

UNIVERSIDADE SÃO JUDAS TADEU
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Raquel Sallum Barbosa

**A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DA VILA INGLESA DE
PARANAPIACABA E A IDENTIDADE LOCAL**

Programa de Pós-Graduação da
Universidade São Judas Tadeu do
Programa da Arquitetura e Urbanismo LP1
- Projeto, Produção e Representação.

Orientação: Profa. Dra. Eneida de Almeida

São Paulo

2018

**Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca da
Universidade São Judas Tadeu**

Bibliotecária: Cláudia Silva Salviano Moreira - CRB 8/9237

Barbosa, Raquel Sallum.

B238p A preservação do patrimônio cultural da Vila Inglesa de Paranapiacaba e a identidade local / Raquel Sallum Barbosa. - São Paulo, 2018.
f.: il.; 30 cm.

Orientadora: Eneida de Almeida.

Dissertação (mestrado) – Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, 2018.

1. Preservação. 2. História. 3. Políticas públicas. I. Almeida, Eneida de. II.

SUMÁRIO

Agradecimentos	03
Resumo	04
INTRODUÇÃO.....	05
CAPÍTULO 1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA: A CONCEITUAÇÃO DE PATRIMÔNIO E O INVENTÁRIO COMO INSTRUMENTO DE PROTEÇÃO.....	17
CAPÍTULO 2. HISTÓRICO DA FORMAÇÃO DA VILA DE PARANAPIACABA E DOS INTERCÂMBIOS ENTRE AS PARTES ALTA E BAIXA.....	39
CAPÍTULO 3. DISCUSSÃO ACERCA DOS PROCESSOS DE PATRIMONIALIZAÇÃO DAS DIFERENTES INSTÂNCIAS DE PROTEÇÃO PATRIMONIAL	55
CAPÍTULO 4. O CONTATO COM A ÁREA DE ESTUDO E COM A POPULAÇÃO LOCAL	71
CONSIDERAÇÕES FINAIS	99
REFERÊNCIAS	100

Agradecimentos



Figura 1: Ponte que divide a vila em Parte Alta e Parte Baixa com vista para a casa do engenheiro chefe. Foto: Raquel Sallum Barbosa fevereiro de 2018

Eu agradeço a todas as pessoas que puderam passar em meu caminho durante o período da minha dissertação foram muitas pessoas, desde colaboradores entrevistados, colegas de turma, em especial Rosemeire Nicácio de Miranda, alunos da Iniciação Científica, em especial Maria Clara Holtz, meus familiares, marido e filha, professores do Programa de Pós-Graduação da São Judas Tadeu, Issao Minami que contribuiu com documentos da sua dissertação e documentários, além da contribuição fundamental da Coordenadora Profa. Dra. Paula Mattos Belfort e da minha orientadora Eneida de Almeida, sem elas nada disso seria possível.

Muito obrigada a todos!

RESUMO

O presente trabalho pretende estudar as diferentes etapas do processo de patrimonialização e os critérios em que se basearam as decisões de tombamento dos órgãos de preservação das diferentes esferas relacionadas ao estudo de caso da Vila Inglesa de Paranapiacaba, investigando em que medida levaram em conta as questões relativas à identidade local. Interessa à pesquisa reunir e sistematizar as informações relativas aos processos de tombamentos dos distintos órgãos de preservação envolvidos com o caso da Vila de Paranapiacaba. O foco central do estudo é identificar os principais alcances das políticas de proteção e problematizar as relações entre a ação dos agentes públicos responsáveis pela tutela dos bens culturais e a condição da população local, considerando as formas de participação dos habitantes locais durante a condução desses processos, e compreender como se deram as políticas face à sobreposição das diferentes instâncias de proteção patrimonial após o tombamento. Os resultados pretendidos apontam para a problematização das políticas públicas voltadas à preservação dos bens culturais, considerando alguns dos impasses mais comuns que se evidenciam entre as metas e restrições estabelecidas pelos instrumentos de proteção patrimonial e os interesses da população local.

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário. Preservação. Políticas públicas. Memória e identidade.

ABSTRACT

The present work intends to study the different stages of the process of patrimonialization and the criteria of tipping of the departments of heritage preservation of the different spheres related to the case study of Vila Inglesa de Paranapiacaba, investigating to what extent they took into account the issues local identity. It is interesting to the research to gather and to systematize the information regarding the processes of the different organs of preservation involved with the case of the Village of Paranapiacaba. The central focus of the study is to identify the main scope of protection policies and to problematize the relations between the action of the public agents responsible for the protection of cultural assets and the condition of the local population. The intended results point to the problematization of public policies aimed at the preservation of cultural assets, considering some of the most common impasses that are evident between the goals and restrictions established by the patrimonial protection instruments and the interests of the local population.

Keywords: Railway heritage. Preservation. Public policy. Memory and identity.

INTRODUÇÃO

Para – anã – apya – caba: lugar de onde se vê o mar brilhando

Para: mar ou grande rio

Anã: brilho

Apy: aqui

Caba: lugar¹

O OBJETO DE ESTUDO

A fundação da Vila Inglesa de Paranapiacaba, localizada ao Sul do Município de Santo André, envolta pela Mata Atlântica, exuberante na sua paisagem, com vista para o mar, está intrinsecamente ligada à construção da primeira ferrovia paulista pela companhia São Paulo Railway (SPR). Com o objetivo principal de interligar Jundiaí a Santos, transportando o café da região produtora ao porto, de onde seguiria para a exportação, teve de enfrentar o desafio da travessia da Serra do mar.

Iniciada em 1860 e concluída em 1867, comandada pelo engenheiro inglês Daniel M. Fox, com o apoio do Barão de Mauá, a linha férrea trouxe consigo os avanços tecnológicos do sistema funicular, “com seus cabos de aço e polias operadas por máquinas a vapor, obras de arrimo, drenagem, pontilhões, casas de máquinas” (MAZZOCO; SANTOS, 2005, p. 16) combinados aos conceitos urbanísticos e técnicas construtivas influenciadas pelas práticas inglesas, devidamente adaptadas às condições e recursos locais. Esse modelo implantado no Brasil, que unia disciplina no trabalho a vínculos sociais e formas peculiares de morar, foi precursor das estratégias de planejamento adotadas pela companhia inglesa, que deteve a propriedade da Vila e a responsabilidade pela gestão da via férrea até 1946, ano em que a gestão passa à Rede Ferroviária Federal – RFFSA (Figura 1).

¹ Do tupi-guarani, por Mayra Fonseca. Disponível em: <http://brasis.vc/dedo_de_prosa/inventario-de-encontros-colecao-02-para-ana-apy-caba/>. Acesso em 14/02/18.

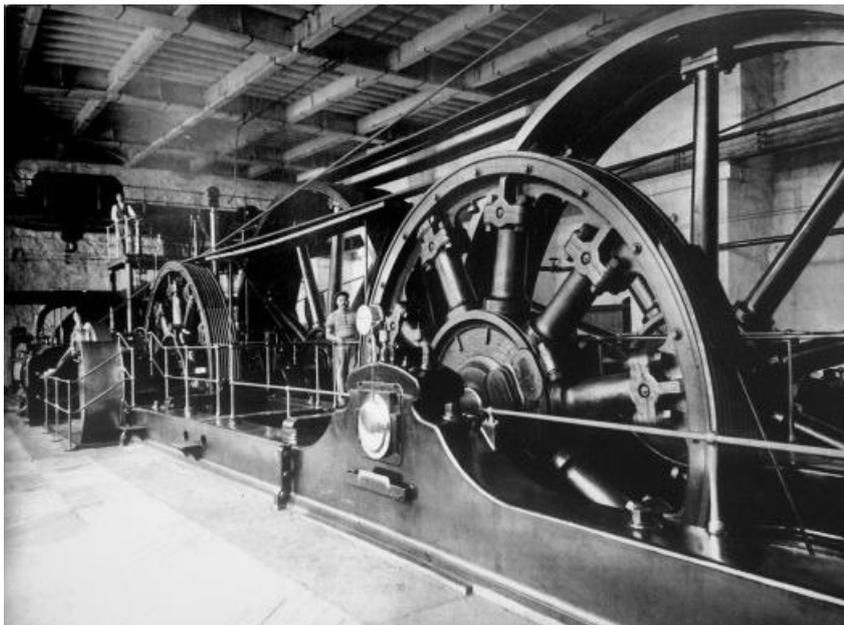


Figura 1. Máquinas do sistema funicular na época de operação. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6435>>. Acesso em 07 jun. 2018.

Como consta na epígrafe, o nome “Paranapiacaba”, de origem indígena, tupi-guarani, significa “lugar de onde se avista o mar”, evocando sua localização privilegiada, circundada pela Mata Atlântica, situada no alto da Serra, com a visão desimpedida da costa.

Dadas as características extremamente íngremes do trecho da serra que leva ao litoral, optou-se pela adoção do chamado sistema funicular, tendo sido o percurso dividido em quatro planos inclinados, cada um com uma máquina fixa a vapor que tracionava as composições através de cabos de aço.

“Alto da Serra” foi um dos primeiros nomes dados ao distrito ferroviário. Depois da inauguração da ferrovia, vislumbrou-se uma Vila composta por operários e engenheiros. Segundo depoimentos de moradores da região contidos em um documentário existia um sistema de trabalho segundo o qual os funcionários tinham total apoio dos ingleses para constituir suas famílias e se estabelecer no local.

A implantação da via férrea divide o território em duas partes: a alta – marcada pela ocupação irregular mais recente – e a baixa – caracterizada pelo traçado regular definido pelos ingleses para a acomodação dos trabalhadores da ferrovia (Figura 2).



Figura 2. Foto aérea do território da Vila de Paranapiacaba. Disponível em: <<http://www.arcgis.com/home/webmap/print.html>>. Acesso em 16 jul.2017.

Os funcionários tinham direito à moradia, de acordo com o cargo que exerciam na empresa. Era um sistema de moradia como das vilas operárias, em que a casa de cada um era compatível com o status do trabalhador e as relações sociais também eram disciplinadas pela Companhia. Dentre as casas de madeira distribuídas na parte baixa, a do engenheiro-chefe destacava-se das demais por ser mais espaçosa e estar situada em um ponto estratégico, uma elevação natural do terreno, de onde se tinha uma visão panorâmica da via férrea. Denominada “Castelinho”, hoje abriga o Museu com algumas peças de mobiliário antigo, da ferrovia e da memória social da Vila.

Em 1946, a saída dos Ingleses da Vila, ao se encerrar o contrato de concessão de exploração da ferrovia, teve como consequência o início de um período de abandono da Vila de Paranapiacaba, que se estendeu por aproximadamente 40 anos, até a formação de um movimento de valorização do patrimônio arquitetônico e ferroviário, nos anos 1980, criado com a finalidade de conter o seu esvaziamento através da formulação de propostas de recuperação das habitações e demais componentes da paisagem, associadas à tentativa de manutenção da população no lugar. Nasce assim a Comissão Pró-Paranapiacaba, no ano de 1982 que, interessada no reconhecimento histórico, artístico, ambiental e tecnológico do conjunto urbano e das estruturas ferroviárias presentes em Paranapiacaba, e nas condições de moradia da população, promoveu os primeiros estudos e projetos de revitalização. Lideraram as atividades dessa Comissão Julio Abe Wakahara, arquiteto e museólogo, criador do projeto museológico Museu de Rua, e Issao Minami, professor da Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo (FAU-

USP), ao celebrarem um convênio entre a FAU-USP e o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico de São Paulo (CONDEPHAAT). A Comissão contou ainda com a participação ativa de moradores e ex-moradores, de membros da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), de representantes das instituições Sesi-Sesc, além de grupos ligados à região do ABC, entre os quais se destacavam: a Associação dos Engenheiros e Arquitetos do ABC, a Prefeitura de Santo André, através do Departamento de Cultura, a União Ecológica e a Sociedade de Amigos do Bairro de Paranapiacaba.

O CONDEPHAAT exerceu o importante papel de órgão público a iniciar um processo de reconhecimento do patrimônio edificado e ambiental, com vistas ao tombamento, atuando diretamente em contato com pesquisadores interessados na preservação do conjunto urbano e do patrimônio ferroviário, com as diversas entidades representativas, juntamente com a população local. Os técnicos participavam de encontros em que esclareciam os conceitos sobre o valor dos bens culturais a serem preservados, trocando informações com os organizadores da Comissão Pró-Paranapiacaba e a própria população local, e supervisionando as discussões. O plano inicial das comissões era de revitalização, ou seja, a recuperação econômica e social da vila, e pouco se sabia sobre o significado do tombamento e qual a sua importância para o processo de preservação do conjunto histórico, que foi concluído em 1987 (CONDEPHAAT, Processo de Tombamento, p. 48).

No contexto dos anos 80, a preservação e revitalização de Paranapiacaba foi pensada dentro de uma perspectiva que não visava o 'congelamento' das áreas, mas sim seu crescimento e desenvolvimento, balizados pelas diretrizes adotadas pelo plano. Aliás, desde 1967, com a elaboração das Normas de Quito, já se reconhecia que os bens culturais representavam um valor econômico e seriam suscetíveis de constituir-se em instrumentos do progresso.

As premissas seguidas pelo documento estabelecem que os monumentos históricos constituem também recursos econômicos e, conseqüentemente, preveem medidas que associam a preservação a uma adequada utilização, estabelecendo relação com planos de desenvolvimento. Estes, porém, foram traçados apenas em linhas gerais, não tendo sido detalhados e tampouco colocados em prática de modo contínuo e sistemático, como se comentará a seguir.

As primeiras ações de preservação ressaltavam a importância da vila ferroviária de Paranapiacaba enquanto conjunto tecnológico, ambiental e arquitetônico, especificando o interesse pela Parte Baixa e a área natural do entorno, configurando uma relação

inseparável entre a arquitetura, o traçado urbano e a paisagem natural que envolve o conjunto.

Em 1987, deu-se a aprovação da Resolução de Tombamento nº 37/1987 da Vila de Paranapiacaba como “bem cultural de interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico”.

Em 2003 é aprovado pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Artístico Arquitetônico-Urbanístico de Paisagístico de Santo André (COMDEPHAAPASA) o tombamento da instância municipal, cujo perímetro de proteção é o mais extenso em relação aos definidos pelos órgãos dos âmbitos federal e estadual, incluindo toda a área urbana da Vila – Parte Alta, Nacional (IPHAN - Processo N. 1252-T-87) decide pelo tombamento do conjunto ferroviário. A delimitação da área de proteção é a menor em relação às demais esferas governamentais, pois exclui a parte alta e a área envoltória, por não terem relação direta com o funcionamento dos planos inclinados, nem com Vila construída pela ferrovia, visto que a identificação de valor se relaciona exclusivamente com o patrimônio ferroviário (Figura 3).

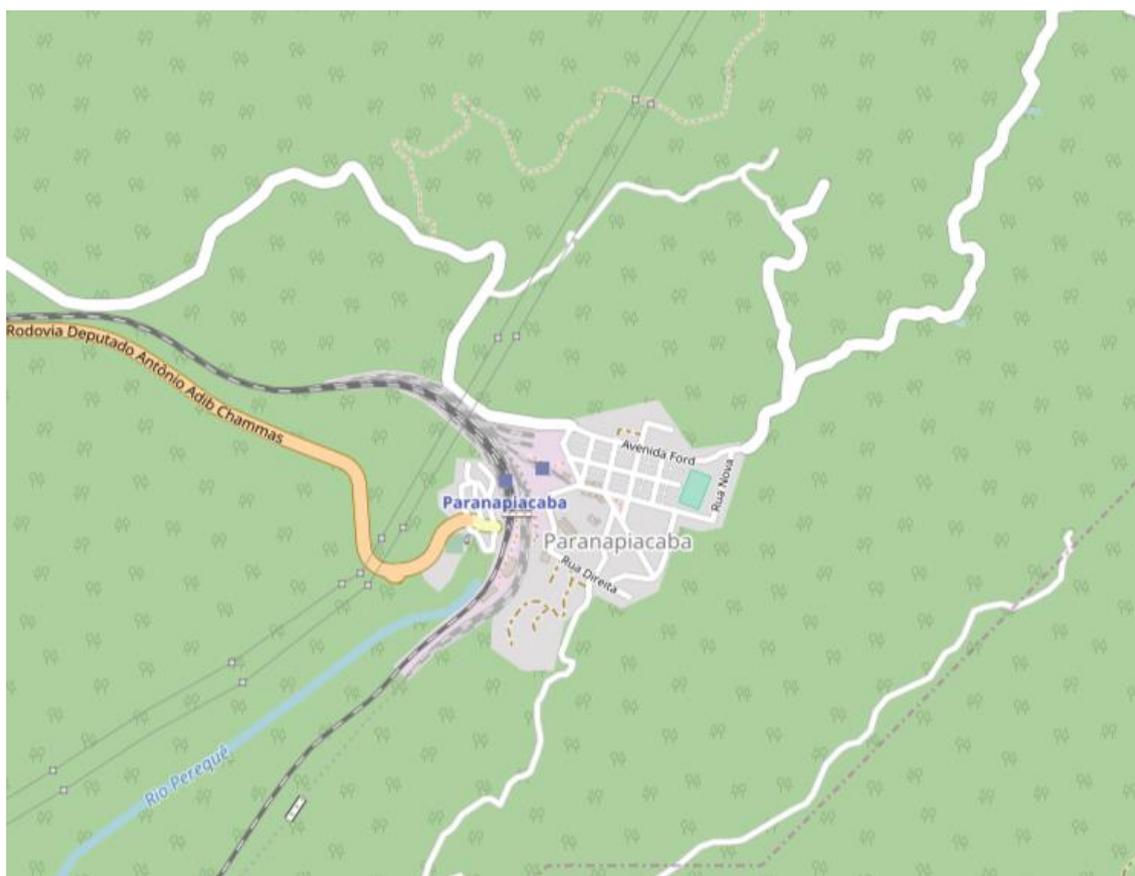


Figura 3. Mapa das delimitações dos perímetros de tombamento dos núcleos urbanos. Este recorte não contempla os limites do ambiente natural que envolve o núcleo urbano (denominado Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba), bem mais extenso.

Como este estudo assinala as três esferas de proteção, entretanto, regulamentaram apenas parcialmente o processo após a aprovação do tombamento, associando a proteção patrimonial a diretrizes mais gerais, atendo-se especialmente às políticas de desenvolvimento turístico e social, sem especificar de níveis de tombamento para cada elemento do conjunto, e ainda sem a definição de parâmetros mais precisos que pudessem orientar as intervenções futuras.

Em 2002, em meio às investigações para definir se a Vila seria tombada pela esfera municipal, a gestão municipal decide comprar a área, mantendo a RFFSA responsável pela gestão da ferrovia, concentrando seus recursos administrativos e financeiros em programas de educação ambiental e turismo responsável.

Desde 2008 Paranapiacaba é candidata a Patrimônio da Humanidade pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura). Não obstante a atenção dos órgãos de proteção patrimonial das três esferas administrativas, a preservação do conjunto não tem efetivamente alcançado êxito significativo à exceção das recentes intervenções ligadas à iniciativa federal, com o Programa Acelerado de Crescimento, PAC-Cidades Históricas². Esta ação foge ao escopo deste trabalho, pelo fato de corresponder a uma iniciativa muito recente, com pouco material à disposição para estudo.

Enquanto a principal preocupação das políticas públicas mais recentes esteve ligada à potencialidade econômica dos negócios urbanos que a Vila poderia gerar, os patrimônios arquitetônicos e culturais, juntamente com a população residente, em todos esses anos, tiveram atenção parcial, talvez descontínua, embora as primeiras iniciativas tenham evidenciado a interação com os moradores locais.

Ao visitar a Vila de Paranapiacaba nos dias atuais é possível observar ainda a falta de conservação de muitas casas, já que parte significativa delas foi construída em madeira, e o clima da cidade é muito úmido, o que faz oxidar o ferro e apodrecer a madeira. Assim, os moradores se queixam da falta de cuidados com a Vila e da dificuldade de manter suas casas. Eles aguardam por auxílio técnico e financeiro para a realização de obras de conservação e melhorias há muito tempo. Mesmo tendo muito investimento é possível notar a sua degradação.

² O Programa de Aceleração de Crescimento, PAC-Cidades Históricas, segundo um informe oficial, de 2015, como parte de uma estratégia de preservação do patrimônio cultural, articulada a outras políticas públicas comprometidas com o desenvolvimento sustentável e local, criou uma linha especial de crédito disponibilizada para financiar obras em imóveis localizados em cidades com áreas tombadas pelo IPHAN. No município de Santo André foram aprovadas as seguintes ações: Restauração dos galpões do Complexo Ferroviário e dos imóveis da Vila Martin Smith. Ver: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/PAC_2_Cidades_Historicas.pdf. Data de acesso: 03 nov. 2017.

Existe também uma grande dificuldade de estabelecer melhores conexões entre a parte alta e a parte baixa da cidade. A conjuntura da cidade envolve muitos conflitos de diversas ordens, tanto no entendimento sobre a valorização da parte considerada “histórica”, como no desenvolvimento de atividades turísticas, que tende a criar uma cidade cenográfica, em disputa com seu caráter residencial.

Em concomitância com os impasses entre os interesses dos moradores e os dos órgãos de preservação do patrimônio tombado, observa-se um esvaziamento a cada dia que se passa por lá. Quem visita a Vila nos fins de semana tem uma impressão completamente diferente do ritmo do dia-a-dia: o movimento intenso de pessoas, visitantes, aos sábados e domingos, contrasta com a quietude e esvaziamento dos outros dias. A parte baixa está praticamente estabelecida como um museu ao céu aberto, sendo que anteriormente, no período da década de 80, havia moradias e a utilização do trem, que chegava até o centro da Vila, propiciando transporte para os moradores e turistas até o local.

A partir do ano 2000, quando houve a compra da Vila de Paranapiacaba pela Prefeitura de Santo André, elaborou-se um novo programa de estímulo ao turismo na Vila, e, por outro, lado houve desapropriação dos moradores trazendo um maior esvaziamento da Vila.

Essas questões relacionadas aos processos de tombamento e as políticas de proteção estabelecidas após os tombamentos das diferentes instâncias de governo serão documentadas nos capítulos a seguir.

UMA AVALIAÇÃO GERAL DAS CONDIÇÕES ATUAIS

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba conserva nos dias de hoje um relevante conjunto arquitetônico e urbano representativo do patrimônio da industrialização, ligado à criação do sistema de transporte ferroviário em São Paulo, em meados do século XIX. Tombada pelas três instâncias: federal, estadual e municipal, a Vila de Paranapiacaba foi objeto de várias pesquisas, de programas e ações de políticas urbanas, em diversos contextos administrativos e temporais, que procuraram conciliar a preservação do patrimônio com o incentivo do turismo e o desenvolvimento social. Entretanto, pode-se observar que essas iniciativas tiveram alcances de certo modo tímidos. Não obstante as diversas tentativas, o conjunto de interesse patrimonial permanece em condição bastante desigual de conservação e com perspectivas ainda muito limitadas de desenvolvimento econômico e social.

O foco central deste trabalho é, portanto, o interesse em compreender quais seriam os principais impasses encontrados nas práticas de preservação, analisando, por um lado, o modo como se realizaram, naquela localidade, os processos iniciais de

patrimonialização. Procurando, por outro lado, examinar as principais políticas de recuperação e valorização do patrimônio ferroviário, decorrentes desses processos de reconhecimento oficial dos bens tombados. Em paralelo a essa investigação acerca dos descompassos entre as perspectivas que se vislumbram com as aberturas de processos de tombamento e os desdobramentos em práticas de preservação, este trabalho procurou uma aproximação com o morador local, com o intuito de conhecer seus pontos de vista, compreender como é sua recepção em relação às medidas e instrumentos que buscam interligar a conservação do patrimônio ao desenvolvimento social.

Os resultados da pesquisa apontam para a discussão acerca das práticas de educação patrimonial em concomitância com o aperfeiçoamento dos instrumentos de salvaguarda e principalmente os processos participativos, no sentido de ampliar os contatos entre os agentes da administração pública e a coletividade, tendo em vista renovar periodicamente os pactos e as metas definidas, tendo o compromisso com o turismo de base comunitária e o desenvolvimento social.

O RECORTE TEMPORAL E ESPACIAL

Definiu-se o recorte histórico de 1982 a 2017 para o desenvolvimento deste estudo com o intuito de abordar desde o primeiro processo de patrimonialização iniciado com a Comissão Pró-Paranapiacaba, que resultou na aprovação do tombamento pelo CONDEPHAAT, chegando aos dias atuais. O ano de 2017 corresponde ao ano da entrega de alguns imóveis restaurados por meio do convênio entre o Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que criou uma linha de investimentos destinada aos sítios urbanos protegidos pelo IPHAN, o PAC Cidades Históricas. 2017 foi também o ano em que se travou contato com a população do lugar, por meio de visitas sucessivas, nas quais se procurou colher alguns depoimentos que pudessem ilustrar o ponto de vista de alguns moradores locais. A escolha desse intervalo permite investigar todo o processo discussão que antecedeu o tombamento do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico Arqueológico e turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT, 1987), as principais medidas que se seguiram ao tombamento pelo órgão de preservação do município de Santo André, o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Artístico Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André (COMDEPHASA, 2002), e identificar os motivos do tombamento da esfera federal (IPHAN, 2008).

Após o relato dos processos de patrimonialização das diferentes instâncias, interessa identificar as principais medidas previstas nos planos de recuperação do patrimônio,

avaliar os alcances mais evidentes das políticas traçadas, assim como os principais entraves às aplicações dos planos de conservação e de desenvolvimento turístico.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa desenvolveu-se através de levantamentos bibliográficos tanto voltados à coleta de dados históricos sobre o núcleo urbano e a ferrovia, como aqueles ligados às práticas de proteção patrimonial, tendo como baliza as condutas dos técnicos na formulação dos instrumentos de salvaguarda dos bens culturais, a fundamentação teórica aqui apresentada de modo sucinto, como síntese de alguns conceitos fundamentais desenvolvidos por autores de reconhecida relevância no campo do patrimônio cultural. Complementam as investigações, as visitas a campo, com o propósito de fornecer informações a respeito das condições de conservação do patrimônio edificado e dos espaços abertos do núcleo urbano na atualidade, assim como estabelecer contato com a população residente na tentativa de compreender os vínculos que as prende ao território e as perspectivas de permanência naquele lugar. A consulta ao processo de tombamento do CONDEPHAAT possibilitou reunir elementos para compreender a complexidade que envolveu a primeira tentativa de conservação do patrimônio, buscando abordar as relações que envolveram a aproximação entre agentes dos órgãos de preservação e a população local, tendo como mediadores desse contato certos pesquisadores acadêmicos. Em continuidade, o estudo procurou abranger a literatura acadêmica sobre a Vila de Paranapiacaba, considerada de maior interesse para o escopo desta pesquisa, selecionando três teses de referências, que trazem estudos mais recentes sobre a Vila de Paranapiacaba: os trabalhos de Vanessa Figueiredo (2008), de Taís Cruz (2013) e de Fernanda D'Agostini (2014).

Ao estudar o tombamento da Vila de Paranapiacaba como instrumento de reconhecimento e de proteção patrimonial, procurou-se priorizar os aspectos indiscutíveis desse instrumento, para impedir o desaparecimento e a descaracterização de bens culturais, sem deixar de abordar os principais limites estabelecidos pelas restrições legais, considerando o ponto de vista dos habitantes locais, assinalando o modo como as diretrizes concebidas incidiriam no dia-a-dia dos moradores do lugar.

Além das discussões trazidas pelo estudo do processo de tombamento, durante o trabalho também foram analisados os documentários sobre a história da Vila, que permitem identificar os principais problemas relacionados às dificuldades de colocar em prática as medidas de preservação do patrimônio, e a própria reação das pessoas que ali residem, no ano de 2003. Em específico, faz-se referência à série Labim FAUUSP 2003 – Paranapiacaba 2003 maio 07, promovida pela TV USP.

Com relação à problematização das relações entre a ação dos agentes públicos (e políticas públicas) responsáveis pela tutela dos bens patrimoniais e a percepção dos habitantes desses bens, procurou-se realizar entrevistas com a população local, com o propósito de colher algumas indicações da interação entre as políticas públicas e a população, de como são compreendidas a uma distância de trinta anos após os primeiros processos de tombamento, realizados pelo CONDEPHAAT (1987).

A seleção de pessoas para serem entrevistadas privilegiou os grupos constituídos por ex-funcionários da ferrovia, moradores mais antigos que tenham se mantido nas moradias seja na condição de herdeiros dos primeiros habitantes que lá se instalaram após o início do funcionamento da ferrovia. Assim, procurou-se formar grupos com base nas orientações metodológicas indicadas por José Carlos Sebe (1994), trazendo a história oral como fonte documental.

Melhor esclarecendo os objetivos desta etapa final do estudo, as entrevistas foram realizadas com a finalidade de relacionar os agentes públicos da preservação e os moradores locais, relatando eventuais impasses nessas relações, procurando distinguir a ótica dos moradores daquela dos técnicos, os dilemas e conflitos entre esses pontos de vista, pela distinta posição de cada um diante do objeto de tutela: os representantes dos órgãos de preservação situam-se como responsáveis pela proteção do patrimônio, enquanto os habitantes reservam-se o direito de reivindicar a permanência nas moradias e de receberem apoio técnico e financeiro por parte dos agentes públicos, e não somente comportarem-se como agentes meramente passivos das medidas de proteção.

Os questionários foram formulados segundo a técnica da entrevista semiestruturada, ou seja, procurou-se de início deixar o morador à vontade para dizer o que achava oportuno sobre lembranças do passado e sobre sua condição atual no lugar, de modo que o pesquisador pudesse ganhar a sua confiança e dirigir-lhe perguntas, a partir de suas próprias falas, conduzindo para o foco de interesse da pesquisa, como quem estabelece um diálogo amistoso com o interlocutor.

Como indica a metodologia desenvolvida por José Carlos Sebe Bom Meihy (2007), o uso das entrevistas pode se configurar como fonte documental que passa da oralidade para a transcrição:

História oral é prática nova, resultada da interação entre narradores e estudiosos atentos à responsabilidade de documentar. Trata-se de uma fala mediada pelo gravador que, contudo, pode não ser sua função esgotada no mero ato de gravar. Portanto, garante-se depoente, pesquisador e máquina

para gravar, tudo reunido deve gerar textos escritos, elaborados a partir de técnicas e métodos estudados. A História oral, pois, é mais de que arquivo de gravações. Implica a elaboração de um documento que pode ser a transcrição de um testemunho, e outra etapa, sua análise. A fim de construir uma memória coletiva do lugar. (MEIHY & HOLANDA, 2007, p. 53)

Assim, com todo o apanhado documental, a pesquisa prevê a exposição de conteúdos analisados para relatar a visão dos moradores, com relação ao processo de tombamento, procurando avaliar se essa conjuntura será favorável ou não para a população da Vila, procurando documentar o ponto de vista deles, na tentativa de se encontrar um denominador comum entre os técnicos e os habitantes locais, tendo em vista os interesses de preservação.

OS CAPÍTULOS

A pesquisa foi organizada, de início, com a fundamentação teórica através da revisão bibliográfica de autores de referência para o campo disciplinar da preservação e restauro de bens culturais. Desse modo, a discussão do **primeiro capítulo** se desenvolve ao redor da noção de patrimônio e do inventário como instrumento de identificação, reconhecimento e conservação do bem cultural, analisando a atribuição de valor associada à patrimonialização e o tombamento como instrumento de proteção patrimonial, suas vantagens e limites, as restrições legais.

Ao procurar identificar os critérios que embasam o reconhecimento de valor e as políticas públicas voltadas à conservação dos bens tombados, adotou-se como referências alguns dos principais autores do campo disciplinar da preservação, entre os quais podem ser mencionados Ulpiano B. de Meneses (1997) e Giulio Carlo Argan (1998), nos aspectos que se restringem à atribuição de valor e às decorrências imediatas desse reconhecimento.

O **segundo capítulo** retrata o histórico da Vila de Paranapiacaba ligado à ferrovia, construindo uma narrativa sobre a construção da rede ferroviária, e descrevendo as principais ocorrências ao longo da sua construção, procurando destacar datas e eventos relevantes do percurso histórico até os dias atuais.

O **terceiro capítulo** faz uma análise dos diferentes processos de tombamento CONDEPHAAT (1987), CONDEPHAASA (2003) e IPHAN (2008) relatando os caminhos e decorrências desses estudos, indicando os principais desdobramentos alcançados.

No **quarto capítulo**, os estudos foram pautados pela visita de campo e o contato com a população. Foram analisadas as relações pessoais dos moradores com a Vila, através da consulta a documentários e entrevistas, usando os procedimentos metodológicos de José Carlos Sebe Bom Meihy e Fabíola Holanda (2007) para colher depoimentos dos moradores residentes como sujeitos submetidos aos programas de conservação e desenvolvimento social. O objetivo foi identificar de que modo se dá a participação dos moradores nas ações que envolvem a conservação do patrimônio, além da relação que estabelecem com as intervenções propostas pelos organismos de preservação.

Considerando-se que a noção de patrimônio está associada à atribuição de valor, que envolve uma dimensão coletiva, mas que, neste caso, envolve também uma condição de privacidade, pelo fato de abranger espaços domésticos, convém indagar acerca da identidade local. Isso significa investigar como se dão as relações dos moradores entre si e com a própria cidade de Paranapiacaba, com seus componentes materiais identificados como patrimônio a ser preservado.

CAPÍTULO 1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E NOÇÕES DE PATRIMÔNIO CULTURAL E O INVENTÁRIO COMO INSTRUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO

As ações de preservação correspondem a um conjunto de medidas que garantam a integridade de algo, evitando a sua destruição ou descaracterização. Associada ao termo 'patrimônio', a preservação adquire uma importância vai além da esfera individual, atingindo uma dimensão coletiva, pois o patrimônio compreende uma herança cultural a ser transmitida de uma geração à outra. Preservar um patrimônio cultural compreende guardar e resguardar os artefatos materiais, além de histórias, memórias e significados relacionados a esses elementos materiais.

Este capítulo pretende discutir conceitos interligados à ideia de preservação, tais como: memória, documento, monumento, patrimônio, na medida em que todos esses termos remetem a legados do passado que se conectam com uma noção de identidade e pertencimento, portanto, têm relação com enraizamento dos homens no tempo e no espaço, do mesmo modo que articulam coisas produzidas pelos homens a valores e significados transmitidos de geração em geração.

A reflexão a respeito de valores atribuídos aos bens culturais ao longo do tempo é desenvolvida por alguns teóricos selecionados como importantes fontes de fundamentação desses conceitos, considerados válidos para essa pesquisa. São eles, Giulio Argan (1998), Françoise Choay (2001) e Jacques Le Goff (2003). Considerando a importância do papel do CONDEPHAAT para a valorização do patrimônio da Vila, desde as primeiras iniciativas tomadas com essa finalidade, pensou-se ser oportuno trazer para o corpo deste capítulo as principais posturas desenvolvidas no interior desse órgão, valendo-se das contribuições de Marly Rodrigues (1995) e de Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses (1997), de modo a relacioná-las ao caso da Vila de Paranapiacaba.

Tanto Ulpiano T. B. de Meneses, como Marly Rodrigues, são historiadores que produzem seus escritos durante a atuação no quadro técnico do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico (CONDEPHAAT), ligado à Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo. Enquanto os textos de Meneses referem-se a amplas discussões conceituais, os de Rodrigues, aqui considerados, detêm-se no relato das experiências vividas no interior do órgão de preservação. Os dois autores em conjunto auxiliam a compreender as reflexões que amparam os processos de patrimonialização da Vila de Paranapiacaba.

O sentido da palavra 'patrimônio', remete imediatamente àquilo que temos herdado do passado, e que temos recebido como legado valioso, e que, por isso, deve ser conservado. Patrimônio evoca riqueza e compromisso que se relaciona com quem nos

precedeu e, por isso, temos a responsabilidade em mantê-lo para transmiti-lo a quem nos sucederá.

O valor atribuído a um “bem cultural” se transforma com a consciência do presente em que está sendo avaliado, e esse valor define o que preservar, para que e para quem preservar. A consulta ao livro de Argan (1995) *História da arte como história da cidade*³, auxilia a compreender as noções de patrimônio e as atribuições de valor como processo cultural.

Conforme Argan, cada período vive a sua existência, que, quando interpretada sob a ótica do tempo presente, cria uma narrativa que refletirá na ordem de pensamento pelo qual foi representado. Sendo assim, existe o tempo histórico ao qual pertencem os eventos e os valores que os representam, e existe a interpretação do tempo histórico, que atribuirá valores contemporâneos de acordo com a consciência existencial. Os valores não são, portanto, categorias fixas, mas se transformam em continuidade (ARGAN, 1998, p. 19).

É oportuno aqui aproximar suas reflexões sobre o reconhecimento da produção artística à compreensão sobre o bem cultural. Logo no início do primeiro capítulo, em *História da arte como história da cidade* o autor observa que as obras de arte estão necessariamente associadas a valores que lhe são atribuídos e que há duas maneiras de estudá-las: 1) identificá-las, classificá-las, conservá-las, restaurá-las, exibi-las; 2) pesquisar a respeito do seu valor, em que consiste, como se gera, como se transmite, como se reconhece, como se usufrui.

Em outras palavras, pode-se tratar da coisa em si (da obra de arte, ou do bem cultural), ou do valor da coisa (ARGAN, 1995, p.13):

O interesse pelas coisas ocasiona um conhecimento empírico, mas extenso e diferenciado, dos fenômenos artísticos. O interesse pelo valor transcende os fatos isolados e generaliza o conhecimento da arte em proposições teóricas, leva a uma filosofia da arte.

Mais adiante, continua o autor (Id., p. 14):

Faz-se história da arte não apenas porque se pensa que se tenha de conservar e transmitir a memória dos fatos artísticos, mas porque se julga que o único modo de objetivá-los e explicá-los seja o de 'historicizá-los'.

³ Esse autor e sua obra foram explorados na disciplina optativa Arte, arquitetura e Cidade I cursada no 3º semestre. Sua abordagem foi relevante para a associação de valor dada à produção artística. Essa reflexão foi aproximada ao reconhecimento que se concretiza em relação ao bem cultural.

Complementa essas observações iniciais sustentando que a investigação filosófica ou erudita sobre a arte não tem um fim em si mesma, mas se propõe a interpretar significados e valores. Nesse sentido, afirma (Id., p. 15):

Não se faz história sem crítica, e o julgamento crítico não estabelece a 'qualidade' artística de uma obra a não ser na medida em que se reconhece que ela se situa, através de um conjunto de relações, numa determinada situação histórica e, em última análise, no contexto da história da arte em geral.

Em outro trecho, nesse mesmo capítulo, estabelece a associação entre arte e cidade, afirmando que desde as mais remotas origens a arte aparece como atividade urbana e completa (Id., p.43):

E não apenas inerente, mas constitutiva da cidade, que, de fato, foi considerada (...) a obra de arte por antonomásia (...). Contudo, seu verdadeiro significado consistia no fato de que estavam ali, na sua realidade física, não como memórias ou marcas do passado, e sim como um passado que permaneceu presente, uma história feita espaço ou ambiente concreto da vida.

São essas as questões que interessa considerar quando se discute as noções de patrimônio e a atribuição de valor aos bens culturais indicados para a preservação. Sem dúvida, a noção de patrimônio não se restringe ao valor artístico, à condição da obra-prima, mas se estende a uma compreensão mais ampla de produção cultural digna de conservação. As formas de estudá-las, indicadas pelo autor, aplicam-se às condutas ligadas ao domínio da preservação.

O historiador Le Goff (2003) foi consultado pela sua contribuição sobre a relação entre memória e história através dos séculos, explorando as fronteiras entre os aspectos nebulosos da primeira, comparados aos contornos científicos da segunda. A sua abordagem da memória refere-se, portanto, ao campo das ciências sociais, com atenção, sobretudo, à conotação de memória coletiva, em relação à memória individual.

A memória é entendida como capacidade humana de conservar determinadas informações, com base em funções biológicas e psíquicas, por meio das quais o homem atualiza impressões ou informações passadas. No estudo histórico da “memória histórica”, segundo Le Goff, é necessário “atribuir uma importância particular às diferenças entre sociedade e memória essencialmente oral e sociedade e memória escrita”.

Em seu percurso pelo tempo, esclarece que o termo *mémoire* foi criado na Idade Média, no século XI, enquanto, no século XIII a palavra *mémorial* passa a ser relacionada às

contas financeiras. Em 1320, explica, encontra-se registro do termo *mémoire*, no masculino, designando um dossiê administrativo. Com o poder monárquico, sustenta o autor, a memória torna-se burocrática, a serviço da concentração de poder. Já no século XV surge o termo *mémorable*, na época das artes *memoriae* e da renovação da literatura e cultura antiga. Assim, no século XVI, nasce a história e o indivíduo se afirma.

O século XVIII cria, em 1726, o termo *mémorialiste* e, em 1777, *mémorandum*, derivado do latim. Já, através do idioma inglês, difundem-se as expressões “memória jornalística” e “memória diplomática”, apropriadas pela cena da opinião pública, nacional e internacional que constrói sua própria memória.

Conforme assinalou Leroi-Gorhan, o século XVIII, exerce um papel decisivo de alargamento da memória coletiva, os dicionários que atingem os limiares na enciclopédia, que se torna uma memória alfabética, trazendo para a ciência uma forma de agrupar informações e registros cientificando a memória coletiva, criando padrões de pensamento (LE GOFF, 2003, p.458).

Ao tratar de tempos mais recentes, o autor ressalta que impulso dado à memória coletiva continua avançando no século XIX, através de organismos oficiais como bibliotecas, arquivos e museus, com suas fichas e catálogos a consolidar formas de documentação e classificação da produção cultural. Esse avanço, no entanto, foi largamente superado, no século XX e XXI, com a memória eletrônica e a difusão de suas aplicações.

Conforme explica Ulpiano Toledo Bezerra de Menezes, o conceito de patrimônio não emana do próprio bem cultural, nem constitui um valor imutável, mas é formulado continuamente com base em percepções e conhecimentos associados à memória e à identidade dos habitantes, que veem na preservação de testemunhos do passado uma possibilidade de estreitar laços com o ambiente em que vivem, e de se reconhecer no espaço urbano.

Portanto, para a compreensão deste trabalho, a memória está associada a uma dimensão coletiva e à perspectiva de auxiliar a preservação do patrimônio cultural, constituindo-se num exercício eficaz para recordar, guardar, agrupar, organizar histórias, narrativas, e, sobretudo, apresentar-se como recurso e suporte para a proteção de bens culturais, pois os fatos somente serão narrados, e os bens preservados, se tiverem um significado especial para o homem inserido em seu meio social.

A perspectiva da preservação enfatiza que o patrimônio é um fato social, uma construção elaborada pelos grupos sociais, uma noção em constante reelaboração na forma de diálogos e disputas entre os habitantes e as instituições que interagem no território urbano (MENESES, 2009, p. 20).

Sendo assim, quando um fato, ou um bem cultural, são recordados, significa que as narrativas e os objetos materiais persistiram no tempo, seja por meio de relatos orais, que se disseminaram pela população, seja por registros escritos, considerados como prova, e documentação de algum fato ocorrido, seja ainda através de uma representação monumental, como ocorria desde a Antiguidade Clássica, na Roma Antiga.

Do documento passa-se, assim, ao monumento. Em sua origem latina, o *monumentum* tinha relação com o verbo *monere* (recordar), portanto correspondia a uma edificação que deveria trazer à lembrança algo ou algum fato relevante, transformando-se, com sua permanência através dos séculos, em uma memória viva de acontecimentos memoráveis (CHOAY, 2001, p. 18):

Mas esse passado invocado, convocado, de certa forma encantado, não é um passado qualquer: ele é localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, de forma direta, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar. Para aqueles que edificam, assim como para os destinatários das lembranças que veiculam, o monumento é uma defesa contra o traumatismo da existência, um dispositivo de segurança. (...) Ele constitui uma garantia das origens e dissipa a inquietação gerada pela incerteza dos começos.

Portanto, por mais abrangente que seja o conceito, todo acervo acumulado obtém necessariamente o reconhecimento de um bem patrimonial. Por isso, não há localidade ou região do país que não disponha de um “catálogo Patrimonial”, onde se reúne o mais significativo, valioso e digno de reconhecimento cultural daquela comunidade, objetos e vestígios de manifestações que merecem serem definidos, resgatados e preservados entre todas as produções precedentes. Podemos dizer que a ideia de patrimônio, em uma cultura, está unida estritamente a certa necessidade de seleção através das escolhas, o que remete à criação de inventários.

O inventário como procedimento para a atribuição de significado

Se considerada a dinâmica de transformação a que estão naturalmente sujeitas as pessoas e as coisas, entende-se que a preservação deve ser necessariamente resultado de um pacto social, que se estabelece a partir do interesse de se manter certos objetos (suas memórias e histórias) ou, ao menos, alguns registros e documentos que revelem traços de sua existência, uma vez constatada a impossibilidade de se conservar o próprio objeto material. Nesse sentido, preservar pressupõe um interesse comum em constituir uma seleção baseada em critérios de valoração associados às tradições, aos costumes e à identidade de grupos sociais.

A arquitetura e os conjuntos urbanos são inegavelmente expressão tanto das técnicas construtivas, como também de modelos estéticos, constituindo parte da identidade dos grupos sociais e suporte de memória desses mesmos grupos. Nesse sentido, falar em preservação do patrimônio arquitetônico e urbano subentende discutir sobre a representatividade de determinadas obras e conjuntos, sobre o vínculo existente esses artefatos e as pessoas que os elegem por entenderem que são legados significativos de seu percurso, de sua experiência, e, por isso, merecem ser mantidos.

Este tópico aborda o inventário como peça fundamental do campo da preservação por constituir um dos primeiros passos do processo de patrimonialização.

Analisa a origem do inventário na França, onde se criou a primeira Comissão dos Monumentos Históricos, em 1837, prossegue com o relato dos primeiros inventários no Brasil, assinalando a coincidência temporal da fundação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), no mesmo ano de 1837, durante a regência de D. Pedro II, ao passo que um século depois, em 1937, com a criação do SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), dá-se início a uma política de preservação do patrimônio e à aplicação do instituto do tombamento. Procura-se comparar essas diferentes posturas às experiências mais recentes conduzidas pelos órgãos de preservação que atuam nos processos de tombamento da Vila de Paranapiacaba.

A investigação que deu base a este artigo correspondeu à fase inicial de uma pesquisa que tem a Vila de Paranapiacaba como estudo de caso, com a perspectiva de se discutir os critérios de valoração estabelecidos pelos órgãos públicos responsáveis pela preservação do patrimônio e os desdobramentos em políticas de conservação.

O inventário em suas diferentes concepções

Uma consulta ao dicionário etimológico (COLONNA, 1997, p. 194) indica o termo em latim, *inventarium*, e o significado: “elenco para achar”, associado ao radical *inventio*, cujo sentido equivale a “achado, descoberta”. Ainda de acordo com a etimologia, a palavra, em sua origem, compreende a “relação dos bens de uma pessoa falecida”, passando a ser reconhecida no meio jurídico e empresarial como listagem de bens e documentos destinados a herdeiros num processo de partilha. Desde a origem, portanto, o inventário pode ser entendido como um processo de busca, equivalente à produção de provas, com as quais não só é possível alcançar descobertas, realizar achados, mas também discriminar bens a serem transmitidos a gerações futuras. Essa mesma associação de significados pode ser atribuída à noção de patrimônio, também inicialmente circunscrita à esfera familiar, passando em seguida a abranger um entendimento mais amplo, que, com o transcorrer do tempo, adquire forte uma conotação cultural.

Inventariar implicava, assim, desde sua origem, as ações de listar, catalogar, descrever, relacionar, os bens a serem deixados aos herdeiros ou aos componentes de uma sociedade comercial. O inventário cultural, por sua vez, consiste no levantamento de bens considerados representativos de uma cultura com vistas à sua preservação. Sua criação é bem mais recente, pois remonta à passagem do século XVIII ao XIX.

Françoise Choay (2001) discorre sobre o processo lento e gradativo de valorização de testemunhos da cultura antiga que despontaram no século XV com a abordagem inaugural dos humanistas renascentistas, continuado nos séculos seguintes pelos antiquários e historiadores da arte, esclarecendo que de início os materiais de investigação considerados confiáveis eram os textos e manuscritos, mas pouco a pouco os elementos iconográficos ganhavam a atenção dos estudiosos, preparando o caminho para a conservação dos monumentos da arquitetura. A autora assinala a proximidade dos métodos de seleção e descrição da produção artística com os procedimentos das ciências naturais: “entre o século XVI o fim do Iluminismo, o estudo das antiguidades evoluiu seguindo uma abordagem comparável à das ciências naturais: ele busca uma mesma descrição, controlável e, portanto, confiável, de seus objetos. Daí se explica o papel crescente da ilustração no trabalho dos antiquários” (2001, p. 76).

Admitindo que o inventário possa ser entendido como um documento histórico que discrimina o que interessa manter para a posteridade, é possível reconhecer a importância dos critérios que norteiam a sua elaboração, assim como do efeito desencadeado por sua realização, justamente por constituir um instrumento indispensável de identificação e catalogação que permite individuar não apenas artefatos produzidos pelos homens, mas também as memórias e histórias das quais esses objetos são portadores.

Choay reconhece a importância da Revolução Francesa e a decisão da Constituinte, em 2 de outubro de 1789, de colocar os bens do clero e da nobreza, à disposição da nação, para se instituir o inventário como um instrumento dos processos de tombamento. Decorre do ato jurídico a adoção de práticas semelhantes às do espólio, que abrangem da designação à gestão desses bens que deverão ser preservados sob pena de prejuízo financeiro para a própria nação (CHOAY, 2001, p. 98). Fazia-se, assim, necessário criar um método para preparar o inventário, com a função de regulamentar a sucessão de um patrimônio mobiliário imenso esparsos num grande número de castelos, tanto no plano jurídico como no prático.

Para esse fim, criou-se uma comissão dita “dos Monumentos”, composta tanto por especialistas quanto por “simples cidadãos”, que decidiu em primeiro lugar que deveriam

tomb as diferentes categorias de bens recuperados pela Nação. Nessa primeira listagem, como sinaliza Choay, nenhuma obra de arquitetura é mencionada. Em seguida, por meio do decreto de 13 de outubro de 1790, cada categoria foi inventariada e o estado de conservação em que se encontrava cada um dos bens foi assinalado. Assim, antes de qualquer decisão sobre o destino futuro dos bens móveis, estes seriam protegidos e postos fora de circulação. Em caráter provisório, seriam reunidos em “depósitos”, até serem destinados à exibição pública em museus planejados como instituições que desempenhariam um papel pedagógico de instrução e democratização do conhecimento, em consonância com o espírito enciclopedista. Os edifícios, identificados em um segundo momento, foram assinalados mediante a aposição de selos (Id., p. 100).

Se por um lado a desapropriação dos bens da nobreza e do clero favoreceu o início das práticas de inventário e de conservação, por outro a Revolução Francesa deu lugar a um vandalismo de caráter ideológico, que se estendeu aproximadamente de 1790 a 1820, como observa Choay, contribuindo para destruição de muitos monumentos associados ao regime desposto e às classes que o representavam: o clero e a nobreza.

Segundo Choay, no contexto do século XIX “a ação dos defensores do patrimônio só podia ser eficaz assumindo duas formas específicas e complementares: de legislação protetora e de disciplina de conservação” (p. 145). Essa tarefa foi de fato assumida pela 1ª Comissão de Monumentos Históricos, criada em 1837, investida da autoridade do Estado, ligada ao Ministério do Interior, e responsável por uma política pública de proteção e conservação dos monumentos pautada essencialmente pelo critério de identidade nacional. O elenco dos monumentos era composto por remanescentes da antiguidade, por edifícios religiosos e alguns castelos medievais, ou seja, bens associados a um passado remoto, a um *status* de suntuosidade. De emblemas do antigo regime e alvos de destruição, passam a ser considerados patrimônio público e símbolos da nação francesa, o que os converte em objetos de culto a serem preservados.

Se de início a Comissão apresentou dificuldades de funcionamento ligadas a limitações orçamentárias e divergências técnicas, no começo do século XX, precisamente em 1913, a regulamentação realizada consagrou a centralização administrativa, a unidade e coerência da política francesa, que a essa altura já contava com uma infraestrutura técnico-administrativa estável e experiente.

André Chastel numa publicação intitulada “A Invenção do inventário” (1990)⁴ também ressaltou as circunstâncias de sua origem: as listas publicadas sob o título de “estatística”

⁴ Essa publicação foi escrita por Chastel (1912-1990) após a experiência realizada por designação do Ministro da Cultura da França entre os anos de 1959 e 1969, André Malraux (1901-1976), para que ele integrasse uma Comissão Nacional do inventário, em 1964.

por ação das academias de província entre os anos 1770-80, nas quais se fazia menção a “recursos agrícolas, econômicos, a obras históricas interessantes e até mesmo a belezas naturais”; o surgimento como “inventário geral” na época da “Luzes”; o amadurecimento rápido sob efeitos dos “sobressaltos da época revolucionária”. O autor sublinha seu papel preponderante voltado a agrupar documentos e elaborar dossiês sobre determinados assuntos, bens móveis e imóveis, com a intenção de guardar a memória de uma identidade nacional. Ao comentar a respeito do dilema entre a destruição dos símbolos da monarquia destituída e a conservação dos monumentos, menciona o texto do Decreto de Setembro de 1792: “é preciso destruir os símbolos do despotismo, mas preservar e conservar honradamente as obras primas das artes, tão dignas de ocupar o ócio e embelezar o território do povo livre” (CHASTEL, 1990, p. 2).

Chastel, da mesma forma que Choay, expressa o sentimento de urgência em se preservar a história da nobreza e da própria igreja, provocado pelo desastre das destruições, que motivou a criação de uma espécie de “inventário *post-mortem*”, constituído por objetos armazenados temporariamente em depósitos da França, remanescentes de ordens religiosas após a demolição de suas edificações.

Uma declaração presente na Convenção de 1794 atesta a responsabilidade da tarefa a ser desempenhada (CHASTEL, 1990, p.2):

Os monumentos e as antiguidades, poupados e consagrados pelo tempo, conservam interesse para que a história consulte, as artes estudem, os filósofos observem, os nossos olhos apreciem ver, com o tipo de curiosidade que inspiram as coisas, velhas, bem como tudo o que confere uma espécie de existência ao passado – assim são os objetos dos inventários e das investigações da comissão de artes.

Segundo Chastel, não obstante fosse evidente a necessidade da realização desses recenseamentos, havia certo despreparo no desempenho desse trabalho, que, segundo ele, só foi plenamente superado com a instituição do Inventário Geral dos Monumentos e Obras de Arte da França, publicado em 1964, do qual participou ativamente.

O autor descreve o processo de levantamento apoiado em grande medida no trabalho de equipe desinteressado e voluntário, que contava com a colaboração de especialistas e fotógrafos de cada região. Distingue-o das etapas posteriores constituídas por ações de conservação, entretanto, manifesta com clareza a ideia de que a finalidade dos inventários não era tão somente classificar e estudar edifícios e objetos, mas, sobretudo, conscientizar as populações – que com frequência se mostrava surpresa pelo interesse

demonstrado por suas casas, por bens tidos como corriqueiros⁵ –, pois somente assim esses bens seriam inscritos na memória nacional.

Dois princípios foram definidos: a descentralização das equipes e atividades de pesquisa; a adoção de técnicas modernas de documentação e registro de dados, o que comportava desde o uso da fotogrametria, ao recurso sistemático do computador, a partir de 1970. O problema, no entanto, era alimentar a máquina, a partir dos dossiês manuscritos. A esse respeito já se cogitava o uso de “computadores de campo”, antes mesmo da popularização do uso dos computadores portáteis.

Outra questão comentada é a atenção dispensada à chamada arquitetura menor, obras sem indicação de data e de autor. A esse respeito, convém lembrar que no mesmo ano em que se publica o Inventário, 1964, foi elaborada a Carta de Veneza, carta patrimonial cujo conteúdo confirma a ampliação da noção de patrimônio de forma a considerar dignas de preservação não somente as “*grandes criações*”, mas também as “*obras modestas, que tenham adquirido com o tempo, uma significação cultural*”, conforme consta no seu 1º artigo⁶. Chastel, a propósito, refere-se à Itália como país pioneiro a atender ao interesse de inventariar as construções vernaculares, o tecido urbano e a paisagem natural.

Invenções de inventários no Brasil

No mesmo ano em que foi criada a 1ª Comissão de Monumentos Históricos da França, 1838, foram fundados aqui no Brasil o Imperial Colégio Pedro II e o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, durante a Regência de D. Pedro II, marcos iniciais do ensino e da pesquisa sistemática da história do Brasil.

Segundo Lilia Moritz Schwarcz, a instituição atuou como “ponta de lança” na tarefa de fundar a historiografia nacional e dotar o país de uma nova memória visual e afetiva, embasada na narrativa de grandes personagens exaltados como heróis nacionais, com o duplo objetivo de alcançar o fortalecimento da própria monarquia e a unificação nacional por meio da unificação cultural (SCHWARCZ, 2012, p. 337):

IHGB foi uma academia semelhante às iluministas do século XVIII europeu, com a preocupação de escrever a história da nação brasileira a partir de pressupostos da tradição iluministas de civilização e progresso, viabilizar a existência de uma totalidade 'Brasil'.

⁵ André Chastel informa que, de início, estabeleceu-se que os bens privados seriam considerados apenas em comum acordo com os proprietários, no entanto, observa que “as habitações eram sempre assinaladas no contexto que as identifica” (p. 5).

⁶ O documento completo pode ser consultado no site do IPHAN, através do link: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>, data de acesso, 02/02/2018.

Inspirado no modelo do instituto francês funcionava como um centro incentivador de estudos, congregando a elite da corte à elite econômica e intelectual carioca, que, por meio da concessão de auxílios e incentivos financeiros, promovia o trabalho de poetas, pintores e estudiosos, estimulando o vínculo entre a produção intelectual e os organismos oficiais.

Nesse contexto, o romantismo mostrava-se como o caminho mais propício para forjar essa nova identidade que concedesse uma expressão particular à nação recém-fundada, substituindo as convenções clássicas importadas da Europa por valores e costumes locais, enaltecendo o habitante primitivo, o índio. Como explica Schwarcz, participaram desse processo grupos de jovens brasileiros residentes em Paris, acolhidos por franceses que integravam o *Institut Historique* e mantinham vínculos com o Brasil. Nomes como José Gonçalves Magalhães, Joaquim Manuel de Macedo e Gonçalves Dias, faziam parte desse grupo.

Era parte fundamental desse projeto a exaltação de um passado mítico de convívio em harmonia entre índios e homens brancos (SCHWARCZ, 2012, p. 342):

O Brasil nunca foi tão tropical e exuberante e jamais tão branco e indígena; negro jamais. Aí estava uma série de símbolos à disposição, desde o início dos tempos coloniais, e que nesse momento teriam a eficácia suficiente para se afirmar como "patrimônios" da nação. História e mito caminham lado a lado: o índio, o bom selvagem tropical, teria, sim, existido em um passado remoto e glorioso inspirava os romances, os quadros grandiosos ambientados nos trópicos.

Trata-se, segundo a historiadora, da construção de uma simbologia nacional mestiça só suplantada pela década de 1930, que, nesse caso, porém, no lugar do indígena terá, sobretudo, o negro a apoiar essa nova ideia da mestiçagem, em que o mestiço se transforma em ícone nacional da cultura sincrética. Como observa Schwarcz: *“redenção verbal que não se concretizava no cotidiano, a exaltação nacional representa uma retórica que não encontrava contrapartida na valorização das populações mestiças discriminadas”*.

Após a geração romântica, foram, portanto, os modernistas dos anos 1930 a se dedicar à conformação de representações da nacionalidade. O Estado Novo, liderado por Getúlio Vargas, teve papel determinante nesse processo, concedendo ao Ministro da Educação, Gustavo Capanema, primazia na formulação de uma política cultural de modernização conservadora, em que o desenvolvimento da indústria, da tecnologia e da cultura, estaria vinculado à autoridade central.

Situa-se nesse panorama, a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1937, sob a direção de Rodrigo Melo Franco de Andrade, que por sua vez contou com a preciosa colaboração de Lucio Costa. O órgão foi responsável tanto pela constituição de um inventário de bens culturais, como pela definição de medidas de proteção apoiadas no instituto do tombamento, especialmente centrado em obras de arquitetura de interesse histórico e artístico.

O artigo 1º do Decreto-lei N. 25 de Novembro de 1937 indica o foco de interesse do acervo selecionado:

Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, que por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

O segundo parágrafo desse primeiro artigo assinala como sujeitos a tombamento, “pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana”, os monumentos naturais, sítios e paisagens.

Os critérios de seleção baseavam-se principalmente nas etapas da formação do Brasil e nos elementos emblemáticos dos ciclos econômicos relacionados ao povoamento do território. Nesse sentido, é inegável o caráter ambicioso desse projeto que, ao instituir uma noção oficial de patrimônio a ser preservado, pretende criar uma tradição, afirmar uma ideia de nação. Nesse aspecto, guarda semelhanças com o processo revolucionário francês que inaugura as práticas de conservação na passagem entre os séculos XVIII e XIX, e também com o projeto imperial da criação do IHGB.

Carlos Lemos (1987, p.37) destaca a importância do Projeto de Mário de Andrade elaborado em 1936 como base do decreto de criação do SPHAN. Observa que no texto de Mário de Andrade entendia-se por

Patrimônio Artístico Nacional todas as obras de arte pura ou arte aplicada, popular ou erudita, nacional ou estrangeira, pertencentes aos poderes públicos e a organismos sociais, a particulares nacionais, a particulares estrangeiros residentes no Brasil.

Lemos salienta que “a palavra ‘arte’ teria um significado bastante amplo, assumindo conotações diversificadas; às vezes designando a obra de interesse eminentemente estético, mas em grande parte ligada ao artesanato”. Cita o próprio texto de Andrade em que comparece a associação entre a arte e a “*habilidade com que o engenho humano se utiliza da ciência, das coisas e dos fatos*”. São 8 as categorias em que Mário de Andrade

agrupava as obras de arte, compreendendo: arte arqueológica, arte ameríndia, arte popular, arte histórica, arte erudita nacional, arte erudita estrangeira, artes aplicadas nacionais e artes aplicadas estrangeiras. Nessa classificação estão incluídos, por exemplo, inscrições rupestres, gravuras, mapas, livros, instrumentos de caça e pesca, peças indumentárias e objetos de uso doméstico. Lemos destaca os empecilhos de se abrir um imenso campo de preservação, apontando os problemas jurídicos, de fiscalização, de conservação, de guarda, de documentação e de classificação.

Essas oito categorias previstas por Mário de Andrade foram transformadas pela legislação do SPHAN em quatro dispostas nos seguintes Livros do Tombo: o Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; o Histórico; do das Belas Artes; e das Artes Aplicadas.

Márcia Chuva (2012) questiona a interpretação de que prevalece uma continuidade dos anos 1930 até hoje a afirmar uma noção integradora de identidade nacional, permeando a cultura patrimonial, tendo em Mário de Andrade a figura do mito fundador, como registra o primeiro relato historiográfico da trajetória da política de preservação nacional, produzido em 1980, e comentado a seguir. A pesquisadora indica a existência de tensões e disputas, além de sublinhar que arte popular nunca foi de fato incorporada no rol de bens culturais selecionado pelo SPHAN para preservação, não tanto pelas dificuldades ligadas ao número limitado de técnicos e ao orçamento reduzido, e mais por ter prevalecido uma visão pretensamente erudita na seleção efetuada. Assinala ainda que a visão de Mário de Andrade, ainda que constituída pela diversidade de práticas, era distinta da equipe de Rodrigo Melo Franco de Andrade, pois denotava uma ideia de cultura como totalidade coesa, que desconsiderava a perspectiva do regionalismo. Se Mário de Andrade tinha a disposição de catalogar um amplo leque de manifestações, a política posta em prática pelo SPHAN baseava-se na construção da identidade nacional associada a uma visão linear de história marcada por fatos e objetos memoráveis que endossassem as narrativas oficiais.

Ocupam posição de destaque na equipe liderada pelo diretor Rodrigo Melo Franco de Andrade, à frente da instituição de 1937 a 1969, arquitetos que colaboram ativamente nesse processo de patrimonialização após terem conquistado autonomia profissional em relação à área da engenharia e às chamadas belas-artes, sob a liderança de Lucio Costa. Juntos, diretor e equipe planejam expedições, empreendem viagens, realizam levantamentos, trocam correspondências, tecem considerações críticas e afirmam suas interpretações que se baseiam no predomínio da proteção dos bens materiais, especialmente os arquitetônicos do período colonial.

As décadas de 1970 e de 1980, conforme indica Maria Cecília Londres Fonseca (1997) trazem novas posições voltadas para o reconhecimento de novos patrimônios, relacionadas aos questionamentos de novos grupos sociais à legitimidade do que era tido como patrimônio nacional, abrindo caminho para a criação de novas identidades coletivas (FONSECA, 2005, p. 169). Com o apoio dos debates internacionais, do impulso dado aos estudos das ciências humanas, à ampliação dos conceitos de cultura, às revisões no campo da história, diante da constatação da inoperância de grandes modelos científicos, evidenciam-se novas posições por parte dos agentes do poder, mais favoráveis a posturas democráticas e participativas de gestão, bem como à valorização dos recursos intangíveis.

Essas décadas coincidem com movimentos que, no panorama internacional, sinalizam a crise do capitalismo, com a seguida reviravolta da expansão do poder transnacional do capital, que, ao ignorar as fronteiras nacionais, favorece o enfraquecimento da ideia de nação, estimulando outros recortes identitários: étnicos, religiosos, de gênero, etc. (CHUVA, 2012, p. 157).

Em 1980 é elaborada a primeira versão oficial sobre a história da preservação no Brasil pela Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e fundação Pró-Memória (SPHAN/PróMemória) intitulada “Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória”. Como aponta a autora, paradoxalmente, o contexto de lutas e disputas políticas contribui para forjar uma versão pacificadora de continuidade na trajetória das políticas de conservação do patrimônio, que obscurece a complexidade e os antagonismos presentes no âmbito político.

A Constituição de 1988 contribuirá para afirmar uma visão ampliada de patrimônio cultural, enfatizando a relação entre o patrimônio material e o imaterial, procurando estimular o engajamento da população a assumir o protagonismo no reconhecimento e na valorização do patrimônio cultural, como aponta o art. 216:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

- I - as formas de expressão;
- II - os modos de criar, fazer e viver;
- III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
- IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

A contextualização de conceitos e práticas no território paulista

A superintendência regional de São Paulo, na época de criação do SPHAN, no final dos anos 1930, detinha sua atenção sobre sítios e construções que evocassem a história material paulista, em seus aspectos mais conhecidos e valorizados pela historiografia oficial. A prática também trazia uma visão de patrimônio histórico presente nas primeiras formulações teóricas do campo da preservação do patrimônio, elaboradas no século XIX, na Europa, que considerava os monumentos de valor excepcional representativos da identidade nacional. Nesse período, entre os primeiros tombamentos estava a cidade de Ouro Preto, eleição vinculada à sua significação para a história política brasileira, mas também pela importância do conjunto edificado em seu centro histórico, associado ao passado colonial e à tradição barroca.

Em 1968 criou-se o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico (CONDEPHAAT) e, a partir da década de 1975, após um convênio entre o Ministério da Educação e Cultura e a Universidade de São Paulo, configurou-se uma troca de conhecimento junto ao departamento de História da USP, sob influência do historiador Ulpiano Bezerra de Meneses e especialistas estrangeiros, entre os quais Hugues de Varine-Bohan, do Conselho Internacional de Museus (ICOM), da UNESCO (RODRIGUES, 1995, p. 10).

A conotação do termo patrimônio modificou-se ao longo do tempo, afirmando-se, na década de 1970, as discussões vindas de um plano internacional, que se deslocavam do objetivo de materializar as memórias nacionais, para se aproximar ao contexto ambiental em que se inseriam os monumentos com interesse de preservação. O conceito de patrimônio, nessa perspectiva, supera a noção de monumento histórico isolado, tendendo para a de integração do patrimônio ao ambiente, e, portanto, estabelece relações mais estreitas com os instrumentos do planejamento urbano e territorial (RODRIGUES, 1995, p. 29).

A partir dessas novas concepções, foram se configurando novos conceitos que entrariam em prática nos processos de Tombamento. Varine-Bohan, conselheiro do ICOM, trouxe à discussão a definição de patrimônio como um fato cultural composto por três categorias articuladas umas às outras: o artefato, isto é, o próprio bem cultural; o meio ambiente; o conhecimento. O especialista francês trouxe um ponto de vista antropológico ao debate da área (RODRIGUES, 1995, p. 74).

Entendendo a preservação como ação cujo alvo era o homem, e não as coisas, Varine-Bohan, como bem observa Rodrigues, trouxe muitas dúvidas sobre os procedimentos técnicos anteriormente adotados, a exemplo do inventário que se especializava apenas na materialidade, como algo estático no tempo sem se relacionar com a cultura dos ambientes, enquanto classificação sistêmica, preservacionista. O que ele questionava era a forma como era feito o inventário aqui no Brasil, não que o método não devesse ser utilizado, e sim como era aplicado. Nos primeiros inventários dos departamentos de preservação brasileiros, incluíam-se apenas conceitos ligados ao material estético, não havia uma junção de áreas no inventário.

O professor Varine-Bohan questionou a forma como se inventariava os bens aqui no Brasil. Mais do que uma classificação sistemática, desenvolvida nos moldes de uma “*pesquisa universitária*”, indica como adequado um “*inventário operacional*” realizado com a concorrência dos moradores mais tradicionais da área de estudo. Dessa forma, seria possível alcançar uma maior aproximação com a população residente e, conseqüentemente, aprimorar a forma de comunicação, tendo em vista a construção de referências comuns entre técnicos e habitantes, de modo a “não quebrar o desenvolvimento cultural em antes e depois, e para chegar a uma continuidade um pouco racional”. (RODRIGUES, 1995, p. 74).

O conceito desenvolvido por ele e trazido pelo diretor do Condephaat trouxe novos horizontes sobre os termos preservacionistas, possibilitando formar um novo grupo de profissionais da segunda e terceira geração, que passou a adotar a nomenclatura de “Patrimônio Cultural” e posteriormente para “Bem Cultural”, para o que antes era definido como “Patrimônio Histórico”.

Após as trocas de saberes entre Varine-Bohan, Meneses e a equipe técnica do Condephaat, a partir da década de 1970, Meneses passou a atuar como conselheiro na Secretaria da Cultura, por 15 anos, entre 1971 e 1987, influenciando a formação dos técnicos, ampliando os estudos baseados em História, Sociologia e Antropologia. Mas nem sempre conseguiu aplicar a sua política, pois dependia da disposição dos governantes em acolher as reivindicações do direito da cidadania pela sociedade (RODRIGUES, 1995, p. 76).

O conselheiro introduziu novos referenciais de avaliação de bens culturais paulistas, conceitos discutidos por Varine-Bohan de que o patrimônio cultural engloba, em síntese, não apenas os artefatos da classe dominante constituídos principalmente por materiais importados, mas o ambiente e o contexto cultural em que se situa essa produção material,

incluindo os valores trazidos pelos imigrantes, vindos no final do século XIX, e não unicamente os primitivos dos tempos coloniais.

Os critérios para atribuir valores durante as escolhas do que preservar, anteriormente associado ao valor de excepcionalidade, passava por novos conceitos através das novas palavras como “revitalização”, “simbolismo” e “bem cultural”, embora ainda existisse uma resistência em aplicar esses conceitos.

Sob a influência de Aziz Ab’Saber (1985) como representante do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo no CONDEPHAAT, o tombamento passou a ser adotado como medida de proteção ao meio ambiente. Assim, por meio da perspectiva ecológica associada à memória, a preservação passou a ser entendida como um direito social.

O conceito de “patrimônio ambiental urbano” era mais amplo e inclusivo que aquele orientado às práticas preservacionistas até então, pois, em lugar da singularidade e da monumentalidade, reconhecida em diferentes espaços urbanos, eram os valores histórico, social, cultural, formal, técnico e afetivo que caracterizavam a cidade, compreendendo a noção de natureza como espaço em que o homem projeta sua cultura.

O programa de preservação realizado pela Coordenação de Gestão de Programa (COGEP) de 1977 dava importância às edificações, inclusive à arquitetura menor, não apenas como bens em si, mas como componentes de antigas ambiências urbanas, cuja preservação tinha sido relegada em favor da afirmação e da planificação da arquitetura moderna, desde a Carta de Atenas (1931).

Nos anos 1970, no panorama internacional, um importante documento, a Declaração de Amsterdã, trouxe significativos avanços para que a conservação do patrimônio não fosse considerada como uma questão menor ao se tratar dos rumos de crescimento e das estratégias de planejamento urbano e desenvolvimento territorial. Sobre isso, Marly Rodrigues (1995, p. 88) afirma:

(...) a manutenção do ambiente urbano e das populações originais nas áreas preservadas seria recomendada apenas na Carta Europeia do Patrimônio Arquitetônico, a Declaração de Amsterdã, de 1975. Esse documento baseou-se no conceito de conservação integrada que propõe tornar o patrimônio arquitetônico o centro do planejamento urbano e do território, preservando a composição social e diversidade sociocultural das áreas preservadas.

Assim como afirma Ulpiano de Meneses (1997), a cultura foi entendida como “coisa viva”, maneira de responder aos problemas cotidianos “em constante reelaboração, distante de uma herança estática”. O bem cultural passava a ser um passado no presente, era preciso estruturá-lo no presente, deixando de lado o caráter de congelamento no tempo.

De acordo com essa trajetória dos conceitos de patrimônio, a noção de bem cultural foi se modificando, e o parâmetro de utilização para esse novo termo a ser atribuído no nosso presente, como forma de dar novos significados diante das escolhas sobre o que preservar e o porquê, iniciam-se com as discussões trazidas por Meneses (2009), que, após a sua atuação no Condephaat, ainda continuou debatendo esses termos, e hoje é um dos principais referenciais adotados para as reflexões acerca dos significados de valor a serem considerados neste estudo da Vila de Paranapiacaba.

Considerando a relação entre valores e práticas do campo patrimonial, de modo a superar a divisão entre patrimônio material e imaterial, Meneses (2009) exemplifica a construção desses valores, através de uma charge que retrata um grupo de turistas visitando uma catedral, com a presença de um guia que pede licença a uma velhinha, que estava rezando, para que ela não perturbe a visita. A imagem da charge é expressiva da inversão de valores, como se a estranha na igreja fosse justamente a senhora que reza. O que sugere o autor é a contraposição entre o uso cotidiano, ligado ao hábito, à condição de permanência e ao enraizamento no espaço, e o uso cultural, apartado do cotidiano, resultado de um contato fortuito, temporário, estranho ao dia a dia dos lugares, como é o contato do turista com o ambiente a que visita.

A perspectiva da preservação enfatiza que o patrimônio é um fato social, uma construção elaborada pelos grupos sociais, uma noção em constante reelaboração na forma de diálogos e disputas entre os habitantes e as instituições que interagem no território urbano (MENESES, 2009, p. 20).

Existem, portanto, diversos valores que devem ser levados em consideração, que estão interligados ao tempo presente, que vão muito além da matéria do artefato, de acordo com Meneses. Eles são:

- **Cognitivos:** ligados ao conhecimento, na arquitetura podem ser associados ao conceito de espaço que organiza a planta do edifício, aos materiais, técnicas construtivas, padrões estéticos, estilísticos, condições históricas, políticas, econômicas e culturais que caracterizam o período em que se construíram os edifícios.

- **Formais:** são os que se relacionam com a fruição estética, com a percepção dos elementos materiais que possibilita extrapolar a observação dos

objetos, induzindo à produção e transmissão de sentidos, uma conversa entre cada indivíduo e os elementos e formas arquitetônicas.

– **Afetivos:** relacionam-se com a carga simbólica, com sentimentos subjetivos de pertença, de identidade pessoal em diálogo com a dimensão coletiva. Envolvem mecanismos complexos como as representações e os imaginários sociais. Destaca que a própria noção de história na contemporaneidade tende a se distanciar de uma aferição objetiva para aproximar-se da vivência cotidiana, preterindo cenários e atores oficiais, para se identificar com personagens comuns, corriqueiros.

– **Pragmáticos:** percebidos como qualidade, ligados à consolidação de heranças culturais.

– **Éticos:** relacionados às interações sociais em que são apropriados a funcionar, tendo como referência o lugar do outro. No caso do cartum, o guia desconhece o direito de a “senhorinha” rezar tranquilamente.

Essa indicação de diferentes conotações de valores, segundo o autor, não é uma classificação rígida, mas os sentidos se cruzam, se sobrepõem. O patrimônio cultural é um “campo eminentemente político” (MENESES, 2009, p. 25).

A aplicação dos conceitos ao caso da Vila de Paranapiacaba

Uma vez consideradas as discussões sobre a construção de valores proposta pelos vários autores aqui mencionados, apoiada nas noções de memória e identidade, como definir o que é realmente importante para a Vila de Paranapiacaba? A seleção dos bens a serem preservados e os aspectos a serem mantidos, em meio às transformações que se colocam no presente, deve levar em consideração as melhorias para os moradores? Certamente a preservação da Vila de Paranapiacaba – e seu patrimônio ferroviário – não deveria ter como objetivo central o turismo de massa, ao contrário, deve existir interação de todos os grupos envolvidos no processo de preservação e a população local não deve ser colocada à parte.

Um dos avanços das discussões ocorridas nos anos 1970, no âmbito do órgão estadual, é que os processos de tombamento no Condephaat, podem ser iniciados a partir de solicitações da comunidade. Entretanto, sabe-se que suas efetivações vão de encontro com as inclinações dos gestores de cada momento. A posição de Aziz Ab’Saber, geógrafo humanista que enfatizou a preservação de áreas verdes e naturais, foi determinante para a inclusão das áreas verdes no processo de tombamento, incidindo na condução das práticas de preservação da Vila de Paranapiacaba. Nesse sentido, pode-se afirmar que

esse processo de tombamento aplicou os conceitos sobre preservação em discussão naquele momento. É possível reconhecer que, pela grande contribuição trazida pela universidade, juntamente com o aporte dos técnicos dos órgãos de preservação do Município e do Estado, esse processo mostra-se inovador, justamente por incorporar os novos parâmetros discutidos acima, propostos por Varine-Bohan, Meneses e Ab'Saber, conforme documenta Marly Rodrigues.

Durante o processo de tombamento da Vila de Paranapiacaba, nos anos 80, embora as discussões e levantamentos produzidos para embasar o pedido de tombamento da Vila de Paranapiacaba tenham incorporado as discussões recentes e os avanços de políticas mais abrangentes, apenas os moradores descendentes dos trabalhadores foram considerados como parte a ser escutada.

Ao chamar a atenção sobre a figura representada pela velhinha da catedral, passagem comentada anteriormente, presente na reflexão de Meneses acerca da fruição do bem cultural, o autor alerta para a atenção especial ao usuário habitual, como legítimo herdeiro do bem a ser preservado, ao invés de se priorizar o turismo. Essa observação é pertinente ao caso da Vila de Paranapiacaba: importante também considerar todo o processo cultural que permitiu a criação da Vila e avaliar a sua representatividade como documento histórico à luz do presente, e encontrar um meio de preservá-la de modo compatível com a sua condição atual, levando em consideração a destinação social dos bens que se quer preservar e a expectativa população que lá reside, procurando engajar na discussão aqueles que mantêm vínculos duradouros com o lugar. Com base nessa compreensão é que se afirma o turismo de base comunitária como a modalidade mais oportuna de se desenvolver nesse território.

A consideração de que a definição de valor deve ser atribuída de acordo com a sensibilidade dos moradores pode ser mais uma vez relacionada com o exemplo da velhinha da catedral. Entre as reclamações de moradores da Vila de Paranapiacaba, uma das mais recorrentes é a de não poder modificar os cômodos da casa, impedindo a construção de um banheiro interno, por exemplo. (Esse relato foi obtido em conversa com moradora Teresinha numa visita de campo à Vila em julho de 2017). A velhinha continua usufruindo o lugar, conservando os seus hábitos no decorrer do tempo, indiferente às imposições do turismo, pois seu uso não comporta a modificação do espaço. No caso das moradias da Vila, porém, o uso cotidiano implica transformações de hábitos que requerem alterações de aspectos físicos da habitação. Pode ser interessante para a perspectiva histórica, ou mesmo turística, ter a informação de como viviam as pessoas na vila no século XIX. No entanto, para quem mora naquele lugar, isso não tem o mesmo grau de importância, pelo desconforto que essa condição provoca.

Dar vida ao bem cultural, atribuindo a ele uma função, é uma condição essencial para a sua conservação. Relacionada ao interesse coletivo, a nova função deve ser compatível com a atribuição de valores associada ao bem cultural. Como seria possível resolver o dilema entre a conservação das tipologias espaciais das casas primitivas e a exigência de transformação dos moradores atuais? Como conciliar os anseios de preservação com as exigências concretas do dia a dia que envolve a vida dos residentes? A procura dessas soluções coloca-se como um dos principais desafios a serem enfrentados. Assim, à medida que as estruturas se mantêm, o bem de cultura material conta uma história ao longo da sua trajetória, sinalizando também as mudanças que ocorrem ao longo desse percurso. É sempre bom lembrar que é a história, como intervalo que interliga passado e presente, o que deve ser preservado, e não apenas sua condição primitiva. As reconstituições, por sua vez, devem respeitar a autenticidade do bem cultural, sem confundir-se com a matéria original, de forma a evitar a intervenção mimética, que pode confundir o público e constituir um falso histórico (BRANDI, 2004, p. 33).

Ulpiano de Meneses (1992) cita um exemplo especial trazido por Lowenthal sobre a importância da preservação para a sociedade, ao debater a questão da autenticidade do artefato de interesse histórico. Sua indagação pode se aplicar à discussão da Vila no sentido de auxiliar na reflexão do o que é mais importante: preservar para manter a originalidade da obra construtiva ou para manter vivos os significados revelados pelas práticas sociais?

O autor narra uma aporia grega em que o navio de Teseu vai para o dique seco A, onde pranchas novas substituem as velhas, que são reutilizadas para remontagem de outro barco, no dique B. Este é consumido por um incêndio, que destrói o barco. Qual o barco autêntico: o que sobreviveu ou que se transformou em cinzas? Lowenthal lembra que a oposição básica está em localizar a autenticidade do barco como conceito ou matéria, forma ou substância. Assim, para Meneses, qualquer entendimento deveria se orientar pelo reconhecimento de que a problemática básica é a das significações externas às propriedades dos barcos, envolvendo prioritariamente os valores atribuídos pelos homens, o que implica forçosamente considerar que não há respostas unívocas, mas enfrentar e ponderar as contradições e conflitos expressos no plano das dimensões simbólicas e dos seus reflexos nas práticas sociais. Sendo assim, a análise de significações e de valores deveria ter prioridade na discussão e, somente a seguir, a função deveria conduzir a proposta de preservação (MENESES, 1992, p. 1).

A autenticidade do objeto seria determinada por aquilo que constitui o núcleo de identidade que resiste às transformações do tempo, sendo assim, os materiais para construir o navio são reutilizáveis. Cada objeto tem um ciclo de utilidade, sendo possível

reaproveitar o mesmo material para a fabricação de outro objeto. A identidade do objeto se constitui através de uma construção social, isto é, as biografias dos objetos devem ser examinadas nas diversas modalidades e efeitos das apropriações de que formam parte. Não se trata de recompor um cenário material, mas de entender os artefatos na sua interação social.

Com base no exemplo dado por Meneses, observa-se que o cerne do estudo de toda cultura material, deve ser articulado com a importância conferida no plano social. Segundo essa compreensão, não seria adequado dissociar o objeto do ciclo de vida e atribuição de significado que lhe conferem as pessoas. Por isso, ao preservar uma área tombada, deveriam ser consideradas as formas de compreensão da população do lugar, e não somente as técnicas construtivas e as características tipológicas, pois a cultura material é inseparável da cultura imaterial.

A Vila de Paranapiacaba, dentro desse enfoque, deve ser analisada contextualizando-se as intervenções construtivas diante da conjuntura social, enfatizando a importância dos operários que ali moraram e ainda moram, levando em conta a presença de seus descendentes e quais são os sentimentos que predominam entre os moradores daquela cidade.

CAPÍTULO 2. HISTÓRICO DA FORMAÇÃO DA VILA DE PARANAPIACABA E DOS INTERCÂMBIOS ENTRE AS PARTES ALTA E BAIXA

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 aí os planos inclinados por onde, sob a ação das máquinas fixas, sobe e desce a vida social da São Paulo moderna, os carros de passageiros e os vagões de mercadorias. Ao ganhar-se o declive, ao começar-se a descida, a cena torna-se grandiosa, imponente. De um lado, perto, ao alcance quase da mão, alturas imensuráveis, talhadas a pique, cobertas de líquens, de musgos, tapando, furtando o céu a vista. (RIBEIRO, 1972, p. 34)

O nome “Paranapiacaba”, de origem indígena, tupi-guarani, significa “lugar de onde se avista o mar”, evocando sua localização privilegiada, envolta pela Mata Atlântica. O contexto histórico de construção da Vila, localizada ao Sul do Município de Santo André, é marcado pela influência histórica da industrialização trazida pelos ingleses, através da empresa São Paulo Railway, com o apoio do Barão de Mauá, para viabilizar a construção da primeira ferrovia paulista pela companhia de origem inglesa, São Paulo Railway (SPR), iniciada em 1861 e concluída em 1867. O sistema ferroviário foi implantado para agilizar o escoamento do café das áreas produtoras até o porto de Santos, em substituição ao retrógrado sistema de transporte por tração animal.

O modelo funicular, implantado com o objetivo de vencer o grande desnível que separava o planalto paulista da baixada santista, foi precursor das estratégias de planejamento adotadas pela companhia inglesa – comandada pelo engenheiro Daniel Fox –, que deteve a propriedade da Vila e a responsabilidade pela gestão da via férrea até o ano de 1946⁷. O percurso foi dividido por quatro planos inclinados, cada um com uma máquina fixa a vapor que tracionava as composições através de cabos de aço.

As principais fontes de consulta consideradas para a escrita deste capítulo foram: as pesquisas de mestrado (1987) e doutorado de Issao Minami (2004), baseadas principalmente em relatórios de engenheiros, nos acervos das entidades representativas

⁷ A partir dessa data a ferrovia passa a ser administrada pela empresa estatal RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima). A documentação a respeito do processo de implantação do sistema ferroviário implantado pela companhia inglesa, São Paulo Railway (SPR), com informações detalhadas, acompanhadas de amplo material iconográfico, está reunida em: MAZZOCO; SANTOS, 2005.

da ferrovia e no levantamento da legislação de proteção do patrimônio. Complementaram as informações do histórico e do processo da patrimonialização a tese de Thais Cruz (2013) e a dissertação de Fernanda D'Agostini (2014). Essas duas investigações são referências principalmente para compreender as políticas de proteção e valorização do patrimônio local.

Segundo os relatos de Minami, a primeira tentativa de instalação de uma estrada de ferro no Brasil foi cogitada entre os anos de 1830-1840. No ano de 1835, a primeira lei autorizava a concessão para construir linhas férreas ligando o Rio de Janeiro às capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (MINAMI, 1983, p.48).

Nesse período, o carro-chefe da exportação no Brasil era a cana-de-açúcar, e a iniciativa de se construir uma linha férrea partiu das dificuldades de transportar mercadorias até os portos, que levavam muito tempo até chegar ao destino, prejudicando, assim, a qualidade do açúcar. Isso fez com que se abrissem caminhos para a concorrência, e a Inglaterra, que era a maior interessada, começou a se preocupar, pois a Alemanha e os EUA estavam concentrados nos próprios processos de modernização.

Em 1836, a Lei Paulista n. 51 concedia privilégios à Companhia de Aguiar, Viúva, Filhos & Companhia Platt e Reidn, para a construção de uma ferrovia entre Santos e São Carlos, enquanto a empresa Porto Feliz, de Thomas Cochrane, em 1840, recebeu a concessão para construir as ferrovias de Rio de Janeiro e São Paulo. Embora houvesse tentativas de autorizar as construções, apenas no ano de 1852, com a segunda lei, é que se expandiram as obras nas ferrovias (CONDEPHAAT, *Processo de tombamento*, 1983, p. 90).

A expansão das ferrovias foi proposta pela nova Lei de 1852, com a promessa de inversões de capital, que passavam a se beneficiar da garantia de 5% de juros e o privilégio de escolhas das zonas, praticamente eliminando o estabelecimento de linhas concorrentes. Além desses benefícios, somavam-se os da antiga lei de 1835, que estabelecia o direito de desapropriar terrenos, usar madeiras e outros materiais existentes no local, bem como a isenção de impostos na importação dos materiais necessários. No ano de 1855 as províncias foram autorizadas a conceder garantia de juros de 2% sobre o dinheiro investido (MINAMI, 1983, p. 93).

O Brasil e também a Inglaterra tinham muito interesse na construção das ferrovias, os ingleses investiram especificamente nas regiões de exportações brasileiras.

O café, cujas plantações se iniciaram a partir do ano de 1850, era o principal produto de exportação, quando o Barão Mauá foi quem intermediou os investimentos com os

ingleses, viabilizando a participação da São Paulo Railway Company, responsável pela linha férrea entre Jundiaí e o Porto de Santos (Id., p.100).

Para a construção de outra ferrovia, a Estrada de Ferro D. Pedro II, que ligava o Vale do Paraíba, principal zona produtora de café, ao estado do Rio de Janeiro, e depois a Minas Gerais, a Grã-Bretanha contribuiu com empréstimos ao Governo Geral. Empresas nacionais que pretendiam aumentar as linhas paulistas também recorreram aos empréstimos ingleses.

O Brasil no século XIX, após a sua independência, trabalhava com o mercado agrário baseado na monocultura e no trabalho escravo, exportando produtos agrícolas e importando bens industrializados. A Grã-Bretanha, em meados do século XIX, ainda controlava o comércio brasileiro, mediante acordo feito com os portugueses antes da independência.

A Inglaterra, na década de 1870, começou a perceber as influências de outros mercados, como a Alemanha e os Estados Unidos da América, que começaram a concorrer com ela. Sua preocupação fez com que investisse capital no Brasil para a construção da ferrovia. Assim o processo de exportação se aceleraria.

Antes da construção das ferrovias, a precariedade de comunicação entre o Planalto Paulista e o Porto de Santos começou a ser mudada com o florescimento da lavoura canavieira na área compreendida entre Sorocaba e Mogi-Guaçu, também conhecida como “quadrilátero do açúcar”. Esse avanço se concretizou com a abertura do caminho de “tropas”, durante o governo Morgado de Mateus, que trouxe o calçamento do caminho, na gestão de Bernardo José de Lorena. Investiu-se na construção de aterradados e pontes na Baixada Santista, estabelecendo-se, no início do século XIX, a ligação por terra entre Cubatão e Santos (Id., p.67).

A construção da ferrovia Santos-Jundiaí rompeu definitivamente o quadro de isolamento de quase 300 anos imposto pela precariedade de comunicação entre o Planalto Paulista e o Porto de Santos, o que afetava o desenvolvimento da economia da capital e do interior do estado, estabelecendo um meio de comunicação eficiente entre as terras de “serra acima” e o litoral, propiciando a integração da lavoura do interior da província ao comércio internacional (Id., p.68).

O decreto que aprovou a construção da ferrovia é de 26 de abril de 1856, e concedeu a construção ao marquês de Monte Alegre, ao conselheiro José Antônio Pimenta Bueno, depois marquês de São Vicente, e ao Visconde de Mauá, mas só no dia 15 de maio de 1860 é que as obras tiveram início em São Paulo.

A estrada foi aceita pelo governo e começou a funcionar no dia 15 de agosto de 1866. Durante o ano de 1870 transitaram 75.399 passageiros das três classes de passageiros (1º classe, 2º classe e 3ª classe), 15.415 volumes de bagagem, 3.343 animais e 102 dúzias de aves. Mercadorias taxadas por peso, 68.431.930 quilogramas, ditas por volume 708, informa Azevedo Marques, em 1876, no Histórico da Província de São Paulo (CONDEPHAAT, 1982, p. 55).

Com a chegada da ferrovia, abria-se também o caminho para o desenvolvimento e a distribuição de produtos importados. Quem passava pela estação também tinha contato com o que havia de novo no mercado mundial, já que pela estação passavam pessoas do mundo inteiro alimentando o comércio de tecidos sofisticados, produtos de beleza, entre outros.

Já a utilização do ferro na arquitetura foi trazida com as redes ferroviárias. Segundo Carlos Lemos (1995), as estruturas metálicas importadas foram muito utilizadas no Brasil no final do século XIX, nas obras de engenharia, pois também havia preconceito com o ferro, uma vez que não era considerado um material da nobreza e não deveria ficar exposto, e sim escondido, como nas estruturas de construções das estações.

O funcionamento do sistema Funicular se dava da seguinte forma: no plano inclinado, trilhos permitiam que duas composições trafegassem, ao mesmo tempo, em sentidos contrários, e no meio de cada par de trilhos havia o cabo de aço assentado por diversas polias. Esse cabo de aço, saindo da primeira casa de máquina localizada sempre em um patamar superior, descia através do plano inclinado, no meio dos trilhos, dando uma volta no volante da segunda casa de máquinas imediatamente inferior. Desse ponto subia no meio dos trilhos, revezando o percurso em sentido inverso, ou seja, subindo de volta até a primeira casa de máquinas. Para a circulação das composições usava-se uma locomotiva de pequeno porte denominada "locobreques", que era dotada de um mecanismo dotado de sapatas em sua parte inferior, entre as rodas, que tracionava os cabos de aço.

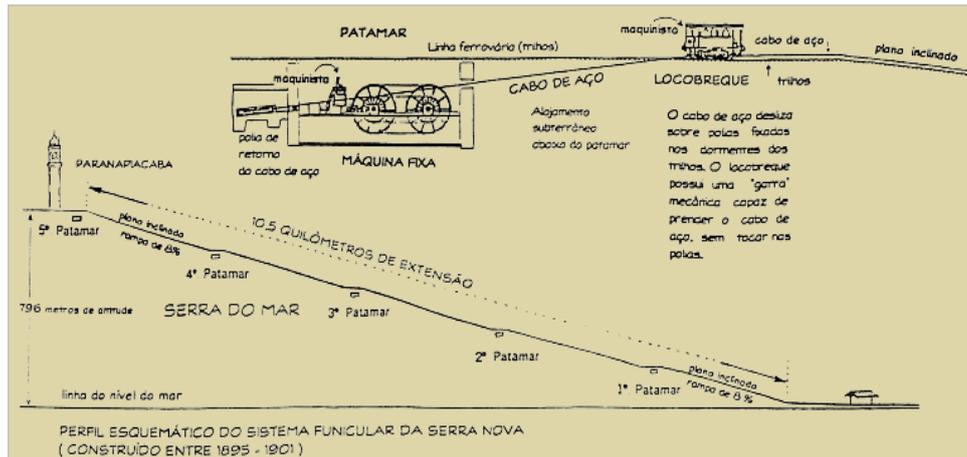


Figura 4. Esquema do sistema funicular. Fonte: <www.abpfsp.com.br/museu_ferrovuario_paranapiacaba.htm>. Acesso em 20 abr. 2018.

De acordo com Minami (2004), com a rápida expansão econômica da região Planaltina, o escoamento da produção do café foi se tornando insuficiente, necessitando novas alternativas, resolvidas a partir da construção do Segundo Sistema Funicular ou Serra Nova. Este sistema executava operações em cinco planos inclinados por meio de cabos de aço contínuos que tracionavam as composições movidas por cinco máquinas fixas, assentadas nos patamares.

A linha férrea separa o núcleo urbano da Vila de Paranapiacaba em duas partes: Alta e Baixa. A partir da instalação dos acampamentos dos operários, formou-se uma aglomeração urbana na chamada Parte Alta da Vila, constituída por habitações simples de alvenaria de pau-a-pique (Figura 5).



Figura 5. Foto aérea de Paranapiacaba de 1940. Fonte: ENFA (Empresa nacional de Fotos Aéreas). Instituto Geográfico e Cartográfico. Governo do Estado de São Paulo. Fonte: FIGUEIREDO, 2010, p. 3.

O prosseguimento da ocupação que dava suporte aos trabalhos de construção e manutenção da ferrovia correspondeu à área hoje denominada Vila Velha, constituída pelas edificações mais antigas instaladas a partir do traçado definido pela Rua Direita, que dava acesso às oficinas e depósitos. Nessa área foi também implantado um conjunto hospitalar destinado à assistência médica dos funcionários.

No início da construção da estrada de ferro da São Paulo Railway Paranapiacaba, em 1860, o núcleo residencial que abrigava os funcionários no Alto da Serra limitava-se a uma pequena extensão de terra correspondente à chamada Vila Velha, com algumas casas de madeira dispersas no terreno, situadas em cota de nível inferior à linha férrea. O povoado que ocupou essa região surgiu através da iniciativa de Bento José Rodrigues da Silva, de Mogi das Cruzes, com a construção da Capela de Quatinga, havendo em seu entorno ocupações de pessoas em casas construídas com palha e pau a pique. Esse núcleo correspondia a um acampamento de operários da São Paulo Railway, que não configurava um modelo de arruamento para esta área, foi apenas determinado um eixo principal, a Rua Direita, que dava acesso aos depósitos e oficinas, distribuindo-se desordenadamente em torno desta rua as construções dos operários, como casebres de pau a pique ou pau roliço amarrado, coberto por sapé (MINAMI, 1983 p.76).

A formação do núcleo que constituiu a Parte Alta da Vila é assim descrita por Minami: Rodrigues da Silva, chegando ao Alto da Serra no ano de 1862, construiu um ranchinho de pau a pique no morro, junto à rua que hoje se chama Rodrigues Quaresma. Ele conseguiu do governo uma gleba de 40 alqueires, que foi distribuindo para quem quisesse construir moradias no local, constituindo, porém, a parte alta desse núcleo urbano. Ele ainda doou terrenos para a construção de um cemitério e da igreja, a qual ele mesmo ajudou a construir (Depoimento Faustino da Silva, filho de Bento Gonçalves. GAIARSA, in MINAMI, 1983, p.55).

Na figura abaixo, observa-se o traçado da Rua Direita definido no começo das obras na Vila, que se iniciou como acampamento provisório e posteriormente serviu de iniciativa para fazer nascer a Vila Martin Smith, assim como a localização dos núcleos que configuram as partes “Alta” e “Baixa” divididas pela ferrovia, e a chamada Vila Velha. Inicialmente a estação também teve uma edificação provisória e depósitos construídos em tijolo ou pedra cobertos com folha de ferro galvanizado (Figura 6).

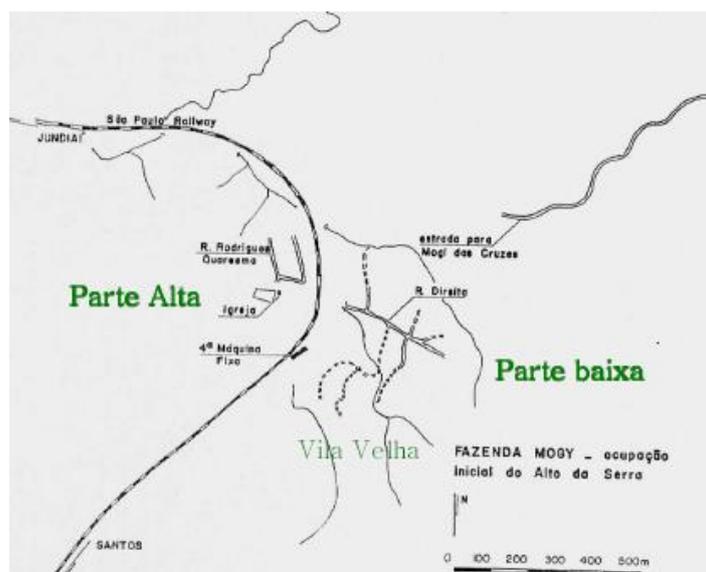


Figura 6. Traçado inicial das Partes Alta e Baixa e a localização da Vila Velha no início da ocupação. Fonte: PASSARELLI, 1989, p.87.

Enquanto a Parte Alta, localizada na encosta de um dos morros que circundava um vale, era ocupada sem planejamento por Bento José Rodrigues da Silva, a Parte Baixa, o vale, de início, abrigava acampamentos para os operários que iriam trabalhar na ferrovia, chamada de “Vila Velha”. Esse povoamento da Parte Baixa, que se instalou ao redor das oficinas e galpões, constituído por casas de operários, também correspondeu a um processo inicialmente desordenado, na forma de habitações modestas de pau a pique com pau roliço amarrado e cobertura de sapé (Figura 7).



Figura 7. Acampamento de operários contratados para a abertura da “Vila Velha”, onde se dará início à construção da vila ferroviária, 1863. Fonte: Processo de Tombamento (CONDEPHAAT, 1983, p. 166).

foram instalados o mercado, o clube e os campos esportivos: de golfe, equitação e futebol.

Numa cota mais elevada, foi construído o Castelinho, casarão que se distingue das demais moradias do núcleo histórico pelo porte e situação de destaque na paisagem, o que propiciava ao superintendente inglês supervisionar os trabalhos dos funcionários da companhia (Figura 9).



Figura 9. Vista aérea da porção do território de Paranapiacaba considerada como sítio histórico urbano: a chamada Vila Smith, com seu traçado regular, em primeiro plano. Ao fundo, o “Castelinho” e edificações que se instalaram ao seu redor. Fonte: LUME FAUUSP/PMSA, 2006. In: FIGUEIREDO, 2010, p. 15.

Já a Parte Alta, situada na outra margem da ferrovia, como já mencionado, não teve o mesmo planejamento da parte destinada aos funcionários da ferrovia, abrigando as instalações comerciais indispensáveis para o abastecimento da população local e os serviços necessários para todo o núcleo urbano.

No ano de 1909, foi idealizada a estação biológica, fundada pelo naturalista alemão Herman Von Hering, que pretendia manter o local sem devastação.

O alemão Herman Von Hering descreveu a natureza que envolvia a Serra do Mar, e o fez, depois de muito apreciar a fauna e a flora do lugar, criar uma casa para estudos biológicos sobre o meio ambiente e a preservação do mesmo no início do século XX. Essas informações parecem relevantes pela preocupação de se manter a preservação da Mata Atlântica desde aquele momento.

Durante a vida tenho tido o ensejo de ver muitas coisas belas na Europa, África e Ásia. Mas a Floresta virgem interessante do Alto da Serra da

Paranapiacaba a que me refiro é incontestavelmente uma das mais lindas que tenho visto. Que paisagem preciosa esta do Alto da Serra. (CRUZ, 2013, p. 50).

De acordo com esse registro, observa-se que a fauna e a flora foram desde logo uma preocupação em matéria de preservação, a sua exuberância encantava a todos.

Voltando às características construtivas encontradas na Vila de Paranapiacaba, Minami destaca que ferrovia trouxe para São Paulo novos recursos de construção, ou melhor, uma nova maneira de construir, as casas tinham telhados de duas águas dispostos no sentido oposto ao da tradição luso-brasileira, as empenas voltadas para os lados menores na frente e nos fundos, e com as laterais maiores. Os beirais avançavam sobre as paredes cerca de 50 centímetros, impedindo, assim, o contato entre as paredes exteriores de vizinhos, como ocorria nas residências coloniais. As águas, com grandes inclinações como nos telhados dos países onde neva, eram rígidas e retilíneas (MINAMI, 1983, p. 89).

No que se refere ao conjunto urbano, o loteamento com traçado regular de vias largas situadas nas frentes dos lotes e uma circulação secundária, não pavimentada, no interior das quadras, define a implantação das casas dispostas paralelamente umas às outras (Figura 10).

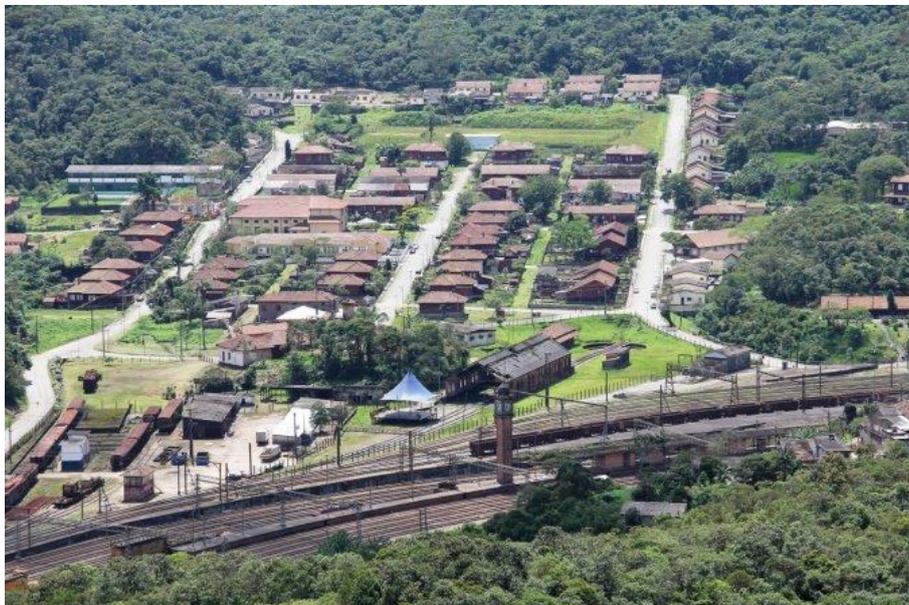


Figura 10. Panorama da Vila de Paranapiacaba, 2013. Nota-se o traçado regular da Vila Smith. Disponível em: <<https://projetoBrasilDeAaz.wordpress.com/>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

Alpendres e telhados eram enfeitados com guirlandas e lambrequins feitos de peças de madeira recortada. A solução associada ao esquema de chalé era bastante utilizada no Brasil, mas com tijolos aparentes somente para os ingleses (Id., p.100).

Alguns registros fotográficos de 1982 mostram duas diferentes edificações, uma delas de madeira e a outra de alvenaria de tijolos revestida com reboco, além das ruas com pavimentação com blocos de paralelepípedos, hoje asfaltadas. As fotos fazem parte do processo de tombamento (Figura 11).



Figura 11. Traçado da rua Direita, em que se observa a antiga pavimentação de blocos de paralelepípedo e duas edificações de feições e técnicas construtivas diferentes (CONDEPHAAT, 1982, p. 177).

Na década de 1930 a Vila de Paranapiacaba possuía uma infraestrutura de serviços que atendia à população local. Faziam parte dela consultórios dentários, barbearias, quitandas, pensões, sapatarias, bares, açougues, uma agência do correio, além do Clube União Lira Serrano, um dos mais antigos clubes de futebol do Estado, fundado em 1903, ao lado do Clube Flor da Serra (transformado em biblioteca e escola infantil, situado na Parte Alta). Toda essa estrutura foi criada para manter o ciclo de vida das pessoas que trabalhavam na ferrovia (CONDEPHAAT, 1982, p. 89).

Em 1946 extinguiu-se o prazo de concessão da ferrovia outorgado pelo Governo Imperial à companhia inglesa, passando a área e a linha férrea a ser encampada pelo governo federal. Durante a década de 1950, ocorreram algumas transformações importantes, como a eletrificação da rede, a utilização do óleo e do diesel em substituição ao carvão. As máquinas antigas, os vagões e as locomotivas começaram a ser abandonados nos pátios, embora até 1958 a ferrovia tenha continuado em funcionamento, como Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, incorporada à Rede Ferroviária Federal (RFFSA), empresa estatal extinta em 2007.

As mudanças tecnológicas provocaram alterações nos processos operacionais da ferrovia, modificando o quadro de mão de obra e, conseqüentemente, afetando a composição inicial dos moradores. Por esses motivos, o término da concessão da São Paulo Railway é apontado por antigos habitantes como o início da decadência da Vila.

Em 1974, com a construção do novo sistema de cremalheira-aderência para a descida da serra, e a desativação parcial do Sistema Funicular da Serra Velha, parte dos antigos

funcionários foi dispensada ou aposentada, concomitantemente com a contratação de novos profissionais, para cuidar do novo sistema de transposição da serra, construído com tecnologia japonesa e financiado por capital norte-americano, como relatam Carvalho e Giglio. Nesse período, acentuou-se o processo de esvaziamento dos moradores e a conseqüente deterioração da Vila.

Convém observar que, com a construção do novo sistema de cremalheira-aderência para a descida da serra, e a desativação parcial do Sistema Funicular da Serra Velha, parte dos antigos funcionários foi dispensada ou aposentada, concomitantemente com a contratação de novos profissionais, para cuidar do novo sistema de transposição da serra. É um sistema de tração, parecido com a operação de escadas rolantes, com engrenagens que se juntam e se ajustam às locomotivas, que, além das rodas convencionais, possuem uma terceira roda dentada, no meio da composição, que se ajusta às cremalheiras (MINAMI, 2004, p.20).

Com o novo sistema, foi demolido o primeiro plano inclinado construído em 1860. Esse segundo Plano inclinado continuou em atividade até 1981, sendo então desativado comercialmente. De 1986 a 1990, foi operado, precariamente, mais ou menos no trajeto que corresponde à ligação do Quinto Patamar, na Grotta Funda, por funcionários de uma entidade civil denominada ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária). Isso acontecia aos fins de semana apenas para atender fins turísticos. Conforme sinalizam Carvalho e Giglio (CARVALHO; GIGLIO, 2011, p. 333),

Em 1981, o Sistema Funicular foi totalmente desativado e o transporte de passageiros para Santos, extinto. O desenvolvimento tecnológico impulsionou a mudança de cultura da rede, desconectando alguns atores, conectando outros novos, mudando sua estrutura e dinâmica. A ferrovia, agora modernizada, pode ser administrada à distância sem o uso intensivo de mão de obra. A vila deixa de ser parte integrante do complexo ferroviário tendo que buscar outra identidade.

Com isso, os ferroviários que trabalhavam na operação dos planos inclinados, começaram a perder o prestígio, os funcionários mais antigos foram sendo aposentados, e os mais jovens foram deslocados para outras funções em outros trechos da Santos-Jundiáí. Os deslocamentos provocaram o abandono das moradias, permanecendo, porém, as casas sob a tutela da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) até 2002, quando a Prefeitura de Santo André efetua a compra da área.

Em 1982 o professor e pesquisador da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, FAU-USP, Issao Minami, em conjunto com o arquiteto Julio Abe Wakahara, integrante da equipe do CONDEPHAAT, formaram a *Comissão Pró-*

Paranapiacaba para discussão e defesa de interesses comunitários, que contou com a participação de alguns moradores e ex-moradores, além de integrantes da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), representantes da Associação de Engenheiros do ABC, do Museu de Santo André e de algumas pessoas que permitiram um bom trânsito com a RFFSA, especialmente a consulta de seus arquivos.

A partir dessa iniciativa, o professor Minami desenvolveu trabalhos de pesquisa com a participação de seus alunos da FAU-USP e um extenso levantamento fotográfico, realizado com a colaboração de Júlio Abe e com o aval do CONDEPHAAT. Como resultados desses estudos e das discussões promovidas no âmbito da Comissão foram realizados simpósios (1983 e 1985) e definidas algumas diretrizes de conservação e destinação de usos dos diferentes edifícios, com a finalidade de incentivar um circuito cultural que contasse com o compromisso de moradores de preservar as características originais das edificações.

Em 1987, deu-se a aprovação da Resolução de Tombamento nº 37/1987 da Vila de Paranapiacaba como “bem cultural de interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico”. Os termos definidos pelo tombamento do órgão da instância estadual conferem maior relevância histórica ao conjunto urbano localizado na parte baixa, por ser considerado um dos únicos exemplares de núcleo urbano resultante da implantação da ferrovia. São ainda mencionados na resolução os 4º e 5º patamares dos Planos Inclinados da Serra e a área da Mata Atlântica que circunda a Vila por sua importância ambiental, com o objetivo de resguardar as áreas das nascentes do Rio Grande e o habitat natural da fauna e flora características do lugar. O Castelinho, a sede do clube e o mercado foram restaurados, no entanto, com o passar dos anos diminuiu o entusiasmo da população local, esmoreceram as iniciativas oficiais e das organizações civis que tinham participado dos trabalhos da Comissão Pró-Paranapiacaba, mesmo porque não havia propriamente uma rede social que desse suporte às atividades turísticas e comerciais que se pretendia incentivar. As atividades ganharão novo impulso entre os anos de 2001 e 2008, com a administração da Subprefeitura de Santo André, como indicado a seguir.

O intervalo entre 1985 e 2002 é o período em que o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN - Processo N. 1252-T-87) se dedica ao processo de tombamento. A delimitação da área de proteção é a menor em relação às demais esferas governamentais, pois exclui a Parte Alta e a área envoltória, por não terem relação direta com o funcionamento dos planos inclinados, nem com a porção da Vila construída pela ferrovia.

Em 2002, a gestão do prefeito de Santo André, Celso Daniel, decidiu comprar a área, mantendo a RFFSA responsável pela gestão da ferrovia, concentrando seus recursos administrativos e financeiros em programas de educação ambiental e turismo responsável. Desde 2001 já tinha se iniciado uma experiência de gestão municipal descentralizada desenvolvida até 2008, com a criação da Subprefeitura de Paranapiacaba e do Parque Andreense, segundo a qual se procurava implantar um conjunto de políticas integradas que conciliavam estratégias de preservação do patrimônio cultural, com preocupações de conservação ambiental e, por fim, medidas que incentivassem o turismo sustentável e o desenvolvimento social.

Em 2003 é aprovado pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Artístico Arquitetônico-Urbanístico de Paisagístico de Santo André (COMDEPHAAPASA) o tombamento da instância municipal, cujo perímetro de proteção é o mais extenso, incluindo toda a área urbana da Vila e o ambiente natural que a circunda. Assinala-se a área de Mata Atlântica com importância crucial para a proteção das áreas de mananciais, com a manutenção dos cursos d'água que abastecem a região metropolitana de São Paulo.

Os programas da Subprefeitura de Paranapiacaba dividiam-se em três núcleos principais: o de Turismo, responsável pela promoção de produtos turísticos e serviços destinados a atender os visitantes, envolvendo a comunidade nos programas de geração renda; o de Recursos Naturais, cujo desafio era promover a gestão sustentável da área natural protegida do Parque das Nascentes, procurando combinar a conservação ambiental e o ecoturismo; e o de Patrimônio e Projetos, encarregado de aprimorar a preservação do patrimônio e da paisagem cultural, intermediando a relação com os órgãos de preservação na aprovação de projetos e acompanhamento das obras de manutenção e restauro, além de promover a gestão administrativo-financeira de permissão de uso dos imóveis de propriedade da Prefeitura de Santo André na Vila de Paranapiacaba (FIGUEIREDO, 2010, p. 9).

O projeto de turismo, segundo Figueiredo, teve uma primeira etapa de implantação gradual destinada a criar produtos turísticos, juntamente com serviços de recepção, de alimentação e hospedagem, procurando evitar impactos indesejáveis tanto ao patrimônio, quanto à qualidade de vida da população local. Dentre os produtos turísticos são assinalados o Parque Nascentes, com suas trilhas e atividades de arborismo; o Calendário Cultural, que congrega o Festival de Inverno, a Festa do Padroeiro, o Festival Gastronômico do Cambuci (fruto típico da Mata Atlântica). Uma segunda etapa foi desenvolvida de 2005 a 2008, com o propósito de aprimorar as atividades e serviços prestados, através do "Programa de Qualificação dos Serviços Turísticos", baseado na

oferta de cursos de empreendedorismo, de educação ambiental e patrimonial. A última etapa, que compreenderia a regularização dos empreendimentos turísticos, como a adequação às normas da vigilância sanitária e a formalização dos contratos de trabalho, prevista para aplicação a partir de 2008, não chegou a ser implantada, devido à troca da administração pública e à extinção da Subprefeitura de Paranapiacaba, em 2009.

Desde 2008 Paranapiacaba é candidata a Patrimônio da Humanidade pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura). Não obstante a atenção dos órgãos de proteção patrimonial das três esferas administrativas, a preservação do conjunto não tem alcançado uniformidade no êxito das intervenções. Uma visita à Vila permite notar significativa disparidade nas condições de conservação das edificações. Recentemente foram realizadas obras de recuperação em algumas edificações promovidas pelo Programa Acelerado de Crescimento, PAC-Cidades Históricas⁸, no entanto, esse tema foge ao tema deste artigo.

Enquanto a principal preocupação das políticas públicas esteve ligada à potencialidade econômica dos negócios urbanos que a Vila poderia gerar, o patrimônio arquitetônico e cultural, juntamente com a população residente, em todos esses anos, recebeu atenção inconstante. Basta comparar as condições díspares de conservação de diferentes edificações.

Enquanto a principal preocupação das políticas públicas esteve ligada à potencialidade econômica dos negócios urbanos que a Vila poderia gerar, o patrimônio arquitetônico e cultural, juntamente com a população residente, em todos esses anos, recebeu atenção inconstante. Basta comparar as condições díspares de conservação de diferentes edificações, condição que não foi contornada, até o presente momento, com as intervenções promovidas pelo PAC-Cidades Históricas (Figuras 12 e 13).

⁸ Como já mencionado, o PAC-Cidades Históricas, segundo um informe oficial, de 2015, constitui uma estratégia de preservação do patrimônio cultural, articulada a outras políticas públicas comprometidas com o desenvolvimento sustentável e local. Como esse objetivo, criou uma linha especial de crédito disponibilizada para financiar obras em imóveis localizados em cidades com áreas tombadas pelo IPHAN. No município de Santo André foram aprovadas as seguintes ações: Restauração dos galpões do Complexo Ferroviário e de vários imóveis da Vila Martin Smith.

Ver: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/PAC_2_Cidades_Historicas.pdf. Data de acesso: 03/11/17.



Figuras 12 e 13. Diferentes tipologias em condições de conservação contrastantes. Fonte: arquivo pessoal. Abr. 2018.

O histórico relatado até aqui assinala as características físicas das edificações e dos conjuntos urbanos considerados posteriormente nos processos de avaliação dos órgãos de preservação e nos programas de revitalização que se seguiram aos tombamentos.

Como já assinalado, as transformações mais significativas ocorreram na década de 1970. Pressionada a atender à crescente demanda de transporte de carga das indústrias instaladas ao longo da linha férrea, a RFFSA inaugurou o novo sistema de transposição da Serra do Mar: a cremalheira-aderência, construída sobre traçado do primeiro sistema funicular de 1867. Essa modernização, porém, provocou a desativação parcial do sistema funicular, que passou a operar somente com dois trens diários para transporte de passageiros. Com essa mudança, muitos dos antigos funcionários da estrada de Ferro foram dispensados ou aposentados e a Parte Baixa da Vila recebeu novos moradores do entorno (Cruz, 2013, p.70).

Cada inovação introduzida na Vila trazia impacto para os moradores. As edificações da Vila Martin Smith, na Parte Baixa, nunca foram propriedade de um único dono, esse fato, apesar de dar maior poder de decisão aos órgãos de proteção do patrimônio, certamente influenciou o contínuo esvaziamento dessa área, o que contribui para a perda de identidade e esgarçamento de vínculos entre os moradores e o próprio território.

CAPÍTULO 3. O PROCESSO DE PATRIMONIALIZAÇÃO DE TODAS AS INTÂNCIAS CONDEPHAAT, IPHAN e CONDEPHAASA

De acordo com o processo de tombamento CONDEPHAAT da Vila, foram identificadas, na década de 1980, poucas construções preservadas, duas delas foram o Relógio e a Casa Fox. A casa era a moradia dos primeiros ingleses que vieram trabalhar na São Paulo Railway e é uma das poucas construções em bom estado de conservação, pois as demais persistiam em condições razoáveis, muito em função da resistência do material com que foram edificadas. A Parte Baixa esteve ligada à Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que dava acesso aos depósitos e oficinas distribuídos em torno da Rua I. A RFFSA, portanto, encampou essa área e as casas juntamente com a estrada de ferro.

No momento em que se iniciaram as comissões para requerer o tombamento, todo o conjunto da Parte Baixa foi levantado e foram identificadas as modificações ocorridas desde a concessão da São Paulo Railway, apontando, assim, as diferentes condições de conservação da Vila e dos diversos componentes tipológicos.

A inexistência dos títulos de propriedade em poder dos moradores das casas dificulta o envolvimento deles nas obras de conservação, deixando a tutela unicamente a cargo dos órgãos públicos. A ausência de políticas de repovoamento não possibilita combater o esvaziamento populacional. Essa condição certamente favorece a perda de identidade do lugar, juntamente com o enfraquecimento da noção de pertencimento dos habitantes. Em certa medida, a Parte Alta ocupa papel relevante nesse contexto, quando passa a abrigar os moradores que se deslocam para lá, como os aposentados ex-ferrovários.

De acordo com o processo de tombamento, no ano de 1982, foi criado o movimento Pró-Paranapiacaba, que tinha como objetivo a preservação da malha ferroviária e do conjunto urbano. Desse movimento partiu a iniciativa da organização do primeiro simpósio Pró-Paranapiacaba, organizado pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos do ABC paulista (AEAAABC-FAU/USP) com apoio do Condephaat (CONDEPHAAT, 1982, p. 50).

A organização teve como articuladores a Associação dos Engenheiros e Arquitetos do ABC e a Faculdade Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP), através do professor Issao Minami. A participação do Condephaat de início se limitou a dar apoio ao movimento e prestar orientação técnica, ainda não havia intenção de tombamento (CONDEPHAAT, *Processo de tombamento*, 1982, p. 332).

Após a primeira reunião, a Prefeitura de Santo André vinculou-se ao movimento, com objetivo de elaborar diretrizes de preservação.

A Comissão Especial Pró-Paranapiacaba foi composta oficialmente pelos seguintes órgãos:

1. Secretaria de Serviços Urbanos e transportes – Prefeitura de Santo André.
2. Secretaria de Educação, Cultura e Esportes – Prefeitura de Santo André.
3. Secretaria de Obras e Planejamento Urbano – Prefeitura de Santo André.
4. Associação dos Engenheiros e Arquitetos do ABC.
5. Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. (EMPLASA).
6. Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb).
7. Câmara Municipal de Santo André.
8. Conselho Estadual do Meio Ambiente.
9. Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA).
10. Programa Preserve – Ministério dos Transportes.
11. Sociedade Amigos do Bairro de Paranapiacaba.
12. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT).
13. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).
14. Departamento de História e Geografia da USP.
15. Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF).
16. Empresa Brasileira de Turismo (Embratur) e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Antes de se iniciarem as discussões, a Comissão redigiu uma minuta para preservação do conjunto ferroviário do município de Santo André. A participação de Issao Minami foi decisiva para o estabelecimento do diálogo entre as várias instituições e órgãos públicos envolvidos nos trabalhos.

O CONDEPHAAT se propôs estimular as iniciativas de preservação local, tanto no contato com a municipalidade, quanto na relação com as demais entidades e associações da sociedade civil, considerando a minuta de legislação municipal de proteção e preservação, que seria enviada à Câmara Municipal após as conclusões tirada nas reuniões da comissão.

O Decreto Municipal de Santo André, que visava à preservação do conjunto a ser preservado, foi discutido pela Comissão, que chegou à conclusão de que seria bom haver

mais um reforço de proteção, na esfera estadual. Além disso, o tombamento acarretaria o reconhecimento do valor cultural de Paranapiacaba na esfera mais ampla do Estado de São Paulo. O pedido de tombamento foi enviado ao CONDEPHAAT e ao IPHAN a partir de 1980, prosseguindo o debate que se iniciava na Comissão sobre a venda das casas da Vila pela RFFSA, pois em razão da impossibilidade de manutenção por falta de recursos dos moradores, a rede ferroviária via a venda do conjunto urbano como uma alternativa, já que o estado da conservação na data em que ocorria o trabalho das comissões era de completo abandono.

Desde a primeira iniciativa de proteção, a preocupação com a preservação do conjunto das edificações, máquinas, equipamentos e entorno ambiental foi considerada significativa no contexto do patrimônio cultural paulista. A Parte Alta, a vila ferroviária e o meio ambiente se complementam um com o outro, compondo uma mesma paisagem, não sendo possível dissociá-los (CONDEPHAAT, *Processo de Tombamento*, 1982, p. 403).

A RFFSA esclareceu que ela não pagava os impostos municipais por ser isenta desses por leis federais, sendo proprietária de toda a vila, desde ruas até terrenos como o da escola estadual. Na vila nova, os terrenos eram da prefeitura, incluindo sanitários públicos e seis lojinhas para artesanato. A RFFSA precisava de poucos funcionários em Paranapiacaba, e eles iriam morar nas casas de alvenaria, com a intenção de diminuir o número de moradores sem vínculo com o trabalho na vila. A intenção da RFFSA não era de vender as casas, e sim de negociar o custo da restauração com as entidades interessadas na preservação (CONDEPHAAT, 1982, p. 374).

Era intenção também da rede ferroviária doar logradouros públicos à prefeitura e regularizar a vila, desmembrar os lotes, isentando-se de responsabilidade da administração da vila (CONDEPHAAT, 1982, p. 392).

Durante a discussão, o CONDEPHAAT se opôs a essa decisão, alegando que o melhor seria manter com a RFFSA, e que deveria ser cobrada a responsabilidade da preservação de Paranapiacaba junto à Prefeitura e à RFFSA. Ficou estabelecido que as instituições deveriam ir à busca de recursos para a revitalização da Vila de Paranapiacaba, estabelecendo como prazo o ano de 1986, suspendendo a intenção de venda até a entrega do plano global (CONDEPHAAT, *Processo de Tombamento*, 1982, p. 350).

A Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) fez convênio com Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), para a implantação de uma maria-fumaça. Antes disso, seria verificada a possibilidade de usar a área de Ribeirão Pires para veículos e estacionamento. A RFFSA-PRESERVE, no ano de 1986, iniciou a restauração do 5º e 4º

patamares da funicular, a casa das máquinas, o castelinho, que viria a ser um centro de preservação e o mercado.

Durante o processo de criação do Plano de Revitalização da Vila de Paranapiacaba, teve início o levantamento da dinâmica socioeconômica do lugar para avaliar as tendências do desenvolvimento e da ocupação do espaço e como influiriam nas decisões de proteção. Ampliou-se o significado do Patrimônio Cultural de Paranapiacaba, compreendendo a arquitetura, a ferrovia e o meio ambiente. Previa-se a elaboração de propostas de revitalização em linhas pedagógicas, com estratégias de educação patrimonial. As propostas foram ampliadas através de ações do turismo regional – com possibilidades de criar centro de estudos e de pesquisa ligados à ferrovia e ao meio ambiente, além da exploração dos recursos naturais existentes e da revitalização de edifícios para o uso público (CONDEPHAAT, *Processo de Tombamento*, 1982, p. 415).

Todas as intenções estabelecidas no plano de revitalização foram decididas através das comissões que se iniciaram no movimento Pró-Paranapiacaba. O plano tinha como desafio equacionar a administração dos bens culturais, sua manutenção e seu uso, sem ferir sua integridade enquanto conjunto arquitetônico, como testemunho de uma etapa do sistema ferroviário.

A Comissão Pró-Paranapiacaba, segundo Thaís Cruz, como forma de melhor organizar os trabalhos optou pela subdivisão em diferentes subgrupos, totalizando nove, incumbidos de elaborar estudos específicos relativos ao tombamento, custos de obras de restauro, aproveitamento ferroviário, turismo, plano diretor entre outros.

No contexto dos anos 1980, comenta Cruz, a preservação e revitalização de Paranapiacaba foram pensadas dentro de uma perspectiva que não visava o ‘congelamento’ das áreas, mas sim seu crescimento e desenvolvimento, batizados pelas diretrizes adotadas pelo plano. As normas de Quito (1967), já reconheciam que os bens do Patrimônio cultural representavam um valor econômico e são suscetíveis de constituir-se em instrumentos do progresso.

Sendo assim, as premissas definidas pelo documento é que os monumentos históricos constituem também recursos econômicos e, conseqüentemente, as medidas relacionadas à preservação devem ser compatibilizadas com os planos de desenvolvimento. No entanto, os planos não tiveram continuidade no decorrer dos anos 1990, sendo retomados somente após os anos 2000, com o tombamento pela instância municipal.

Em 1987 foi entregue o Plano de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, realizado pela EMPLASA, recuperação do antigo mercado, efetuada pela

Rede, e a realização, no Clube União Lira Serrano do 2º Festival de Música Sertaneja de Santo André, numa promoção conjunta da Prefeitura de Santo André (PMSA), RFFSA e a Secretaria do Estado de Cultura. Marcava-se assim a inauguração do Clube e a homologação do Tombamento do Núcleo urbano, equipamentos ferroviários e área natural de Paranapiacaba, efetivado pelo CONDEPHAAT; e a instalação de um Centro de Educação Ambiental, pela Secretaria do meio Ambiente e CETESB. Outro ponto, na área socioeconômica, foi a oportunidade oferecida à população local, através do treinamento de mão de obra para restauro das casas. Com essa força de trabalho, foram realizadas intervenções nos seguintes móveis: Casa Fox; CDARQ e Clube Lira (Cruz, 2013, p.66).

Esse Plano de Preservação e revitalização de Paranapiacaba, elaborado pela EMPLASA, parte de marcos conceituais para chegar às diretrizes de planejamento territorial, com vista a coordenar as iniciativas de conservação em concomitância com as estratégias a serem desenvolvidas naquele bem cultural (Cruz, 2013, p.67).

Finalmente em 1987 deu-se a aprovação da Resolução de Tombamento nº 37/1987 da Vila de Paranapiacaba como *“bem cultural de interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico”*, sem dúvida, muito se deve ao empenho do professor e arquiteto, Issao Minami. Como já assinalado, o tombamento confere maior relevância histórica ao conjunto urbano localizado na Parte Baixa, por ser considerado como exemplares de núcleo urbano resultante da implantação da ferrovia, enquanto que a ocupação da Parte Alta tem sua importância subordinada ao conjunto ferroviário. São também mencionados os 4º e 5º patamares dos Planos inclinados da Serra e o entorno da Mata Atlântica pela importância ambiental. Assinala-se o objetivo de resguardar as áreas das nascentes do Rio Grande e a diversidade do ecossistema da região.

Entre 1985 e 2002 o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN - Processo N. 1252-T-87) se dedica ao processo de tombamento. A delimitação da área de proteção exclui a Parte Alta e a área envoltória, por não terem relação direta com a construção da ferrovia.

De acordo com o processo de tombamento, foram preservadas as cabeceiras do rio Mogi. A ocupação se estendeu de início nas encostas íngremes, cercadas por vertentes escarpadas de Serra do Mar, onde se encontram as bacias de drenagens formadoras dos rios Mogi, Grande da Serra ou drenagens formadoras dos rios Mogi Grande da Serra ou Jurubatiba. Junto aos cursos d'água formam-se os nichos de nascentes, importantes áreas de abastecimento de água para Paranapiacaba e reserva hídrica que deve ser preservada. A Comissão salienta a preocupação em proteger os mananciais e é por isso

que se considera fundamental a preservação dessa área para a incorporação ao tombamento junto ao núcleo urbano de Paranapiacaba (CONDEPHAAT, 1982, p. 280).

A vegetação que reveste o solo apresenta uma cobertura florística, devendo ser preservada, bem como o estudo da possibilidade de regeneração da área de estradas arbóreas sub-bosque e espécies variadas.

Para o processo de tombamento, é de grande importância a preservação da vegetação, por sua representação do ecossistema, mantendo fauna local e proteção do solo (CONDEPHAAT, *Processo de Tombamento*, 1982, p. 300).

Em 2002, em meio às investigações para definir se a Vila seria tombada pela esfera municipal, a gestão do prefeito Celso Daniel decide comprar a área, mantendo a RFFSA responsável pela gestão da ferrovia, concentrando seus recursos administrativos e financeiros em programas de educação ambiental e turismo responsável. Os programas da prefeitura, por meio de uma gestão descentralizada, que prevê a Subprefeitura de Paranapiacaba e do Parque Andreense, incentivavam os moradores a criar empreendimentos em suas próprias residências, e pretendiam estabelecer os valores da prestação da conta que cada morador deveria pagar e também as providências em relação ao restauro das casas. No entanto, os programas tiveram êxito relativo, muito por conta da descontinuidade das políticas, após a mudança da administração municipal, como será abordado a seguir.

Em 2003 é aprovado pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Artístico Arquitetônico-Urbanístico de Paisagístico de Santo André (COMDEPHAASA) o tombamento da esfera municipal, após 17 anos da abertura do processo, em meio a um caloroso debate acerca da situação fundiária da Vila. O perímetro de proteção é o mais extenso em relação aos definidos pelos órgãos dos âmbitos federal e estadual, pois inclui toda a área urbana da Vila – Parte Alta, Vila Velha, Vila Martin Smith – e o meio ambiente natural que envolve o núcleo urbano (denominado Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba). Foram também incluídos no perímetro de proteção a Linha Férrea e seus complementos constituídos pelas ruínas das pontes da Serra Velha e da Máquina Fixa do 4º Patamar.

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

O Plano Turístico concebido, a partir da compra da Vila de Paranapiacaba pela Prefeitura de Santo André, baseou-se em grande medida nas diretrizes estabelecidas pela EMPLASA. Algumas diretrizes seguem abaixo, em continuidade ao processo inicial promovido pelo órgão estadual, CONDEPHAAT.

No campo do desenvolvimento Turístico

- Consolidar a Vila Ferroviária de Paranapiacaba como Centro de Turismo Cultural de caráter pedagógico voltado para aspectos de tecnologia ferroviário e às pesquisas e estudos relativos as questões de preservação e promoção do meio ambiente;
- Apoiar o desenvolvimento de um turismo pedagógico de nível regional, nacional e internacional. Visto constituir o conjunto ferroviário existentes em Paranapiacaba, presumivelmente, o único exemplar desta tecnologia no mundo;
- Consolidar as atividades turísticas e culturais, de modalidades diversas, de forma integrada à vida urbana do núcleo, assegurando a permanente dinamização do cotidiano da Cidade.
- Privilegiar os programas ligados ao turismo aqueles ligados ao meio ambiente, estabelecendo medidas de manejo que orientem a integração dos programas ligados ao Turismo àqueles ligados ao meio ambiente;
- Integrar o conjunto turístico de Paranapiacaba ao Parque Estadual da Serra do Mar, em vista de sua posição estratégica no acesso ao referido Parque;
- Estabelecer mecanismos e sistemas de controle para o turismo de massa, de forma a garantir fluxos turísticos programados;
- Mobilizar as autoridades competentes no sentido de resguardar a Serra do Mar ad a ação predatória a que será exposta pelo aumento do fluxo turístico, através de intervenções concretas no meio físico que caracterizam o Parque em seus diversos níveis de apropriação espacial.

No campo Socioeconômico e Cultural

- Propiciar o mais amplamente possível a permanência na Vila e a interação com agentes empreendedores do processo de revitalização e preservação, aos moradores que tenham vinculação afetiva e cultural com o local;
- Assegurar a permanência dos referenciais afetivos da vida cotidiana da comunidade residente em Paranapiacaba processo de revitalização da vila;

- Priorizar as atividades e empreendimentos que garantam a absorção de mão de obra e da bagagem de conhecimento e tradições culturais locais, principalmente dos que contribuam para seu desenvolvimento e difusão;
- Promover veiculação e sustentação das manifestações culturais e dos agentes locais;
- Garantir à população formas de representatividades na gestão dos recursos e interesses comuns, no processo de revitalização que se implementar;
- Ampliar as oportunidades de integração da população local ao processo de revitalização que se quer empreender, através de um programa de restauração das unidades habitacionais, por etapas, inicialmente, a partir das medidas mais urgentes que detenham o processo de degradação dos imóveis;
- Promover o programa de restauração das unidades habitacionais ocupadas pela população radicada na vila envolvendo, sempre que possível, a mão de obra desta população, num trabalho de conscientização de seu Patrimônio;
- Assegurar a permanência da Vila Ferroviária de Paranapiacaba- Cidade Alta e baixa- como propriedade única, garantindo maior eficácia as medidas de preservação;
- Instituir instrumentos jurídicos que regulem as negociações, empreendimentos e atividades a serem estabelecidas na Vila- Cidades Alta e baixa- e usuários, tendo em vista a preservação do patrimônio histórico e ambiental, bem como o bom nível de desempenho dessas atividades e empreendimentos;
- Incentivar e apoiar, através de formas institucionais, a gestão conjunta da Vila Ferroviária de Paranapiacaba pela sociedade civil, organismos políticos e órgãos técnicos, a fim de que as decisões que orientarão o futuro sejam legítimas e democráticas.

No campo de Controle do Uso e Ocupação do Solo

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

trabalho, dos agentes do próprio distrito de Paranapiacaba e das Cidades vizinhas- Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Santo André e Campo Grande;

Apoiar a concretização de programas e projetos, atividades e empreendimentos, quer da iniciativa privada ou pública, que levam, estrategicamente, à consolidação de usos e formas de ocupação compatíveis com a legislação metropolitana de proteção incidente e a preservação da vila e das áreas de entorno;

- Definir critérios, Parâmetros e condutas que orientam a administração do processo do uso e ocupação do solo, covistas a preservação e revitalização da vila e sare-a do entorno objeto do plano.

No campo de Adequação da Infraestrutura Urbana e Regional

- Impedir o desenvolvimento do sistema rodoviário de acesso do local, como forma de evitar a conversão de Paranapiacaba e entorno em cidade dormitório, enfatizando, por outro lado, a acessibilidade controlada através do sistema ferroviário;

- Efetuar as melhorias nos sistemas de infraestrutura e serviços existentes, ampliando-os apenas em escala compatível ao atendimento das demandas do quadro econômico e social futuro, e segundo as normas e padrões a serem definidos pelo CONDEPHAAT e IPHAN;

- Preservar o traçado da malha viária e ferroviária de Paranapiacaba nas Partes Alta e Baixa;

- Aparelhar a Vila Ferroviária de Paranapiacaba – Partes Alta e Baixa – e entorno para o desenvolvimento de um turismo cultural pedagógico de alcance regional metropolitano, nacional e internacional;

- Aparelhar os municípios de Rio da Serra, Ribeirão Pires e o distrito de Campo Grande no município de Santo André, com equipamentos sociais de maior complexidade e porte, que possam responder de forma distribuída as demandas criadas pela implantação dos planos e projetos de preservação e revitalização;

- Aparelhar o núcleo de Paranapiacaba com equipamentos sociais de atendimento imediato a população, para que possam responder as demandas criadas pela implantação dos planos e projetos de preservação e revitalização;

- Aparelhar a Vila Ferroviária de Paranapiacaba – Cidade Alta e Baixa – com sistemas especiais de abastecimento de saúde que venham garantir o suprimento das emergências locais;

- Empreender a recuperação e aparelhamento dos equipamentos sociais de cultura e lazer, já existentes e reaparelhamento dos equipamentos sociais de cultura e lazer, já existentes na vila – Cidade Alta e baixa – segundo as normas de padrões definidos pelo CONDEPHAAT e IPHAN:

- Promover a restauração dos equipamentos ferroviários, edificações e maquinários como forma de valorização e divulgação da tecnologia ferroviária;

- Incentivar o uso das edificações da Vila – Partes Alta e Baixa – sempre que possível, relacionadas ao seu uso e funções originais, e no caso de novas funções decorrentes da revitalização, atentar para a nação descaracterização destas edificações;

- Organizar sistema de fiscalização e de serviços de segurança novos e adequados para garantir a preservação do patrimônio histórico e ambiental, criando condições operacionais para estes sistemas.

Esse Plano, embora ambicioso, não chegou a ser plenamente implantado. Diretrizes gerais de atuação foram estabelecidas em todas as áreas propostas, mas necessitavam de todo um detalhamento para sua eficaz realização, o que não foi possível devido, entre outros motivos, à dificuldade de reunir todos os órgãos, entidades e pessoas envolvidas no processo. Outro aspecto importante para o êxito parcial é que faltou dar continuidade ao detalhamento e à aplicação das medidas, de modo a responsabilizar cada uma das repartições pela fiscalização e execução.

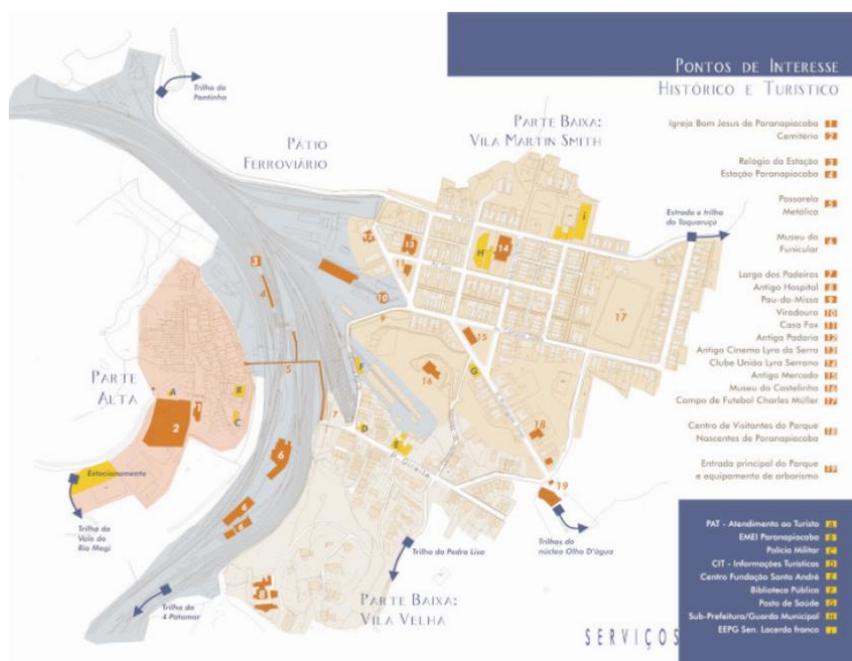
Somente depois da compra da Vila por parte da Prefeitura de Santo André (PMSA) é que foi possível assegurar a propriedade dos imóveis aos órgãos de tutela patrimonial, como previa o Plano na década de 1980. No campo do Controle Urbano, podemos citar ao menos duas propostas do plano inicial que também foram postas em práticas (pós-compra da Vila). A primeira delas foi a preservação da malha urbana original (Cruz, 2013, p. 68). A outra proposta consolidada tem relação com as discussões dos anos 1980. Durante o processo de aprovação do plano municipal dos anos 2000, definiu-se que, na revitalização pós-tombamento as obras de restauração, seria conveniente usar mão de obra local. Essa era uma preocupação recorrente nas discussões da Comissão, existia a preocupação de estabelecer relação dos moradores com a vila, criando um sistema que fizesse com que os moradores se mantivessem no local, preservando a mesma filosofia dos ingleses, de trabalho e moradia no mesmo ambiente. Não é bem essa a conduta da Prefeitura de Santo André ao estabelecer os programas de capacitação e aproveitamento de mão-de-obra local, na medida em que não há vínculos trabalhistas em jogo e a administração municipal coloca-se como proprietária do bem cultural. Assim, os agentes públicos procuram criar restrições ao uso do imóvel se não houvesse, por parte do

morador, respeito às cláusulas do programa municipal. Embora existisse uma Comissão Cidadã que tem o papel de dialogar e discutir os pactos entre os agentes municipais e os moradores, assim como esclarecer dúvidas da população, com frequência, os desentendimentos persistiam de parte a parte, como sinalizou o levantamento *in-loco* apresentado no capítulo seguinte.

Especificações das instâncias dos Tombamentos Municipal e Federal

Vanessa Figueiredo (2014) analisa a experiência de preservação da Vila de Paranapiacaba com enfoque concentrado no conceito de paisagem cultural, associado à preservação sustentável, promovida pela Prefeitura de Santo André, entre 2001 e 2008, ocasião em que ela mesma ocupa a função de Subprefeita de Paranapiacaba e do Parque Andreense. A proposta baseia-se numa gestão municipal descentralizada que procura viabilizar a integração entre as várias políticas de diferentes campos de ação: a preservação do patrimônio cultural, a conservação ambiental, o turismo sustentável, o planejamento urbano, o desenvolvimento social e a participação cidadã.

Em 2002, com a compra da Vila pela Prefeitura Municipal de Santo André (PMSA), deu-se início, portanto, ao Programa de Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável de Paranapiacaba, apoiado na noção de paisagem cultural⁹.



⁹ O conceito de paisagem cultural tem origem nas discussões desenvolvidas pela UNESCO desde 1992 e nas proposições da Convenção Europeia da Paisagem e foi sistematizado pela recomendação R95 do Conselho de Europa em 1995. No Brasil, a compreensão do termo refere-se especialmente ao produto de relações que os grupos sociais estabelecem com o ambiente, visíveis não só fisicamente, mas também por meio dos valores atribuídos socialmente. A proteção da paisagem, segundo esse ponto de vista, deveria promover necessariamente formas de desenvolvimento social e econômico sustentáveis.

Do ponto de vista administrativo, a subprefeitura foi estruturada, conforme explica Figueiredo, em cinco departamentos: Meio Ambiente, Desenvolvimento Social, Infraestrutura, Departamento Paranapiacaba (DP) e Departamento Administrativo. Cada departamento foi subdividido em gerências para a coordenação do trabalho organizado em áreas temáticas. O DP é que detinha a responsabilidade direta sobre a Gestão da Paisagem Cultural de Paranapiacaba e sobre a implantação do Programa de Desenvolvimento Local. Para tanto, reunia três gerências: de Turismo (responsável por desenvolver e operar o turismo sustentável, promovendo produtos turísticos com a participação da comunidade, visando a capacitação e geração de renda); Recursos Naturais (responsável pela gestão sustentável do ecoturismo e da proteção ambiental do Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba) e Patrimônio e Projetos (responsável pela articulação entre o planejamento físico e territorial e as práticas de preservação do patrimônio arquitetônico).

Com base na noção de 'paisagem cultural' a abordagem considera a

Figura 14. Mapa da Vila de Paranapiacaba com assinalação dos pontos de interesse histórico e turístico (edificações em cor marrom); das trilhas de exploração do ambiente natural (setas azuis); dos serviços integrados (sedes indicadas em amarelo) ao Programa de Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável. Fonte: PMSA, 2005.

material com o planejamento das atividades econômicas, sociais e culturais.

Um instrumento criado, em 2004, pelo Plano Diretor de Santo André, para viabilizar essa estratégia, foi a ZEIPP (Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba).

A Lei de Zoneamento nº 9018, que estabeleceu a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba (ZEIPP), regulamenta a promoção do desenvolvimento local sustentável e da preservação da paisagem cultural, propondo a divisão do território em quatro setores: APR – Área Predominantemente Residencial; APC – Área Predominantemente Comercial; ASD – Área de Serviços Diferenciados; AAN – Áreas de Atividades Noturnas; ATP – Área de Transição do Parque Nascentes de Paranapiacaba (Figura 15).

- Promover o controle da ocupação e expansão urbana em conformidade com as diretrizes de desenvolvimento sustentável de preservação da paisagem Cultural;
- Promover a regularização urbanística e fundiária (PMSA, 2007).

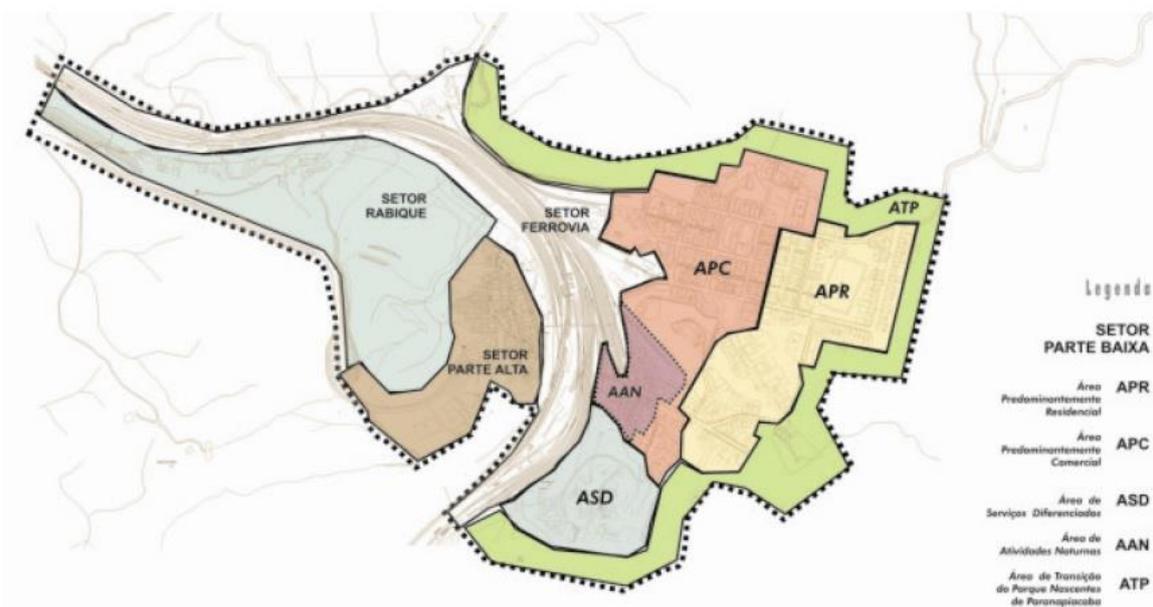


Figura 15. Mapa dos setores definidos pela regulamentação da ZEIPP. Fonte: PMSA, 2007.

A Parte Baixa reúne 340 casas, desse total foram selecionadas as representativas de cada tipologia, identificadas como “Exemplares de Tipologias Residenciais”, com o objetivo de reconhecer o valor documental e cognitivo da edificação original, propondo a conservação e destinação à visitação pública, compondo um “Circuito Museológico”. Dessa forma, as edificações que não fizessem parte dessa listagem poderiam ser submetidas a intervenções para adaptação a novos usos. Também fez parte do Circuito Museológico a edificação do tipo “C”, identificada na planta da Vila Smith, mais conhecida como Castelinho.

Havia um processo de licitação para obter a permissão de utilizar os imóveis como moradia ou para exercer atividades comerciais. Foi formada uma cooperativa de restauradores com quinze moradores que se inscreveriam em atividades de capacitação para recuperação da madeira. Em 2006, foram iniciados os cursos de educação patrimonial. No período de 2001 a 2008 foram investidos cerca de R\$ 8 milhões em obras de restauração do patrimônio edificado e de espaços livres, além do investimento anual de R\$ 140 mil em obras de manutenção ordinária (FIGUEIREDO, 2010, p. 20).

Criaram-se contratos de concessão de uso aos moradores e instrumentos de incentivo à preservação, submetendo todo o processo a um sistema de fiscalização das obras. A cada dois anos se realizava a renovação contratual e os casos irregulares eram encaminhados à sanção administrativa e, em último caso, à reintegração de posse.

Fernanda D'Agostini, ao analisar as diretrizes que se seguem aos tombamentos nas três instâncias, enfatiza a atribuição de valores selada pela sobreposição das três esferas de proteção patrimonial: o Patrimônio Histórico e Cultural a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, formado por rico acervo arquitetônico e urbanístico, demonstra um valor de imaterialidade, pautado por seu significado de progresso, tecnologia e modernidade, condicionado pelo ambiente industrial resultante da segunda metade do século XIX e início do XX. Por conseguinte, sua dimensão simbólica intensifica-se através das décadas, transformando seu valor ao longo do tempo (D'Agostini, 2014, p. 51).

A autora assinala a falta de continuidade nos programas, que não estabelecem a devida regulamentação dos processos das diferentes esferas de proteção, tanto no que se refere aos princípios que deveriam nortear as restaurações e reabilitações dos bens arquitetônicos, quanto no que tange à preocupação com o ambiente natural.

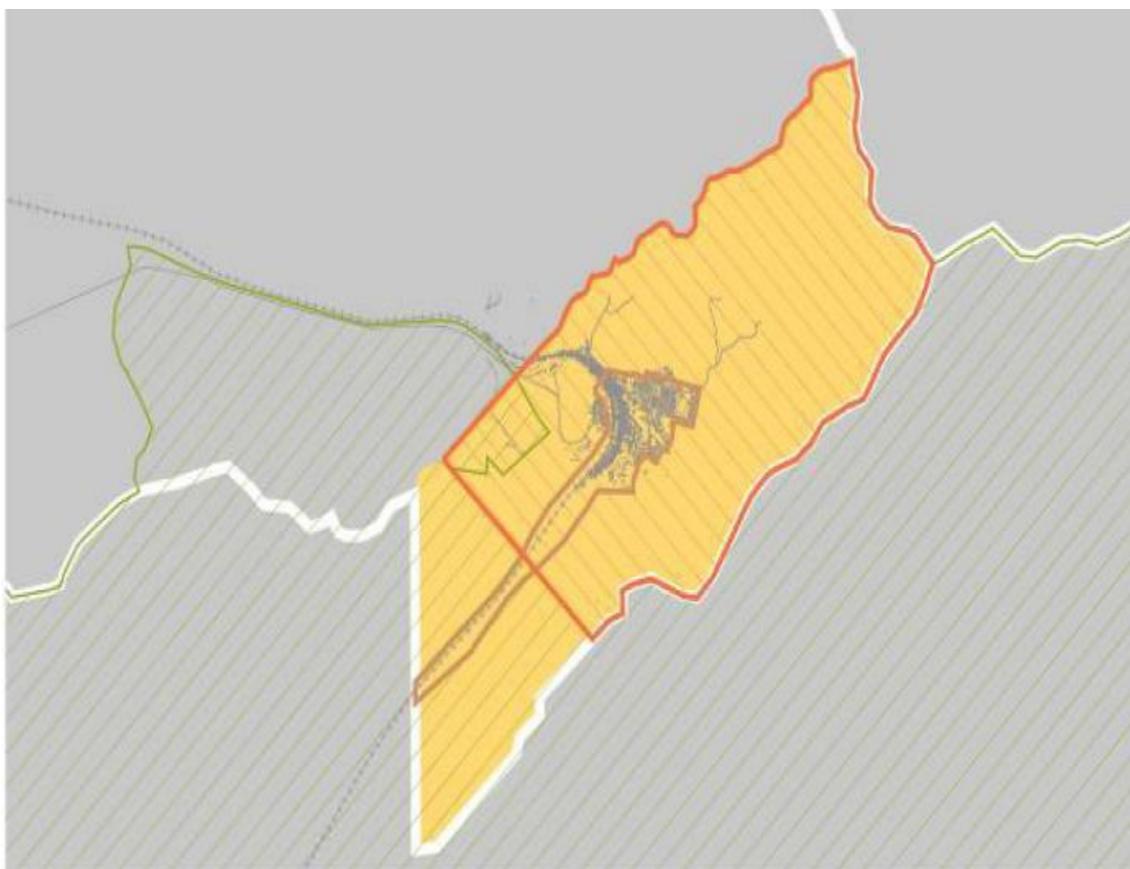
Lamentavelmente, em nenhuma das instâncias de proteção os processos de Tombamento foram regulamentados, o que impediu o estabelecimento de parâmetros capazes de condicionar projetos de intervenção urbana e funcional na vila, quanto a porção de Mata Atlântica onde Paranapiacaba se insere, integra hoje a chamada Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo e ainda a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica (D'AGOSTINI. In ALAMINO, 2011, p.69).

As resoluções de tombamento das referidas instâncias não contemplam o patrimônio da mesma forma. O CONDEPHAAT, em 1987, estabelece que a Vila de Paranapiacaba e o ambiente natural que a envolve são bens culturais de interesse histórico, arquitetônico urbanístico, ambiental e tecnológico. A parte Baixa foi tombada devido à exclusividade seu conjunto urbanístico – núcleo urbano planejado com uso especializado e Vila Ferroviária –, enquanto a Parte Alta, por sua ocupação diferenciada e importante papel histórico desempenhado pelas atividades de comércio e serviços necessários para todo o desenvolvimento do núcleo urbano. A linha férrea e seus complementos foram tombados por resguardarem os remanescentes do antigo sistema funicular, bem como o 4º patamar dos novos planos inclinados da Serra e seus equipamentos.

O processo de patrimonialização do CONDEPHAASA teve início a 1996 e homologação somente em 2003. Incluindo área Urbana – Parte Alta, Vila Martin Smith e o meio ambiente, identificado como Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba. Além disso, são tombadas a linha férrea e seus complementos: ruínas das pontes da Serra Velha, da Máquina, fixado 4º Patamar.

O IPHAN que iniciou o processo de Tombamento da Vila de Paranapiacaba no ano de 1985, concluiu a resolução de proteção somente em 2002. O tombamento teve como motivação o valor histórico do conjunto, dessa forma, a área tombada foi definida por uma poligonal, ressalvados os bens móveis máquinas, equipamentos, loco breques, locomotivas e vagões. O perímetro adotado pelo IPHAN compõe as instalações que tem relação direta com a ferrovia em uma área bem menor do que as tombadas nas instancias estadual e municipal (Figura 16).

Tombamentos da Vila de Paranapiacaba e entorno



A autora concluiu que o Patrimônio histórico e cultural da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, formado por rico acervo arquitetônico e urbanístico demonstra um valor de imaterialidade, pautado por seu significado de progresso, tecnologia e modernidade, levado pelo ambiente industrial que emergiu na segunda metade do século XIX e início do século XX. Por conseguinte, sua dimensão simbólica intensifica-se através das décadas, transformando seu valor ao longo do tempo. (D'Agostini, 2014, p.51).

D'Agostini, ao fazer a análise da compra e venda da Vila pela Prefeitura de Santo André, não vê com bons olhos o processo de concessões de uso das edificações da Parte Baixa e Vila Smith. Quando a Prefeitura de Santo André toma parte da administração da Vila de Paranapiacaba (2002) foram implantadas duas ações fundamentais para a regularização da ocupação dos imóveis. Primeiramente, todos os moradores foram chamados pela subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense para um termo de permissão de uso (TPU). Em auxílio ao morador, para o cumprimento do TPU, instituiu-se um regulamento interno com as normas básicas para a preservação do Patrimônio Histórico e bom convívio entre moradores. Desse modo, criaram-se condições para a Administração Municipal controlar o uso, as obras eventualmente realizadas e propor ações de reintegração de posse, pois os moradores assinaram um termo de permissão de uso (TPU), assumindo o compromisso de conservação do imóvel e pagamento de contraprestação mensal. Aquele que cometesse alguma irregularidade em seu imóvel, conforme as diretrizes do Programa de recuperação e de concessão de usos, sem título de propriedade, perderia o direito de uso.

CAPÍTULO 4. O CONTATO COM ÁREA DE ESTUDO E COM A POPULAÇÃO LOCAL

O processo de transformação da oralidade para um documento escrito é composto por cinco etapas: audição, transcrição, textualização e verificação. Após organizar o áudio das entrevistas, as gravações foram ouvidas com atenção, para depois realizar a transcrição do material bruto, passando para a forma escrita tudo o que foi falado, inclusive, palavras sem sentido ou frases não concluídas. As falas que não foram compreendidas foram colocadas entre parênteses para depois serem reavaliadas (MEIHY, 2005, p. 197-198).

Durante a transcrição, o pesquisador tem autonomia para extrair as partes que não são relacionadas ao projeto, agregar as perguntas na fluidez textual e redistribuir o texto, considerado como tom vital (MEIHY, 2005, p. 184).

A textualização é um momento de interpretação do pesquisador, nessa fase são eliminadas as repetições, os vícios de linguagens e são incluídos os elementos não narrados – gestos, emoções, entonação. O texto deve ficar mais fluido e objetivo. Entretanto, não deve ser alterada a estrutura do raciocínio temático ou temporal da fala (MEIHY, 2005, p. 201).

Neste estudo a elaboração deste capítulo, teve o viés de trazer a aproximação sobre o conhecimento do cotidiano da vila ferroviária procurando compreender como as políticas públicas eram e são recebidas por alguns moradores antigos ou não, uma pesquisa qualitativa.

A pesquisa qualitativa não corresponde a um procedimento estatístico, identifica os problemas e desenvolve maneiras descritivas. Os dados recolhidos são em forma de palavras ou imagens e não de números (BOGDAN & BIKLEN, 1982, p. 48) nela não existe a preocupação em corroborar hipóteses previamente definidas.

No geral, isto não quer dizer que não se é produzido conhecimento. A análise orientada por tal abordagem traz elementos do estudo e de seus pressupostos teóricos. E *“nada impede que, diante de uma necessidade, lancemos mão de gráficos ou tabelas que sistematizem e revelem quantitativamente, alguns dados”*. (AZEVEDO, 2008, p. 77)

Diante da pesquisa qualitativa se descrevem as técnicas e procedimentos que estamos planejando utilizar para a coleta e para análise de dados levantados, face à problemática colocada em questão na pesquisa. O pressuposto epistemológico e o método estão em constante diálogo para garantir uma coerente argumentação. Diante do problema de pesquisa proposto, escolheu-se trabalhar com entrevistas a fim de abordar a visão dos moradores.

Durante a realização da construção deste capítulo, foi feito um levantamento de dados e informações para analisar o cotidiano e as oralidades na vila ferroviária, utilizando a metodologia da história oral. Vale citar um dos argumentos da Ecléa Bosi, que *“a fonte oral mais sugere que afirma, caminha em curvas e desvios obrigando a uma interpretação sutil e rigorosa”* (BOSI, 2003, p. 20). Portanto, o estudo das narrativas orais exige atenção e estudo minucioso da coleta até sua análise.

A metodologia de Carlos Sebe Meihy, sugere a realização das entrevistas, porém, a entrevista apenas tem sentido dentro de um projeto e antes de fazê-la existe um processo que antecede: elaboração do projeto, tema (trabalho cotidiano), justificativa (história que pode se perder), hipótese (interesses e descaminhos do progresso), escolha da colônia (pessoas com ligação à história de Paranapiacaba) e formação da rede (ferroviários, familiares de ferroviários moradores, turistas e pesquisadores).

No manual de História Oral o autor (MEIHY, 2005, p. 175) explica que:

Os objetivos primordiais devem atender sempre um interesse importante que vincula os sujeitos enfocados (Colônia e rede) ao sentido social que marca a importância do trabalho

Diante do cotidiano dos moradores da vila e das ações que traduzem modificações ao meio urbano, as entrevistas tratam do período em que elas aconteceram, e os relatos indicam as relações de poder e trabalho, pensamos no espaço urbano, na memória, família, sentimentos e identidade, dando sentido social para o desenvolvimento deste estudo.

Pensou-se nas especificidades culturais dos colaboradores para o desenvolvimento do questionário semiestruturado, com perguntas abertas, de modo que, no decorrer das entrevistas, os colaboradores fossem instigados a pensar nas experiências individuais e coletivas para a elaboração da narrativa.

Os questionários foram elaborados para os seguintes grupos: ex-ferroviários e familiares desses trabalhadores. Houve outro grupo considerado neste estudo, correspondente a entrevistas já realizadas, por meio do documentário produzido por TV USP Programa PGM arquivo Latim FAUUSP Maio/ 2003 PARANAPIACABA. O documentário teve o intuito de trazer o tema da revitalização e o destino do patrimônio público, assim como o reflexo da venda da Vila de Paranapiacaba e a sua gestão depois de 2002.

Os repórteres Carol Baggio, Issao Minami, Aziz Ab'Saber e Maria Carolina Abe da TV USP participaram do programa PGM da USP, contribuindo com a parte histórica da Vila. Essa entrevista não foi extraída do documentário, e sim de seis reportagens em que se entrevistam moradores da Vila de Paranapiacaba, sob o olhar da Comissão Cidadã na

ocupação exclusiva de moradores. Diante disso, foi feita uma seleção de dois momentos: o primeiro refere-se à aplicação do Plano Patrimônio considerando a especificidade de um dos planos turísticos, Portas Abertas e a visão dos moradores a respeito da sua aplicação. Os depoimentos foram colhidos no ano de 2003, data de início da aplicação do Plano Patrimônio.

Durante o desenvolvimento deste capítulo houve o interesse em aprofundar o estudo da história da vila Ferroviária, que se não registrado, poderá cair no esquecimento. Entre os entrevistados estão moradores da Parte Baixa da Vila, que passaram diretamente pelas influências da aplicação dos projetos de revitalização da Vila.

No desenvolvimento de todo o documentário foram analisados quais foram os desafios passados pelo grupo de moradores durante o projeto de revitalização, as desocupações ocorridas no ano de 2003. Eles são da nova geração de moradores da Parte Baixa, a idade deles são entorno de 30 a 60 anos, não são descendentes dos ferroviários também foram entrevistados alguns funcionários da Prefeitura e a Comissão Cidadã.

Uma das moradoras e comerciante, Daniela Cristina, dá sua opinião sobre o Plano Patrimônio, relatando que:

A subprefeitura ajudou no processo de revitalização, no início do movimento Portas Abertas (é quando os moradores iniciam com o comércio dentro das suas casas) ele foi devagar e depois foi melhorando, alguns moradores que estavam desempregados começaram a trabalhar dentro das suas casas, com o projeto Cama e Café da Manhã, os moradores serviam café da manhã para turistas e hospedagem. No projeto Fogo e Fogão os turistas encontram comida. Todos os projetos de integração entre os moradores e os serviços prestados contribuíram para gerar emprego e renda trazendo um retorno positivo para os moradores e turistas.

Daniela Cristina

A entrevista de Daniela Cristina menciona elementos positivos sobre o projeto do comércio em suas casas, indicando vantagens para os moradores como para os turistas. No entanto, de acordo com João Ricardo Caetano, Sub-prefeito de Paranapiacaba:

O Parque Andreense, de acordo com o morador que manifesta uma intenção de trabalho nos projetos turísticos, ele recebe desconto no aluguel da casa. Eles têm algumas obrigações, como abrir sua casa durante o período turístico. No caso dos monitores ambientais, eles têm uma escala de trabalho para

prestar serviço, assim, se eles vão atuando com o serviço eles, conseguem um desconto de 70% de desconto no aluguel.

João Ricardo

De acordo com o depoimento do subprefeito, as condições de trabalho e desconto no aluguel chegam para moradores que têm o interesse de prestar algum serviço. Assim como Nelson Santos, assistente do departamento de Paranapiacaba, relata as dificuldades dos moradores em participarem dos cursos proposto pela prefeitura:

Quando a gente faz um programa está investindo em capacitação e formação dos moradores e então eles precisam participar dos cursos de formação que estamos fazendo, claro, é obvio que seria bom que a pessoa abrisse a casa dela e pronto e acabou, mas não é só isso, é preciso investimento, em formação e publicidade.

Nelson Santos Dias

Maria Aparecida Ferreira de Almeida, por sua vez, traz outro dado que retrata o retorno positivo das ações sobre o incentivo ao trabalho nas residências:

Eu abri a casa em julho de 2002, por incentivo da prefeitura e um dinheiro a mais que ganhamos, participando dos cursos que a prefeitura dá, ela está nos apoiando. A repórter pergunta: Você tem desconto no aluguel? Sim, pago 40 reais de aluguel, para mim é uma grande coisa.

Maria Aparecida Ferreira de Almeida

O comerciante Sergio Chysto se coloca com opinião dúbia sobre as ações, relatando que o incentivo nem sempre é positivo, pois ele diz que quem não tem sustentabilidade para manter seu próprio ateliê, nem sempre é incentivado a continuar. O contrário do que diz a Prefeitura:

Coproprietário do Ateliê Pau D'Alco, eu moro aqui há dois anos, antes da prefeitura se estabelecer, com relação aos pontos positivos das ações da Prefeitura, foi direcionar os turistas, para os ateliês, eu já vinha com o trabalho de

artesanato, agora a AMA contribuiu e ajudou a nos organizar, nos dando apoio nas divulgações, e no sentido de orientar a produção de acordo com o que os turistas consomem. Acho bacana tudo isso.

Nem todos recebem apoio, por exemplo, os projetos que não conseguem ter sustentabilidade, por falta de clientela, e de orientação de como administrá-lo, não de forma paternalista, mas dando a instrumentalização para que cada um possa desenvolver o seu trabalho.

Sergio Chysto

Enquanto o subprefeito relata que todas as pessoas têm a mesma oportunidade, nem sempre o que diz a prefeitura está de acordo com a vivência dos moradores e trabalhadores do projeto. Subprefeito:

Todas as pessoas estão tendo a oportunidades e toda também têm acesso ao crédito banco do povo, a única possibilidade que não está sendo ofertada a elas é carregá-las no colo.

João Ricardo Caetano

A Comissão Cidadã é um órgão que ouve os moradores e tenta dar orientação sobre o entendimento da lei, sobre cada casa e sobre os direitos que os moradores têm. É um órgão que atua a fim de comunicar, assim, como relata Newton de Souza:

A Comissão Cidadã tem ajudado alguns projetos que tenham conseguido caminhar, mas não é uma relação paternalista e sim fazer com que o morador tenha a experiência e capacitação, e depois fazer com que o morador tenha condições de andar com as próprias pernas. Nós começamos em 12 ateliês e hoje estamos em cinco, isso demonstra bem o projeto e a falta de participação da prefeitura, eles não vieram ver o que tínhamos a oferecer ou dado alguma sugestão do que seria melhor a fazer, assim trabalhar em parceria mesmo, não é esse o trabalho, então é cada um por si, quem tem mais perna dá um passo maior, quem não tem acaba fechando, como que aconteceu: a maioria fechou.

Newton de Souza

De acordo com a comerciante coproprietária do Ateliê Pau D'Arco, a prefeitura não está agindo de forma correta e que propor o curso não é a melhor forma, antes disso é preciso explicar a razão dos cursos para que provoque o interesse de participar. Regina questiona a forma como a prefeitura trabalha com os cursos oferecidos.

A prefeitura vai para uma comunidade de 300 casas e oferece 40 cursos e os moradores não vão. Sendo assim, a prefeitura não precisa fazer mais nada, se eles não estão interessados, assim é mais fácil do que você procurar convencer pessoas, sabe?

Regina Azevedo Miguel

A Presidente da Comissão Cidadã tem o papel de tentar compreender as ações e ajudar os moradores a buscar a participação nos projetos, para aqui eles tenham acesso às atividades, trazendo renda para suas famílias.

Ou a comunidade não está entendendo direito que tem essas portas todas abertas ou eu sinto que falta critério de divulgação, dos critérios iguais para todos. Eu sinto que nem todos que querem abrir um ateliê é liberado

Valeria Volk Manhani

Valeria Volk, presidente da Comissão Cidadã, através da sua experiência com a Vila, compreende que nem todos estão tendo o mesmo direito, e que o critério de seleção para participação dos projetos não tem sido igual para todos.

Em resposta a mesma pergunta, o subprefeito relata que existe um padrão para participar, uma seleção na verdade, para trabalhar nos ateliês, mas disse que desconhece algum morador que queira atuar e que não tenha recebido orientação. O Subprefeito responde:

Eu realmente desconheço que algum interessado não tenha recebido guarida da prefeitura. Agora, a única coisa que tem é que temos uma seleção de uma linha de corte e que não é qualquer artesanato, precisamos ter um padrão de qualidade, o que pode ter ocorrido é a pessoa nos ter procurado e não ter esse padrão para abrir imediatamente uma atividade. Se isso ocorreu, a pessoa foi encaminhada para a capacitação. Estamos criando consciência de Patrimônio histórico.

A coproprietária do Ateliê Pau D'Acho relata um pouco sobre Educação Patrimonial, consciência de patrimônio como deveria instruir os moradores mais necessitados:

Você não fala que você lida com os pobres, e sim faça o trabalho, ensina o que é uma cooperativa ensina que o sujeito pode ser preso se ele sair dali e levar uma porta, por que uma árvore aqui é diferente de uma árvore no urbano, porque esse turista tonto vem aqui e gasta uma fortuna para ficar olhando a natureza que está no meu quintal e é de graça, será que isso não muda as cabeças, lógico que muda!

Hoje o trem ferroviário já não chega até a Vila de Paranapiacaba tem que descer duas estações antes Alto da Serra, isso por que desde novembro de 2002, esse fato é apontado por muitos como o grande responsável da diminuição de turistas que chegam na vila de acordo com notícias do jornal Grande ABC de 09/02003 e depoimentos de moradores houve a diminuição de 80% do público.

Segundo o subprefeito, o trem que a CPTM fornecia não era de qualidade, não oferecia segurança e não trazia um turista qualificado, ou seja, aquele que tem dinheiro para ter um carro. Agora está em negociação um trem turístico com qualidade segundo ele. Se acredita que o turista que vinha de trem não tinha condições de consumo na vila, adotaram, porém, um critério de seleção do turista.

Regina Azevedo Miguel

A presidente da Comissão Cidadã traz um dado importante sobre o evento. Informa que, de certo modo, ocorre diminuição do número de turistas para a Vila, através da seleção dos turistas, impedindo o acesso pela ferrovia. Tirando o transporte público sobre trilhos da Vila de Paranapiacaba, propondo apenas um complexo turístico com monitores.

A prefeitura não quer o turista de massa, então aposta no turista qualificado, eu não acredito nesse tipo de corte, o turista pode não ter grana, mas pode trazer outro benefício com sua visita.

De acordo com a Prefeitura e a Comissão Cidadã existe divergências e seleções de moradores que participam dos projetos, nem tudo são flores, enquanto de um lado prefeitura tenta incentivar projetos em troca de benefícios, do outro lado não existe muita compreensão e explicação para o que tem

ocorrido na vila, e por que existe critérios de seleção entre pessoas que podem participar e outras não, fica difícil identificar os critérios da prefeitura.

Valeria Volk Magnani

Seguem abaixo moradores em estado de exclusão do sistema implantado, em fase de desapropriação. De acordo com as discussões entre a prefeitura, comerciantes e a Comissão Cidadã, muito se discutiu sobre os papéis entre as ações que ocorreram na Vila no ano de 2003. Foi exposto o que sugeriu a prefeitura entre as ações de incentivo à população e em contrapartida à Comissão Cidadã e os comerciantes. Em forma de perguntas e respostas, as entrevistas tiveram um papel investigativo sobre a qual era de fato a situação mais Houve uma atenção especial com moradores que foram afetados com o Plano Patrimônio, com as desapropriações. Como relata a moradora Mirna, que tem 30 anos de idade e está grávida, mora na casa com o marido e mais uma outra família com duas crianças.

Nem todos os moradores estão incluídos nesse processo de revitalização. Eles estão tirando tudo, estou guardando as coisas para ir embora por causa do despejo. Recebi essa primeira carta que pedia para eu comparecer a uma reunião com direito à negociação da dívida com a prefeitura. Isso depois da divisão do patrimônio que era dada pela Ferrovia. Eu tinha o direito de morar na casa dada pelo governo federal, era um direito de morar na casa. Quando a Prefeitura comprou era para a gente fazer tipo um contrato com eles, aí mandaram mais uma carta marcando outra reunião. Aí essa reunião foi cancelada e não foi remarcada. Simplesmente mandaram a notificação de desocupação da casa, sendo que ela não dá nem chance da gente conversar, de tentar fazer um contrato e pagar o aluguel.

A prefeitura alega através de Nelson Santos Dias, que todas as pessoas que estão aqui morando serão chamadas para legalizar as moradias.

Há contradição, o morador não teve direito de resposta, a prefeitura simplesmente mandou a carta de desocupação.

Mirna

Mirna testemunha que não vê o processo de revitalização como positivo para ela e outros moradores da mesma rua. A Tv Usp pergunta a Mirna se ela foi chamada pela Prefeitura para trabalhar ou atuar no projeto. E se ela recebeu uma carta de desocupação, traduzindo um debate entre a prefeitura e a moradora.

Recebi duas cartas, aqui mora uma menina, deram a carta de desocupação a ela, mas depois que descobriram que eu havia vindo morar com ela aí veio a perseguição fiquei até doente e a menina não quis mais ficar por aqui para estar passando por aquilo e foi para casa de uma amiga.

Mirna

TV USP Programa PGM:

Então você não tinha autorização?

Eu não tinha [Mirna]

Prefeitura:

Não existe por parte da Prefeitura nenhuma obrigação de manter os moradores nas casas. As casas são da Prefeitura o que ocorre quando não se respeitam os acordos é a reintegração de posse.

De acordo com as conversas entre a Mirna e a Prefeitura, observa-se que a prefeitura não autorizou sua moradia na casa e que a prefeitura tem o direito de escolher e saber quem pode se manter na casa ou não. Isso vale para todos os atuais proprietários da Vila.

A comissão integradora relata o seu papel na vila através do depoimento de Valéria Volks Magnani

Geralmente o que ocorre é que a Comissão Cidadã faz a intermediação de conflitos com os moradores das casas. Então é desocupação, ordem de despejo, negociação de dívidas, o nosso trabalho aqui é de inclusão social, a gente acolhe o morador e escuta ele, mas a gente não sabe até que ponto

tudo o que ele está falando é verídico ou não, mas o papel da comissão não é esse, e sim transformar em relato escrito tudo para que a negociação parta de algum ponto que é o documento escrito. Então é esse o trabalho da Comissão Cidadã, é mostrar para o morador vias para ele poder reclamar os seus direitos.

De acordo com o relato da Comissão, o seu papel é de ajudar os moradores a entender questões sobre os agentes públicos e a população e poder questionar as ações a fim de documentar o que ocorre por lá.

A entrevista de Ana Carolina e Marcos Aurélio Lima, mais uma moradora grávida de idade 35 anos e seu marido de 40 anos, relata a falta de oportunidade em trabalhar nos projetos e também assinala o processo de desocupação. De um lado o relato da moradora e do outro da prefeitura.

Olha, estou grávida e eles querem mandar a gente embora, ele falou: vai chegar a ordem de despejo e você vai ter que sair, ele disse assim, você que escolheu, eu que escolhi ir embora da casa que moro há 4 anos. Meu marido mora naquela casa há 7 anos, tínhamos a permissão da ferrovia, nós fomos lá na ferrovia pagamos um contrato lá de 50 real lá.

Ana Carolina Cressoni

Depois que ela assina o termo, ela tem durante três meses para pagar o aluguel. Se ela não pagar ela vai embora, todas as pessoas aqui não vão morar de graça. Então estamos chamando a todos para regularizar as dívidas diante das suas possibilidades, mas todos têm que arcar com suas responsabilidades.

Prefeitura

Tem outro bloco de moradores que acha que a administração iria se manter da mesma forma, que era anteriormente de forma irresponsável, a pessoa ocupava a casa e ficava morando sem ser cobrada nenhuma responsabilidade. A pessoa ocupa e acha que não tem que pagar aluguel por que a outra não paga e assim vai. O que eu quero é regularizar a minha situação, mas a Prefeitura não deixa e não quer. Eu quis trabalhar aqui, me ofereci, eu falo inglês, morei em Londres

alguns anos, eu poderia ensinar as pessoas aqui a falarem. Já que é uma Cidade turística, vai começar a vir pessoas de fora, então eu poderia contribuir de alguma forma, mas a Prefeitura não quis, a questão não é ajudar a prefeitura e sim quem eles quiserem que ajude, quem eles quiserem colocar para fora eles vão colocar.

Ana Carolina Cressoni

Quando eu cheguei aqui a casa tinha coco de vaca não tinha janela, não tinha o simbolozinho da Prefeitura, entendeu? Estava cheio de cara fumando maconha aqui dentro aquilo tudo e eu cheguei com minha família, minha filha e minha esposa, entendeu? Entrei no meio dos caras e pedi abrigo. Eu disse é o seguinte, estou na rua e quero ficar aqui, só não quero ficar na rua eles disseram, não esquentar a cabeça não que você vai ficar aí, então entrei na casa no meio deles e fui arrumando tudo, a casa como você pode ver pus porta, janela, arrumei tudo, pus um espelhinho, fiz tudo aqui, instalação elétrica água luz na casa E depois de tudo isso, eles vieram atrás de mim e me expulsaram daqui como você está vendo, minha mudança está indo embora

Morador Marcos Aurélio Lima

Se o morador não tiver o vínculo ele não está autorizado a fazer melhorias, precisa de permissão de uso. Nós sabíamos que haveria esses desgastes e que as pessoas aqui estão mal-acostumadas, o morador que tiver condições de pagar o seu aluguel trabalhando aqui no turismo ou em outro lugar ele está tranquilo.

Prefeitura

Até aqui foram relatados os desafios e dificuldades que essa pessoa tem vivenciado com o processo de desocupação, e mesmo que ambos tenham uma autorização da RFFSA quando houve a compra da Vila pela Prefeitura, quem define quem deve ocupar as moradias é a Prefeitura de Santo André.

Em seguida, Quitéria Barbosa, Mirna e Ana Carolina Cresson, explicam à TV USP PGM que deverão desocupar as casas por ordem judicial da prefeitura, ambas não estão pagando o aluguel e necessitam regularizar isso, mas, segundo as moradoras, esse acordo não foi aceito pela prefeitura.

Eu tenho como pagar o meu aluguel, eu recebo a pensão das crianças que dá para pagar o meu aluguel, eu tenho seis meses aqui, por mim eu pagava os meus atrasados e ficava aqui, mas...

Quitéria Barbosa

TV USP Programa PGM:

Segundo decisão judicial, Quitéria tem quatro meses para deixar a casa que ocupa.

Relata: eu e ele mora mais um casal com dois filhos pequenos e mais um casal em cima entendeu e essas famílias vão para a rua

Ana Carolina Cressoni

Programa PGM TV USP Programa PGM:

As famílias da rua dos Canudos já receberam o pedido de desocupação de suas casas.

É uma briga e tanta que você tem que ter com eles, tem gente que não aguenta e vai embora.

Mirna

TV USP PGM:

Com a ajuda da Comissão Cidadã, Mirna e seu marido conseguiram uma nova casa na vila.

Até aqui foram relatadas as entrevistas de moradores que ocuparam as casas no período de abandono da Vila e muitos deles foram convidados a se retirar, por determinação da prefeitura. Os que conseguiram ficar tiveram que passar por muitas negociações. O

público principal que pretendia se manter nas casas eram os antigos funcionários da ferrovia e os atuais da CPTM.

Hoje já existe um trem turístico que faz a seleção do público cobrando o valor de R\$40,00 e dentro dele você conta com monitores contando a história da vila até que os turistas cheguem à cidade. Determinado pela prefeitura, também tinha o consentimento de antigos moradores da Ferrovia, que até hoje relatam que parte dos novos moradores da vila adveio de ocupações irregulares, trazendo o consumo de drogas para a Vila.

De acordo com as entrevistas utilizada sobre o documentário foi possível extrair as relações entre a prefeitura e alguns moradores da região que não tinham autorização de se manter na vila, esse dado de seleção muitas vezes

Abaixo seguem as entrevistas do tempo presente entre o ano 2017 e 2018, os moradores que foram entrevistados têm mais identificação com a vila, são filhos e parentes e antigos funcionários ferroviários. Segue um outro lado da história, uma continuidade do desenrolar do documentário acima relatado, discutindo as políticas públicas a atuação dos projetos turísticos na vila, como lidam os moradores com todos os eventos ocorridos, e quais são as relações deles com o todo e sua consciência de pertencimento e identidade com o lugar.

Durante a próxima etapa da análise considera-se que o espaço urbano está inserido na cultura, e é carregado de história e, muitas vezes, a memória relativa ao espaço é historicamente alterada, pois o que é um marco hoje, pode não ser lembrado amanhã, partindo desse pressuposto utilizado na teoria de Meihy em seu manual de história oral, deve se levar em consideração as memórias dos moradores afim de registrar a história para que não fique perdida no tempo

As entrevistas realizadas na pesquisa de campo pela autora, tiveram o cuidado de selecionar o grupo de colaboradores participantes, com intuito de reunir a memória coletiva do lugar, que se classifica em ferroviários, ascendentes e parentes de antigos funcionários, e com a idade entre 60 e 80 anos de idade. Esse grupo foi entrevistado individualmente, a fim de buscar em suas memórias os sentimentos pela vila e como lidam com as ações realizadas pela Prefeitura.

O primeiro entrevistado Felipe Jorge Pellegrino, ex-maquinista da ferrovia, trabalhou durante 20 anos na ferrovia ele relata os seus sentimentos e frustrações com a Vila em meio as políticas públicas (Figura 17).



Figura 17. Felipe, colaborador da pesquisa e morador da parte alta, ao fundo se avista o traçado da rua direita (Vila Velha). Imagem colhida no dia do depoimento. Foto: Raquel Sallum Barbosa, estudo de campo de setembro de 2017

Felipe inicia seu depoimento sobre a vila de forma solta, contando a história da vila e contribuindo com os valores e significados que ela tem para ele, registrando na memória documentada aqui. Além das reminiscências que ele traz, também foi aguçado durante a entrevista, compreender o papel da prefeitura e suas ações perante aos moradores mais antigo

A vila nasce 1863 era um canteiro de obra, casas de pau-a-pique, e depois 1900 já começa a nascer a vila inglesa é esse centro reto (rua direita) no ano de 1863 houve um caboclo que teve direito de construir na parte alta para fornecer mantimentos e ser construída pelo comercio afim de só tem terceirizado

Quando veio instalar os trilhos o caboclo ganha o direito de explorar a parte alta e ele começa a construir as casas de pau- a- pique, e depois vai sendo substituída por casas de madeiras, e sabe que a vila foi planejada, duas casas uma viela, duas casas uma viela, e depois veio o brasileiro e amontoou tudo (risos) uma em cima da outra. Então de 2000 como ela comentou, que começa a atrair turistas simplesmente com bolo de casa e foi quando iniciou a ideia de chamar as mulheres para o trabalho gastronômico

No ano 2000 a prefeitura chama as doceiras, para elas iniciarem com três quatro doceira trabalhando e depois, veio para o festival, de início foi para uma garagem, o que a prefeitura queria era, espalhar o pessoal para atender, de uma coisa interessante, juntou gente exagerada, a prefeitura juntou as doceiras para arrecadar emprego e renda

Raquel: Pontos negativos e positivos da compra da vila pela prefeitura de Santo André

O ponto negativo e positivo, você conhece nós moradores pessoas de outros lugares a troca de informações entre a prefeitura e moradores, as vezes útil nem sempre. A Vila em si, não sei exatamente o que a Prefeitura ganha lógico que a vila tombada em si recebe investimento do governo quando tiver dinheiro novamente ela recebe, mas agora não está tendo. Agora o aluguel das torres dá um bom aluguel para a prefeitura, por que antes a parte baixa era da união agente pagava aluguel para eles, e morávamos lá. Conforme íamos aposentando, comprávamos uma casa na parte alta. (Agora ele mora na parte alta) E agora a parte de baixa passa a ser da prefeitura, o prefeito alega pagar a dívida da gestão anterior, e o ano que vem tem o fato da eleição na vila não tem nenhum representante como vereador daqui lógico que sempre as famílias colaboravam.

A entrevista foi acompanhada pelo diálogo entre Felipe e sua esposa, Dona Alzira, com 55 anos, uma das colaboradoras que teve a iniciativa de prestar o serviço de gastronomia. Atualmente ela coordena o projeto gastronômico (Figura 18).



Figura 18. Dona Alzira e ao fundo o seu comércio que fica na Parte Alta, ao lado da igreja Nosso Senhor de Bom Jesus de Paranapiacaba. Fotografia: Raquel Sallum Barbosa 09/2017.

A questão colocada pela autora compreende a iniciativa de realizar sempre as ações da prefeitura com os moradores. Fez-se uma pergunta para todas as entrevistas, pergunta de corte, de acordo com a metodologia de Meihy. Como é possível notar a seguir nos depoimentos de Dona Alzira e Felipe.

Raquel:

Conversa da prefeitura com os moradores

Alzira: Ela (Prefeitura) me ouve por que estou no projeto,

Felipe: obedecemos às regras que a prefeitura coloca.
Festival de inverno entre outros

Raquel:

Os projetos vêm dos moradores?

Alzira: Começamos a reunião em fevereiro do ano 2000 uma reunião na porta da igreja parte alta eu e mais outras doceiras, fizemos uma feira de artesanato em maio e julho que acabou dando certo e no mesmo ano, então fomos fazer o festival de inverno que foi dando certo e então se criou o grupo dos Entreposto de Arte e Artesanato Gastronomia.

Morador Felipe:

No ano 1996 ali era exclusividade da união a concessão de dezembro de 1996 e 1997 transição de funcionários mandado embora, mudaram em 1998 até 1999 houve uma invasão (pessoas externas invadiram dizem alguns moradores que teve algumas influências do PCC, mas eles não querem se identificar sobre esse fato, pois complica sua situação de relação com a prefeitura), a prefeitura não tomava conta da vila, naquele tempo, na verdade os antigos ferroviário que cuidavam.

Raquel:

E houve a compra da Vila pela prefeitura de Santo André?

Felipe, vamos acreditar que há a venda da prefeitura no ano 2000 a prefeitura oficializa, (não sei dizer como) toma as rédeas, vamos acreditar que há a venda da vila, e quando isso ocorre, a prefeitura começa por as regras, já tem a mudança para a MRS, quando Fernando Henrique não cede as casa para a ferrovia e deixa apenas o leito do trilho, as casas fica para a prefeitura que era interessante para ela, hoje só tem

terceirizado que trabalha para a MRS, morador maquinista não deve ter mais, só deve ter maquinista da 1 ou 2CPTM, mas não tenho certeza.

Raquel

E o PAC? Moradora Alzira

Liberou dinheiro, mas apenas houve algumas restaurações, eles disseram que vão reformar a igreja, a Administração do Serra está aqui hoje e disseram que vão restaurar é que eu fiz uma caixinha para as pessoas irem ajudando e divulgando a necessidade de reformar a igreja, então vamos ver o que acontece.

Raquel: Obrigada pela contribuição.

Alzira e Fernando

Obrigada também, até mais!

Considerando o depoimento de Felipe e dona Alzira, é possível extrair informações importantes sobre moradias, ações do projeto Patrimônio. Segundo o relato desses moradores, a iniciativa da cozinha em suas residências, partiu de moradores, demonstrando uma participação deles nas propostas e projetos da prefeitura com Vila. É possível registrar o olhar do morador que tem conhecimento sobre o patrimônio e o valor significativo sobre a sua ambiência e, principalmente, vínculos afetivos com o lugar, com frustrações e críticas à ação da prefeitura. Enquanto Felipe representa uma figura de resistência, Alzira já dialoga melhor com o poder público, e tem grande participação na organização dos projetos.

A entrevista de Edilson Cavalcante que foi maquinista na ferrovia desde 1945 até 1988, ilustra o caso de um dos moradores mais antigos da região que manifesta um tom maior de frustração. O que foi observado, muitas vezes, nas entrevistas de idosos, pois eles já não acreditam mais em um futuro promissor na vila. Eles carregam muitas memórias boas de um passado, mas é natural que eles tenham essa visão, de acordo com sua idade, buscar sempre no passado o que foi bom e enxergar as dificuldades do presente (Figura 18).



Figura 19. Edilson Cavalcante fotografado no dia da entrevista em set. 2017.

A casa de Edilson Cavalcante Nogueira corresponde a um espaço de uso misto, moradia e comércio, o bar onde trabalha ele e seu filho, com venda de bebidas e lanches (Figura 20).



Figura 20. Casa do morador entrevistado, localizado na parte alta da vila Foto: Raquel Sallum Barbosa 01/2018.

Relato do Edilson morador e ex-maquinista

Raquel

Conte sobre a Vila hoje:

Para te falar a verdade, os moradores daqui não existem mais, se tiver 4 ou cinco é muito, estou com 84 anos, eu cheguei no tempo dos ingleses, trabalhei na funicular e na Hitachi, aposentei e sai da casa e encontrei uma casa aqui na parte alta, gosto daqui, não quis mudar, aqui é tudo conhecido, agora estão acabando com a vila o Campo do Serrano acabaram com ele, ali você tem o castelão, não sei se pode visitar hoje, tem uma velhinha que vê fantasma dona Francisca, aqui foi filmado duas novelas aqui, Gloria mundo Regina Duarte veio aqui (Globo)

Raquel: Como é a interação prefeitura e morador?

A prefeitura não deixa a gente escolher uma cor da casa, o que era bom era eles pararem de se intrometer na nossa vida, tem que ficar pedindo ordem para deus e o mundo até chegar a autorização a janela já caiu, um exemplo aqui é o relógio, sabe, está quebrado a muito tempo o vidro do ponteiro quebrado se você olhar lá vai notar, falamos com eles lá e eles disseram quem quiser que arrume, o pior é que aquele relógio vai acabar caindo.

Então você vai tomar uma cerveja na Zilda e gasta 15 reais, muito caro aqui em cima agente vende por cinco conto, o café lá é 6 reais, para mim não é turismo é roubo isso tudo, naquela casa branca ali. (Figura 21).



Figura 21. Bar da Zilda, antiga moradia, reformado. Foto: Raquel Sallum Barbosa Maio de 2017.

O bar da Zilda a prefeitura é que deu dinheiro para reformar, a casa e construiu com nosso dinheiro.

Raquel: Existe outro lugar de grande significado e que hoje não existe mais?

A estação que pegou fogo, ela era quase igual a estação da luz, lá embaixo tinha um jardim um lugar para namorar, tinha restaurante, ali foi tristeza nossa a estação pegar fogo e acabar. Hoje o que se tem da estação é a representação dada como largo dos padeiros, lugar de antigo comércio (Figura 22).



Figura 22: Largo dos Padeiros Foto: Raquel Sallum Barbosa Maio de 2017.

O nome da vila era chamado de Alto da Serra, e não Paranapiacaba eu já disse isso aqui, que está errado o nome não era Paranapiacaba, eu não entendo porque colocar esse nome.

De acordo com os estudos feitos até aqui, o nome era Alto da Serra na época dos Ingleses, mas Paranapiacaba, foi um nome dado pelos índios, por isso foi mantido o nome mais antigo.

Raquel: Qual seu sentimento sobre a Vila?

Bom a verdade é que se resta pouco da nossa antiga vila, não tem mais o que dizer. Eu estou achando que está acabando, a vila está sumindo, depois que a prefeitura comprou a vila, ficou pior, eles estão arrumando as casas e não tem ninguém morando nelas, não temos muito contato

com a parte baixa, quando eu aposentei em 1988, eu aposentei e comprei minha casinha aqui em cima.

As relações entre parte alta e baixa, aqui ninguém conhece a parte baixa e os de lá ninguém conhece a parte alta, agora as coisas não são tão boas, naquele tempo tinha muito católico, agora não tem mais ninguém

Raquel: Obrigada pela entrevista

A entrevista do senhor Edilson traz dados importantes sobre as relações entre os moradores da parte alta e parte baixa, a falta de relacionamento entre eles, sobre a falta de incentivo financeiro para os moradores atuarem com o seu comércio, e além dessas informações, a questão do patrimônio e os processos de tombamento, observa-se as dificuldades burocráticas em atuar com as reformas de seus estabelecimentos, não conseguem entrar em acordo para pintar uma parede, ele vê isso como um incômodo. A proteção faz com que o morador perca a sua autonomia.

A Dona Francisca, uma moradora de 86 anos de idade, filha de antigo ferroviário, também com frustrações sobre a vila, não tem boas perspectivas sobre o futuro da vila, ela se diz ser uma figura exótica por ter visões dos ingleses ido visitar a vila em alma, as suas memórias transitam em refúgios saudosista, ela vive buscando a suas forças e alegrias em escrever seus poemas, mas não tem muita esperança sobre a vila, ela não quis mostrar as fotografias que tinha da vila, disse que tudo que ela tem de memória é para guardar com ela, e sente medo que o poder público leve dela o seu acervo. Por essa razão ela não quis mostrar (Figura 22).



Figura.22: imagens de Dona Francisca em seu estabelecimento de vendas de artesanato e também sua moradia Foto: Raquel Sallum Barbosa Maio de 2017.

Depois dos Ingleses só houve destruição, meu pai era funcionário dos ingleses, depois daquele tempo tudo isso aqui virou uma favela, aqui acabou tudo, e o turismo está aqui fracassado nós não somos donos da casa pagamos aluguel em troca de serviços. Eu vejo os ingleses, isso não é história é real eles veem aqui e dizem que está tudo destruído, infelizmente nós não temos mais nada aqui, a prefeitura não quer nem saber apenas exige que eu que tenho que reformar com meu dinheiro, ninguém ajuda em nada, tem umas pessoas aí que não reforma, mas eu reformo faço a minha parte.

Os moradores que moram na parte baixa, vieram e pediram abrigo na prefeitura então alugavam as casas, mas tem muitas casas vazias, mas eles estão querendo alugar para quem tem condições de reformar as casas.

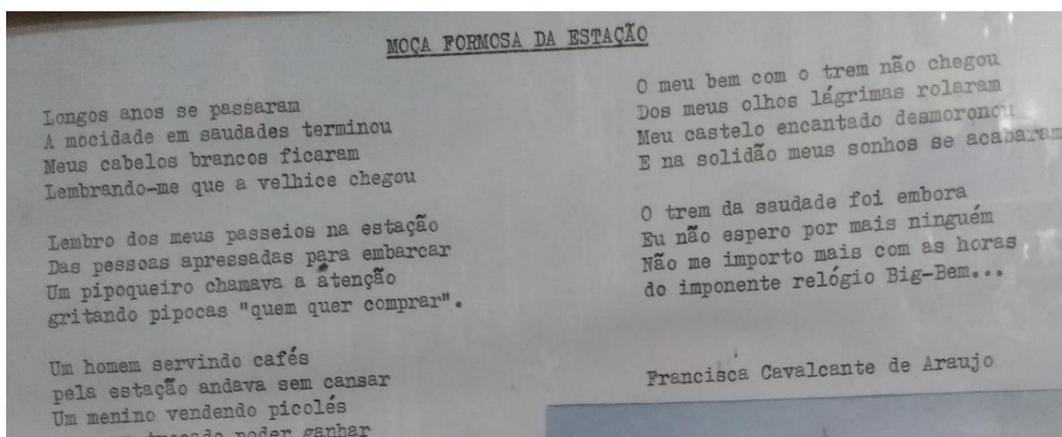
Raquel: Você tem alguns documentos para me mostrar sobre a vila?

Eu tenho muita fotografia antiga e eu não posso mostrar porque se não prefeitura me toma. Aqui existiam casas que tinham nos patamares, chamavam de núcleo da serra, mas hoje demoliu-se tudo, não tem mais nada, Paraná -pia -acaba se acaba mesmo!! Tínhamos tudo aqui, agora não temos nada finaliza dona Francisca.

A única coisa que ela mostrou foi dois de seus poemas. (Figuras 23 e 24).

Raquel: Qual sentimento com a vila?

Francisca: Tristeza e mais nada!!



Figuras 23 e 24. Imagem dos poemas de Dona Francisca. Foto: Raquel Sallum Barbosa Maio de 2017.

Dona Francisca muito saudosista, traz com ela sua poesia, enquanto ainda tem forças, que muitas vezes o vazio das incertezas sobre o futuro da sua existência sempre encontra a esperança na poesia e nada mais.

A entrevista da Dona Zélia, tem a idade de 67 anos, senhora muito politizada, atuante em todos os projetos de revitalização filha de ferroviário, a sua entrevista retrata memórias sobre a identidade da Vila, patrimônio histórico, e os projetos de revitalização E ressalta o descaso com a vila, apontando que ainda existem muitos problemas com as moradias mais atuais na vila, na parte baixa, atentando para o vandalismo de alguns moradores.

Segue a seguir o depoimento de dona Zélia Paralego (Figura.25).



Figura. 25 Fonte//www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g2429510-d7119278-i242250951-Hospedaria_Os_Memorialistas-Paranapiacaba_State_of_Sao_Paulo.html. Acesso maio de 2017

Zélia moradora da parte baixa, seu relato e a figura 26 da sua casa localizada na Avenida Fox.



Figura 26. A imagem da pousada onde mantém também um restaurante Foto: Raquel Sallum Barbosa Maio de 2017.

A Vila ferroviária que moro deveria ter uma administração participativa onde o morador tivesse representação política, desde a morte do Celso Daniel o Prefeito que o substituiu manteve os projetos em andamento do mesmo modo mantendo uma participação dos moradores através dos conselhos, participação popular termos de permissão de usos mistos tanto moradia e comércio, embora eu não more aqui na pousada, tenho mais de uma casa que cuido e pago aluguel

Uma coisa boa que ocorreu desde o ano 2000 foi que as famílias e principalmente as mulheres tiveram maior participação eu inclusive em uma das reuniões quando a prefeitura veio dizer sobre quem deveria trabalhar na vila, eu me levantei e disse por que nós não trabalhamos aqui em troca de serviços e aluguel, então a prefeitura deu ouvidos ao que falei. Então as pessoas daqui passou a cuidar da vila.

A prefeitura disponibiliza muitos cursos de capacitação para os moradores, tantos que não demos conta de fazer todos, uma das coisas que gostaríamos que ocorresse em Paranapiacaba era trazer uma universidade para cá, acredito que isso melhoraria a situação da vila, mas ainda não foi possível.

Tínhamos tudo aqui, agora não temos nada apenas ex-Senai, ex-Clube Lira ex- Campo de Futebol Temos muitos problemas aqui com as invasões, muitos moradores que não tem e nem quer ter a consciência do Patrimônio que vive, alguns moradores quando participam das reuniões e não concordam com algo que a prefeitura exige, eles retaliam, para eles como forma de se manifestar contra algo e colocam fogo em uma casa. Agora ontem mesmo, isso ocorreu segue (figura. 27) a imagem da casa antes e depois, agente ficamos tristes aqui com essa situação, existem moradores que não querem pagar aluguel e não querem ajudar a manter as casas em seu devido estado de preservação, não existe essa consciência de que o lugar onde moro é meu enquanto estou nele, e então acaba ocorrendo o descuido, falta de manutenção higiene nas casas, tem moradores que vive da casa que mora e não limpa, não tem higiene, como vai receber o turista assim? Tudo isso deixa as coisas complicadas por aqui. Mas enquanto isso vamos tentando.



Figura 27. Bem patrimonial pegando fogo. Fotografia tirada por morador Janeiro de 2018.

Identidade do lugar

Paranapiacaba era um lugar no qual as pessoas faziam tudo agora não fazem nada, mas o problema também se iniciou na seleção que a ferrovia começou a fazer, que os piores funcionários eram mandados para cá, era como uma punição, ninguém queria vir morar aqui, eu acho que isso influencia no caráter das pessoas que moram aqui.

Aqui é uma vila totalmente relacionada ao que foi a vila, identificada por uma vila de operários, lugar de muitos trânsitos de pessoas, assim elas não criam raízes, mas acredito que seja essa a nossa identidade.

Raquel: - Mas será que o fato de as casas não terem nunca donos é o que gera essa rotatividade de pessoas?

Sim claro que é isso, mas aí está a nossa identidade a rotatividade, agora com um novo quadro de vila operária para turística, talvez tenham maior fixação, uma coisa boa aqui é que todos que já moraram aqui, sentem um carinho imenso pela vila, e quando chega a hora da morte todos são enterrados aqui, tanto que o dia 2 de novembro (Finados) é um dia de muitos encontros, as pessoas que tem parentes enterrados aqui, chegam cedo na vila trazem suas comidas na marmitta, comem e ficam o dia todo no cemitério aguardando reencontrar amigos.

O problema mais sério aqui foi quando houve a transposição da cremalheira para a funicular, causando o esvaziamento completo de funcionários, pois com a nova tecnologia, não necessitava mais de tantos funcionários, isso foi o início das mudanças.

Não temos um bom relacionamento com a prefeitura, e vejo que os funcionários que veem trabalhar aqui não têm o entendimento nem mesmo da história da vila, teve uma funcionária que nem se quer sabia que na casa do engenheiro havia morado os engenheiros ingleses, entende, eles mandam para cá pessoas sem o conhecimento de causa e a cada quatro anos mudam as pessoas, acredito que o ideal seria sempre ter um representante morador daqui, que tenha conhecimento. E de novo são as raízes que não se criam também com a prefeitura.

Comércio

Bom aqui não temos um mercado para abastecimento enquanto no passado fomos a primeira cooperativa dos Planos inclinados, hoje temos apenas uma padaria, tudo que fomos fazer temos que sair daqui para comprar.

Tombamento]

Eles não foram capazes de preservar, mas nos ajuda como instrumento para irmos atrás de projetos de preservação, ele por si só fica difícil, o Condephaat quer que eu construa mais dois banheiros aqui dentro, mas estou sem espaço, vamos ver o que acontece.

Agora duas pessoas que sempre ajudou a Vila de Paranapiacaba foram o Issao Minami e o Júlio Abe, eles são sócios fundadores de uma ONG daqui de Paranapiacaba, Júlio estava morando aqui e foi ele quem ajudou a tombar a malha ferroviária, sou muito grata aos dois.

Raquel

Muito obrigada pela conversa

Zélia

Obrigada eu e até mais!

Os depoimentos tiveram o propósito de identificar, quem são os moradores da Vila de Paranapiacaba, que hora ameaça a se desabar a qualquer momento pelo descaso do poder público, e a vida dessas pessoas ficam sempre refém do poder, enquanto de um lado moradores novos não tem boa relação com moradores antigos, existindo a cada um deles a suas razões de ação e ser, o antigo tem amor pela vila, mas não se sente apoiado

por ninguém, o morador novo não foi orientado da melhor forma com os projetos de educação patrimonial, acredito que isso traria maior consciência

Embora os projetos de revitalização tiveram as melhores intenções eles não funcionam da melhor maneira, o que se pode notar é que na vila foi aplicado uma verba muito grande a cada projeto e se vê poucos resultados, e cada projeto um esvaziamento de moradores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil, embora a Vila de Paranapiacaba e seu sistema ferroviário tenham sido reconhecidos como testemunhos do desenvolvimento dos processos de industrialização que constituem um patrimônio de valor cultural, tecnológico, social e ambiental, esse acervo inventariado apresenta condições discrepantes de preservação. Mesmo sendo inquestionável a ideia de que a organização da Vila (e das casas construídas de acordo com padrões ingleses) constitui um importante documento arquitetônico da passagem do século XIX para o XX; mesmo sendo indiscutível que o conjunto corresponde a um exemplar singular de um núcleo urbano que nasceu e sobreviveu em função da atividade ferroviária (obtendo parecer favorável ao tombamento por parte das três jurisdições de proteção do patrimônio cultural), não se conseguiu até o momento garantir a integridade do bem que se pretende proteger.

A descontinuidade dos programas e a adesão irregular dos moradores às atividades de formação e capacitação profissional para desempenhar atividades no pequeno comércio e de suporte ao turismo estão entre os principais desafios enfrentados na implementação das políticas de preservação do patrimônio. Outra dificuldade relaciona-se à desativação da ferrovia como meio de transporte de passageiros, em detrimento da mobilidade da população que lá reside, provocando certo isolamento do núcleo de interesse histórico, e a priorização do turismo associado ao transporte individual.

A criação da infraestrutura turística depende do funcionamento de uma rede de atividades que vão desde a exploração de atividades comerciais, à criação de produtos turísticos e ao exercício de serviços de hospedagem, abrangendo a organização de expedições de exploração do ambiente circundante. Esse conjunto de ocupações exige capacitação profissional e contínua renovação dos esforços de aprimoramento dos serviços prestados. Tudo isso corresponde a uma gestão complexa de desenvolvimento turístico que deve estar combinada com a educação patrimonial e ambiental, tendo compromisso fundamental com o desenvolvimento social e a participação da comunidade residente. Visto sob esse prisma o plano turístico associa o desenvolvimento social, à geração de renda relacionada quase que exclusivamente a essa atividade e condiciona a qualidade de vida do morador ao engajamento a esse roteiro organizado.

Para quem não se enquadra nesse circuito, as perspectivas de bem viver tornam-se muito limitadas. É essencial conciliar o significado do patrimônio cultural, tecnológico e ambiental ao potencial turístico, uma vocação natural da localidade, sem, entretanto, negligenciar a função social do bem cultural e os benefícios que poderá trazer à população local.

REFERÊNCIAS

- AB'SÁBER, Aziz. In: SIMPÓSIO PRÓ-PRESERVAÇÃO DE PARANAPIACABA, 2. Santo André, **Anais...** Santo André, 1985.
- ABREU, R.; CHAGAS, M. (org.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.
- ALARDIN, L. Apuntes sobre la conservación y restauración del patrimonio en México. **Revista CPC**, São Paulo, n. 6, p. 7-20, maio 2008/out. 2008.
- ALMEIDA, E. MetrÓpole e Memória: a origem das práticas de conservação. **Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**. São Paulo: Universidade São Judas Tadeu, 2007.
- ANDRADE, M. **Ensaio sobre a música brasileira**. São Paulo: I Chiarato & Cia. Editores, 1928.
- ANJOS, F. M. F. **Engenho São Jorge dos Erasmo: uma abordagem interdisciplinar do documento na arqueologia histórica**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998.
- ANNA, A. L. D.; PRATA, J. M. O CPC-USP e a Casa de Dona Yayá: questões de gestão de um patrimônio cultural. **Revista CPC**, São Paulo, n. 1, p. 6-15, abr. 2006.
- ARGAN, Giulio. **História da Arte como História da Cidade São Paulo**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- AUGÉ, M. **Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. São Paulo: Papirus, 1998.
- BELLO, V. G. Gestão sustentável da paisagem cultural: legados e lições da experiência de Paranapiacaba. **Revista CPC**, São Paulo, n. 18, p. 29-55, dez. 2014. ISSN 1980-4466. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i18p29-55>>. Acesso em: 12 06 2017 BOITO, C. **Os Restauradores**. Cotia (SP): Ateliê, 2002. [Texto publicado originalmente em 1884].
- BOITO, C. **Os Restauradores**. Cotia (SP): Ateliê, 2003.
- BOSI, E. **O tempo vivo da memória**. Cotia (SP): Ateliê, 2004.
- BRAGA, M. (org.). **Conservação e restauro. Arquitetura brasileira**. Rio de Janeiro, 2003.
- BRANDI, C. **Teoria da restauração**. Cotia (SP): Ateliê, 2004.

- BRUMANA, F. G. Mario de Andrade y la Misión de Pesquisas Folklóricas (1938). **Revista de Indias**, n. 237, p. 545-572, 2006.
- CAMARGO, A. M. A.; BELLOTTO, H. L. (coord.). **Dicionário de terminologia arquivística**. São Paulo: AAB, 1996.
- CARENA, C. Ruína e Restauo. In: LE GOFF (org.). **Enciclopedia Einaudi**. Porto: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1984. p. 107-129. Brasília: IPHAN, 2002. (CARTAS patrimoniais).
- CARTA DE VENEZA (1964). **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 22, art. 9, p. 106, 1987.
- CARVALHO, Marcius F. H. de; GIGLIO, Ernesto M. *Análise da dinâmica de Vila de Paranapiacaba sob a perspectiva de rede social*. Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Vol. 9 N. 2 p. 327-340, 2011. Disponível em: <http://www.pasosonline.org/Publicados/9211/PS0211_09.pdf>. Acesso em 30 abr. 2018.
- CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.
- CHASTEL, A. A invenção do inventário. Tradução e notas de João B. Serra. Paris, CNRS. **Revue de l'Art**, n. 87, 1990.
- CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.
- CHRISTOFOLETTI, R.; MELLO, A. M. Os projetos educativos das Ruínas Engenho São Jorge dos Erasmos: discussões preliminares sobre o patrimônio. **Revista CPC**, São Paulo, 2010.
- CHUVA, M. (org.). **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, n. 34, p., 2012.
- CONDEPHAAT. **Processo de Tombamento da Vila de Paranapiacaba**. Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo, 1982.
- CRUZ, T. F. S. **Intervenções de restauro em Paranapiacaba: entre teorias e práticas**. Tese (Doutorado) – FAU. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.
- D'AGOSTINI, Fernanda F. Políticas de Patrimônio e desenvolvimento Urbano da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. (Mestrado) Mackenzie. São Paulo, 2014.
- EMPLASA – Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo. **Plano integrado de preservação e revitalização da Vila de Paranapiacaba**. São Paulo: EMLASA, 1986.

- FATIMA, G.; LEAL, T. R.; KLEEB C. S. Reconhecimento de paisagens em Santo André, SP, Brasil: uma experiência de Inventário de bens culturais. **Revista CPC**, São Paulo, n. 12, p. 151-166, maio/out. 2011.
- FIGUEIREDO, V. G. B. **Da tutela dos monumentos à gestão das paisagens culturais complexas: inspirações à política de preservação cultural no Brasil**. Tese (Dourado) – FAU. Universidade de São Paulo. São Paulo: FAU-USP, 2014.
- FREITAS, P. M. G. A história da cidade como instrumento de projeto e intervenção: o Núcleo Colonial de Ribeirão Pires, um estudo de caso. **Revista CPC**, São Paulo, n. 6, p. 69-101, out. 2008. ISSN 1980-4466. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i6p69-101>>. Acesso em:13/06/2017
- GONÇALVES, C. S. **Restauração Arquitetônica: a experiência do SPHAN em São Paulo. 1937-1975**. São Paulo: Annablume; FAPESP, 2007.
- GUIMARÃES, S. L. M. História, Memória e Patrimônio. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, n. 34, 2012.
- HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Vozes, 1996.
- I-PAPO: Programa Imaginário e Práticas Aproximativas do Patrimônio. Monumento Nacional Ruínas Engenho São Jorge dos Erasmos. São Paulo, SP: PRCEU/USP, 2007.
- IGLESIAS, F. **A Industrialização Brasileira**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1985.
- JESUS, C. G. N. A construção da história e a legitimação da memória no processo de preservação do Casarão Pau Preto. **Revista CPC**, São Paulo, 2015.
- JEUDY, H. P. **Espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005
- KÜHL, B. M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê/FAPESP/SEC, 1998.
- KÜHL, B. M. História e ética na conservação e na restauração de monumentos históricos. **Revista CPC**, São Paulo, n. 1, p. 16-40, abr. 2006. ISSN 1980-4466. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i1p16-40>>. Acesso em 26/05/2017:
- KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro**. São Paulo: Ateliê/FAPESP, 2009.
- LE GOFF, J. **História e Memória, Campinas**. São Paulo: Unicamp, 1994.
- LEMOS, A. C. **O que é Patrimônio Histórico**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 2004.

- LEMOS, C. **O que é Patrimônio**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1982.
- LESSA, A. L. B. O lugar do patrimônio industrial na cidade contemporânea – atores, valores e embates: a trajetória das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo na Água Branca. **Revista CPC**, São Paulo, n. 19, p. 109-135, jun. 2015. Disponível em: <<http://dx.doi.org.br/10.11606/issn.1980-4466.v0i19p109-135>>. Acesso em: 23/05/2016
- LIMA, G.; AZEVEDO, M.; PASSARELLI, S. Diretrizes e procedimentos para a recuperação do patrimônio habitacional em madeira na vila histórica de Paranapiacaba. **Relatórios de Pesquisa FAPESP/PMSA/Fundação Santo André**. Santo André: s.n., 2008.
- LOURENÇO, Maria Cecília França. Patrimônio e pranto. In: PLATAFORMA Sophia. **Ruínas Engenho São Jorge dos Erasmos**. São Paulo, SP: PRCEU/USP, 2006.
- LOWENTHAL, D. Counterfeit art: authentic fakes? **International Journal Cultural Property**, London, v. 1, n. 1, p. 79-103, 1992.
- MAC. USP. Disponível em: <<http://www.macvirtual.usp.br/mac/arquivo/noticia/Ulpiano/Ulpiano.asp>>. Acesso em: 14/05/2017
- MALARD, M. L. (org.). **Cinco Atos sobre Arquitetura**. Belo Horizonte: UFMG, 2005.
- MAYUMI, L. **Taipa canela-preta e concreto, estudo sobre restauro das casas bandeiristas**. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2008.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom; HOLANDA, Fabíola. **História Oral: Como fazer, como pensar**. São Paulo: Editora Contexto, 2007.
- MEMORIAL DA ZEIPP – Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba. Santo André: s.n., 2006.
- MENESES, L. T. B. Para que serve um museu histórico? In: MUSEU PAULISTA DA USP. **Como explorar um museu histórico**. São Paulo: MP/USP, 1992.
- _____. A História, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo das Ciências Sociais. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, n. 34, p. 9-23, 1992. ISSN 2316-901X. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i34p9-23>>. Acesso em: 12/06/2017
- _____. O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas. In: I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. Vol.1, 2009. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/MENESES_Ulpiano_O-

campo-do-patrimonio-cultural---uma-revisao-de-premissas.pdf>. Acesso em: 12/06/2017.

_____. **Memória e cultura material:** documentos pessoais no espaço público. Rio de Janeiro/São Paulo: CPDOC/FGV-IEB/USP, 1998.

MEURS, P. **Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira** (org. Abílio Guerra). São Paulo: Romano Guerra, 2010.

MORSE, R. M. **Formação Histórica de São Paulo** (de comunidade a Metrópole). São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970.

MINAMI, Issao. "Expressão e representação do espaço urbano por meio da codificação visual da imagem: memória da Vila de Paranapiacaba", FAUUSP, São Paulo, 1983

_____ AUP 858. Percepção e imagem: Estudos visuais para aplicação ao sistema de comunicação visual urbana.2004.

.NASCIMENTO, F. B.; SCIFONI, S. A paisagem cultural como novo paradigma para a proteção: a experiência do Vale do Ribeira-SP. **Revista CPC**, São Paulo, n. 10, p. 29-48, out. 2010.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História** (PUC). São Paulo, 1998.

PAIVA, M. C. O patrimônio cultural do ABC Paulista: horizontes possíveis nas políticas municipais de preservação. **Revista CPC**, São Paulo, n. 14, p. 57-69, out. 2012.

PMSA/SUB-SANTO ANDRÉ. Prefeitura Municipal. Subprefeitura de Paranapiacaba. Parque andreense (PMSA/SUB).

POZZER, G. P. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas:** estrutura simbólica transformadora da cidade. Dissertação (Mestrado). Campinas (SP): IFICH-Unicamp, 2007.

RFFSA. **Plano Diretor de desenvolvimento da Vila de Paranapiacaba.** São Paulo: RFFSA, 1990.

RIBEIRO, J. **A carne.** São Paulo: Editora Três, 1972.

RODRIGUES, M. **Imagens do Passado:** a instituição do patrimônio em São Paulo, 1969-1987. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1995.

ROSCH, Rodrigues Angela. Patrimônio industrial e os órgãos de preservação na cidade de São Paulo. **Revista CPC**, São Paulo, n. 14, p. 1-187, maio 2012/out. 2012.

RUFINONI, M. R. **Preservação e restauro**: intervenções em sítios históricos industriais. São Paulo: FAP-Unifesp; Edusp, 2013.

RUSKIN, J. **A Lâmpada da Memória**. Cotia (SP): Ateliê, 2008.

SANTO ANDRÉ. Prefeitura Municipal. Subprefeitura de Paranapiacaba. Parque andreense (PMSA/SUB).

SANTOS, C. R.; MINAMI, I. **Tombamento de Paranapiacaba. Minha cidade**. São Paulo. Vitruvius. Setembro, 2002. Disponível em: <www.Vitruvius.com.br-revista-read-minhacidade-03.026-24>. Acesso em: 26/06/2017

SIMONSEN, C. R. **A evolução industrial do Brasil**. São Paulo, setembro 1939.

SIVIERO, F. P. Educação e patrimônio cultural: uma encruzilhada nas políticas públicas de preservação. **Revista CPC**, São Paulo, n. 19, p. 80-108, jun. 2015.

Sites consultados:

portal.iphan.gov.br/sp/noticias/detalhes/4207/imoveis-da-vila-ferroviaria-de-paranapiacaba-sp-sao-restaurados

<http://cunerd.webnode.com.br/news/gastronomia-festival-de-inverno-de-paranapiacaba/>

<https://www.youtube.com/watch?v=E83lwATuNTw>

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/paranapiacaba.htm>