

Paranapiacaba divide Estação da Luz á Santos

Paranapiacaba, que em tupi-guarany significa lugar de onde se avista o mar, está situada a 800 metros acima do nível do mar. Com 2 mil habitantes, é um distrito de Santo André e tudo começou devido a necessidade de fazer a ligação da Baixada Santista com o Planalto para transportar café que chegava ao Porto de Santos. Isso, lá pelos idos de 1843, na época do Império. O empreendimento era inglês com a concessão dada pelo governo português. Assim, o local, habitado por índios tupiniquins, passou a receber o traçado da ferrovia, cujos trens subiram a Serra do Mar pelo sistema de cabos de aço, também chamado de funicular, com 13 túneis e 16 viadutos. Chamava-se SPR, depois passando á Rede Ferroviária Federal. É a partir daí, no ano de 1887, que começa toda a história de Paranapiacaba, quando a cidade já estava totalmente construída.

O inglês Daniel Folks, fundador da cidade, durante 90 anos, manteve a tradição inglesa no local, com fortes traços do estilo vitoriano nas construções, costumes e na cultura. O lugarejo se desenvolveu na parte baixa com as casa dos funcionários da ferrovia, todas em madeira, vinda pré-fabricadas da Inglaterra, na cor marrom. Os ingleses não trabalhavam sozinhos. Contratavam portugueses, espanhóis e italianos. Os brasileiros só começaram a atuar no sistema com a posse do Presidente Getúlio Vargas.

Tudo em Paranapiacaba foi feito para lembrar o país de origem dos fundadores. Até o clima frio e o neveiro contribuíram. Uma réplica do Big-Ben, na estação de passageiros é uma marca do desenvolvimento que sempre seguiu o traçado dos trilhos que não paravam



Equipe de trabalhadores do sistema funicular do Alto da Serra

alí, mas se estendiam até a cidade de São Paulo. O movimento de carga e de passageiros era intenso, embora moroso, dado o sistema de cabos, feito por patamares. Dos cinco patamares, do terceiro para baixo, está nos limites do município de Cubatão. Mas o progresso exigia formas mais rápidas e modernas e, em 1974, foi inaugurado o sistema de cremalheira aderência com locomotivas elétricas. O sistema funicular no entanto, só foi totalmente desativado em 1990.

O sistema cremalheira foi implantado pelos japoneses, que não permaneceram no local. Tirando o lado comercial, que é intenso por essa ferrovia que leva carga para baixo e para cima, há o turismo. A linha mantém um trem diariamente, que sai de Ribeirão Pires de 2º a sábado às 18h02, domingos e feriados

às 9h02 e 17h43 com destino a Santos, o custo da passagem é de R\$ 2,60 para Santos e R\$ 0,75 para Paranapiacaba. A viagem de Santos a Paranapiacaba demora cerca de 1h30.

Com o crescimento de Paranapiacaba, houve a expansão urbana e surgiu a parte alta, administrada diretamente por Santo André, sem ligação com a Rede Ferroviária Federal. Na década de 60, com a saída dos ingleses, a casa principal utilizada pela família que dirigia a ferrovia, passou a ser procurada por artistas, cinegrafistas e publicitários que, viam no local uma ambientação propícia para filmagens. O ator Zé do Caixão alí filmou "O Conde Drácula", Regina Duarte e Rubens de Falco gravaram trechos da novela "Um homem muito especial", Bruna Lombardi e até Pelé uti-

lizou esse cenário para o filme " Rota 88". Essa casa foi transformada em museu, chamado de castelinho, em 1987, quando Paranapiacaba foi tombada pelo Condephaat, a pedido da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. Essa entidade administra o museu cobrando ingressos de R\$ 0,50 aos visitantes, para manutenção do imóvel. O museu conta com objetos ligados á ferrovia, móveis, utensílios domésticos do ano de 1800 e deste século, além de painéis fotográficos.

A história não se restringe ao Museu. Pode-se visitar a central do sistema funicular desativado e máquinas e vagões em exposição. Um carro fúnebre, de 1907, chama atenção, pois trata-se de um vagão com suporte para um caixão e com cadeiras e poltronas em junco de origem francesa. Vitrais e lustre, também da França. Um carro imperial, de 1862, levava pelos trilhos, a corte portuguesa, quando esta queira optar por outro tipo de transporte, que não a caruagem. Consta que a Marquesa de Santos e Dom Pedro I fizeram algumas viagens nesse vagão.

Na parte alta do distrito, existe uma igreja, uma biblioteca, escola de educação infantil municipal e uma estadual de 1º e 2º graus. Fora isso, a população conta apenas com bares, uma farmácia(São Silvestre), posto médico, posto policial, uma Padaria e o Clube União Lira Serrana.

Embora a curiosidade pela história seja o ponto alto devido influência das civilizações européias no local, os jovens procuram Paranapiacaba, também para fazer roteiros de várias trilhas ecológicas, com cachoeiras, nascentes, corredeiras e paisagem exuberante.

PARANAPIACABA

Vila inglesa preserva arquitetura do século 19



Da Reportagem Local

Procurado por dezenas de turistas todos os finais de semana o subdistrito de Paranapiacaba, localizado em Santo André, parece ter parado no tempo.

A vila mantém as mesmas características arquitetônicas de quando foi formada, no final do século 19, por ingleses funcionários da empresa "São Paulo Railway", responsável pela construção da estrada de ferro Santos/Jundiaí.

A inexistência de uma rota regular que ligasse a região a São Paulo obrigou a empresa a criar condições para que a mão-de-obra se fixasse no local.

Assim, foram construídas casas, a maior parte de madeira, no estilo inglês. O Clube da União Lira Serrana, onde aconteciam festas e reuniões, é utilizado para os mesmos fins até hoje.

Essa característica, aliada à localização da vila, no meio da Serra do Mar e à dificuldade de acesso (*leia texto nesta página*) fazem de Paranapiacaba uma opção para quem deseja escapar da área urbana das cidades.

Além da arquitetura local, a presença da cultura da Inglaterra pode ser confirmada também nos dois museus mantidos pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal), que assumiu a administração do local nos anos 60.

Hoje, todas as casas são habitadas por funcionários da empresa, que as aluga pelo valor de 3% do salário deles.

Um dos locais que virou museu é o "Castelinho", localizado no ponto mais alto da vila. A casa foi a residência do engenheiro-chefe da ferrovia, que podia vigiar, de cima, todos os funcionários.

No museu, estão expostos vários objetos usados pelos funcionários da "São Paulo Railway", desde máquinas de escrever e somar até capacete e botas de escafandro, usados para serviços de manutenção sob as pontes localizadas na Serra do Mar.

Outro ponto de visitação é o Museu da Ferrovia, localizado nos galpões que abrigavam as máquinas que puxavam os vagões serra acima.

O turista pode ver de perto máquinas e vagões fabricados entre o final do século 19 e o início do século 20. Um dos destaques é o carro fúnebre, utilizado para levar os corpos de funcionários mortos para São Paulo ou para o porto de Santos.

Também é possível ver um vagão que chegou a ser utilizado pelo imperador D. Pedro 2º.

Os dois museus funcionam das 9h às 16h e o preço para visitantes é R\$ 0,50. A RFFSA mantém um grupo de seis funcionários que servem como guias.

Nome: Paranapiacaba (do tupi-guarani, de onde se avista o mar)

População: cerca de 1.600 habitantes

Área: 1,03 km² (exceto trecho de Mata Atlântica), na área de Sto André.

Construção: 1867

Atual número de casas: 351

Tombamento pelo Condephaat: 1983

Fim da concessão da Linha São Paulo Railway pelos Ingleses: 1946

Situação administrativa: centro histórico (Vila Martin Smith) está sob comando da Rede Ferroviária Federal. As demais áreas do Distrito são administradas pela Prefeitura de Santo André.

Fonte: Prefeitura e Issao Minami

Condephaat vetou Stones

Da Redação

O presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Estrado de São Paulo (Condephaat), José Carlos Ribeiro de Almeida, afirmou que não permitiu a gravação de um clipe pelo grupo de rock Rolling Stones em Paranapiacaba. A gravação seria logo após a série de shows que a banda fez em São Paulo, em janeiro passado. O **Diário** informou, em primeira mão, na edição de 22 de janeiro, que o grupo tinha manifestado interesse em gravar na Vila.

Almeida disse que a Promoter (empresa que trouxe os Stones) entrou em contato com a Curadoria do Meio Ambiente para saber da possibilidade da gravação do clipe. A Curadoria teria conversado com Almeida e ele vetou. "A invasão da Vila pelos curiosos causaria danos irreparáveis", disse.

Almeida disse que cabe à Rede zelar pela preservação da Vila. "O Condephaat tem apenas uma função orientadora, e é constituído de uma equipe pequena e sem verbas", disse. Ele afirmou que na mudança

de governo muitos funcionários administrativos foram demitidos e que os trabalhos ficaram prejudicados. "Temos de esperar melhorar a situação para enfrentar o problema".

De acordo com ele, no ano passado foram feitos projetos em que empresas privadas da região — ainda mantidas em sigilo — se dispunham a investir recursos para a revitalização de Paranapiacaba em troca do abatimento de impostos. "Não houve grande interesse no início e, no fim do ano, quando tudo parecia engrenado, houve a mudança de governo e o plano foi esquecido. Almeida disse que os entendimentos com as empresas deverão ser retomados este ano.

O presidente afirmou que a maioria das casas precisa de reformas, mas que é possível a restauração a partir dos projetos originais. "Talvez a construção original seja um pouco rústica para os padrões atuais, mas as fachadas seriam preservadas". Ele disse que o projeto teria de ser abrangente, inclusive com a participação da Secretaria do Meio Ambiente, porque a Vila está localizada em área de mananciais. (IM)

Emplasa guarda projeto para Paranapiacaba

Plano para preservar e revitalizar a vila foi elaborado em 1988, mas até agora nada foi feito porque a Rede Ferroviária alega falta de verbas

Plano propõe parcerias

Da Redação

Entre as diretrizes básicas para a preservação da vila de Paranapiacaba, a Emplasa apresenta sugestões de caráter turístico, social, econômico, uso do solo e infraestrutura urbana e regional. A abertura do Parque da Serra do Mar à população também estava nos planos do órgão. O documento recomenda que deve haver um envolvimento entre a iniciativa privada e a pública na execução e consolidação dos projetos de revitalização.

O presidente do Condephaat, José Carlos Ribeiro de Almeida, disse na semana passada que já foram realizados contatos com várias empresas — ainda mantidas em segredo — que estariam interessadas em investir na vila. Ele afirmou que o órgão pode ser considerado omissor por não exigir judicialmente a preservação da vila por parte da Rede. O Condephaat é responsável pelo tombamento da vila, em 1987.

Rede — O Conselho Nacional de Desestatização decidiu anteontem socorrer a Rede Ferroviária Federal (Rffsa). Segundo o orçamento, a rede deve receber R\$ 17 milhões este ano do Tesouro Nacional, mas não existe disponibilidade de caixa.

Na última quarta-feira, a gerente de Comunicação Empresarial da Rede, Maria Valéria Belmonte, informou que não havia dinheiro para investir na vila. “Não existe perspectivas de injeção de recursos em Paranapiacaba”, disse.

Tese — O professor da USP Issao Minami apresentou, na semana passada, tese de doutorado em que prova que o local foi uma cidade modelo construída com tecnologia avançada nos mesmos padrões de outras cidades americanas da região de Nova Inglaterra. (IM)

folha abcd

PATRIMÔNIO HISTÓRICO

RFFSA busca parceiros para recuperar Paranapiacaba



Da Reportagem Local

A RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A) está procurando parceria entre iniciativa, prefeitura e universidade para recuperar Paranapiacaba, a vila de ferroviários que fica no município de Santo André.

A vila de ferroviários construída pelos ingleses em 1867 e tombada como patrimônio em 86 pelo Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo) está se deteriorando por falta de recursos para sua manutenção.

"A parceria é a única forma de conseguirmos salvar Paranapiacaba. Hoje, não temos recursos suficientes para cuidar da manutenção do tráfego de trens. Imagine para restaurações", disse o superintendente da RFFSA, Airton Franco Santiago.

Paranapiacaba chamou a atenção do professor da FAU/USP (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo) Issau Minami, 44. Ele defendeu em março tese de doutorado sobre a vila.

"É um exemplo único no processo de urbanização no Brasil. Paranapiacaba está sendo destruída lentamente, por descaso dos responsáveis pela manutenção da vila", disse Minami.

Hoje, segundo pesquisas feitas por Minami, a maior parte das

casas da vila, construídas em estilo vitoriano (estilo arquitetônico inglês, inspirado no período do reinado da rainha Vitória, entre 1837 e 1901), está com problemas de rachaduras ou desabando.

O presidente do Condephaat, José Carlos Ribeiro de Almeida, 57, disse que o conselho não tem recursos para cuidar da manutenção da vila e aponta também a parceria como a saída para a revitalização de Paranapiacaba.

"O Condephaat é o responsável pela supervisão da vila, é uma espécie de tutela. Não é nossa a obrigação de bancar a restauração de Paranapiacaba. Isso cabe ao dono da vila, que é a RFFSA", afirmou Almeida.

Segundo projeto desenvolvido pelo Condephaat, a revitalização de Paranapiacaba custaria cerca de R\$ 2 milhões.

A gerente de documentação da RFFSA, Maria Inês Dias Mazzoco, 41, responsável pela busca de parceira para salvar a vila dos ferroviários, disse que há duas empresas do ramo de turismo interessadas em desenvolver e participar do projeto.

"Outras empresas já se interessaram em projetos anteriores, mas a burocracia e o trâmite político para se conseguir trocar a restauração por patrocínio e desconto no imposto são tão complicados que elas acabaram desistindo", disse Maria Inês.

O QUE VER EM PARANAPIACABA

Castelinho

Antiga residência do engenheiro-chefe da ferrovia São Paulo Railway, é um marco da vila devido sua localização, no ponto mais alto de Paranapiacaba. Hoje, a casa abriga um museu, com exposição fotográfica e de instrumentos usados pelos funcionários.

Museu da Ferrovia

Localizado dentro de enormes galpões, guarda relíquias, como um carro ferroviário fúnebre usado para o traslado dos corpos dos funcionários ingleses. Outro destaque do museu é um carro que serviu ao imperador d. Pedro 2º

Sistema Funicular Serra Velha

Usado para puxar vagões pela ferrovia por meio de cabos de aço, fica próximo ao museu da ferrovia

Casas

Praticamente todas as casas da vila conservam os traços ingleses de quando foram construídas, no início do século

Clube da União Lira Serrana

Inaugurado pelos ingleses, mantém o mesmo aspecto do início do século. Ainda sedia bailes e festas

Big Ben

Réplica do famoso relógio inglês está localizada na estação ferroviária

Como chegar ao local

Da Reportagem Local

Paranapiacaba é acessível por carro ou trem, mas em ambas as conduções há inconvenientes, como tempo da travessia ou comodidade do turista.

De carro, o caminho mais fácil é pela via Anchieta, entrando à esquerda no trevo do Riacho Grande. Depois, segue-se pela rodovia Índio Tibiriçá até Rio Grande da Serra, prestando atenção nas placas indicando Paranapiacaba. O trajeto dura cerca de uma hora.

O inconveniente da viagem de carro são os buracos da Índio Tibiriçá e a má localização das placas.

Por trem, utiliza-se a linha urbana da Santos/Jundiaí, que tem estações em São Caetano, Santo André e Mauá.