rapidez, segurança e responsabilidade. Feito isso, o guarda olhava o trem de ponta a ponta, numa posição em que podia ver o maquinista. Com orgulho e a responsabilidade que seu cargo lhe conferia, levantava um braço acima da cabeça e com pito na boca dava ao maquinista o sinal de que tudo estava em ordem e assim, podiam seguir viagem. Quando me referi às estações comuns é porque na Estação de Paranapiacaba o procedimento era completamente diferente, como vamos ver a seguir.

Quando o trem vinha se aproximando da plataforma, era notável a beleza da chegada com a locomotiva à frente. Tal locomotiva era do tipo Maria-Fumaça, toda imponente, com seu barulho característico, soltando fumaça, dando a impressão de que estava satisfeita por ter cumprido mais uma missão. Sim, pois ali terminava a sua parte no processo. Desengatada do trem por um funcionário (manobrador) que fazia a manobra e a conduzia à oficina para ser reabastecida, sofrer pequena inspeção e aguardar o horário para uma nova viagem. Há um detalhe interessante: junto à oficina existia também o que era conhecido como virador. Constituia-se num equipamento composto por uma àrea, cujo comprimento era um pouco maior que o da locomotiva posicionava-se sobre os trilhos, quando se constatava a posição correta era acionado por dois operários e o equipamento girava a cento e oitenta graus, deixando a locomotiva, que havia entrado de frente, ficar na posição oposta, ou seja, a locomotiva que havia chegado de São Paulo em direção a Santos, estava, agora, na posição de Santos para São Paulo, evitando dessa forma que fizesse o percurso de Paranapiacaba à São Paulo ou Jundiaí de marcha-à-ré.

Conforme já salientei, os ingleses tinham um carinho muito especial pela estrada de ferro, tanto assim que as locomotivas primavam pela limpeza. Lembro-me haver até uma equipe especialmente para fazer tal tipo de trabalho. Os materias não ferrosos, como bronze, cobre e alumínio estavam sempre brilhando e os próprios funcionários (maquinista e foguista) que a operavam eram conscientes e exigiam limpeza, assim como também procuravam colaborar, mantendo-as sempre limpas.

O combustível utilizado nessas locomotivas era, em princípio, carvão mineral, mas quando passamos pela fase da Segunda Guerra Mundial, o carvão foi substituido por lenha. Lembro-me que, na época, essa mudança obrigatória foi muito comentada, inclusive por meu pai que era maquinista (como já foi dito).

De acordo como o novo esquema de trabalho, devido ao fato da lenha ser muito mais fraca que o carvão, foi necessário algumas mudanças. Foi preciso anexar à máquina (locomotiva)

dois vagões e os mesmos precisavam também de alterações, ou seja, foram colocados laterais com aproximadamente o dobro da altura dos vagões, para que se condicionasse lenha suficiente para uma viagem, no mínimo de Paranapiacaba a São Paulo. Não vou explicar aqui todo o processo tecnicamente, pois não vem ao caso, mas só para fornecer ao leitor uma idéia do consumo de lenha nesse período crítico, basta dizer que em uma viagem de Paranapiacaba à São Paulo não sobrava lenha alguma nos vagões. Seria bom acrescentar que esse sistema foi usado mais para os trens de carga no princípio, e depois teve que ser incluído nos trens de passageiro, sendo necessário o trabalho de mais ajudantes, além do foguista, para o transporte de lenha do vagão para a fornalha da locomotiva.

Já mencionamos repetidas vezes, o carinho que os ingleses dedicavam à ferrovia, mas é necessário que se diga que tudo isso se passou em uma época em que havia muita disciplina e muita responsabilidade, tanto por parte dos funcionários como dos usuários, de maneira geral. Devemos, também, levar em consideração que o movimento, com exceção dos sábados, domingos e feriados era muito menos intenso do que o é hoie. Talvez por todos esses motivos, os trens de passageiros primavam pela limpeza e organização; tinhamos, como já foi mencionado, primeira e segunda classes. Nós, como filhos de funcionários e estudantes, desfrutávamos do privilégio de ter passes livres de primeira classe. Os carros (vagões) de primeira classe desta cavam-se pelos assentos, construídos em palha trancada e na parte superior era forrado com um pano branco, como uma fronha. Lembro-me que quando alquém, por descuido ou por outro motivo qualquer, não conservava a referida fronha limpa, era advertido pelos funcionários, ou mesmo pelo usuário; a advertência era naturalmente acatada. Vamos aproveitar para lembrar as estações existentes na época de Santos à Jundiaí, eram elas: Santos, Cubatão, Piassaguera, os cinco planos inclinados de Serra de Piassaguera à Paranapiacaba, depois Campo Grande, Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Mauá, Santo André, São Caetano, Ipiranga, Mooca, Brás, Luz, Água Branca, Barra Funda, Lapa , Campo Limpo, Franco da Rocha e Jundiaí.

* Planos inclinados serão relatados à parte.

Tentei relatar de uma forma simples, parte do processo de Jundial à Paranapiacaba, pois o nosso intento é nos aprofundar com o máximo de detalhes possíveis de Paranapiacaba, seu sistema funicular nos cinco planos de Paranapiacaba à Piassaguera e num segundo plano, de Piassaguera à Santos. Tínhamos interrompido nossa viagem do desengate da locomotiva (Maria-Fumaça) do trem própriamente dito. Vamos admitir que o trem que havia chegado a Paranapiacaba de São Paulo fosse composto por oito vagões que seriam divididos obrigatoriamente em três viagens, ou seia, desceria a serra em três etapas; quando da separação da Maria-Fumaça dos vações, no mesmo instante começa o processo sincronizado para entrar no sistema para a descida da serra, ou seja, o "lokobrek" (locomotiva) próprio para ser usado no sistema funicular iá no pátio trazendo outra viagem (trem) de carga ou passageiros, esse trem (viagem) no caso de ser de passageiros entra na plataforma do outro lado da Estação, é feito o desengate do "lokobrek" que, imediatamente, faz a manobra e encosta nos vagões que estão aguardando na outra plataforma, onde se encontra o trem vindo de São Paulo; é feita a conexão e os vações (3) vão sendo puxados até o quinto patamar, termo usado para o plano que dá o início à descida da serra. Gostaria de acrescentar que se ao invés de trazer um trem de passageiros, o "lokobrek" tivesse trazido trem de carga, o processo seria o mesmo, só que teria deixado os vagões no pátio de manobras.

Voltando aos primeiros três carros de passageiros que são levados pelo "lokobrek", chegamos ao quinto patamar onde tem início a descida da serra. O "lokobrek" posiciona-se no local exato, tomando como referência além do sinal que funciona como um semáforo, a mangueira sada para abastecer o "lokobrek" de água nessa posição.

Além dos freios da máquina, o foguista aciona também as tenazes, esse é mais um dis-

positivo, que acionado por uma manivela girando uma rosca sem fim, faz com que as garras do referido equipamento, prendam-se pelas laterais aos trilhos proporcionando, dessa forma, uma segurança quase perfeita para a continuação do processo que vai ligar o cabo de aço ao "lokobrek". Quando da chegada do "lokobrek" com os três carros de passageiros ocupa a posição correta, na maioria das vezes o cabo de aço ainda está girando com outros trens, um subindo e outro descendo.

Cabe aqui uma explicação mais detalhada de todo o sistema, para que possamos entender todo o processo.

Os planos inclinados da Serra Nova, como é chamado todo complexo funicular, resume-se em: formado por cinco planos com um curso de quatro quilômetros cada um; a via férrea é formada por três trilhos, que quando do encontro dos trens no meio do plano, passam a ser quatro, tomando cada trem os dois trilhos, correspondente até a passagem de um trem pelo outro.

O cabo de aço que, preso ao "lokobrek", faz com que se movimentem os é acionado por uma máquina montada em cada plano, denominada máquina fixa. O cabo é guiado por polías que girando, facilitam o seu acionamento pela referida máquina fixa; o trem (viagem) atinge trinta e quatro quilômetros e meio por hora, aproximadamente.

A máquina fixa é composta por enormes polias, onde se alojam o cabo e mais todo um complexo de acionamento; sua potência é proporcionada por caldeiras alimentadas, na época, por carvão mineral. O cabo, como já foi dito, alojava-se em várias polias até que saía pela parte superior da máquina, pois a máquina alojava-se abaixo da superfície dos planos e estendia-se pelo curso de todo o plano, já mencionado, com quatro quilômetros até chegar no outro patamar, onde existia, também por intermédio de polias, o que se costuma chamar de balancim, depois de toda a operação pronta. Os dois trens, um na subida e outro na descida de cada plano estando presos no cabo, soltavam as garras do "lokobrek" e o cabo ficava solto, mas presos ao "lokobrek" era a vez do balancim funcionar esticando o cabo. Demos exemplo de procedimento de um plano, que se repetia nos outros quatro planos, todos sincronizados.

Concluída esta explicação com referência às máquinas fixas, voltamos agora no "lokobrek" com três carros de passageiros, aquardando o cabo parar no quinto patamar.

Como já dissemos, o "lokobrek" posicionava-se para começar a operação de engate do cabo. Enquanto aguarda-se o término da viagem anterior chegar ao patamar, é providenciado o abastecimento de água e carvão para o "lokobrek". O trem anterior chega ao patamar, o cabo para, o maquinista do "lokobrek" aguarda o sinal que está na sua frente, autorizar o processo de engate.

O sinal avisa que está tudo certo e o maquinista começa a operação. Há um detalhe o "lokobrek" está posicionando sobre o que chamamos de valeta, ou seja, a máquina está sobre os trilhos, mas sob a máquina existe a valeta que é como se fosse um túnel. A operação de engate do cabo é feita da seguinte forma; primeiro é observado se não há emenda no cabo onde vai ser feito o engate, se a emenda coincidir nessa posição, é necessário avisar o cabineiro que também está observando. O cabineiro avisa o maquinista da máquina fixa que, por sua vez, faz com que o cabo se movimente até que a emenda saia desta posição. depois disso, é que o cabineiro aciona o sinal verde, dando autorização para que a operação continue. O maquinista, então, aciona o equipamento que resume-se no seguinte: desce uma garra por baixo do cabo como se fosse um tenaz, outro movimento e o cabo é levantado. Nesse momento, já está aberto o que chamamos de cossinete, que recebe o cabo e o prende sob força de pressão. Realizada esta etapa, entra na valeta o fiscal de patamar, para verificar as condições em que foi feita a operação. O fiscal leva consigo um especímetro, que é passado na abertura do cossinete que está prendendo o cabo. Essa abertura nunca pode ser inferior a um quarto (1/4), se for, com certeza estamos com o cabo solto dentro do cossinete e isso é muito grave, pois pode causar, sem

sombra de dúvidas, uma tragédia, da mesma forma, não se deve engatar o cabo, quando a emenda estiver exatamente na área que vai proporcionar o engate do cabo, explica-se estando o cabo no local da emenda, seu diâmetro é sempre maior do que o especificado e é muito provável que se o engate for feito nessas condições, aconteça um deslize do cossinete sobre o cabo e traga consequências bastante desagradáveis, como aliás já tem ocorrido, mas por sorte, muito raramente. Por isso, explica-se que se sejam tomadas todas as providências que aqui elucidamos.

Todas essas explicações e detalhes relatando o sistema de engate do cabo, talvez causem a impressão de que é muito complexo e muito demorado, mas não condiz com a realidade. Todo esse processo é feito ao mesmo tempo nos outros quatro patamares, tudo muito bem sincronizado e o tempo gasto é de no máximo de um minuto e meio, incluindo todo o sistema.

O funcionamento era tão perfeito que durante uma jornada, quando havia um atraso de um ou dois minutos, o responsável era severamente advertido.

A jornada, à qual me referi, compunha-se de um dia de trabalho, dividido em duas turmas alternadas, à primeira turma, quando em condições normais iniciava o serviço às cinco e meia, trabalhava até às onze horas e retornava às quinze horas e continuava até as dezoito horas.

A segunda turma entrava às onze horas trabalhava até às quinze horas e voltava às dezoito horas e ocupavam seus postos até o término do serviço, que em situação normal encerrava-se às vinte e duas horas, aproximadamente. Quando digo situação normal, quero dizer quando não tínhamos extras, mas, às vezes, havia uma sequência de meses em que trabalhava-se sem interrupção. A serra, como chamávamos na época, só parava durante o dia num intervalo de quarenta a sessenta minutos e à noite também, pois era necessário abastecer, lubrificar e executar algum tipo de manutenção de rotina.

Voltamos, então, ao ponto em que o trem com seus três vagões e o "lokobrek" estacionado no quinto patamar estavam prontos para começar a descer a serra.

No mesmo tempo que está operação estava sendo executava, no patamar, quatro quilômetros mais abaixo e no mesmo cabo, havia sido acoplado outro trem, só que no sentido da subida. Esses trens tinham obrigatóriamente um peso aproximado de cento e vinte toneladas, essa era a tonelagem exigida como segurança, além de facilitar o transporte própriamente dito, pois tendo pesos equivalentes, existia um equilíbrio para que o trem que estivesse descendo, ajudasse o que estava subindo e vice-versa. Quando o trem que estava descendo chegava ao quarto patamar numa posição e numa área exata, o maquinista do "lokobrek" soltava o cabo, continuava o curso de aproximadamente duzentos metros até chegar no local exato para nova acoplagem ao cabo e assim, continuar todos os planos inclinados até chegar a Piassaguera.

Voltando um pouco ao trem que havia chegado de São Paulo, a qual nos referimos para fazer esta explanação sobre o sistema funicular da descida da serra, vamos completar lembrando que tínhamos oito vagões e os mesmos fariam o percurso em três etapas; dessa forma, seguiram três vagões, depois mais três e finalmente mais dois. Essas viagens (trens) depois da descida, iriam completar-se novamente na estação de Piassaguera e daí, com os oito vagões seguiriam até Santos.

Como já foi dito, as máquinas fixas que acionam os cabos estavam instaladas abaixo da superfície e não se podia ver nada nem calcular o monstruoso tamanho de tais máquinas. Ao
mesmo tempo, também não se podia imaginar o quanto de beleza, limpeza e organização eram
proporcionadas tantos à máquinas fixas como aos "Lokobreks". Existia uma carreira hierárquica,
ou seja, o funcionário começava a trabalhar ainda jovem, em média de quatorze a dezoito anos
como limpador diurno e cuidava dos lampiões que seriam usados à noite, da limpeza da valeta já
mencionada, a qual servia para inspeção do acoplamento do cabo que ajudava no abaste-

cimento do "lokobrek", etc... Esse funcionário seria o limpador de dia do setor "lokobrek". Nas máquinas fixas, o iniciante começava como ajudante, sendo já maior de idade.

Tanto de um setor como no outro a idéia fixa era seguir carreira, ou seja, no "lokobrek" iniciava-se como limpador do dia, depois limpador da noite, em seguida tornava-se foguista e finalmente maquinista. Nas máquinas fixas começava-se como ajudante, depois foguista e finalmente maquinista, operava-se aproximadamente vinte anos e depois de qualificados como maquinistas ou fiscais trabalhariam até o momento de se aposentarem. É bom lembrar que seguiam-se a hieraquia a rigor, porque havia muio respeito do limpador para com o foguista, como do foguista para o maquinista, mas ao mesmo tempo havia muita solidariedade e compreensão sobre todos.

Outro aspecto bastante original eram as moradias das pessoas que trabalhavam nesse sistema.

Em cada patamar existiam casas correspondentes ao número de funcionários necessários para o movimento do plano a que pertenciam. As casas, também construídas em madeira, confortáveis, seguras, quase todas tinham horta, jardim e criações como galinhas, porcos, etc... e a maioria tinha também o seu bananal com banana nanica, ouro ou maçã.

Na época não existiam fogões a gás, todos eram fogões a lenha e tinham que apanhá-las no mato, mais adiante. Quando voltarmos a falar de Paranapiacaba, vamos relatar como funcionava o processo de obtenção de lenha para nossos fogões.

O Jomal e o pão eram os próprios maquinistas e foguistas que os jogavam nas varandas das casas. Já que a velocidade do trem, trinta e quatro quilômetros por hora permitia e a distância do "lokobrek" das casas não era mais de dez metros.

Explicando-se melhor o sistema de como pães e jornais eram entregues nas casas dos funcionários, vamos a alguns detalhes. Tinhamos a padaria e o distribuidor de jornais em Paranapiacaba que faziam com que tais mercadorias chegassem até o quinto patamar em sacolas de pano. Como as casas dos funcionários ficavam bem à margem da ferrovia e todos se conheciam, ou seja, todos sabiam onde moravam os destinatários, não havia problema algum quanto à entrega dessas mercadorias.

É interessante também relatar o sistema de transporte dos funcionários que moravam no curso dos cinco planos da serra e também para uso de parentes e amigos que iam visitá-los. Dispunhamos de uma série de vagões para uso de passageiros, denominado carrinho, que funcionavam praticamente de hora em hora. Exclusivo para funcionários, tínhamos também a opção de viajar na frente do "lokobrek" e tratava-se de uma divisão da própria máquina, projetada exatamente para essa finalidade ou para casos de emergência.

É bom lembrar que todas essas casas a que nos referimos, apresentavam toda infra-estrutura necessária, como água, luz e o esgoto que era muito bem feito; no final, o encanamento escoava pelas cachoeiras e como a proporção de água era muito mais volumes do que os detritos quase nem se percebia.

Para se ter uma idéia de como os ingleses levavam a sério esse empreendimento, vamos relatar algumas particularidades que por si só confirmam o que está sendo relatado. Por exemplo, quando de sua construção, a Serra Nova exigiu que fossem construídas treze túneis e dezesseis viadutos. Em toda faixa de morros nas margens da ferrovia onde houvesse uma pequena possibilidade de desmoramento, não foi feito qualquer economia de cimento e asfalto para proteção total e depois da construção existiam várias equipes, uma em cada plano para manutenção. Durante todo tempo em que vivemos integrados ao processo, não me lembro de ter havido um desmoronamento mais grave e devemos lembrar que o terreno onde foi construída era muito acidentado e com todas as chances de que algo drástico ocorresse. Os túneis e viadutos também sofriam uma manutenção severa e existiam equipes específicas para isso.

Quando do transporte de grãos, como arroz, milho, feijão, etc... havia sempre a possibilidade de que caíssem no leito da ferrovia e brotassem, pois existiam equipes de pessoas treinadas só para essa finalidade e a via férrea deveria estar sempre limpa e realmente estava.

Quando falamos sobre as polias de guia que ajudavam no acionamento do cabo, é preciso salientar que também sofriam uma manutenção constante no que se refere à troca de polias, apertos de parafusos e lubrificação. Todas as manhãs, antes de ter início o processo, fiscais desciam a pé ou de trolinho para verificar se não havia nada que pudesse provocar algum acidente, tratava-se de rotina em todos os cincos planos.

Na mesma época estava também em atividade o sistema de tração da Serra Velha que foi a pioneira na desbravação para a ligação ferroviária entre São Paulo e Santos. A Serra Velha servia como pulmão para a Serra Nova, mas só trabalhava com carga e os dois sistemas eram bem parecidos, tinham máquinas fixas que acionavam o cabo com a diferença de que às máquinas de acoplamento do cabo na Serra Nova eram os lok breks; na Serra Velha as máquinas eram chamadas de brekim e não havia acoplamento, o cabo não era inteiro em sitema circular, como na Serra Nova era usada a metade desse cabo, ou seja, o cabo era fixado na parte traseira do brekim na viagem de descida e a outra ponta era fixada na frente do Brekim na viagem de subida, o cabo era acionado pela máquina fixa. O peso das viagens era também equivalente, para que houvesse equilíbrio, só que a tonelagem também era menor, aproximadamente oitenta tonelas.

A Serra Velha corria paralela à Serra Nova e tinham também suas casas nas margens da via férrea e todas as pessoas necessárias para seu desenvolvimento. Em suma, a Serra Nova foi um aperfeiçoamento da Serra Velha que já apresentava na época uma tecnologia bastante adiantada, mas para a construção da Serra Nova, e tecnologia alcançada foi muito surprendente, não só para o tempo em que foi construída, mas também para a geração atual que hoje está tomando conhecimento.

* brekim: acionadas a óleo diesel.

Espero ter conseguido passar aos leitores de maneira prática e simples, o funcionamento do sistema funicular que era formado pelos cinco planos inclinados de Paranapiacaba e Piassaguera. Resta, apenas, acrescentar que a responsabilidade com que a administração inglesa dirigia e exigia no que se refere à manutenção preventiva e à manutenção, de maneira geral, nas margens da linha férrea procurando evitar desmoronamento de barragens, na conservação das pontes e túneis e no maquinário, são fatores que demonstram a segurança com que todo complexo funcionava, registrando em toda sua existência raros acidentes graves, os quais podem ser enumerados em três ou quatro que deixaram lamentações às suas vítimas fatais. Para completar e constatar o que acabamos de relatar, basta acrescentar como era rigoroso o controle dos cabos de acionamento dos trens. Os cabos eram importados da Inglaterra e o seu tempo de uso já era determinado pelo fabricante, ou seja, era calculado o número de voltas que trabalhava o referido cabo, sem alterações na tolerância de sua especificação. Além disso, havia um controle rigoroso quanto à sua dilatação, era necessário providenciar o que se chamava, na época, do conserto do cabo, que resumia-se no sequinte: durante as paradas do processo de transporte. já citadas, que variavam de quarenta minutos à uma hora, o cabo era cortado e eliminava-se o pedaço em que havia sido constatada sua dilatação e o processo usado para tal operação é um outro fator digno do registro.

Como dissemos, cortava-se o cabo com uma tesoura a frio, eliminava-se o que era considerado dilatação (um metro, aproximadamente) e fazia-se uma nova emenda também sem solda. Em seguida, o cabo era desfiado nas duas extremidades e trançado novamente, uma tecnologia que, hoje, depois de tantos anos, ainda ficamos abismados ao nos lembrar. Através de um processo tão simples, conseguia-se o que podemos chamar de perfeição, pois terminado os serviço, seguia-se o processo normal de transporte com esse cabo que havia sofrido tal operação e continuava acionando trens com um peso de cento e vinte toneladas. Já mencionamos que o cabo tinha um tempo determinado de horas ou voltas de trabalho. Quando atingia-se o limite, o cabo era trocado obrigatóriamente por um novo. A troca do cabo velho pelo novo cabo é uma outra façanha digna da tecnologia inglesa.

Geralmente, o serviço era executado à noite, pela mesma equipe de conserto, cerca de quinze a vinte homens. O cabo velho era retirado sendo enrolado em bobinas montadas em um vagão próprio, enquanto outro vagão soltava na via férrea, juntos as polias o cabo novo. Depois do cabo todo estendido de um patamar ao outro e nas respectivas polias na máquina fixa, soltava-se o balancim de esticamento e o referido cabo novo era encaixado em todas as polias do plano inclinado.

Para terminar as explanações esclarecedoras sobre o sistema funicular, é importante que os leitores saibam também que todas essas pessoas trabalhavam sempre sorrindo, sem reclamações e com muita responsabilidade. Vamos encerrar esta fase com o trem (viagem) chegando de Santos, subindo os cinco planos, da mesma forma como foi explicado para a descida; a viagem chega ao quinto patamar e depois de soltar o cabo, o "lokobrek" com os vagões vai em direção à estação no caso de ser trem de passageiros. Se for trem de carga, dirige-se ao pátio onde em lugar já determinado, encosta os vagões que vão formando um trem de trinta ou quarenta vagões, que depois puxados pela Maria-Fumaça partem em direção à São Paulo ou Jundiaí e, às vezes, deixando vagões também nas estações intermediárias. Os trens de passageiros seguem o mesmo sistema.

Estávamos dizendo que o trem com três vagões de passageiros era levado pelo "lokobrek" até a estação. O trem completo foi dividido em Piassaguera em três ou quatro viagens e volta a completar-se em Paranapiacaba seguindo para São Paulo. Era justamente nesse intervalo obrigatório para se completar o trem, que aos sábados e domingos à noite ocorria todo aquele movimento na estação, por nós já comentado. Terminamos assim a parte que podemos considerar técnica dos ferroviários de Paranapiacaba.

Vamos tentar relatar nesta que podemos chamar de segunda fase, como era realmente Paranapiacaba nessa época (1936 - 1956).

No início, procuramos dar uma idéia de como era constituída Paranapiacaba e propositalmente alguns detalhes foram omitidos ou tratados superficialmente. De acordo com meu ponto de vista, em primeiro lugar, devemos apresentar o cenáno teatral e sómente depois, as peças devem ser exibidas. Dessa forma, vamos procurar fornecer aos leitores mais detalhes sobre Paranapiacaba: sua vida, seus habitantes, tradições e aspectos pitorescos.

Mencionamos que Paranapiacaba compunha-se: Vila Nova e Varanda Velha; nesses conjuntos viviam a maior parte dos ferroviários que movimentavam a estrada de ferro.

Mas, do outro lado do pátio ferroviário existia uma outra vila, denominada Morro. Nessa vila, moravam os que podemos chamar de "particulares", só uma pequena porcentagem desses moradores trabalhava na estrada de ferro. Era o caso de rapazes que trabalhavam na ferrovia, solteiros que, não tinham direito às casa da estrada de ferro e seus pais eram "particulares".

Essa proporcionava uma contribuição muito importante a todo conjunto. Nessa Vila localizavam-se o cemitério e a igreja. O cemitério, pequeno, muito organizado, existia desde a formação de Paranapiacaba e sendo assim, conhecia-se um pouco mais sobre as famílias que nos antecederam. Faz com que nos lembremos também das tragédias (poucas) que aconteceram em tal época, ainda hoje, quem tiver a oportunidade de conhecê-lo, vai encontrar túmulos construídos pela estrada de ferro em homenagem póstuma aos funcionários que pereceram em cumprimento do dever, ou seia, trabalhando.

A Vila chamada Morro, como o nome bem caracteriza, ficava na parte alta e quando havia algum enterro, lembro-me que era um sacrifício levar o defunto ao seu descanso, pois as ruas não eram asfaltadas e tínhamos que subir até chegar ao cemitério, com muitas dificuldades. Para resumir, caberia bem o chavão: seria cômico se não fosse trágico.

Junto ao cemitério, havia a igreja chamada Matriz e as pessoas eram muito católicas e aos domingos na missa a igreja ficava lotada. Em média de três a quatro vezes por ano, promovia-se a tradicional quermesse, com banda musical, barracas com tiro ao coco que hoje não são mais vistas: resumia-se em montar uma barraca, no seu interior eram colocadas tábuas na horizontal, em forma de uma escada. Tais tábuas eram furadas na medida exata, para que o coco entrasse até a metade, ficando a outra metade superior, exposta para os atiradores que com as armas, esferas de madeira aproximadamente de seis a oito centímetros, tentassem acertar os cocos e quantos acertassem, levavam para casa.

Havia outras barracas como a da argola e dos coelhinhos, ambas conhecidas.

Havia também bingo e o famoso pau-de-sebo, muito concorrido na época.

Mas, o que deixou mais saudade foi a Briosa, nome dado à banda musical, tocando marchas, choros, valsas e as músicas tradicionais apresentadas durante todos os intervalos. Quando a banda parava, para descansar, ligava-se a vitrola com os discos da época, cujas músicas solicitadas e oferecidas aos namorados eram: Deusa do asfalto, Dinorá, Fascinação, Vingança, Renúncia, entre muitas outras. Lembro-me de muitos romances que começaram na quadra da quermesse e concretizaram-se com os casamentos.

Junto à igreja, havia uma bela residência, na qual morava a família Moreira que além de tomar conta da igreja, era composta pela parteira de Paranapiacaba, Dona Rosalina. Comentava-se que noventa por cento da população jovem da cidade havia chegado a este mundo pelas mãos de Dona Rosalina.

Do outro lado do cemitério, havia um campo de futebol, onde, no início, jogava o Juventus que depois de alguns anos mudou o nome para Caixa da Fumaça. Esse campo tinha o seu lado pito-

resco, pois havia sido construído numa elevação como não tinha cerca e à toda sua volta existiam barrancos; para se disputar uma partida eram necessárias muitas bolas, mesmo assim, às vezes, eram obrigados a interromper a partida esperando-se que uma delas voltasse do barranco.

Nesse lado particular, denominado Morro, havia também vários estabelecimentos com bares, lojas de roupas, pensões que ofereciam pousadas e alimentação, o bar do Maneco, do gato, que existe até hoje muito popular e antigo. Sua popularidade deve-se ao fato de estar localizado ao lado do outro cinema existente em Paranapiacaba com um nome muito original: Flor da Serra, com exibições de filmes às quartas-feiras e aos sábados e domingos; às quartas-feiras exibia-se um filme completo e mais um seriado que compunha-se de capítulos e qual era a maior atração da época. Lembro-me de alguns seriados, cujos nomes eram: o Segredo da Ilha do Tesouro, As Vinte Mil Léguas Submarinas e outros. O Flor da Serra também promovia bailes muito concorrido durante todo o ano, mas na época do Carnaval existia uma grande concorrência com o salão do União Lira Serrano e quem ganhava com isso eram os moradores que tinham doi salões para se divertir.

Quanto aos cinemas, vamos lembrar que ainda estávamos dando os primeiros passos no que se refere a tecnologia; dessa forma, os filmes eram exibidos em partes, ou seja, se um filme era composto por oito partes, teríamos oito paradas, com intervalos de quatro a cinco minutos de uma parte para outra.

Assim que uma parte terminava, acendiam-se as luzes e ficavámos aguardando que os operadores trocassem a fita no aparelho de projeção.

Hoje, recordando tais situações, temos a impressão de que vivíamos em outro mundo e talvez vivêssemos. A vida corria tão simples, sem esta disputa de hoje em que um procura "engolir o outro", praticamente não há respeito de uma pessoa para com a outra; chega-se à conclusão de que pagamos um preço caro demais pelo progresso e pela tecnologia.

É bem agradável voltarmos a nosso assunto. Dizíamos que as duas vilas de Paranapiacaba, Varanda Velha e Vila Nova eram separadas pelo pátio de manobras da outra vila denominada Morro mas havia e ainda há uma passarela que chamávamos de Ponte, porque fazia a ligação entre as duas vilas citadas e o Morro. A Ponte destinava-se exclusivamente aos pedestres, pois não apresentava estrutura para suportar qualquer tipo de tráfego, com exceção de bicicletas. Essa ponte desempenhava um importante papel nesse período histórico de Paranapiacaba, porque como dissemos, além de fazer a ligação já citada, estava localizada no centro de Paranapiacaba e quando não havia neblina (algo muito raro), se estivéssemos procurando por alguém, olhava-se para a ponte e na maioria das vezes, podia-se ver a quem estávamos procurando, pois estava dirigindo-se ao Morro ou a estação. Quando estavámos sobre a ponte, podíamos ver o pátio de manobras em toda sua movimentação.

Aos domingos, tínhamos a impressão de que a ponte sentia-se orgulhosa de poder ser a via de acesso para que todas aquelas pessoas se dirigissem à igreja para a missa.

Um dos fatores que mais se identificava com Paranapiacaba na época, que hoje já se modificou muito, era a neblina; talvez, tenha sido um dos motivos que levaram os ingleses a aceitar o desafio da implantação desse complexo ferroviário, pois sabe-se que Londres é a capital da neblina ("fog"). Aquele que quisesse viver bem em Paranapiacaba havia de acostumar-se com a neblina, pois era uma constante.

Lembro-me que, às vezes, passávamos de dois a três meses, principalmente no inverno, sem ver nem sentir o sol. As ruas da cidade eram todas iluminadas, mesmo assim, quando escurecia, a visão não era superior a dois metros. As lâmpadas formavam um foco de luz aproximadamente um metro de altura do poste onde estavam colocadas. Quem mais sofria com isso

eram as donas-de-casa que lavavam, mas não conseguiam secar sua roupas; era comum vêlas com suas cestas de roupa dirigirem-se às máquinas e estenderem as roupas junto às caldeiras para secarem. Mas o momento em que mais sentia-se o problema da neblina, era no dia-a-dia do trabalho.

Como já mencionamos, no pátio ferroviário o movimento de trens de carga e passageiros era imenso e como não podia deixar de ser, a neblina dificultava o trabalho dos ferroviários. Era necessário que estivessem sempre muito atentos, não podia haver nenhum tipo de descuido, principalmente para os manobradores. Manobradores era o nome dado aos operários cuja função perigosa, resumia-se em dirigir o movimento dos trens, engatar e desengatar vagões e máquinas e orientar maquinista. Infelizmente, lembro-me de acidentes trágicos que quando não ceifavam a vida de operários, faziam com que ficassem alejados; uns perdiam membros como pés, pernas ou braços e a neblina, nesse particular, era a causa principal.

Se deixássemos de relatar essa parte não muito agradável do sistema, não estaríamos sendo honestos com o que nós nos propusemos a fazer, ou seja, não poderiamos dar a entender que não havia obstáculos, que tudo era um mar de rosas. Houve muito sacrifício, muita luta e muita perseverança e nos dá satisfação, apesar de sabermos que cada funcionário e sua família sabiamos dessa adversidade, mas tiveram coragem suficiente para alcançar seus objetivos.

Em compensação, tínhamos momentos agradáveis que faziam com que os problemas existentes fossem superados com mais facilidade.

Observando essa nova geração, às vezes fico surpreso ao constatar que por problemas insignificantes, partem para o desespero, para a revolta e principalmente para a violência, ou então para a bebida e para os tóxicos. Esse desabafo não é com intenção de melhorar o mundo, mas para que raciocinemos e depois de uma avaliação, reflitamos sobre uma questão : progredimos ou regredimos?

Vamos recordar as promoções que eram realizadas em Paranapiacaba.

Para falarmos em promoções, obrigatoriamente temos de lembrar de quem partiam as idéias e como eram concretizadas. Tais fatos são atribuídos ao senhor Adolfo Ramos cujo nome ficou gravado na memória dos habitantes do Paranapiacaba.

Esse personagem exercia a chefia de engenharia da rede, porém isso não significava que em seu local de trabalho só havia engenheiros, pois existiam poucos na época e eram muito respeitados. Chamava-se engenharia porque envolvia todo tipo de serviço de manutenção, em seus galpões alojava-se uma ferraria. Antigamente, a profissão de ferreiro era muito valorizada. Por haver falta de recursos, com máquinas sofistificadas, a maneira de resolver o problema era com o artesanato. O ferreiro, um artista, executava serviços incríveis com sua (1) forja, (2) tenazes, (3) bigorna e martelo.

- 1 Forja: local que produzia fogo provocado pelo carvão coque e ar provocado por um fole para avivar as brasas.
- 2 Tenazes: ferramenta tipo alicate, usada para tirar do fogo e segurar a peça que estava sendo trabalhada até a bigorna.
- 3 Bigorna: uma peça de aço, maciça, sólida que servia de apoio para o ferreiro com seu martelo produzir a peça própriamente dita, por exemplo: rodas para carroças, portões, suportes em geral, arandelas ferramentas como martelo, formões, chaves de fenda e quase tudo era construído em ferro ou aço.

No que se refere ao setor de engenharia, havia o setor de pintura, carpintaria, pedreiros, encanadores, eletricistas, enfim, tudo necessário para a manutenção e correção tanto da estrada de ferro como viadutos, valetas, caixas d'água, conservação das casas dos funcionários, etc...

Quando era preciso trocar o vidro de uma janela, construir ou formar um cimeritado, fazer um

concerto na parte elétrica ou no encanamento, fazia-se uma requisição e logo éramos atendidos. esta era a repartição denominada Engenharia e chefiada pelo senhor Adolfo Ramos. Além dessa função, era também enfermeiro. Ao sair do escritório no fim do expediente, por volta das dezessete horas, dirigia-se ao consultório onde atendia os ferroviários até as vinte ou vinte e uma horas. Vamos mencionar que durante o expediente, havia um consultório com médico e enfermeiros e fora do horário normal havia plantões para toda a população, mas o senhor Adolfo tinha um carisma e uma simpatia tão especiais, que as pessoas esperayam que abrisse o seu consultório à tarde para serem atendidas por ele. Além desses compromissos, não sei como achava tempo para ser diretor de futebol e diretor da sede do União Lira Serrano cujo título significava a junção da sede onde havia o cinema que funcionava também como salão de baile. O time de futebol era denominado Serrano. O senhor Adolfo era uma pessoa realmente ativa e de intensa dinamicidade. Durante sua atuação, não me lembro de ter passado um ano sem que ele inventasse algo novo para as festas juninas. Quando faltavam, em média, dois meses para o evento, ele convocava os jovens que se interessassem em participar das brincadeiras por ele criadas, a fim de começar os ensaios. Escolhia um país e fazia com que os participantes ensaiassem, por exemplo, dancas típicas portuguesas e o ensaio durava de um a dois meses. Finda essa etapa, era preciso comprar as roupas típicas. As festas sempre obtinham sucesso e eram montadas barracas como as citadas na festa da Igreja. De forma geral, todos compareciam e colaboravam.

Todo êxito do senhor Adolfo era, em primeiro lugar, decorrente de sua criatividade e imaginação, mas para sermos mais honestos, deve-se acrescentar que era assessorado por uma equipe de pessoas também criativas e de força de vontade, pois visavam oferecer à população de Paranapiacaba e aos visitantes momentos de lazer sadio.

Outro setor ativo era o esporte. O time de futebol, por ser apoiado pela administração inglesa, como dirigido por aqueles que ocupavam os postos mais elevados da referida administração: senhor Adolfo, senhor Oscar dos Santos, chefe do escritório da mecânica e outros, gozava de grande prestígio. Dessa forma, tornava-se fácil montar um conceituado time de futebol, pois oferecia-se emprego na estrada de ferro, que na época era de difícil obtenção, e o posto de jogador de futebol pelo Serrano. Os jogadores que já haviam tentado o profissionalismo e por vários motivos não conseguiram êxito, sentiam-se atraídos por tais ofertas e era como acertar hoje na loteria. Alguns deles já vinham com família, outros sozinhos e depois de algum tempo constituía -se e passavam a fazer parte do conjunto que era Paranapiacaba. Além do time principal considerado bom, havia ótimos times juvenis e infantis; esses últimos comandados pelo abnegado José Marques (Zeca Palanque). Ele também não fugia à regra, era esforçado e chefe da administração na Serra Velha.

Os juvenis e infantis treinavam duas vezes por semana e o seu Zé tinha uma maneira toda diferente de trabalhar. Se os treinos começassem às nove horas, às oito já estava andando pelas ruas com o apito na boca, para que os garotos que estivessem demorando, às vezes dormindo, levantassem e fossem para o campo. Como a cidade era pequena, em pouco tempo percorria todas as ruas.

O seu Zé (como era chamado) preparava os garotos e os do juvenil, depois eram entregues a outro abnegado que funcionava como técnico, o senhor Albino Vitorino. Muitos jogadores formados em tais equipes, consequiram sucesso e alguns tornaram-se profissionais.

O time principal jogava quase todos os domingos contra equipes mais renomadas da Várzea, como: Lapianinho da Lapa, Escolástica Rosa, uma vantagem: a neblina. Se por um lado trazia algumas dificuldades, nos auxiliava quando aparecia no segundo tempo do jogo, pois nossos jogadores talvez por hábito posicionavam-se sempre em campo tocando a bola como se não hovesse neblina. Enquanto os adversários simplesmente não enxergavam a bola.

Além de futebol, tínhamos outros esportes como campos de bocha, campos de malha muito concorridos e para os ingleses da administração havia um campo de tênis.

Sendo uma cidade pequena e como não havia ainda a evolução da indústria automobilística, Paranapiacaba, aos domingos e feriados como nas horas de folga, oferecia um lazer em comunidade e tudo que se fazia era com simplicidade, alegria e muito respeito.

Para fazer um pic-nic, reunia-se alguns vizinhos, procurava-se um lugar apropriado, que existia em grande quantidade e passava-se umas horas maravilhosas.

Devemos acrescentar que para os ferroviários que moravam e trabalhavam em Paranapiacaba, os domingos e feriados eram dias normais, porque a ferrovia funcionava normalmente, só as pessoas do setor de engenharia e dos escritórios é que ficavam livres aos domingos. Os ferroviários que trabalhavam aos domingos e feriados, tinham uma folga semanal e muitos aproveitavam para caçar se não houvesse proibição. Durante alguns meses, a caça era liberada e nesse período, não se pensava que pudesse haver extinção de algumas espécies, que depois de alquins anos veio a ocorrer.

Para ter-se uma idéia da abundância de caça nesse período, vamos destacar um fato, que apesar de parecer inédito era quase comum. Havia um caçador que morava no Terceiro patamar, o senhor Augusto, trabalhava na máquina fixa, era foguista. Como já comentamos na outra parte deste relato, os funcionários, obedeciam horários intercalados, ou seja não trabalhavam de oito e dez horas ininterruptas, mas revesavam-se em duas turmas de quatro em quatro horas. Assim, a primeira turma iniciava o serviço às cinco horas e cessava às onze, depois retornava às quinze horas e trabalhava até às dezoito e os intervalos eram preenchidos pela segunda turma. Quando o senhor Augusto estava trabalhando na primeira turma e terminava a primeira etapa do serviço às onze, no dia em que estava disposto a caçar, dizia aos colegas que iria até a ceva buscar um porco. Neste ponto, acho importante explicar o que era a ceva; um caçador que se presa, enquanto está no mato, tem obrigação de observar a trilha do animal. Trilha seria o local onde em manadas ou sozinho o animal costuma passar diariamente, quase sempre à procura de comida ou de àgua, sendo assim o caçador só tem que reforçá-la, jogando mais comida na trilha; as iscas mais usadas são milho ou banana e assim, está formada a seva a que o senhor Augusto se referia.

Então, quando ele dizia que iria buscar um porco, largava o serviço às onze horas, pegava sua arma guardada ali no patamar e seguia diretamente para a seva. É claro que existia uma sé rie de artifícios e experiências para que se obtivessem êxito, mas tais atributos não lhe faltavam. Exatamente às quinze horas, ele estava de volta ao trabalho e já havia deixado o porco em sua casa.

Como é muito comum o conceito popular de que pescadores e caçadores são muito mentirosos, gostaria de deixar claro a veracidade de tais fatos e posso garantir que existem ainda muitas pessoas que podem confirmá-los.

Além desse tipo de caça com armas, era usado o sistema de laço (armadilha), como arapuca. A arapuca era uma éspecie de gaiola, construída de acordo com o que desejava caçar; para aves podia ser mais leve e menos resistente, para animais de maior porte feitas com madeira mais pesada e mais resistente. Como dissemos, a arapuca era como uma gaiola, fortemente presa à arvore mais próxima da trilha. Já num lugar cevado encaminhava-se a trilha até a porta da gaiola, uma porta falsa e a comida colocada atraía o animal até dentro da gaiola que distraia-se com a isca e lá acabava entrando. Ao entrar, tocava em um dispositivo armado que fazia com que a tampa fechasse e o animal ficava preso.

É preciso esclarecer que tais gaiolas eram armadas em locais retirados e de difícil acesso, portanto, só era encontrada por quem havia feito e o responsável tinha por obrigação, verificá-las

no máximo com dois dias de intervalo. Mas, se por acaso, outro caçador passasse pelo local e descobrisse a gaiola vazia ou com algum animal preso, o procedimento era de avisar o dono da referida gaiola, pois existia entre os caçadores um código de honra respeitado.

Quanto ao sistema de laço (armadilha), o procedimento, em geral, era o mesmo quanto ao código de honra. Tal sistema resumia-se em preparar a trilha com comida, como no caso da gaiola procurava-se um galho (vara) resistente e bastante flexível; em seguida, deixar a vara com um comprimento de aproximadamente oitenta centímetros e limpar a área em volta da vara: depois, amarrava-se um cordão forte na ponta, vergava-se a vara com barbante amarrado em uma das extremidades e na outra amarrava-se um outro pedaço de galho que ficava preso em outro galho espetado no chão, como um semi-círculo e assim estava pronta a armadilha. A ceva vinha da trilha até o arco, onde era armado o que chamamos de laço. Quando a ave aproxima-va-se comendo a isca, o laço mexia-se e acionava a vara vergada e prendia-se os pés ao pescoço da ave.

Não podemos deixar de mencionar que nesse período a que nos referimos, há uma parte especial no que diz respeito à caça.

Paranapiacaba, na época, era o paraíso dos caçadores, pois existiam em suas matas grande variedade de aves e animais. Mencionando algumas espécies no caso de aves, tínhamos: macuco, jacuí, urú, nambú, pombas rolas e outras. E animais que tornavam as matas perigosas, como onças pardas, antas, capivaras, pacas, porcos-do-mato, queixadas e catetos, cuatis, tamanduás, grandes lagartos, esquilos, macacos, as famosas jaguaraticas que existiam em quantidade; e com não podia deixar de ser, o número de cobras imenso e de muitas variedades: jaracussu, cascavel, urutu, caninana, coral, jararaca e outras. Vamos lembrar alguns casos pitorescos referentes a essa época e a fauna.

Os porcos-do-mato existiam em abundância. Nunca fui um adepto da caça, mas desde muito jovem, acompanhei caçadores famosos da região e assim pude observar passagens curiosas. Certa ocasião, em companhia de quatro caçadores dos melhores, todos vizinhos nossos, fui acampar num rancho nas proximidades de Piassaguera, numa área denominada Quilombo. Passamos três dias acampados, na última noite, ao amanhecer fui o primeiro a acordar e saí da barraca. Ao dar uns dez passos do local da barraca, olhei para a esquerda como se estivesse pressentindo alguma coisa. Na direção em que olhei, existia uma pedra enorme chamada Pedra Branca e imaginem qual não foi a minha surpresa, quando percebi sobre a pedra, quase deitada muito à vontade, uma enorme onça parda (susuarana) bocejando. Para a minha sorte não estava olhando para o lado em que eu estava, quase de costas para mim. Por alguns instantes, fiquei estático e quando consegui raciocinar, corri até a barraca e dei a notícia. Os caçadores, ainda sonolentos, desesperado em busca das armas fizeram tanto alarido, que quando conseguiram sair dali, o que podemos constatar foi o barulho da onça desaparecendo mato a dentro, e em consequência, ficamos todos frustados.

Como já disse, não era fanático por caça e intimamente senti um certo alívio no momento em que a onça escapou. Só quem teve a oportunidade que tive, pode valiar o momento passado e ver que aquela fera em seu habitat, despreocupada e provida de toda sua beleza, estava certa ao preservar sua existência. Se por um lado, os caçadores ficaram decepcionados com tal fato, por outro estavam satisfeitos porque os três dias de caça foram aproveitados; já haviam caçado um porco-do-mato (cateto), duas pacas, dois ou três macucos, dois jacús e mais alguns pássaros. Voltamos a lembrar que a caça naquela região, era bastante farta na época.

Os porcos-do-mato, tanto o cateto como o queixada, andava sempre em grandes manadas e raramente isolados. Tive a oportunidade de presenciar o estouro em plena mata de uma manada de queixadas. Estava junto com o caçador Gouveia, muito conhecedor dessa arte e sentados

em uma árvore caída, começamos a escutar um barulho que mais parecia uma trovoada que vinha aumentando em nossa direcão.

Sob a orientação do senhor Gouveia, procuramos árvores mais grossas para nos proteger e ficamos aguardando o aparecimento da manada. O barulho era cada vez maior, e em pouco tempo, vimos passar à nossa frente a manada e calculamos haver de cinquenta a sessenta porcos numa velocidade espantosa.

O mais interessante é que depois de sua passagem, onde existiam árvores de até duas polegadas, o terreno ficou muito limpo; parecia uma estrada. Tudo o que encontravam pela frente rasgavam com os dentes e com seus corpos pesados. Pode-se acrescentar que o porco cateto adulto pesa em média de trinta e quarenta quilos, enquanto o queixada chegar a pesar de setenta a oitenta quilos. Era costume dos caçadores, quando matava-se um queixada, fazer a limpeza do abatido em plena mata. Abria-se e retirava-se a barrigada, depois amarravam-se as patas dianteiras e as traseiras uma na outra, passava-se uma vara forte entre as patas e duas pessoas carregavam nos ombros.

Outro assunto que também merece destaque era o palmito, encontrado em abundância nesse período. Isso não significa que era fácil consegui-lo, nos anos quarenta não era preciso adrentar-se pela mata para encontrá-lo; porém, o que era difícil na verdade era cortá-lo e condicioná-lo para o transporte. Geralmente, quando encontra-se o palmito, encontram-se vários, uns perto dos outros.

Executa-se o primeiro corte na altura mais fácil para uso do fação, mas com raras exceções, o palmito só se desenvolve bem em lugares acidentados, em barrocas, em locais onde o mato é muito fechado e onde predominam trepadeiras e cipós. Sendo assim, nunca é derrubado no primeiro corte, às vezes é necessáno fazer três cortes para derrubá-lo. Depois, quando estiver no chão é que cortamos o palmito propriamente dito. É costume medir um palmo e meio abaixo das folhagens, fazer um corte e medir novamente sessenta e setenta centímetros em média e fazer outro corte, só assim teremos o palmito. Partimos então para outro, quase sempre com o mesmo trabalho, até que se obtenha a quantidade desejada, girando em torno de dez ou doze palmitos. Feito isso, corta-se e tira-se uma ou duas cascas para diminuir o peso, não se deve tirar mais do que duas, pois estaremos diminuindo o tempo de conservação. Em seguida, procura-se o cipó próprio para essa finalidade, amarra-se bem e depois de um descanso, procurar um pouco de água para tomar e logo pegar a picada para sair do mato. Picada é o nome atribuído a um caminho no meio do mato (fato que não é difícil de ocorrer). Quem está acostumado nessa busca pelo palmito, não encontra muitas dificuldades em fazê-lo. Porém para os recrutas que nunca o fizeram, é necessário cuidado, pois se a pessoa for teimosa, é muito provável que tanto ela como os palmitos nem chequem em casa.

Há uma pequena história que encaixa-se bem ao contexto. Quando saí de Paranapiacaba e vim trabalhar em uma indústria em Santo André, estava com vinte e poucos anos, muita saúde e acostumado a essas proezas. Depois de uns dois meses que estava nessa empresa, naturalmente foram feitas amizades e falávamos muito sobre Paranapiacaba e entre outras coisas, sobre palmitos. Logo, os novos companheiros se propuseram a ir para Paranapiacaba buscar palmitos. Marcamos uma data e fomos. Conhecia bem o lugar, pois minha saída era recente e não hovia dificuldades em encontrar o palmital. Três companheiros e eu chegamos ao local e começamos a cortar aos palmitos. Com muita naturalidade, indaguei a cada um deles quantos palmitos queriam levar. Lembro-me que havia dito a eles das dificuldades que iríamos encontrar para obter os palmitos, mas assim dois responderam que queriam dez para cada um e o outro queria doze. Trabalhamos quase o dia inteiro e à tardinha, conseguimos aprontar os quatro feixes de palmitos. Procuramos água, saciamos nossa sede, descansamos um pouco e resolvemos partir,

para que a noite não nos encontrasse no mato. Cada um pegou o seu feixe e com facilidade conseguiram colocá-los nas costas, fato que iniciava o martírio para eles.

Pegamos a picada e andamos uns vinte metros; descansamos um pouco e nos preparamos para seguir. À essa altura, apenas um conseguiu colocar o feixe nas costas sozinho e os outros precisaram de ajuda; continuamos. Na outra parada, depois de descansarmos um pouco, na hora de colocar os⁵ palmitos nas costas, todos precisaram de ajuda. Na parada seguinte, meu trabalho começou a aumentar, pois pediram-se para desamar os feixes e tirar dois ou três palmitos de cada um, para ficar mais leve e assim continuamos. Bem, para não prolongar muito a história, vou resumir dizendo, simplesmente, que cada um deles chegou na estação para pegarmos o trem com dois palmitos, os outros palmitos ficaram escondidos no meio do mato. Quando chegamos a nosso destino, os meus dez palmitos foram divididos em quatro pares e eles puderam chegar em casa com alguns palmitos.

Acredito que sejam convinientes algumas explicações, a fim que os leitores entendam e não julguem que exageramos em nosso relato.

Como já disse, o palmito bom só cresce em lugares muito acidentados e à beira de precipícios; portanto, se é difícil chegar até eles, imaginem o regresso com uma carga nas costas!

A picada a que nos referimos, não é propriamente uma estrada asfaltada; há muito cipó, árvores, subidas e descidas próximas, umas atrás das outras, lugares bastante úmidos onde escorrega-se facilmente. Cada vez que paramos para descansar, no momento de colocar-se o feixe novamente nas costas, sente-se um peso cada vez maior, a ponto de provocar desespero. A ânsia de sair do mato e chegar na estrada é tão grande, que vai aumentando a aflição e tem-se a idéia de que não vamos mais chegar.

Tais razões nos levavam a dizer no princípio e não exageramos que se alguém tentar realizar essa proeza sem estar acompanhado por uma pessoa mais experiente, é muito provável que seja necessário formar uma equipe de busca que vá em seu socorro e consiga tirá-lo do mato; fato que acontecia constantemente nas Selvas de Paranapiacaba.

Lembro-me de alguns casos de pessoas que perderam-se nas matas de Paranapiacaba; algumas pessoas tiveram sorte e foram encontradas pelas equipes de voluntários que se formavam, outros simplesmente sumiram, desapareceram ou foram encontrados tarde demais.

Em especial, não poderia deixar de lembrar-me de um fato que ocorreu com um rapaz amigo meu cujo nome era Silvio e o apelido Cuati. Silvio era três anos mais velho do que eu. Na época, deveria ter uns dezessete anos e conhecia muito bem as matas, mas, infelizmente, nem por isso evitou de se perder. Depois, ficamos sabia que havia entrado mata a dentro à procura de orquídeas, pois existiam em abundância. Todos nós também fazíamos isso, encontrávamos orquídeas muito valiosas, colocávamos em vasos e aos domingos, íamos para a estação tentar vendê-las. E vendia-se mesmo, porque não sabíamos avaliar e exigir os preços que realmente valiam.

Silvio, então, entrou na mata em busca das mais lindas e raras orquídeas que existiam e como companhia, levava seu cachorro chamado Não Sei. Muito entretido em encontrá-las, foi se embrenhando pelo mato a dentro e não se preocupou em fazer marcações ou deixar quaisquer sinais que pudessem facilitar-lhe o retorno.

Quando adentramos pelo mato é imprescindível que se carregue um facão, que tem diversas utilidades, como proteger-se de uma cobra ou outro animal e auxiliar na retirada das orquídeas das árvores e principalmente, para a marcação que é útil e auxilia na volta. Essa marcação resume-se em cortar galhos e marcar algumas cascas de árvores mais grossas; tais fatores propiciam uma forma perfeita para orientação.

Mas como aquele que se afoga é justamente o que melhor sabe nadar, aconteceu a mesma

coisa com Silvio, que conhecia tão bem as matas que não se preocupou em fazer as marcações. Além disso, para complicar mais e o motivo principal de muita gente perder-se era o cabo que aciona o sistema funicular, já por nós relatado, da ferrovia. Quando a pessoa encontravase a uma distância considerável, talvez devido aos morros o barulho do cabo tornava-se a pior amadilha para quem estivesse desorientado dentro das matas, pois escutavam-se o barulho vindo do norte, quando, na verdade, ele vinha do sul. Assim, a pessoa que estava sem orientação, ao invés de sair entrava cada vez mais para o interior da mata e foi exatamente isso que aconteceu com Silvio, pois quando pensou em voltar ficou andando em giros até que cansou-se e a noite já havia chegado.

No dia seguinte, houve um grande alvoroço na cidade, logo formamos uma equipe e adentramos pelo mato, para tentar localizá-lo, foi nesse momento que tivemos o auxílio de Deus e do cachorro Não Sei.

Já estávamos no mato a mais de duas horas, quando encontramos o cachorro que veio em nossa direção, balançando o rabo e fazendo-nos entender que devíamos seguí-lo e foi o que fizemos. Andamos uns quinze minutos e lá estava o Silvio encostado a uma árvore, todo assustado, desorientado e cansado de tentar novas saídas, pois como disse só andava em giros pela mata; até escurecer não parou de andar, só quando a noite caiu é que se encostou na árvore para esperar amanhecer. O cachorro, sempre ao seu lado, de manhã conseguiu dar mais umas voltas até que novamente se cansou e desesperado encostou na árvore e foi assim que deu por falta do cachorro, pensando que o tivesse abandonado. Mas constatou logo após o contrário, pois se não tivessemos encontrado o cachorro, temos certeza de que seria muito mais difícil encontrar o Silvio. Mas tudo terminou bem. Voltamos com ele para casa para a alegria de sua família que estava desesperada.

Pela lição que tanto Silvio como nós haviamos aprendido, que como já disse, não podemos facilitar na água e na mata, pois pode nos custar muito caro e por último, agradecemos a Deus que fez com que o cachorro viesse a nós e dessa forma facilitasse nosso encontro com Silvio.

Temos outras lembranças que ficaram gravadas pelas suas características e também porque não seria possível imaginar Paranapiacaba nessa época, sem que existissem esses fatos e personagens, exemplo disso era o Joanim.

Joanim era um senhor que devia ter uns quarenta anos: alto, forte e sempre contente, diziam que ele era russo. Às vezes, desaparecia por um mês e quando voltava, aparecia todo barbudo e sujo, trazendo uns dez ou doze amarrados de palmitos, para vender entre as pessoas da cidade. Vendia tudo rapidamente, pois sabíamos que os melhores palmitos eram sempre trazidos por Joanim. Nesse período em que desaparecia, ele passava dentro da mata cortando palmito e devemos nos lembrar das dificuldades encontradas, as quais foram relatadas anteriormente, para consequir trazer um amarrado de palmito, Imaginem o Joanim trazendo dez amarrados! Mas tinha o seu sistema de trabalho. Dirigia-se até uma pequena cidade distante de Paranapiacaba a uns dez ou doze quilômetros chamada Taquarussu e para chegar lá ele aproveitava carona em um dos caminhões que faziam o percurso entre Paranapiacaba e Taquarussu, transportando lenha e carvão. Lá chegando, embrenhava-se no mato e la cumprir sua tarefa: cortar palmito. Como ele sempre dizia: não tinha pressa quando entrava no mato, carregava sua mochila, onde havia um pouco de carne seca, linguinça defumada, sal, farinha de mandioca, fumo em corda e algumas outras coisas. Sabíamos de tudo isso, porque ele nos contava, pois todos perguntavam como conseguia sobreviver no mato por um mês. Ele dizia que além do que levava para comer, completava com palmitos, brotos de bambu, um tipo especial, e frutas. também que não era necessário ficar um mês dentro do mato para conseguir os dez ou doze amarrados de palmito, mas dizia que assim era sua vida e sentia-se feliz podendo fazer isso.

Quando cumpria a tarefa e resolvia voltar, preparava-se para o transporte dos palmitos. Colocava um amarrado às costas e andava determinada distância. Voltava, pegava outro amarrado e percorria a mesma distância que havia feito com o primeiro amarrado e sem pressa, com muita calma, continuava o processo de transporte.

Vamos lembrar que escolhia essa pequena cidade, Taquarussu, porque sendo um lugar mais isolado, não havia grande exploração de palmito, dessa forma encontrava-se bem mais próximo da estrada de rodagem.

Quando conseguia chegar com todos à beira da estrada, esperava passar um caminhão que o ajudava, levando-o até Paranapiacaba. Além de palmitos, trazia orquídeas e as vendia tão facilmente quanto os palmitos. Quando chegava à cidade, era sempre bem recebido por todos, especialmente pela garotada.

Em um dia ele vendia tudo sem fazer esforço. Depois, mostrava a outra faceta de sua personalidade; com o dinheiro no bolso, encaminhava-se ao mercado e então começava a beber e a contar histórias.

Primeiro, conversava com os adultos enquanto bebia, depois sentava-se em um barranco que ficava na parte externa do mercado e logo era rodeado pelos garotos e contava histórias de sua infância e de sua terra. No princípio, enquanto a bebida não o havia dominado por completo, entendia-se bem o que falava e era possível compreender as histórias. Porém, depois de completamente embriagado, ele contava histórias miisturando a língua portuguesa com a russa, que ninguém compreendia. A sua forma de falar e a sua espontaneidade atraíam os garotos que ficavam horas a escutá-lo. Mais tarde, quando as cnanças iam embora, ficava perambulando até a noite por ali, e em seguida, encontrava um lugar próximo do mercado onde pudesse dormir; assim passava os dias até que tivesse dinheiro. Depois, como ele dizia, sentia saudade do mato e ninguém o fazer mudar de idéia; comprava tudo que costumava levar na mochila e ia-se embora, só que comprava fiado, porque o dinheiro já havia acabado.

Outra figura que não se pode esquecer é do farmacêutico, senhor Genofre.

Depois de termos convivido com todas pessoas que faziam parte de nossa cidade e por ser ela pequena, com o passar do tempo podia-se analisá-las; como também éramos analisados. Sabíamos, de uma maneira geral, quem era quem, como costumava-se dizer. Era possível conhecer virtudes, defeitos e vícios de quase todas elas.

Particularmente, no caso do senhor Genofre, podia-se dizer que se ele não tivesse nascido, teria de ser inventado (é uma outra pessoa que estava incluída no contexto, obrigatoriamente!).

Senhor já de uma certa idade, devia ter na época uns cinquenta anos; possuía uma farmácia localizada na Varanda Velha e era uma das pessoas mais solicitadas na cidade.

Sempre atendia todos com educação, jovialidade, simpatia e muita competência. Fanático pela homeopatia e suas receitas preparadas com ervas, que ele conseguia nas matas de Paranapiacaba, dessas preparadas a que mais se destacou foi a que ele fazia com erva conhecida como "mentrus", para aliviar e curar problemas renais. Até hoje, conheço muita gente que vai a Paranapiacaba em busca de tal remédio.

O senhor Genofre era o protótipo do farmacêutico: magro, de estatura mediana, uns olhos pequenos de olhar firme, que se percebia por detrás dos óculos, usava uma capa branca muito limpa, impecável e pela sua postura esse era o farmacêutico de Paranapiacaba, lembrado por muitos ainda hoje.

Além da farmácia do senhor Genofre para onde todos corriam em caso de uma emergência, havia o que se costumava chamar de benzedeira ou benzedor, também muito procurados.

Conheci na época duas benzedeiras e um benzedor, logicamente, não dispúnhamos dos recursos de hoje com relação à medicina e para se procurar clínicas ou médicos especializados, dependíamos do transporte, que como já mencionado, era só através da ferrovia cujos horários de trens nem sempre coincidiam com as necessidades de cada um. Durante todos esses anos, fui testemunha de vários casos de picada de cobra e nunca soube que alguém sofresse consequências mais graves por falta de socorro. Conduzia-se a vítima, o mais rápido possível, a um desses benzedores que com uma mistura de ervas, fumo de corda e às vezes um benzimento, recuperavam completamente a pessoa atacada.

No caso de crianças era muito comum dizer que estavam com o bucho virado e então os benzedores eram procurados e sempre encontravam uma maneira de resolver com sua rezas e benzimentos. Falava-se também em espinhela caída, que depois concluí pelos sintomas apresentados, que deveria ser problema de coluna e cabia aos benzedores a cura do doente.

Naturalmente, tais casos não ocorriam apenas em Paranapiacaba, pois eram consequências da época e as soluções só podiam ser essas.

No início desses relatos, mencionamos que Paranapiacaba era formada por duas vilas (Vila Nova e Varanda Velha) e mais o outro bairro particular conhecido como Morro.

Como a explanação de maneira geral nos parece um tanto superficial, vamos nos estender um pouco mais sobre os detalhes.

Quando chegamos a Paranapiacaba, tudo que passamos a conhecer era novidade. Todo dia descobrímos coisas novas, primeiro no que se diz respeito às crianças, pois éramos crianças também. Logo, meu irmão e eu fizemos amizade com outras, principalmente com nossos vizinhos e passávamos o dia brincando. Nossas bricadeiras eram jogo de fubeca (bolinha de gude), pegador, cabra-cega, uma na mula, mas o que gostávamos era de brincar no birizal, como chamavámos. Birizal vem do birí, uma planta de folhagens grossas que dava uma flor branca como copo-de-leite, em grande quantidade e ocupava uma enorme área, proporcionando a nós garotos vános tipos de brincadeiras. Quem não gostava muito disso eram nossas mães, pois sujávamos demais as roupas e de vez em quando, aparecia alguma cobra; daí a grande preocupação delas.

Passávamos os dias brincando e o que acho muito importante é que tínhamos mais liberdade que as crianças de hoje e aprendíamos cedo a contornar os problemas, sem muitas queixas e mimo, imprescindível para a formação do caráter humano.

Assim que chegamos a Paranapiacaba, minha mãe preocupou-se em matricular-me na escola e como estava com nove anos, já frequentava a escola próxima de onde morávamos anteriormente na Penha, onde fiz o primeiro semestre. Foi necessário fazer a tranferência e matriculei-me para o segundo semestre na escola de Paranapiacaba, que na época como já comentamos, era toda construída em madeira. Fiz o segundo semestre e consegui ser aprovado, isso em 1936.

No ano seguinte, 1937, meu irmão também começou a frequentá-la e ficava bem perto da casa e para a tranquilidade de minha mãe, os dois já estavam encaminhados.

Em 1938, um ano depois, começaram as construções de novos prédios para a escola e para sede do União Lira Serrano. As construções já eram mais modernas e bem maiores; o prédio do grupo escolar foi construído em tijolos e o prédio da sede do clube todo construído e madeira de lei, em dois andares. No andar inferior, havia o salão que era o cinema, também aproveitado para os bailes; o bar lachonete e uma sala ampla com mesas de brilhar, carambola, um jogo conceituado na época com muitos adeptos que disputavam os campeonatos com empolgação. Carambola para quem não conhece, resumia-se em uma mesa de sinuca, sem caçapas e jogava-se com três bolas: uma branca e duas coloridas. Os dois participantes jogavam sempre com o taco na bola branca, para que ela tocasse nas duas coloridas; quando conseguiam era um ponto e quando erravam, passava-se a tocada para o adversário. Transparece, dessa forma, a impressão de não ser muito difícil, mas, na verdade, não era tão fácil como se pode imaginar.

Quanto às dependências do prédio da sede do União Lira Serrano, passamos ao andar superior onde havia uma sala ampla em que jogava-se ping-pong, uma para reuniões e outra eram guardados os troféus que existiam em grande número.

Quanto ao grupo escolar, construído em tijolos, era bem dividido com salas de aula arejadas, salas da diretoria e um pátio externo com "play-groun" para as horas de recreio. Como comentamos, foi construído em 1938, mas começou à funcionar em 1939, quando tive a oportunidade de frequentá-lo como aluno do quarto ano, hoje quarta série e obter o diploma do curso primário.

Lembro-me ainda bem do diretor da escola, senhor Ranulfo e das serventes: Dona Julieta e dona Lurdes e também da minha professora do quarto ano, dona Duzamar.

Relembrando essa época escolar, sempre guarda-se na memória o nome de alguns colegas que estudaram conosco e com quem, de uma forma ou de outra, tivemos contato durante todos esses anos.

Quantas surpresas temos ao constatar que alguns venceram as outras etapas da vida com serenidade, responsabilidade e o principal: sorte; outros que nada conseguiram da vida, apenas tropeços e desgraças e muitos outros que já cumpriram seu papel e se foram. Hoje, depois de passados todos esses anos, fazendo-se uma análise mais profunda, tem-se a impressão de que a vida é como uma peça de teatro. Cada um vem com determinados papéis a desempenhar e assim tem que ser, para que a peça obtenha êxitto. Temos o bandido e o mocinho; o empregado e o patrão; o que tem saúde e o que não tem; o que tem inteligência e o que não a tem; o que tem sorte e o que não a tem. Enfim, chega-se à conclusão de que uns tenham que representar um papel, às vezes, cruel, amargo e sofrido, para que outros tirem proveito disso, a fim de conseguirem tudo na vida, sem preocupar-se com os meios que precisam usar para alcançar seus objetivos. Esta espécie de desabafo, não relaciona-se diretamente com que estamos narrando, mas acho que não deixa de ser uma importante reflexão.

A sede do União Lira Serrano tinha outtras características como por exemplo: seus bailes mensais eram muito frequentados; vinham pessoas de toda parte de Santo André, São Paulo, Santos e outros locais além dos residentes da cidade que viviam numa expectativa de grande euforia, quando das vésperas dos bailes, havia muita divulgação e propaganda quanto aos detalhes, especialmente sobre o conjunto ou orquestra que viria tocar.

As moças corriam, para que seus vestidos ficassem prontos.

Quanto aos rapazes, a sua maior preocupação era a de conseguir folga no trabalho, para poder participar da festa, pois como foi explicado, a ferrovia trabalhava normalmente e nem todos conseguiam escapar do serviço. Nesse particular, verificavam-se propostas aparentemente absurdas de rapazes que faziam de tudo para trocar com um colega o dia de folga, oferecendo vantagens de compensar tal troca com o compromisso de trabalhar três ou quatro sábados seguidos em benefício do outro, pois normalmente a regra era de trabalhar um sábado cada um nas respectivas funções.

Os bailes eram sempre animados e muito difícil notar alguém que ficasse sentado, tanto homem como mulher. Depois que a orquestra iniciava uma música, todos dançavam.

Havia bons dançarinos e durante os bailes, faziam-se concursos para a escolha dos melhores nos diversos ritímos musicais, como bolero, samba, valsa e choro. Mas o que mais empolgava os concursos era o momento em que começava a seleção de tangos. Distribuíam-se troféus e quando o baile terminava, os comentários eram sobre os concursos e as expectativas para os próximos. Porém, a fase em que a sede do União Lira Serrano mostrava toda a sua força era mesmo nos bailes de Carnaval.

Quando faltava em média um mês para a festa do Carnaval, os preparativos iniciavam-se e todos começavam a sentir o clima carnavalesco. Cada um preocupava-se com suas fantasias,

pois baile de Carnaval na época era realmente baile de Carnaval, não se admitia que alguém os frequentasse sem estar fantasiado. Podiam ser, como a maioria, fantasias simples, sem muito luxo ou requinte, mas caracterizavam-se para o evento; isso era ponto de honra.

Organizava-se uma equipe de voluntários, para com a ajuda da administração da empresa e da diretoria do clube, prepararem a decoração do salão; escolhia-se um tema e sobre ele fazia-se a decoração que sempre primava pelo bom gosto.

Lembro-me bem dos anos de 1942 e 1943, quando a Segunda Guerra Mundial estava no seu mais crítico desenvolvimento, mas já anunciava-se uma pendência favorável aos aliados, na qual estava incluída o Brasil e a decoração do salão foi baseada nesses acontecimentos; distacando a cobra fumando que era o símbolo dos pracinhas brasileiros e por sinal, havia alguns jovens da nossa cidade integradas à tropas que estavam lutando na Itália.

Depois de toda essa preparação, ficava-se esperando a chegada do Carnaval, quando, finalmente, vinha o sábado em que começaria a folia.

O baile começa entre as vinte e uma e vinte e duas horas. O salão era amplo, e na parede oposta ao palco, onde ficava o conjunto musical, localizavam-se os camarotes, que construídos num plano elevado quase junto ao forro, destinavam-se à administração, ou seja, aos ingleses, que com suas famílias, chegavam todos vestidos à rigor e no início do baile ficavam apenas observando o movimento. Porém no transcorrer da festa, à medida que o calor ia aumentando, os ingleses começavam a se descontrair: aliviavam-se de algumas peças de roupa que já os estavam incomodando e começavam a pular, primeiro nos próprios camarotes e depois desciam para o salão e misturavam-se com os outros foliões.

A hierarquia profissional era posta de lado e todos eram iguais. Logo tinha início e que chamávamos de guerra de serpentinas e confetes. As serpentinas eram jogadas de um lado para outro e os confetes que os ingleses traziam em sacos grandes, eram distribuídos entre os foliões que começavam a guerra, uns jogando nos outros. Mas não havia exageros, tudo dentro dos limites, a bricadeira era sempre sadia e respeitosa; assim continuava até as quatro horas.

Terminando o baile, os foliões dirigiam-se para suas casas, a fim de descansar e aguardar o próximo baile.

No domingo e na terça-feira à tarde realizavam-se os bailes matinês para a garotada, todos fantasiados e com muita empolgação e era feito o concurso para a escolha da melhor fantasia com direito a prêmios.

Domingo, segunda e terça-feira à noite continuavam os bailes para adultos sempre com o mesmo entusiasmo dos bailes de sábado.

Como nos bailes realizados durante o ano, também nos de Carnaval e frequência de turistas era bastante significativa, amigos e parentes dos habitantes da cidade que conhecendo uma vez os bailes do União Lira Serrano, tornavam-se sócios e frequentadores assíduos dos eventos realizados no clube.

Assim chegava a terça-feira, chamada de terça-feira gorda por vser o último dia de Carnaval. Geralmente, o baile começava mais cedo, às vinte horas e notava-se nos foliões uma disposição bem maior; todos queriam aproveitar ao máximo. Os intervalos de uma seleção de música para outra quase não existiam, o conjuno tocava praticamente sem parar, para não perder tempo. Quando estávamos próximos da meia noite, faltando uns quinze minutos, a maioria dos foliões começavam a preparar-se para ir embora. A última seleção musical terminava exatamente e cinco minutos da meia-noie, e tal procedimento ea seguido religiosamente.

Meia-noite o salão estava vazio e as pessoas dirigiam-se às suas casas.

Comentava-se que se passasse da meia-noite as pessoas criariam rabos e muitos acreditavam nisso. A manhã de quarta-feira de cinzas era nosso costume quando garotos, irmos ao clube só para acompanhar a limpeza que era feita no salão, de onde eram retirados sacos e mais sacos de confete e serpentina.

Além dos bailes de Carnaval, que como dissemos eram muitos frequentados e concorridos, havia também alguns blocos carnavalescos que animavam as festas, as ruas e principalmente a estação de Paranapiacaba.

Lembrando um pouco do que dissemos da estação e de sua importância para a população, procurem imaginá-la servindo de palco aos blocos carnavalescos. Era realmente um episódio digno de ser visto!

Não sei se cabe aqui o fato de sermos considerados saudosistas, mas nós que tivemos a oportunidade de viver as duas épocas, temos que chegar à seguinte conclusão: na época anterior, as pessoas tinham algumas qualidades que hoje são raramente encontradas como humildade, simplicidade e respeito de uma pessoa para com outra. Não havia tanta ganância, corrupção e falsidade e vivíamos felizes com aquilo que tínhamos e na medida do possível, ajudavámos uns aos outros. Talvez por esses motivos é que conseguíamos sem recursos e sem tecnologia atual, promover festas como o Carnaval em Paranapiacaba e podemos dizer: quem viu, viu, quem não viu, nunca mais verá.

Feita esta explanação sobre a sede do União Lira Serrano e seus carnavais, vamos nos reportar ao momento em que falávamos da passagem pela escola, quando obtínhamos o diploma do quarto ano. Nesse período, estávamos com onze para doze anos e temos muitas recordações da brincadeiras próprias da época e do lugar onde vivíamos.

No cinema estavam passando os primeiros filmes e tarzan e como na nossa cidade não faltava cenários, ou seja, tínhamos selvas à vontade ao redor das casas e assim partíamos para a imitação que não implicava em muitas dificuldades.

Havia quatro ou cinco turmas de garotos da mesma idade, entre onze e treze anos. Cada turma era formada por cinco ou seis garotos e um líder muio respeitado, mas como não podia deixar de ser, havia grande rivalidade enre uma turma e outra, mas o importante mesmo era imitar o Tarzan.

Entrávamos pela mata, fazendo todas peripécias possíveis. As matas eram consideradas virgens, como árvores enormes de troncos muito grossos e como ratava-se de mata fechada as copas, ramas das árvores trançavam-se uma nas outras e com cipós e trepadeiras formavam uma área como se fosse uma plataforma sólida. Nós, garotos, subíamos pelos troncos até a copa das árvores e tal subida não era fácil e significava o resultado de muitos treinos, tombos e força de vontade. Quando possível, subíamos pela árvores mais finas e fáceis de se atingir que també eram altas e sua ramas trançavam-se com as outras, formando a plataforma já deserta. Quando chegávamos ao topo, a meta era passar de uma árvore para a outra, como se estívessemos atravessando uma ponte e nesse momento, nos sentíamos donos do mundo vaidoso e lá de cima tínhamos uma maravilhosa visão e podíamos observar toda mata ao redor e toda vila de Paranapiacaba. Tais brincadeiras apesar de serem um tanto perigosas, eram sadias e nos faziam bem. depois de brincarmos um pouco lá em cima, procurávamos uma forma mais fácil de descer. Como estávamos vivendo o auge da época dos filmes de Tarzan, nada mais autêntico que os cipós. Procurávamos uma área clara onde houvesse mais espaço e caso não a encontrássemos, nós mesmos elaboravamos uma. Primeiro, buscávamos um cipó resistente de uns dez metros. Esse cipó já estava preso nos galhos da árvore, a seguir, testávamos sua resistência, pendurando um ou dois garotos na ponta do cipó e depois abríamos um corredor de uns dez ou vinte metros de cada lado da árvore onde estava o cipó; dessa forma, tínhamos a árvore do cipó no centro e uns dez metros de cada lado. O líder da turma teria de fazer o teste, ou seja, pegava a ponta do cipó que descia perpendicularmente ao troco da árvore, afastava-se uns dez metros pelo corredor até encontrar outra árvore já preparada, como se fosse um trampolim e depois de bem preparado, agarrava-se firme ao cipó e lançava-se no espaço. Fazia um trajeto de uns vinte metros, onde iria encontrar uma outra árvore já pronta para a recepção do garoto e com o cipó agarrava-se à árvore e o soltava, para que os outros membros da turma, um por um fizessem a mesma operação e nessa brincadeira passavam-se horas.

Todas as quatro ou cinco turmas de garotos procuravam as mesmas diversões. Só que cada turma tinha que possuir seus pontos exclusivos; uma turma não podia usar os locais encontrados pelos outros e quando isso acontecia, podia-se preparar porque haveria brigas.

Além dessas brincadeiras, desfrutávamos de outros tipos de lazer no interior das matas. Coletávamos orquídeas para depois plantá-las em vasos e vendê-las na estação aos domingos. Íamos sempre armados de estilingue e fazíamos uma carnificina com os pobres passarinhos, acão que hoje não admito, mas éramos crianças e o ambiente, propício.

íamos também à procura de frutos como o cambuci, encontrado em abundância e muito usado para colocar-se na pinga que depois de curtida, era bem apreciada. Cortava-se os cambucis mais maduros ao meio e colocava-se um pouco de açucar para torná-los ainda mais gostosos. Encontrávamos também o coco brejaúva que crescia em cachos e quando na época de ser colhido, atingia o tamanho de um pêssego; para podermos fazer uma comparação, basta saber que no seu interior era exatamente como um coco da Banhia, mas o coqueiros formado por espinhos muito duros, disficultava a colheita e geralmente levava-se algumas espinhadas. Outra fruta encontrada chamava-se cumichava e apresentava características interessantes. A árvore cumicha va era sempre grande, um tronco muito grosso e muito alta. Sua madeira, segundo os conhecedores, era procurada para construções de móveis, pois era branca e resistente. As frutas quando maduras, era de uma cor alaranjada, puxando para o vermelho e tinham o formato de uma azeitona e de sabor azedo do que doce; porém, a cumichava só dava frutos de sete em sete anos e carregava tanto que, quando amadureciam, o chão ficava cobero de frutos Lembro-me de ter apanhado as árvores com frutos apenas duas vezes.

Além dessas frutas, encontravamos bananeiras de diversas qualidades espalhadas pela mata e muitas plantas de araça; para quem não conhece, o araça assemelha-se à goiaba, só que apresenta um tamanho menor e um sabor que puxa mais para o azedo. Conhecemos duas qualidades de araça: o vermelho e o amarelo. Tínhamos também, como já foi comentado, o palmito.

Quando lamos para o mato, a fim de comer palmito, levávamos sempre um pouco de sal; cortava-se e descascava-se o palmito e o comíamos com sal. Nunca vi alguém dizer que não gostasse disso.

Nas matas, além dessas excursões e brincadeiras, tínhamos as pescarias no rio denominado Rio de João Dias. A família de João Dias tinha muitas posses; eram donos de padaria principal da cidade, além de muitas terras.

Nessas terras é que corria o rio que levava o seu nome, nesse local íamos pescar, contrariando a vontade de nossos pais que consideravam tal brincadeira perigosa e tinham as razões, pois era bem longe de nossas casas e também porque em suas margens de mato muito fechado existiam principalmente cobras, mas para nós tudo era normal, estávamos acostumados com as brincadeiras nas matas, já descritas por nós. Porém, nossos pais não sabiam nem da metade de nossas aventuras. O no não era muito largo nem fundo, teria na parte mais larga de uns dez a quinze metros de largura e sua profundidade nos lugares mais fundos não passava de um metro: possuía uma água cristalina e limpa. Costumávamos pescar acáras e lambaris, peixes pequenos, mas conseguia-se grande quantidade mesmo em pouco tempo de pescaria. Como dissemos, o rio era distante

de nossas casas e gastávamos bastante tempo, para chegarmos ao local e voltarmos.

Colocávamos os peixinhos em arame chamado fiera. Amarrava-se em uma das extremidades um pedaço de madeira, o arame normalmente tena cinquenta centímetros de comprimento e com a outra ponta, enfiava-se na quelra do peixe, fazendo-se assim a fiera.

Não podiamos levar os peixes para casa, pelos motivos já expostos, por isso quando estávamos voltando, tínhamos que passar por um lugar chamado Rabique, próximo da estação ferroviária. A razão pelo qual chamava-se Rabique nunca consegui entender, só sei que ali na casa maior e mais bonita morava o chefe da conservação e tinha tal nome porque realmente era uma equipe de conservação que cuidava do pátio de manobras da estrada de ferro, cujo serviço era uma espécie de manutenção preventiva e corretiva, no que se refere a dormentes, trilhos, parafusos de fixação, ec... Pois bem, havia a casa do chefe e mais uma sete ou oito casas dos outros trabalhadores. Em uma delas, morava uma senhora de cor, dona Virginia, bastante bondosa que tinha muitos filhos e um deles, Daniel, era nosso companheiro de pescaria.

Dessa forma, como não podíamos aparecer com os peixes em casa, levávamos tudo para sua casa, Dona Vírginia adorava peixes e não se importava que ele fosse pescar; ela tinha prática em limpá-los e fritá-los e nós ajudávamos a comer. Levávamos em média de cinco a seis horas nessa maratona e dizíamos aos nossos pais que estávamos brincando no parquinho do grupo escolar ou no campo de futebol, jogando bola. É evidente que às vezes as mentiras eram descobertas, pois um de nós era procurado por sua mãe e não era encontrado; quando voltávamos, levávamos uns tapas e não havia maiores problemas. É bem verdade que não fazíamos isso todos os dias, mas quando muito uma vez por mês.

Poucas pessoas dessa época podem esquecer-se do caminhão do Aveiro.

Aveiro era o nome de um senhor português já de meia idade que possuía um caminhão, cuja data de fabricação não me lembro exatamente, mas deveria ser de 1929 ou 1930. Seu Aveiro ganhava a vida com esse caminhão, fazendo transportes de mudanças ou levando compras que as donas-de-casa faziam na cooperativa velha, no mercado ou no empórios.

Era uma festa para a garotada, pois nunca faltavam meninos para carregar ou descarregar as mercadorias do caminhão, em troca de uma carona e os que sobravam, pois nem todos podiam ser úteis ao trabalho, andavam pendurados na carroceria; seu Aveiro, muito complacente sempre em marcha lenta com seu veículo, não se importava.

Havia dias marcados para esse tipo de trabalho do senhor Aveiro, devia ser em média de quatro a cinco dias por mês; seria uma vez por semana nos dias combinados com as donas-de-casa e nos outros, sempre tinham alguns biscates para fazer como buscar algum móvel novo na Estação Velha, comprado em Santo André ou São Paulo.

Quando falo Estação Velha é porque quando comprava-se algum móvel ou eletrodoméstico de grande volume, as pessoas da Administração arranjavam um jeito para que o carro bagageiro fizesse a manobra e encostasse na Estação Velha para facilitar o descarregamento do vagão e carregar no caminhão.

E assim vivia o senhor Aveiro com seu caminhão, outra figura que passou e deixou marcas profundas nos habitantes de Paranapiacaba da época.

Estação Velha, nome dado à primeira estação de Paranapiacaba, é bem anterior à época à qual nos referimos e só tomamos conhecimentos de alguns dados, segundo informações que são poucas.

Hoje, ela aparece em relação a outras construções como uma zona morta, pelo menos para a finalidade com que foi construída. Atualmente comporta a grande plataforma usada geralmente para inúmeros tipos de cargas como materiais industriais, móveis, utensílios domésticos, etc... Em suas dependências existem vários salões para depósito de mercadorias, inclusive estava

instalada a Cooperativa chamada de Cooperativa Velha.

Tratava-se de uma cooperativa montada pelos própnos ferroviános, semelhante a um supermercado, respeitando-se proporções, mas encontrava-se quase de tudo que era necessário ao abastecimento das casa da comunidade a um preço um tanto vantajoso e além disso, as despesas eram descontadas em folha de pagamento da ferrovia o que facilitava os consumidores.

Lembre-se também que nessa plataforma da estação, quando era tempo de laranja, periódicamente aparecia um vagão lotado de laranjas-da-baía enormes, vendidas à população em sacos. Fazendo-se os cálculos dúzias de laranja grandes e bonitas custavam quinhentos réis, lembro-me bem porque era o mesmo preço de duas dúzias de bananas, sem dúvida, foi uma fase de muita fartura e de boa qualidadei

Outro acontecimento digno de registro era a época das Festas Juninas: suas fogueiras, comes e bebes e balões.

Primeiro, é bom lembrar que as referidas Festas Juninas, como quaisquer outras festas de caráter popular em Paranapiacaba eram levadas a sério, uma vez que o propósito de tais eventos era trazer alegria, entreter e propiciar momentos agradáveis a toda comunidade. Para que os resultados esperados fossem obtidos e os quais eram sempre alcançados, faziam-se grandes fogueiras; cada uma das ruas tinha sua fogueira e nunca faltavam pipocas, pinhões, batatas-doces, quentão... Cantavam-se músicas da época cujas letras eram lindas, que infelizmente não se comparam às atuais.

Mas as Festas Juninas não seriam completas sem a presença dos balões. O céu ficava iluminado por eles e chegava a haver disputa para ver quem soltava maior número de balões e originais. É interessante que nunca ouvi falar de nenhum incêndio grave, talvez encontre-se a explicação no clima existente em Paranapiacaba. Como já foi mencionado, a neblina era uma constante também com as garoas e as matas estavam sempre úmidas, razão pela qual as mechas dos balões quando caíam acesas, não encontravam campo propício para se alastrar e tudo terminava bem. Os balões continuavam subindo para que o céu ficasse ainda mais bonito e alegre.

Já falamos alguma coisa sobre a cidade de Taquarussu; façamos uma explanação um pouco mais profunda, uma vez que esse pequeno vilarejo está muito ligado a Paranapiacaba e à época.

Distante uns oito ou dez quilômetros de nossa cidade, nasceu uma família italiana, os Begliomini, que trabalhavam na exploração de lenha carvão vegetal. Lembro-me que, quando da nossa chegada à cidade em 1936, o transporte de lenha e carvão de Taquarussu para Paranapiacaba era feito no lombo de burros, mas esse processo já estava se extiguindo e começaram a aparecer caminhões em substituição aos animais anteriormente utilizados. Esse carregamento era levado junto ao pátio de manobras e em lugar já predeterminado e descarregado, para depois ser carregado em vagões.

O pátio era enorme e estava sempre com estoque grande de lenha e carvão. Esse carregamento de lenha e carvão dos caminhões não era feito por uma mão de obra efetiva considerado um bico para aqueles que trabalhavam na estrada de ferro à noite e cujo salário era pequeno. Quando salam do serviço de manhã cedo, lam para o pátio carregar vagões até quase o meiodia, para acrescentar mais algum dinheiro ao salário. Muitos faziam isso, inclusive eu, que tinha me casado muito cedo e cheio de dívidas, precisava partir para o sacrifício.

Os vagões, depois de carregados, eram distribuídos e a maioria era consumida pela própria ferrovia; a lenha usada para as máquinas marias-fumaça e o carvão-vegetal utilizado pelos "lo-kobrek".

Voltando a Taquarussu, como dissemos, um lugarejo pequeno com uma quantidade não superior a trinta ou quarenta casas. Lá havia um pequeno empório, uma igrejinha, depois montou se uma pequena bomba de gasolina para abastecer os caminhões de transporte e os carros dos proprietários das terras; é claro que estou me referindo à primeira fase de exploração.

Depois, com os anos, naturalmente houve um crescimento, mas nunca exagerado.

A igrejinha chamada Igreja das Pedrinhas, não sei explicar o porquê do nome, era muito popular e conhecida pelos habitantes de Paranapiacaba e também de Ribeirão Pires e Santo André. Tal popularidade deve-se a um determinado dia do ano em que havia uma espécie de quermesse Festa das Pedrinhas muito concorrida e divulgada. Logo começaram a aparecer outras famílias que compravam terras também para a exploração de lenha e carvão vegetal.

Depois dos primeiros caminhões, surgiram outros e o transporte passou a ser bem movimentado, e ficava mais fácil fazer um passeio de Paranapiacaba a Taquassuru, aproveitando e carona dos caminhões.

Tudo esses exploradores trabalhavam muito, mas foram recompensados porque as famílias cresceram; os jovens foram estudar, formaram-se e hoje existiam diversas famílias em Ribeirão Pires e em todo o A.B.C. que esta bem economicamente, graças a Taquarussu.

Quando fazia-se o percurso de Paranapiacaba a Taquarussu, tinha-se que passar em frente à chácara do Charretá, chamada de leiteria do Charretá. O Charretá era um português muito trabalhador que possuía terras em grande quantidade e parte dessas terras, ele transformara em uma pequena fazenda com agricultura e pecuária. Lá havia o seu rebanho de bois e vacas, criação de porcos, uma pequena granja e criava também outros animais e além de um belo pomar, tinha a sua chácara. Por tudo isso era conhecida e procurada a leiteria do Charretá.

Quando alguém precisava comprar um leitão ou um frango, assim como verduras e legumes, o lugar certo era a leiteria.

O Charretá estava sempre sujo, fedendo a esterco de animais, mais muito atencioso e não era um explorador; uma figura muito popular.

Quando havia alguma quermesse e realizava-se leilão de qualquer objeto, podia-se contar com a colaboração do senhor Charretá, era que o mais contribuía com o evento, elevando o preco dos referidos objetos, somente com a finalidade de ajudar.

Temos uma lembrança muito agradável da leiteria, quando com treze ou quatorze anos minha prima e eu combinamos, por um certo período levantar bem cedo, às seis horas e ir correndo até a leiteria (dois ou três quilômetros), para tomarmos leite das vacas que estavam sendo ordenadas naquele horário. As vezes penso que a saúde que ainda hoje graças a Deus temos, deve-se também a esse particular.

Hoje comenta-se muito sobre o agora denominado Castelinho, antes casa do engenheiro inglês, superintendente geral do complexo ferroviário de Paranapiacaba, o mais conhecido e o que ficou mais tempo no cargo durante a época que estamos focalizando foi, sem dúvida, o engenheiro Harp. era o tipo característico do inglês que com toda sua arrogância e seriedade, impunha respeito; poucas pessoas conseguiam conversar com ele, só o pessoal da administração e ainda nem todos. Já mencionei que nesse tempo um engenheiro era muito respeitado, mesmo sendo uma pessoa comum. Imaginem tratando-se desse personagem, que ocupava um posto alto na hierarquia e sendo como era!

O Castelinho foi construído no topo de uma pequena elevação, num morro,, numa área grande e em volta da construção conseguiram preservar do dono da casa. Tenho certeza que moradores da cidade e ferroviários passaram todos esses anos, sem ter tido a oportunidade de conhecê-la.

Comentava-se muito que havia dezesseis quartos, fora as outras dependências, e o luxo que existia. Sabíamos, por intermédio de alguns empregados da casa, que existiam alamedas nas dependências da propriedade entre as árvores, onde o senhor Harp e seus familiares andavam a

cavalo, só que não eram cavalos comuns, eram árabes fortes e bonitos e conhecíamos os cavalos porque às vezes passeavam pela cidade.

Paralelo à propriedade do lado que dava acesso ao terreno, havia um pequeno caminho chamado Caminho do Mendes, também não sabemos a origem de tal nome, mas em compensação temos algumas passagens interessantes, por exemplo: chamava-se caminho porque não possuía exatamene a largura de uma rua, era um pouco mais estreito e começava na Vila Nova, bem próximo ao lugar em que se localizava o mercado terminava na outra vila, Varanda Velha. próximo à padaria do João Dias; como era quase uma linha reta, em minutos passava-se de uma vila para a outra. De um lado do caminho, como dissemos, o muro fazia divisa com a propriedade e do outro, havia também um barranco no sentido inverso, que terminava um meio abaixo e aí começava um terreno plano arborizado, mas não muito cerrado; as árvores eram mais distantes umas das outras e esse local tinha uma extensão em média de seiscentos a setecentos metros e no centro, como que dividindo as árvores, existia um corrego com água muito cristalina, limpa e gelada que descia da Serra. Como largura, o terreno deveria ter quatrocentos mais ou menos; de um lado situava-se a famosa Rua dos Ingleses sempre cuidada e com as casas mais bonitas e sofisticadas: do lado oposto, numa elevação bastante acentuada, localizava-se uma casa também muito bonita, cuio residente na época era o senhor Adolfo Ramos. O aspecto mais atrativo nesse local era a quaritidade de pássaros que o habitavam; passeando-se pelo caminho, tinha-se a oportunidade de apreciar saracuras, com toda sua imponência, bebendo água do nacho, bandos de pica-paus, de saíras, sabiás laranjeiras, ficávamos extasiados, ouvindo-os cantar. Enfim, era como se tivés semos toda natureza ao alcance das mãos, pois tudo era livre, não havia cercas e os pássaros estavam ali porque queriam estar.

Outra caracerística do Caminho do Mendes, alem de ligar as duas vilas mais rapidamente, é que eram frequentado para encontros e namorados e tornava-se comum ouvir dizer: "Te encontro no Caminho Mendes" ou "Te espero no Caminho do Mendes", realmente, não podia haver lugar mais agradável para tais encontros.

Além do Caminho do Mendes para ligar duas vilas, tínhamos outra rua usada para se chegar à estação ou atravessar a ponte e seguir até o outro bairro particular. Morro e passava-se também pela Varanda Velha.

Nessa rua existia e parece-me que ainda está lá 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.

Anteriormente, citei o fato de não existir na época fogão à gás. Lembro-me de uma outra família que possuía fogões à querosene e tal fato representava grande evolução. O comum eram fogões à lenha ou carvão e os fogões à carvão já significavam um melhoramento. Os tradicionais mesmo eram os fogões à lenha, pois todos casas já estavam equipadas com esse tipo e já faziam parte das cozinhas.

Essa situação criava um clima completamente diferente dos padrões atuais, pois manter um suprimento de lenha nos moldes exigidos pela época, não era fácil. Todas as casas além das dependências normais como sala, quartos, cozinha, banheiro e outras, necessitava de um barração no quintal para depósito de lenha, mas para que estivesse suprido, exigia muito trabalho e força de vontade.

Vamos esclarecer como era o processo. Trabalhava-se sempre em duplas, com um vizinho ou um amigo e primeiro combinávamos o dia em que famos para o mato, cortar a lenha. Procurávamos na árvore seca e de boa qualidade, pois não era qualquer tipo de lenha que servia, exigia-se madeira de qualidade, que de acordo com suas ca-

racterísticas, sabíamos qual o seu rendimento. Quando estivesse queimado no fogão, era necessário que fizesse uma chama limpa, sem fumaça, que fosse resistente e não queimasse com facilidade. Todo lenhador que se preza tem por obrigação conhecer esses detalhes, quando está à procura de lenha.

Se encontrasse a árvore seca estaria tudo certo. Então, cortava-se a árvore em toras de aproximadamente dois metros de comprimento, conforme o diâmero do tronco, para depois transportar. Nesse mesmo dia, já se providenciava o corte de várias árvores verdes, sempre de acordo com o padrão de qualidade, para que dentro de vinte ou trinta dias estivessem secas, a fim de serem transportadas e aproveitadas.

Para o transporte, amarrava-se uma corda ou cipó numa das pontas da tora e puxava-se morro abaixo, até sair do mato. Dessa forma eram transportadas dez ou doze toras e quando estivessem fora do mato ou continuva arrastando ou como trabalhávamos em duplas, punha-se a tora nas costas para levarmos para casa.

Quando terminávamos o transporte, cada um de nós tinha cinco ou seis toras de lenha de qualidade em casa. No dia seguinte ou dias depois, combinávamos de trançar a lenha. Esse processo consistia-se no fato de que quase todos tinham o trançador e um serrote com mais ou menos um metro e meio de comprimento e com apoio nas duas extremidades, ou seja um serrote com dois cabos e mais o cavalete que servia para apoiar as toras. O cavalete era um dispositivo feito em madeiras ou canos e tinha o formatto de dois "X", ligados um ao outro com aproximadamente oitenta centímetros de altura. Colocava-se a tora sobre o cavalete e tinha início a operação de trançar, cortar. Se a tora tivesse dois metros de comprimento, eram feitos três cortes e obtínhamos quatro pedaços de tora com cinquenta centímetros cada um. Quando terminava-se a tarefa em minha casa, por exemplo no mesmo dia ou em outro qualquer, executava-se o mesmo serviço na casa do respectivo amigo ou vizinho que se auxiliava em tal trabalho.

depois de todas as toras cerradas no comprimento de cinquenta centímetros, restava a operação de rachar e esse já era um trabalho individual.

Para a operação de rachar utilizava-se o machado na tora no sentido de comprimento e conforme o seu diâmetro, podiam ser obtidas quatro, seis ou oito lascas de madeira e terminava-se tal serviço, depois de bem secas, guardando-as no referido barração.

Era com orgulho que, quando recebíamos a visita de um amigo de fora ou de outro residente qualquer, fazíamos questão de mostrar-lhe o barracão repleto de lenha cortada e discutir sobre a qualidade das mesmas, por isso mantínhamos o barracão sempre cheio; mas era necessário prosseguir com o sistema de corte de árvores no mato e seguir toda rotina descrita; podemos acreditar que não era nada fácil, muito pelo contrário. No entanto, tínhamos a compensação de possuir uma cozinha sempre aquecida e a comida feita no fogão à lenha tinha um sabor inigualável. As donas-de-casa também aproveitavam o calor reinante na cozinha, para secar algumas roupas quando o sol teimava em não aparecer.

Havia, também, acima da chapa do fogão na altura de em média um metro, gomos de linguiça e pedaços de toucinho pendurados, para defumar.

Além disso, era na cozinha com seu calor aconchegante, que as famílias sentavam-se em volta da mesa para conversar; as mulheres para cerzir as meias ou costurar alguma roupa, esse era nosso passatempo, pois ainda não se falava em televisão e os rádios eram raros, mas vivia-se feliz.

Outra coisa muito importante e procurada em nossa cidade era a água. Existiam muitas cachoeiras e todas tinham águas limpas, cristalinas e geladas e então, as pessoas que vinham de fora, nos procuravam, quando crianças, para que servíssemos de guia e lhes mostrássemos os lugares mais bonitos de Paranapiacaba e faziam sempre questão de conhecer as cachoeiras

onde tiravam fotografias.

Junto as cachoeiras, devido a umidade, encontravam-se vários tipos de avencas e musgos, plantas muito procuradas pelos turistas. Essas pessoas gostavam de andar por dentro da mata, mas nunca se aventuravam a ir muito longe. Limitavam-se às margens, onde o mato era menos cerrado mesmo assim para eles era tudo novidade; tipos de samambaias e diversas espécies de orquídeas e de outras flores, às quais não dávamos nenhum valor, deixavam os turistas fascinados e entusiasmados, achando tudo aquilo maravilhoso e levavam para casa o máximo que podiam carregar.

Às vezes, mesmo às margens da mata, um esquilo ou um pássaro colorido que apareciam, deixavam tanto as crianças como os adultos maravilhados. Mesmo nessa época remota, as que moravam na cidade não tinham a oportunidade de estar sempre em contato com sua peculiari-

dades da natureza, que para nós lá residentes eram fatos corriqueiros.

Era interessante ver os turistas, quando já na estação, à espera do trem, carregavam tudo que haviam conseguido colher, que significava para nós, apenas mato.

Quando decidimos relatar esses fatos, nos propusémos a agir com a máxima fidelidade, procurando passar para os leitores uma idéia de como era realmente Paranapiacaba e de como lá vivia-se nessa época; temos certeza do que se refere a esse particular, conseguimos alcançar nossos objetivos.

É muito provável que tenhamos omitido alguma passagem, pois passaram-se muitos anos e se ocorreram algumas dúvidas, procuramos sanálas, conversando com algumas pessoas que também viverem em Paranapiacaba esse período grandioso.

Nosso intuito ao relatar tais acontecimentos é mostrar que os ingleses quando assumiram a responsabilidade de realizar esse projeto, precisaram armar-se de coragem e principalmente muita competência.

Não é menos verdade que tudo se passou numa época em que as massas operárias e seus dirigentes, que conseguiram levam avante esse empreendimento, também possuíam tais predicados. Por tudo isso, não é de se admirar que alguns levantem essa bandeira de fazer com que Paranapiacaba torne-se efetivamente um patrimônio histórico e que seja bastante divulgada, a fim de que todas saibam da importância dessa ferrovia no transporte de carga e passageiros para São Paulo e para o Brasil, quando não existiam outras opções.

Enfim, é por todas essas razões que meu desejo é que este pequeno relato, seja lembrado como uma homenagem a todos que dele participaram: trabalhadores, dirigentes e suas famílias que viveram nessa época em Paranapiacaba.

SUMÁRIO

O Principio de nossa historia	
Estação	03
Sistema Funicular	
Engate do Cabo do Lokobrek	06
Máquinas Fixas	07
As mordomias dos funcionários	08
Serra Velha - conserto do cabo	09
Morro	11
Futebol	15
Vista da Onça	16
Palmito	18
Genope	21
Os Bailes	21
Sr. Aveiro e seu caminhão	26