

Nathália Deliberato Aspásio

PARANAPIACABA: PATRIMÔNIO DA HUMANIDADE

Relatório final "Resgate: Histórico - Cultural da Vila de Paranapiacaba, destina-se à conclusão do Projeto de Iniciação Científica, realizado no durante o ano de 2008, pela aluna do curso de Geografia, Nathália Deliberato Aspásio com orientação da Prof.^a orientadora Daniela Miranda.

Orientadora Prof.^a Daniela Miranda

Orientanda Nathália D. Aspásio

1 RESUMO

Paranapiacaba: Patrimônio da humanidade.

Paranapiacaba ou em tupi guarani “paranã apiaca aba” cuja tradução: “Lugar de onde se vê o mar”. Em dias claros, esta era a visão que tinham os povos indígenas que passavam por ali, depois de subir a Serra do Mar rumo ao planalto, e que atualmente os turistas da Vila de Paranapiacaba podem vislumbrar através do mirante ou de uma das várias janelas do “castelinho” antiga moradia do engenheiro-chefe da ferrovia.

No século XIX, naquele caminho íngreme utilizado pelos índios, desde os tempos pré-coloniais, seria construída uma estrada de ferro que mudaria a paisagem do interior paulista e ocasionaria a fundação da vila de Paranapiacaba.

A Vila de Paranapiacaba e seu entorno constituem uma porção de território de grande importância histórica, cultural e ambiental. Registra um período que mostra a influência da cultura inglesa, ou ainda, a construção da arquitetura e da tecnologia inglesa sobre uma porção do território natural brasileiro que é mata Atlântica.

As origens da ocupação da Vila de Paranapiacaba estão associadas à construção da ferrovia “São Paulo Railway”, a tecnologia, vinda da Europa, enfrentou, em São Paulo, o desafio de vencer o grande desnível da Serra do Mar, que separava o planalto paulistano da Baixada Santista, ou seja, a ligação das principais regiões produtoras do café ao seu porto exportador. A implantação da ferrovia baseou-se em duas fases distintas: a primeira correspondeu à instalação, em 1867, da ligação conhecida como o Primeiro Sistema Funicular, ou Serra Velha, constituído de quatro planos inclinados, interligados por patamares, onde estavam instalados sistemas de máquinas fixas acionando cabos de aço, sustentavam locomotiva e composições na subida e descida da serra, numa extensão total de cerca de oito quilômetros. A segunda fase deveu-se à rápida expansão econômica da região Planaltina, uma vez que o escoamento da produção de café foi se tornando insuficiente. Foi, então, construído o Segundo Sistema Funicular, ou Serra Nova. Para a realização das referidas obras funiculares na serra do mar, foi necessária a construção de alojamentos provisórios destinados ao abrigo dos operários e seus familiares que se instalaram ao longo do leito de implantação da linha férrea.

Suas casas inglesas pré-fabricadas de madeira em estilo vitoriano, as oficinas em tijolo aparente, ruas largas e geometricamente planejadas. Seu misterioso relógio que lembra o Big – Ben londrino na parte baixa, com o “Morro” na parte alta, com descendentes, traços e encantos das antigas vilas portuguesas, em conjunto harmônico com a exuberante caa’ete, (floresta verdadeira), Mata Tropical Atlântica de Encosta e de Altitude, formam um Patrimônio Histórico, Cultural, Tecnológico e Ambiental sem modelo similar no País. Patrimônio que marca a chegada de tecnologia da revolução industrial no Brasil, a vila de Paranapiacaba foi tombada pelas três instâncias de governo, inicialmente pela

estadual (CONDEPHAAT-1987), seguida da federal (IPHAN -2002) e municipal (COMDEPHAAPASA-2003). Seu patrimônio construído data da segunda metade do século XIX e sofreu algumas alterações desde então.

Além do tombamento da vila, a Resolução Estadual nº 40/85 tomba também a Serra do Mar e de Paranapiacaba num perímetro que inclui a Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba e o Parque Estadual da Serra do Mar. De acordo com Brito (1995), o tombamento “seguiu a orientação metodológica para que a região englobada pelo tombamento abrangesse todos os instrumentos de preservação já existentes para a área, e anexasse as formações mais expressivas e ameaçadas que lhe fossem contíguas”. A Vila reúne os elementos essenciais da paisagem cultural, pois até hoje não perdeu a característica de produto da ação humana intimamente integrada com a natureza, no caso limitada ao Parque.

Em janeiro de 2001, como último ato administrativo do prefeito do município de Santo André, Celso Daniel, foi assinada a compra da Vila de Paranapiacaba, pela prefeitura municipal de Santo André. Assim, consolidou-se um processo de redestinação turística de Paranapiacaba.

Todo este apogeu e decadência da ferrovia colocou a Vila diante de uma nova perspectiva; como aproveitar o potencial turístico deste patrimônio sem degradar os monumentos e o meio ambiente.

Trata-se de um momento histórico em que se deve redestinar as funções da Vila, transformando-a num pólo turístico, que vai trazer emprego aos seus moradores, melhorias ao comércio, ofício aos artistas e lazer aos turistas.

Para implementar esta redestinação turística e criar uma gestão mais efetiva das áreas de mananciais, a prefeitura de Santo André criou, em 2000, a Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense que, em seus 6 anos de gestão, já implantou e fomentou , em conjunto com a comunidade, vários projetos de desenvolvimento social na Vila, como o entreposto cultural, o espaço gastronômico, o roteiro de ateliês, a Associação de monitores ambientais de Paranapiacaba, o apoio ao comércio, restauros de imóveis, eventos culturais e turísticos, etc.

Vivemos em Paranapiacaba um momento histórico. Do sucesso deste momento depende a qualidade de vida de muitas pessoas envolvidas nos projetos, depende a qualidade de vida da Vila, e este processo de redestinação e recuperação do patrimônio depende da participação de todos os moradores, estudiosos e apreciadores da Vila.

Palavras-Chave: Patrimônio, Identidade, Cultura, História, Tombamento.

2 Histórico

A Vila de Paranapiacaba é um importante patrimônio que o Brasil herdou da Revolução Industrial. Seu nome em tupi guarani “paranã apiaca aba”, significa “lugar de onde se vê o mar.”



(Vista para o município de Cubatão)

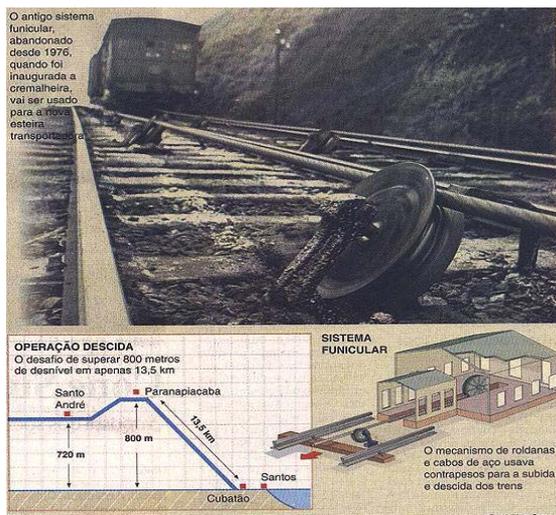
A história de Paranapiacaba começou há 3 bilhões de anos atrás, quando se formou a serra do mar, uma das mais antigas formações rochosas da Terra (escudo cristalino). Esta serra onde está localizada a vila de Paranapiacaba é um pedaço dos maciços que fizeram parte do velho continente de Gondwana. Mais tarde, há em média 100 milhões de anos, enquanto o planeta equilibrava-se desses movimentos, ao longo do extenso paredão de granito que se formou, desenvolveram-se a fauna e a flora que integram a serra do mar. No século XIX, naquele maciço utilizado pelos índios, desde os tempos pré-coloniais, seria construída uma estrada de ferro que mudaria a paisagem do interior paulista e ocasionaria a fundação da vila de Paranapiacaba. O fator preponderante para a construção da Ferrovia Santos-Jundiaí foi a expansão do café, que chegou ao Rio de Janeiro no início do século XIX e logo se espalhou pelo vale do Rio Paraíba. A próxima região ocupada pela cultura cafeeira seria o oeste paulista, já bem no interior do estado. A partir daí, tornou-se urgente encontrar um meio de escoar o café com maior facilidade para o Porto de

Santos. O mercado no exterior era certo, mas o produto levava dias de viagem em tropas de muares (mulas) até o litoral. A história de Paranapiacaba tem seu verdadeiro início em 1835, quando os primeiros estudos para a implantação da ferrovia começaram, mas foi apenas depois de 1850 que a idéia começou a sair do papel, graças ao espírito empreendedor do Barão de Mauá. Ele encontrou nos ingleses os parceiros ideais para executar o projeto. Além de ter interesses em dinamizar o fluxo de exportação e importação brasileiro, a Inglaterra detinha uma vasta experiência na construção de ferrovias, utilizando a tecnologia da máquina a vapor - algo imprescindível para vencer as dificuldades técnicas impostas pelo desnível de 796 metros entre o topo da serra e o litoral. Em 26 de abril de 1856, a recém-criada empresa inglesa São Paulo Railway Co. recebia, por um decreto imperial do então Imperador D. Pedro II, a concessão para a construção e exploração da ferrovia por 90 anos. Dadas as características extremamente íngremes do trecho da serra, adotou-se o chamado sistema funicular: o percurso foi dividido em quatro planos inclinados, cada um com uma máquina fixa a vapor que tracionava as composições através de cabos de aço. A vila de Paranapiacaba era inicialmente apenas um acampamento de operários. Depois da inauguração da ferrovia, em 1867, houve a necessidade de se fixar parte deles no local para cuidar da manutenção do sistema. Assim, construiu-se a Estação Alto da Serra, que também foi o primeiro nome dado ao lugarejo. Por causa da sua localização, último ponto antes da descida da serra, a vila começou a ganhar importância. Também nesta época foi fundada, em torno da estação São Bernardo, a futura cidade de Santo André, à qual a vila de Paranapiacaba pertence hoje. Enquanto isso, a ocupação no interior do estado se consolidava, graças à estrada de ferro. O comércio e a produção agrícola aumentaram significativamente. Em pouco tempo já era preciso duplicar a ferrovia. A partir de 1896, começaram as obras. Paralelamente aos trabalhos de duplicação, a vila também sofreria modificações. No alto de uma colina, os ingleses construíram a casa do engenheiro-chefe, chamada de Castelinho, de onde toda a movimentação no pátio ferroviário poderia ser observada. Na mesma época, foi erguida a Vila Martim Smith, com casas em estilo inglês, de madeira e telhados em ardósia, para servir de moradia aos funcionários da empresa. Em 1900, o novo sistema de planos inclinados é inaugurado, recebendo o nome de Serra Nova. Em 1907 a vila recebe seu nome definitivo. Do outro lado da estrada de ferro, a Parte Alta de Paranapiacaba, que

não pertencia à companhia, seguia padrões arquitetônicos diversos daqueles da vila inglesa. A área começou a ser ocupada por comerciantes italianos e portugueses para atender os ferroviários já na década de 1860. Ali também moravam os funcionários aposentados, que não poderiam mais usar as casas cedidas pela empresa. Até meados da década de 40, os moradores viviam ali como uma grande família. A vila era bem cuidada, com ruas arborizadas e casas pintadas. O clube União Lira Serrano era o centro de uma intensa atividade sócio-cultural: bailes, jogos de salão, competições esportivas, encenações teatrais, exhibições de filmes e concertos da Banda Lira. Outro importante ponto de encontro, para fechar um negócio ou conversar sobre política e futebol, era a Estação. Nas noites de sábados e domingos, moços e moças bem alinhados, interessados em namorar, caminhavam pelas plataformas largas, como relata João Ferreira, antigo morador da vila. Em 1946, termina o período de concessão da São Paulo Railway Co. e todo seu patrimônio é incorporado ao da União. Este fato é apontado pelos antigos moradores como o início da decadência da vila. Com a desativação parcial do sistema funicular, na década de 70, mais um golpe: parte dos funcionários é dispensada ou aposentada e outros são contratados, para cuidar do novo sistema de transposição da serra - a cremalheira-aderência. Nos anos 1980, depois de várias denúncias na imprensa sobre a deterioração da vila, é criado o Movimento Pró-Paranapiacaba. Em 1986, a Rede Ferroviária entregou restaurados o sistema funicular entre o 4° e o 5° patamares e o Castelinho. No ano seguinte, o núcleo urbano, os equipamentos ferroviários e a área natural de Paranapiacaba foram tombados pelo CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo. Atualmente sua porção de Mata Atlântica é núcleo da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da cidade de São Paulo e integra também a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, reconhecida pela UNESCO como uma importante área de conservação ambiental para a humanidade. Tombada pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo) em 1987, Paranapiacaba está entre os 100 maiores monumentos históricos do mundo, figurando na lista da WMF(World Monuments Fund).

3 OCUPAÇÃO URBANA

As origens da ocupação da Vila de Paranapiacaba estão associadas à construção da ferrovia, a partir de 1860. Para a realização das referidas obras, foi necessária a construção de alojamentos provisórios destinados ao abrigo dos operários, os quais se instalaram ao longo do leito de implantação da linha férrea. A este lugar foi dado o nome de Alto da Serra. Por ocasião do final das obras de construção, o acampamento foi utilizado pelos operadores e mantenedores da maquinaria e do tráfego ferroviário. O primeiro núcleo de povoamento mais efetivo denominou-se Vila Velha, o qual foi estabelecido junto ao caminho que mais tarde designou-se Rua Direita. Para além desse eixo principal, não foi implantado nenhum modelo de arruamento. Por esse motivo, a circulação por esse setor da Vila era feita com dificuldade e a distribuição das moradias se dava de maneira desordenada. Enquanto a Vila Velha é resultado de uma ocupação urbana espontânea ocorrida a partir da implantação do canteiro de obras da SPR, a Vila Martin Smith é o resultado de um plano urbanístico claro, expresso em ruas largas e regulares e pela implantação de edifícios padronizados. Nascida para suprir a demanda habitacional gerada a partir da duplicação do sistema funicular.



(Fonte: www.novomilenio.inf.br/santos)

O projeto de urbanização deste núcleo foi considerado extremamente inovador para a época, contando com um plano hierarquizado de vias principais, secundárias e de

pedestres, além de um sistema de saneamento feito por meio de vielas sanitárias. Além de sua função infra-estrutural, as vielas sanitárias definem de forma clara o fundo dos lotes das habitações, ao contrário do que acontece na Vila Velha, com uma ocupação mais dispersa e pouco definida.

Numa relação simétrica à Parte Baixa da Vila, tomando como eixo o leito ferroviário, constituiu-se a ocupação do Morro, que atualmente conhecemos como Parte Alta da Vila. Em torno da primeira capela erguiam-se as primeiras casas, inicialmente de pau-a-pique e logo em seguida de madeira, inspiradas nas tipologias habitacionais da Vila Martin Smith.

A forma de ocupação deu-se acompanhando os movimentos da morfologia natural, onde em lotes estreitos e alinhados se implantavam as edificações geminadas, compondo uma única fachada contínua e multicolorida. Com planta “portuguesa” e elevação “italiana”, a Parte Alta é demarcada por uma linha no limite mais próximo à ferrovia que acompanha a morfologia natural ao fundo. Este foi o lugar onde se instalaram as atividades comerciais necessárias à subsistência dos habitantes da Vila.

3.1 PARTE ALTA



(Casa Fox – Modelo de arquitetura da Parte Baixa da Vila de Paranapiacaba)

A Vila Velha foi o primeiro núcleo de edificações da ferrovia e caracteriza-se, principalmente, pela permanência da relação dos espaços construídos e espaços

livres de edificação. Quatro núcleos distintos podem ser reconhecidos nesse setor da Vila: o primeiro, de meados de 1900, inicia no final da passarela junto ao largo dos padeiros e se estende ao norte até as antigas oficinas, ao sul até o final da Rua Varanda Velha e ao leste até o início da Rua Caminho do Hospital Velho. Este núcleo possui características mais organizadas e a sua história ainda pode ser recuperada por meio de alguns testemunhos que ali remanescem ; o segundo, conhecido por área do Hospital Velho, caracteriza-se por uma ocupação desordenada devido à sua topografia, tendo como principal acesso a Rua Caminho do Hospital Velho. Nessa área ainda existem terrenos livres de ocupação, de dimensões significativas; o terceiro núcleo incorpora edificações alinhadas, de meados de 1945, cujas características se aproximam às das edificações da Vila Martin Smith; e o quarto núcleo corresponde à área das instalações de oficinas ferroviárias e do antigo Senai.

A Vila Martin Smith também pode ser dividida em quatro núcleos com características distintas. O primeiro engloba o trecho urbano implantado numa área de baixa declividade, com traçado regular e ortogonal em quadras retangulares. Enquadrado pela Serra do Mar, esse núcleo tem como principal característica as seqüências de edificações em madeira, com tipologias arquitetônicas pré-definidas. Estas edificações se articulam de forma improvisada às construções originais e apresentam soluções precárias tanto do ponto de vista arquitetônico como urbanístico.

O segundo núcleo corresponde à área do Castelinho, que compõe uma das principais referências na paisagem da Vila de Paranapiacaba. Este foi implantado numa formação claramente destacada do plano horizontal da planície, no topo do morro.

O terceiro e o quarto núcleo correspondem às áreas com traços diversos daqueles da Vila Martin Smith, mas que ainda pertencem aos seus limites: a área genericamente denominada Canudos; e a área da Rua Nova. Os Canudos foram implantados em um terreno em desnível e as tipologias ali edificadas datam dos anos 1898, 1915, 1933 e 1952. Atualmente, suas edificações encontram-se bastante deterioradas. Ao redor de Canudos também se observam terrenos livres de ocupação de dimensões expressivas.

A construção da Rua Nova e de parte das edificações em alvenaria da Avenida Campos Sales também datam de 1952. Trata-se de um conjunto homogêneo e que

reflete com maestria as preocupações de uma época. As unidades habitacionais de alvenaria respondem às necessidades contemporâneas e incorporam parte dos anexos – banheiro e cozinha – em seu corpo principal.

3.2 PARTE BAIXA



(Parte Alta da Vila – Arquitetura com influências Inglesas e Portuguesas)

Não há uma data precisa para o início da formação da Parte Alta, mas sabe-se, com certeza, que ela nasceu através da implantação da ferrovia e, quando esta foi inaugurada em 1867, era apenas uma pequena aglomeração de casas de pau-a-pique e palha. A Parte Alta escalona a encosta formando um tipo de ocupação compacta, densa e visualmente rica. A silhueta edificada acompanha o perfil da colina e permite a leitura do suporte geográfico onde são implantadas as edificações coloridas e irregulares. Os lotes estreitos condicionam a implantação das casas, fazendo com que os limites das edificações praticamente coincidam com os limites dos lotes. Verifica-se nesse setor da Vila a assimilação dos materiais e das técnicas construtivas adotadas pelos ingleses na Parte Baixa. Os anexos construídos aos fundos das casas na Rua Willian Speers, por exemplo, causam um impacto negativo bastante acentuado na Rua Rodrigues Quaresma. De maneira semelhante, a edificação de anexos construídos verticalmente redundam no sombreamento das ruas estreitas e das edificações vizinhas, além de alterar a harmonia do conjunto

arquitetônico. A Parte Alta também pode ser subdividida em quatro núcleos com características peculiares: o do conjunto dos sobrados da William Speers; o do conjunto de casas térreas da Rua Rodrigues Quaresma; o Largo da Igreja, que define outra referência importante da Vila de Paranapiacaba; e o restante do conjunto, que foi bastante alterado pelas diversas reformas ocorridas.

4 TOMBAMENTO

"Defender o nosso patrimônio cultural não é tão somente, como acreditávamos ainda há pouco, resguardar, das intempéries e do esquecimento, monumentos de um passado mais longínquo."
(*João Batista Vilanova Artigas*)

Toda a política de preservação do patrimônio estabelecida para Paranapiacaba orienta-se a partir do conceito de "paisagem cultural", sistematizado na Recomendação do Conselho da Europa de 1995.

O conceito de patrimônio histórico sofreu alterações ao longo do século XX. Se inicialmente, no período da industrialização, possuía um claro sentido de reação a um processo de modernização muito rápido, que ameaçava a cidade medieval, a seguir tornou-se uma questão social e urbana que afetava os antigos núcleos urbanos e as cidades e metrópoles em rápido crescimento.

Baseado nas experiências francesa e italiana de preservação, a partir de 1937, o IPHAN instituiu no Brasil os conceitos básicos de trato com o patrimônio e uma metodologia de trabalho que acabaram por constituir uma *ortodoxia* que se manteve inalterada até a década de 1970 e, até o presente, norteia a maioria das ações de preservação do patrimônio.

A preservação baseava-se em conceitos, então em vigor, presentes na Carta de Atenas de 1933, tais como: monumentalidade; representação histórica; anciandade; representação de estilos arquitetônicos e também no limite das possibilidades jurídicas que tradicionalmente respeitavam o direito de propriedade. Este último aspecto imporia a existência de apenas um instrumento jurídico de proteção, o tombamento.

A partir da década de 1950, as cartas patrimoniais passaram a atestar a insuficiência do conceito de patrimônio histórico afirmando a necessidade de sua ampliação tendo em vista que não se compõe apenas de edifícios isolados, mas também de aglomerados urbanos e até mesmo cidades inteiras. Começava, embora não explicitado desta forma, a incompatibilidade entre preservar monumentos isolados e

preservar a cidade, artefato extremamente mais complexo e composto pela multiplicidade e diversidade que marcam diferentes períodos históricos que a compuseram, perdendo-se a historicidade que deve caracterizar os ambientes urbanos. Contudo, em termos internacionais, já se repensavam os *clássicos* conceitos que haviam até então orientado as ações preservacionistas.

As questões do patrimônio histórico, arquitetônico e urbano ganharam grande projeção na década de 1960, tendo como pano de fundo de sua ação esta correlação entre passado e presente. Portanto, a conceituação e categorização do que é patrimônio histórico e cultural de uma cidade, região ou nação é uma atividade que implica critérios históricos e historiográficos. A análise dos bens, assim como a posição oficial que se estabelece sobre eles, é pautada pela interpretação histórica de seu desenvolvimento e de seu sentido contemporâneo.

Além destes aspectos, considera a multidisciplinaridade do patrimônio, costurando conceitos de memória e história aos conceitos da geografia e da antropologia referentes à ação e significado do patrimônio, tais como o de território. Deste, faz parte um espaço imprescindível ao desenvolvimento das formas do viver, à construção da cultura, da memória e da história, o que o torna um lugar. O lugar é, e nele se criam, as referências de identidade individual e grupal que diferenciam os homens culturalmente.

Assim, o conceito de paisagem cultural também une natureza e cultura na medida em que absorve a ação humana como criadora de uma *nova natureza*, na qual estão representados o domínio da técnica, a capacidade de criação, as relações de trabalho.

É um conceito contemporâneo adequado às perspectivas de construção de um futuro sustentável, isto é, um futuro em que o uso dos recursos da terra não os esgotem e no qual a atual obsolescência programada – que sem dúvida abrange o patrimônio visto como produto de consumo cultural – deixe de existir, ao menos como instrumento de esgotamento de recursos. Prevê a qualidade de vida, vista desde a década de 1970 como um dos resultados de ações de preservação que de fato considerassem o meio ambiente como parte do patrimônio cultural. É um conceito que permite a ação integrada do planejamento e gestão territorial das áreas governamentais, ao menos de planejamento e cultura, tendo em vista um objeto comum, a preservação que implica direcionar a mudança e não impedi-la.

A Recomendação nº R(95) dispõe sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas. Considera uma série de documentos e, entre outras disposições:

A Vila de Paranapiacaba reúne os elementos essenciais da paisagem cultural, pois até hoje não perdeu a característica de produto da ação humana intimamente integrada com a natureza, no caso limitada ao Parque. A paisagem em que estas partes constituem uma única é a Serra do Mar. O tratamento dado a cada uma, Vila e Serra, é diferenciado.



(Fonte: commons.org/wiki/Image/Paranapiacaba)

O conjunto Vila, ferrovia e Parque compõem um complexo e único exemplo de ocupação do território, motivada por um fenômeno industrial, o transporte ferroviário, no qual a natureza teve e tem um lugar determinado e integrado às ações culturais.



(Fonte: galeria.br/foto.com.br)

A resolução de tombamento, documento básico para orientar as ações de preservação, não é suficiente para garantir a conservação. Este patrimônio cultural tem a configuração de uma cidade e como tal precisa ser gerida; contudo, trata-se de uma gestão especial, a de um complexo que não deve ser compartimentado, mas tratado em suas relações, respeitadas as especificidades de cada parte. Neste sentido, as ações precisam ser controladas, tanto quanto possível, de modo a não se perder a herança local, mas também a adaptar-se o local às condições de conforto, e equilíbrio social e econômico.

A junção destas ações, controle da mudança territorial, do uso do solo, consideração de aspectos sociais e econômicos e participação popular estão contemplados no conceito de paisagem cultural no qual o presente deve se unir ao passado por meio de ações planejadas e controladas, visando a sustentabilidade.

Com a aplicação do conceito dá-se um passo adiante ao adotarem-se instrumentos de planejamento urbano nas ações de preservação; e o conceito exige o planejamento para se mostrar eficaz. É necessário atentar-se para a harmonização entre as ações de preservação urbana, da natureza e o planejamento das atividades econômicas.

A Vila de Paranapiacaba foi tombada pelas três instâncias de governo, inicialmente pela estadual (CONDEPHAAT-1987), seguida da federal (IPHAN -2002) e municipal (COMDEPHAAPASA-2003). Seu patrimônio construído data da segunda metade do século XIX e sofreu algumas alterações desde então.

Além do tombamento da vila, a Resolução Estadual nº 40/85 tomba também a Serra do Mar e de Paranapiacaba num perímetro que inclui a Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba e o Parque Estadual da Serra do Mar. De acordo com Brito (1995), o tombamento *“seguiu a orientação metodológica para que a região englobada pelo tombamento abrangesse todos os instrumentos de preservação já existentes para a área, e anexasse as formações mais expressivas e ameaçadas que lhe fossem contíguas”*. Tal metodologia se evidencia no Artigo 2º da Resolução, o qual declara que *“o tombamento visa prioritariamente articular e consolidar as múltiplas iniciativas do poder público, que vem criando inúmeros parques, reservas e áreas protegidas ao longo desta faixa, do mais alto significado para a preservação da natureza e manutenção da qualidade ambiental”*.

De acordo com a Resolução, quaisquer intervenções na área tombada deverão ser submetidas à aprovação do Condephaat e dos demais órgãos envolvidos.

Diante de um contexto de degradação crescente do patrimônio da Vila na década de 1980, inicia-se um movimento popular que lutava pela preservação da Vila, da reserva florestal e pela recuperação do sistema ferroviário. Os que defendiam a preservação iniciaram seus trabalhos em 1982, por meio do Movimento Pró-Paranapiacaba, composto pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos do ABC e por professores e alunos da FAUUSP.

Em 1983 ocorreu o 1º Simpósio Pró-Paranapiacaba e, em seguida, a criação da Comissão Oficial Pró-Paranapiacaba, iniciativa da PMSA que unia pela primeira vez secretarias municipais, a RFFSA e o Preserve (órgão responsável pela preservação do patrimônio ligado à história da evolução dos transportes ferroviários). Também neste ano, foi iniciado o Processo de Tombamento da Vila de Paranapiacaba pelo Condephaat, culminando, em 1984, com uma minuta de lei que regulamentou a “área de proteção ambiental e de interesse de preservação da vila.

No ano de 1985, diversas iniciativas reforçam a importância do patrimônio da Vila e sob a organização da Comissão Especial Pró-Paranapiacaba e da EMPLASA, foi realizado o Seminário Pró-Paranapiacaba. A Portaria nº 312, do Ministério dos Transportes, dispõe que Paranapiacaba é de interesse para o programa de preservação histórica deste Ministério e, assim, o ano culmina com o início do processo de tombamento do conjunto de Paranapiacaba pelo Condephaat.

Paralelamente, é neste mesmo ano que o conjunto da Vila é colocado à venda pela RFFSA, alegando a ausência de recursos para a sua manutenção. O Condephaat se posicionou contrário a essa medida, argumentando que a melhor forma de preservar o conjunto era mantê-lo sob a guarda e propriedade da RFFSA. Para isso, o Condephaat comprometeu-se a elaborar um plano global para a área, envolvendo a SNM – Emplasa e a PMSA. Este documento abrangeu, além do plano diretor, as diretrizes específicas e os mecanismos de captação de recursos públicos e privados para que investimentos fossem permitidos no núcleo.

O Plano da Emplasa foi entregue no final de 1986 e o documento se apoiou em levantamentos históricos e arquitetônicos e delimitou a área a ser tombada. Não foram produzidos critérios ou diretrizes que diferenciasssem a Vila de outro lugar qualquer e tampouco a população moradora foi consultada de modo a envolvê-la nos destinos da Vila. Deste modo, o processo de tombamento aponta para a necessidade de se considerar diferentes formas de intervenção, porém, não as define. Contém um ótimo histórico que sustenta o pedido de tombamento

concentrado em um levantamento da Parte Baixa, não tendo sido elaborado estudo semelhante para a Parte Alta da Vila, apesar de também integrar o perímetro tombado.

4.1 O TOMBAMENTO PELO CONDEPHAAT – 1987

Em 1987, por meio da Resolução Estadual nº 37/87, a Vila de Paranapiacaba e entorno são tombados na esfera estadual como bem cultural de interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico.

De acordo com a Resolução, a Parte Baixa deve ser tombada pela exclusividade de seu conjunto urbanístico, um dos únicos exemplares no Brasil de núcleo urbano planejado com uso especializado de Vila Ferroviária. Já a Parte Alta, com ocupação diferenciada, tem um papel histórico importante como local de comércio e de serviços necessários para todo o núcleo urbano. A linha férrea e seus complementos resguardam remanescentes do antigo sistema funicular, como os 4º e 5º Patamares dos Novos Planos Inclinados da Serra e seus equipamentos, e por esse motivo devem ser preservados.

Por fim, a porção de terras que envolvem o núcleo urbano da Vila de Paranapiacaba deve ser incluída no tombamento municipal pelo seu estado de preservação e por sua importância ambiental. Essas terras resguardam um conjunto de nascentes do Rio Grande, um dos principais formadores do Braço Rio Grande da Represa Billings, responsável pelo abastecimento de parcela da população metropolitana. Além disso, a vegetação ali existente atua como propiciadora e mantenedora da fauna e flora locais, e também como importante fator na proteção do solo.

Em seu Artigo 4º, a Resolução nº 37 define que as diretrizes para regulamentação da área tombada serão definidas em ato complementar à referida Resolução, “após detalhamento e aprovação pelos órgãos competentes dos projetos de preservação e revitalização de Paranapiacaba”..

Em síntese, no âmbito estadual, o Condephaat inicia o processo de tombamento por meio de ofício em agosto de 1982 e a sua conclusão data de 1987. Este revela a preocupação com os valores históricos e ambientais ao longo dos volumes que integram o referido processo. A abrangência da área demarcada para o tombamento denota a preocupação em resguardar ao máximo a Vila e seu entorno.

4.2 O TOMBAMENTO PELO IPHAN – 2002

No âmbito federal, o IPHAN inicia processo de tombamento da Vila em 1985 e finaliza-o em 2002. A motivação para o tombamento pelo Instituto está direcionada ao valor histórico do conjunto.

A área desse tombamento está contida e delimitada por poligonal, ressalvados os bens móveis, máquinas, equipamentos, locobreques, locomotivas e vagões. No entanto, apesar de não proteger os bens móveis relacionados à ferrovia, a conclusão do processo indica que seja mantida a denominação inicial da Vila como “Vila Ferroviária de Paranapiacaba”, a ser inscrita no livro de Tombo Histórico. O perímetro do tombamento circunscreve-se, predominantemente, às instalações que têm relação direta com a ferrovia (Processo nº 1.252-T-87). Estão excluídas, por exemplo, a Parte Alta e toda a área natural envoltória à Vila, “que não tem relação direta com o funcionamento dos planos inclinados nem com a Vila construída pela ferrovia”. Assim, a área tombada na esfera federal resulta bem menor do que aquelas tombadas pelo Condephaat e pelo Condephaapasa .

A partir do tombamento do IPHAN, todos os projetos que visam alterar os bens integrantes do conjunto tombado na esfera federal, assim como aqueles relacionados à sua vizinhança, ficam sujeitos também ao exame e à aprovação por parte do Instituto, tendo em vista garantir a visibilidade e a ambiência do conjunto.

Uma vez em que os processos de tombamento da Vila nas três instâncias de poder não foram regulamentados, permanecem as diretrizes genéricas relativas à proteção do patrimônio histórico estipuladas nas normas de cunho geral abordadas anteriormente. Em outros termos, os mencionados processos de tombamento não criaram parâmetros mais precisos que condicionam os projetos de intervenção urbana e funcional para a Vila.

4.3 O TOMBAMENTO PELO COMDEPHAAPASA – 2003

No nível municipal, o tombamento de Paranapiacaba pelo Condephaapasa foi apresentado em 17 de dezembro de 1996 (Processo nº 56616/96-5). A sua homologação ocorreu em 07 de julho de 2003 após um longo debate sobre a situação fundiária da Vila. A área deste tombamento, maior que aquelas definidas nas instâncias federal e estadual, inclui toda a área urbana da Vila – Parte Alta, Vila

Velha, Vila Martin Smith – e o meio ambiente natural que a cerca (o Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba). Foram tombados também a Linha Férrea e seus complementos: ruínas das pontes da Serra Velha e da Máquina Fixa do 4º Patamar. O grupo de estudos composto por conselheiros e pelo corpo técnico daquele Conselho, especialmente criado para o estudo de tombamento da Vila de Paranapiacaba, informou sobre a necessidade de uma posterior regulamentação das áreas tombadas, observando-se os níveis de proteção de cada área em questão. Portanto, não consta do processo de tombamento a definição dos critérios de intervenção, sendo que cada caso é avaliado isoladamente segundo os pareceres dos conselheiros e do corpo técnico, ainda não formalizado.

Quadro síntese da cronologia dos processos de Tombamento da Vila de Paranapiacaba:

4.4 IPHAN

1985 – Pedido de tombamento encaminhado pela Comissão Especial Pró-Paranapiacaba.

1987 – Diretoria Regional da SPHAN solicita a abertura de processo de tombamento nº 1252-T-87 da Vila de Paranapiacaba.

2002 – Tombamento aprovado na 35ª reunião do Conselho Consultivo do IPHAN. Edital de notificação publicado no DOU do dia 03-05-2002.

Conteúdo: Cópia da documentação que compõe a instrução do processo de tombamento do CONDEPHAAT, troca de correspondência entre a 9ª SR/IPHAN e o DEPROT, documentação cartográfica e fotográfica, delimitação da poligonal do tombamento, parecer do conselheiro relator.

4.5 CONDEPHAAT

1985 – Abertura do processo de tombamento da Vila de Paranapiacaba. Resolução nº40 – Tombamento da Serra do Mar e da Serra de Paranapiacaba.

1987 – Resolução nº37 – Tombamento da Vila: área natural do entorno e conjunto ferroviário.

Conteúdo: Pareceres, levantamentos iconográficos (cartográficos e fotográficos), levantamento histórico.

4.6 COMDEPHAAPASA

1996 – Abertura do processo tombamento de Paranapiacaba.

2002 – Reinício em 09 de agosto.

2003 – Homologação do Tombamento após um longo debate sobre a situação fundiária da Vila.

5 EVOLUÇÃO DA VILA DE PARANAPIACABA

No século XIX, o processo industrial se ampliava a passos rápidos em alguns países, exercendo papel fundamental no desenvolvimento da Vila de Paranapiacaba.

A Revolução Industrial, na Inglaterra, caracterizada por grandes transformações, com a descoberta e a introdução de novas fontes de energia e máquinas, que permitiram um aumento na produção, além da criação de novas técnicas e bens, possibilitou uma melhor exploração das colônias do além-mar. A era ferroviária, por sua vez, significou a consolidação do predomínio econômico e industrial inglês em um contexto de liberalismo econômico e de configuração de um mercado mundial.

No Estado de São Paulo, o café alterou fortemente as estruturas sociais, culturais, econômicas e físicas, ao fazer nascer cidades, criar fazendas, favorecer o aparecimento de ferrovias.

A Província de São Paulo, em 1870, já se afirmava como ponto de intermediação capitalista, especialmente com a implantação da linha férrea entre Jundiaí e o porto exportador de Santos e de sua conseqüente monopolização pelos capitalistas ingleses, que a denominaram “São Paulo Railway”.

A tecnologia, vinda da Europa, enfrentou, em São Paulo, o desafio de vencer o grande desnível da Serra do Mar, que separava o planalto paulistano da Baixada Santista, ou seja, a ligação das principais regiões produtoras do café ao seu porto exportador. A implantação da ferrovia baseou-se em duas fases distintas: a primeira correspondeu à instalação, em 1867, da ligação conhecida como o Primeiro Sistema Funicular, ou Serra Velha, constituído de quatro planos inclinados, interligados por patamares, onde estavam instalados sistemas de máquinas fixas acionando cabos de aço, sustentavam locomotiva e composições na subida e descida da serra, numa extensão total de cerca de oito quilômetros. A segunda fase deveu-se à rápida expansão econômica da região Planaltina, uma vez que o escoamento da produção de café foi se tornando insuficiente. Foi, então, construído o Segundo Sistema Funicular, ou Serra Nova. Esta executava suas operações em cinco planos inclinados por meio de cabos de aço contínuos, que tracionavam as composições movidas por cinco máquinas fixas, assentadas nos patamares. Este sistema foi definitivamente entregue em 1901

Em 1946, expirando-se prazo de concessão de 90 anos, a estrada de ferro foi encampada pela União (decreto de 13 de outubro de 1946) e passou a se denominar Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

Na década de 1960, começaram os estudos para o aumento da capacidade de tráfego na Santos a Jundiaí, o que resultou na implantação do sistema cremalheira-aderência construído exatamente em cima do traçado da Serra Velha. Em 1974, foi inaugurada a cremalheira-aderência, com tecnologia japonesa. É um sistema de tração, parecido com a operação de escadas rolantes, com engrenagens que se juntam e se ajustam e com locomotivas, que, além das rodas convencionais, possuem uma terceira roda dentada, no meio da composição, que se ajusta às cremalheiras.

Com o sistema cremalheira-aderência, desapareceu o primeiro plano inclinado na década de 1860. O Segundo Plano Inclinado continuou em atividade até 1982, sendo, então, desativado comercialmente.

O mesmo foi operado, precariamente, por volta de 1990, no trajeto que corresponde à ligação do quinto patamar em Paranapiacaba com o quarto patamar, na Grotta Funda, por funcionários de uma entidade civil denominada ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), funcionando aos fins-de-semana, apenas para atender finsturísticos. A Vila de Paranapiacaba foi tombada pelas três instâncias de governo, pela estadual (CONDEPHAAT), em 1987, pela federal (IPHAN), em 2002, e pela municipal (COMDEPHAAPASA), em 2003. O tombamento da Vila inclui as instalações ferroviárias, as máquinas e os equipamentos ferroviários correspondentes ao sistema funicular e o respectivo leito ferroviário da Serra do Mar. A instância municipal abrangeu também o entorno natural da Vila.

Apesar dos instrumentos legais de proteção, no entanto, este vasto patrimônio cultural, constituído pelos equipamentos ferroviários, funiculares, vila operária e seu entorno próximo, vem sofrendo sérias e contínuas ameaças de abandono.

Paranapiacaba é composta por dois núcleos urbanos, morfológica e funcionalmente diferentes, formados pela: Parte Baixa, composta de: Vila Velha ou Varanda Velha e a Vila Martin Smith ou Vila Nova e Parte Alta, ou Morro.

FERREIRA (1990) define a Parte Baixa, como o lugar onde vivia 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

“particulares”, só uma pequena porcentagem desses moradores trabalhavam na estrada de ferro.

A Vila Martin Smith foi projetada pelos ingleses, que forneceram não só o projeto da vila em si e das habitações nela construídas, como, também, trouxeram da Europa a maior parte do material necessário à construção das casas em madeira, de forma que todos os elementos da edificação vinham embalados, restando aos artesãos, muitas vezes, apenas a montagem de cada unidade habitacional. A base das casas era feita em alvenaria, as paredes de vedação e as estruturas eram construídas em madeira. Esta solução técnica visava dar conforto térmico aos moradores, adotando um recurso natural para combater a elevada umidade na região.

A Parte Alta é o local “que foi escalando um dos morros de fechamento do vale” e onde se registra uma ocupação com forte herança dos imigrantes portugueses, percebida facilmente na rua principal, onde em lotes estreitos e alinhados se formaram residências geminadas compondo uma única fachada contínua multicolorida, com usos em geral misto, residencial e comercial.

Análises de dados fornecidos pela Sub-prefeitura da Vila de Paranapiacaba mostram perspectivas de geração de renda e criação de novas oportunidades de trabalho, com o aumento do fluxo de turistas.

5.1 DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

Os dados oficiais (PMSA, 2007) revelam que, no ano de 2003, Paranapiacaba registrou a visita de 95.958 turistas, ao passo que, em 2006, a Vila foi visitada por 221.360 pessoas. Este incremento visível tem repercussões para a localidade, por exemplo, quando se observam os números de empreendimentos turísticos, que, em 2003, eram 58 estabelecimentos e, em 2005, já eram 75, entre meios de hospedagem, serviços de alimentos e bebidas, empresas de receptivo etc. Em empreendimentos de alimentação, os rendimentos, no ano de 2005, ficaram na casa dos R\$ 407.209,30, em artesanato, R\$10.411,00, em hospedagem, R\$ 52.199,00, em empresas de turismo receptivo, R\$34.804,50.

Uma rápida análise mostra que o principal gasto dos visitantes na Vila é com alimentação. Outra questão importante do turismo em Paranapiacaba é que mais da metade dos visitantes da Vila (dados anuais), atualmente, vão a Paranapiacaba no

mês de julho, durante o Festival de Inverno. Em 2007, o número de visitantes deste mês foi de 129.791 pessoas.

Verifica-se que, se, por um lado, no momento atual, a Vila se vê fadada a ser, para muitos, apenas uma cidade-dormitório, atendendo à lógica periférica de expansão metropolitana (SANTOS, 2003), por outro, através da atividade turística, vislumbra a possibilidade de preservar seu patrimônio e de estimular a manutenção de suas principais características, incluindo a permanência dos ferroviários e seus familiares,

6 POLÍTICAS PÚBLICAS

Com a compra da vila de Paranapiacaba, a prefeitura de Santo André está traçando políticas públicas para o resgate histórico e cultural da vila de Paranapiacaba. O patrimônio cultural material e imaterial de Paranapiacaba começou a ser identificado através do Censo Cultural de Santo André, que tratou de alguns temas como tombamento arquitetônico e histórico, formação cultural, grupos e manifestações artístico-culturais, eventos permanentes, instituições e meios de comunicação, serviços e comércio culturais. O resultado dessa ação, publicada em outubro de 2002 no Guia Cultural de Santo André, apresenta uma vila onde ocorre uma grande diversidade de ações e práticas até então nunca observadas. As informações registradas pelo Censo, que se utilizou do recurso da adesão voluntária de pessoas e entidades no resgate da memória local, precisam ser complementadas, por meio de um inventário mais exaustivo das práticas nesse campo.

Em 1990, a Lei Orgânica Municipal referiu-se ao Patrimônio Cultural do Município, constituído pelos bens de natureza material e imaterial, estabelecendo como deveres do Município:

- Identificar, pesquisar, proteger e valorizar o patrimônio cultural andreense, através da criação do COMDEPHAAPASA – Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico e Paisagístico de Santo André, a ser criado por lei específica.
- Incentivar manifestações culturais, através da criação de espaços públicos, intercâmbios com as outras esferas governamentais, acesso a acervos culturais;
- Preservação de documentos, obras e registros históricos ou científicos;
- Criação do Museu e do Arquivo Histórico Municipal;
- Criação do Conselho Municipal de Cultura e do Fundo Municipal de Cultura;
- Integrar o movimento regional de proteção do patrimônio histórico, cultural e paisagístico.

O COMDEPHAAPASA – Conselho Municipal de defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André - foi criado logo a seguir, ainda no ano de 1990.

Trata-se de um conselho paritário, com seis representantes do Poder Público (Secretarias de Cultura, Esporte e Lazer; Secretaria de Educação e Formação Profissional; Secretaria de Desenvolvimento Urbano; SEMASA e Câmara Municipal seis representantes da Sociedade Civil (Associação dos Engenheiros e Arquitetos do ABC; GIPEM – Grupo Independente de Pesquisadores da Memória; Associação dos Trabalhadores e Metalúrgicos Aposentados do ABCD; Associação Caboverdeana do Brasil; AMUSA - Associação Amigos do Museu de Santo André; Movimento Pró-Paranapiacaba).

Cabe ao Conselho a identificação do patrimônio cultural, através do inventário de bens materiais e imateriais existentes no território de Santo André, além de sua proteção, tombamento e incentivos para a preservação desse patrimônio.

O Plano Diretor vigente, reserva apenas um artigo para a temática Cultura, recomendando a elaboração do Plano Municipal de Cultura. Cria a figura das Áreas de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) - conjuntos urbanos de expressão na cidade, que deverão ser preservados, revitalizados ou reestruturados em função, entre outros, de seu valor histórico e cultural. Esse instrumento, no entanto, nunca foi utilizado.

Porém mediante a necessidade de combater a deterioração da vila e fazer políticas públicas de incentivo cultural, o plano diretor ganhou novas metas:

- Rever, tornando mais amplas, a composição e atribuições do CONDEPHAPAASA, no corpo do plano diretor, de forma a que as disposições sejam auto-aplicáveis;
- Introduzir estímulos à preservação – incentivos e benefícios fiscais, transferência do direito de construir, concessão do direito de construir no mesmo local;
- Além do tombamento, prever o instrumento da tutela urbanística;
- Estabelecer o direito de preempção para imóveis de interesse;
- Estabelecer no macrozoneamento Zonas especiais de interesse cultural;
- Exigir e estabelecer prazo para a realização do Inventário do patrimônio cultural;
- Da mesma forma, exigir a elaboração do Plano de Preservação do Patrimônio Cultural de Santo André, no imediato pós - Plano Diretor;

- Definir as diretrizes para a elaboração, no pós - Plano Diretor, do Plano Patrimônio e Plano Turístico de Paranapiacaba.

7 CONCLUSÃO

A Vila de Paranapiacaba com suas casas inglesas de madeira em estilo vitoriano, as oficinas em tijolo aparente, ruas largas e geometricamente planejadas. Seu misterioso relógio que lembra o Big – Ben londrino na parte baixa, com o “Morro” na parte alta, com descendentes, traços e encantos das antigas vilas portuguesas, em conjunto harmônico formado pela mata atlântica de encosta e de Altitude, formam um Patrimônio Histórico, Cultural, Tecnológico e Ambiental. Patrimônio que marca a chegada de tecnologia da revolução industrial no Brasil, a vila de Paranapiacaba, como é contemplada com uma fabulosa paisagem cultural, foi tombada pelas três instâncias de governo, inicialmente pela estadual (CONDEPHAAT-1987), seguida da federal (IPHAN-2002) e municipal (COMDEPHAAPASA-2003). Considerada o último exemplar de uma vila ferroviária no mundo, registra um período que mostra a influência da cultura e tecnologia inglesa. Devido a enorme importância que vila possui para a humanidade, este trabalho visou resgatar a identidade deste patrimônio, a pesquisa foi realizada baseada nos patrimônios materiais e imateriais que encontramos na vila.

Com o reconhecimento da importância histórica, cultural e ambiental da Vila de Paranapiacaba, políticas públicas estão sendo traçadas, para a conservação da vila e também para difundir para a população a importância que este patrimônio representa não só para o Brasil, como também, para todo o mundo.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MINAMI, I. Vila de Paranapiacaba: patrimônio ambiental, tecnológico e arquitetônico. In: YÁZIGI, E., CARLOS, A. F. A., CRUZ, R. de C. A. da, Turismo: espaço, paisagem e cultura. 2a ed. São Paulo: HUCITEC, 1999.

<<http://www.brasilturismo.com/paranapiacaba>>.
Acesso em: 19 set. 2008.

<<http://www.cidadeshistoricas.art.br/paranapiacaba/index.php>>.
Acesso em: 28 set. 2008.

<<http://www.overmundo.com.br/guia/vila-de-paranapiacaba>>.
Acesso em: 04 out. 2008.

<<http://www.paranapiacaba-spr.org.br/gov>>.
Acesso em: 30 out. 2008.

<<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc055/texto.asp>>.
Acesso em: 22 nov. 2008.