

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DO PONTAL
CURSO DE LICENCIATURA E BACHARELADO EM HISTÓRIA

EDUARDO JOSÉ DA COSTA

O RUBI CRAVADO EM MEIO AS ESMERALDAS:

Políticas patrimoniais como ferramenta de preservação a partir da análise dos tombamentos da
Vila Ferroviária de Paranapiacaba, Santo André - SP (1982-2008)

ITUIUTABA – MG

2023

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DO PONTAL
CURSO DE LICENCIATURA E BACHARELADO EM HISTÓRIA

EDUARDO JOSÉ DA COSTA

O RUBI CRAVADO EM MEIO AS ESMERALDAS:

Políticas patrimoniais como ferramenta de preservação a partir da análise dos tombamentos da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, Santo André - SP (1982-2008)

Monografia apresentada ao Curso de História do Instituto de Ciências Humanas do Pontal da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de graduado em História Licenciatura e Bacharelado, sob orientação do Prof. Dr. Carlos Eduardo Moreira de Araújo.

ITUIUTABA – MG

2023

EDUARDO JOSÉ DA COSTA

O RUBI CRAVADO EM MEIO AS ESMERALDAS:

Políticas patrimoniais como ferramenta de preservação a partir da análise dos tombamentos da
Vila Ferroviária de Paranapiacaba, Santo André - SP (1982-2008)

Monografia, apresentada ao Curso de História do
Instituto de Ciências Humanas do Pontal da
Universidade Federal de Uberlândia, como
requisito parcial à obtenção do título de graduado
em História Licenciatura e Bacharelado.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Eduardo Moreira de
Araújo.

Data da aprovação: 13/11/2023.

Banca examinadora

Prof. Dr. Carlos Eduardo Moreira de Araújo (Orientador) - (UFU)

Prof. Dr. Aurelino Ferreira Filho (UFU)

Prof.^a Dr.^a Dalva Maria de Oliveira Silva (UFU)

Prof.^a Dr.^a Walkiria Oliveira Silva (UFU)

Dedico este trabalho aos meus amados pais, José de Jesus Costa e Tania Regina da Costa, por sempre terem incentivado a buscar minhas realizações pessoais. Obrigado por todos os esforços empregados na realização deste sonho, ele se realizou. E aos meus avós, Maria de Lurdes Vitorino de Sales e Adelson Rodrigues Costa, que foi ferroviário em Santos.

AGRADECIMENTOS

Não poderia abrir esse leque de agradecimentos sem começar por primeiramente saudar toda a ancestralidade que me acompanha, agradecer a essa força por ter sido meu guia em momentos tão turbulentos. Pegando de empréstimo do grande *rapper* Emicida, “Eu sou o sonho dos meus pais, que eram sonhos dos avós, que eram sonhos dos meus ancestrais”. Não faz sentido avançar sem ter a referência de quem me antecedeu, por isso agradeço a toda a ancestralidade que me acompanha (adorei as almas!).

Agradeço, especialmente a cada pessoa que de alguma forma contribuiu para o meu trilhar nessa jornada. Aos familiares, amigos, vizinhos, colegas e toda sorte de “bons samaritanos”, que de alguma forma, direta ou indiretamente, fazem parte desta realização comigo. Aqui relembro a filosofia de cosmovisão africana *Ubuntu*, “Eu sou, porque nós somos”.

Agradeço a todos os professores, e agora colegas de profissão, que passaram em minha vida, a docência de fato me arrebatou. Ao meu primeiro referencial de professor, meu pai, mestre e amigo, conhecido por muitos como prof. Jesus. A inesquecível professora do primário Margareth que em minhas lembranças mais longínquas da infância, revive o apelido de “Du men” em que me incentivava a buscar fazer do mundo sempre um lugar melhor. Aos queridos(das) professores(as) do SESI Centro Educacional 397, em especial Sueli Palhares, Sueli Redivo, Simone Ferreira, Lucianere, Daniela Maziero, Neison, Valmir do Carmo e Patricia Camolesi.

Meus agradecimentos à prof.^a Márcia Loiola e ao prof. Guilherme Landes, por todo carinho, solidariedade, incentivo e apoio ao longo de todo o ensino médio na E. E. Florisbela de Campos Werneck (Mauá-SP). Obrigado por toda a paciência ao longo dos difíceis anos da “aborrescência”. A didática, o amor e a persistência em me auxiliar a canalizar toda energia em causas produtivas, ainda tem surtido bons frutos.

Meu agradecimento a dois amigos muito especiais, a Odair Antonio Gualtieri, que trabalhou na primeira campanha de Celso Augusto Daniel, hoje é morador do bairro Jardim Guaripocaba dentro das áreas de mananciais de Santo André. De nossas ricas conversas, não deixei de ter importantes chaves de leitura para compreender um pouco mais a formação de

todo o “corredor polonês” do ABC Paulista. E agradeço ao amigo, senhor João Baptista Dias Neto, engenheiro, que de suas histórias de andanças por esse Brasil, as do tempo em que foi telegrafista da Sorocabana são sempre as que mais me encantaram. Obrigado pelos importantes momentos que estivemos conversando sobre ferrovias, com toda certeza houve o aguçar de questões relacionadas a esse trabalho.

Meus mais sinceros votos de agradecimento a todo o corpo docente do curso de História do Instituto de Ciências Humanas do Pontal (ICHPO). A essa casa que me recebeu de portas e braços abertos onde, além de ter obtido uma excelente formação, tive a oportunidade de enxergar novas possibilidades de ser e existir sem julgamentos. Reformulando-me em minhas metamorfoses, sem precisar “ter aquela velha opinião formada sobre tudo”. Agradeço imensamente as experiências de aprendizado que pude ter por meio do Centro de Pesquisa, Documentação e Memória do Pontal (CEPDOMP) e do Laboratório de Pesquisa em Patrimônio, Memória e Identidade (LAPAMI).

Reitero aqui meu agradecimento ao curso na figura do orientador deste trabalho, Carlos Eduardo Moreira de Araújo. A qual só posso tecer agradecimentos, por tudo que pude conquistar, pelos conselhos em momentos cruciais, mais também pelas ótimas gargalhadas e reflexões. De uma forma muito especial, literalmente abrindo os caminhos, tornou essa caminhada que é a formação individual, um pouco mais prazerosa e menos enfadonha. Agradeço a sinceridade e postura firme quando necessária, mais também a flexibilidade em momentos oportunos. Tal qual um cedro-do-líbano, aprendi observando-lhe, a buscar ter raízes firmes e profundas chegando até ao leito rochoso se necessário, a fim de buscar nutrientes. Mas também a ser fonte de sombra a toda forma de vida que busca abrigo em sua copa, sabendo curvar-se em direção ao vento, pois “arvore que se curva, vento não quebra”. Das inúmeras conquistas que tive ao longo desta formação não poderia deixar de relembrar dois momentos muito marcantes propiciados pelo seu trabalho.

O primeiro foram as atividades de extensão atreladas a Educação Patrimonial nas visitas ao Museu Antropológico de Ituiutaba – MUSAI, ali junto aos demais colegas de curso que pesquisavam questões relacionadas ao campo do patrimônio, pude forjar minha identidade de defesa desta temática. E o segundo momento foi a Iniciação Científica que realizamos, pois para além dos láureos dentro do Edital DIRPE e do Programa de Excelência em Pesquisa (PEP-UFU), conquistas também suas e do curso de História no Pontal. Esse foi o

trabalho que me aproximou ainda mais da minha ancestralidade além de ter sido um bálsamo, que veio mais do que em boa hora, na reta final da construção deste trabalho de conclusão de curso. A palavra ajuda em sua postura para com os alunos, traduz-se em ação.

Agradeço especialmente a professora Dalva Maria de Oliveira, da qual nutro profunda admiração, estima e respeito. A tenho como baluarte do decoro que requer a docência, e esmero alcançar tal sensibilidade de respeito pela coisa pública que a vejo ter. Muito mais do que as letras do *outdoor* “UFU, um bem público a serviço do Brasil”. Mas realizando na prática por meio de uma profunda e respeitosa postura com toda a estrutura pública da universidade. Agradeço pelas lágrimas e sorrisos que partilhamos e principalmente por muitas lições que pude ter ao seu lado, em minha breve passagem por essas terras contada em prosa e crônicas tijucanas por Hélio Benicio. Tal qual em despedidas ao som de carros de boi, sempre lhe acenarei meu lenço branco, pois “Bandeira Branca, eu peço paz”.

E por fim, não poderia deixar de finalizar meus agradecimentos em externalizar meu profundo respeito e gratidão a Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff, pela promoção de políticas públicas como o Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI), que viabilizaram a criação e construção da UFU Campus Pontal na cidade de Ituiutaba – MG. Agradecer a promoção de políticas públicas de acesso e permanência ao ensino superior público, gratuito e de qualidade. Que permitiram a milhares de jovens assim como eu, mais do que ousar sonhar, mas realizarem o sonho de cursar o ensino superior. Viva a universidade pública brasileira!

“(...) Preservar não é só guardar uma coisa, um objeto, uma construção, um miolo histórico de uma grande cidade velha. Preservar também é gravar depoimentos, sons, músicas populares e eruditas. Preservar é manter vivos, mesmo que alterados, usos e costumes populares. É fazer, também, de sítios variados, de cidades, de bairros, de quarteirões significativos dentro do contexto urbano. É fazer levantamentos de construções, especialmente aquelas sabidamente condenadas ao desaparecimento decorrente da especulação imobiliária. Devemos, então, de qualquer maneira, garantir a compreensão de nossa memória social preservando o que for significativo dentro de nosso vasto repertório de elementos componentes do Patrimônio Cultural. Essa a justificativa do ‘por que preservar’ (...)”.

(LEMOS, 2013, p. 29-30)

RESUMO

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba, em Santo André – SP, está atrelada à história da primeira ferrovia paulista. Esta vila, ainda sob a concessão da companhia inglesa SPR - São Paulo Railway (1867-1946), é um testemunho cultural, histórico, artístico e industrial, que destaca as contribuições dos ingleses no avanço da cafeicultura no interior paulista e no desenvolvimento do Estado de São Paulo. Paranapiacaba está situada no alto da Serra do Mar e é cercada pela rica biodiversidade da Mata Atlântica. Recentemente, o IPHAN iniciou o processo de inclusão da vila na Lista Indicativa brasileira a patrimônio mundial da Unesco (2008 e 2014). Isso pode levar a um reconhecimento internacional deste bem único. No entanto, é importante notar que o tombamento não garante necessariamente a proteção total do patrimônio. Este trabalho tem como objetivo entender a importância das políticas de tombamento na preservação de Paranapiacaba. Para isso, utilizou-se uma metodologia de análise e cruzamento de dados para observar os processos de tombamento da vila nas esferas nacionais e internacional. O recorte temporal começa com o primeiro processo institucional de reconhecimento da vila, Processo 22.209/1982 do CONDEPHAAT (Estadual), e termina com a inscrição no Livro de Tombo Histórico do IPHAN em novembro de 2008 (Nº inscr. 586, vol. 2, f. 093-094). Por meio da narrativa histórica e com base na Cultura Material, buscou-se entender as políticas de tombamento de Paranapiacaba e as articulações desse processo organizada na defesa do patrimônio da Vila Ferroviária de Paranapiacaba.

Palavras-chaves: Paranapiacaba; Vila Ferroviária; São Paulo Railway; Tombamento; Preservação.

ABSTRACT

The Vila Ferroviária de Paranapiacaba, in Santo André - SP, is linked to the history of São Paulo's first railroad. This village, still under the concession of the English company SPR - São Paulo Railway (1867-1946), is a cultural, historical, artistic and industrial testimony that highlights the contributions of the English to the advancement of coffee growing in the interior of São Paulo and the development of the State of São Paulo. Paranapiacaba is located high up in the Serra do Mar and is surrounded by the rich biodiversity of the Atlantic Forest. Recently, IPHAN began the process of including the village on Brazil's Tentative List of UNESCO World Heritage Sites (2008 and 2014). This could lead to international recognition of this unique property. However, it is important to note that listing does not necessarily guarantee full protection of the heritage. This work aims to understand the importance of listing policies in the preservation of Paranapiacaba. To this end, a methodology of data analysis and cross-checking was used to observe the town's listing processes at national and international level. The time frame begins with the first institutional process for recognizing the village, Process 22.209/1982 of CONDEPHAAT (State), and ends with the inscription in IPHAN's Historical Tomb Book in November 2008 (No. 586, vol. 2, f. 093-094). Through historical narrative and based on Material Culture, we sought to understand Paranapiacaba's listing policies and the articulations of this organized process in the defense of the heritage of the Paranapiacaba Railway Village.

Keywords: Paranapiacaba; Vila Ferroviária; São Paulo Railway; Listing; Preservation.

LISTA DE IMAGENS

IMAGEM 1 - Rodovia em Cubatão	30
IMAGEM 2 - Trecho da Calçada do Lorena	36
IMAGEM 3 - Caminho para o mar rota turística	37
IMAGEM 4 - Planta da hospedaria de imigrantes (1886)	41
IMAGEM 5 - Obras para receber a via férrea	45
IMAGEM 6 - Patamar inferior do primeiro sistema funicular	47
IMAGEM 7 - Casa de máquinas do IV Plano Inclinado primeiro sistema funicular	47
IMAGEM 8 - Primeiro acampamento dos funcionários da SPR	49
IMAGEM 9 - Alto da Serra do Mar	49
IMAGEM 10- Primeiras ocupações na região (1870)	50
IMAGEM 11 - Estações da SPR durante a primeira fase	51
IMAGEM 12 - Primeiro patamar da Serra nova	52
IMAGEM 13 - Estação Alto da Serra	55
IMAGEM 14 - Padrão arquitetônico da vila nova em Paranapiacaba	55
IMAGEM 15 - Construção da Via Anchieta	58
IMAGEM 16 - Via Anchieta (1950)	59
IMAGEM 17 - Locomotiva Estrela a SPR	66
IMAGEM 18 - Paranapiacaba final da década de 1990	73
IMAGEM 19 - Foto aérea de Ouro Preto com marcação de área de tombo	82
IMAGEM 20 - Paranapiacaba em 1984 (parte alta)	82
IMAGEM 21 - Paranapiacaba a época do relatório	83
IMAGEM 22 - Situação do sistema funicular	84

IMAGEM 23 - Trem pedindo “socorro”	85
IMAGEM 24 - Planta cartográfica referente a área de Paranapiacaba	86
IMAGEM 25 - Planta submetida ao parecer	88
IMAGEM 26 -Tombamento definitivo	90
IMAGEM 27 - Áreas de mananciais do ABC	93
IMAGEM 28 - Mapa dos tombamentos de Paranapiacaba	99
IMAGEM 29 - Área da RBCV	103
IMAGEM 30 - Ruínas do Serrano Atlético Clube	105
IMAGEM 31 - Paranapiacaba 2016	105
IMAGEM 32 - Bonnie Burnham em Paranapiacaba	107
IMAGEM 33 - Mapa de bens indicados	110
IMAGEM 34 - Mapa da ZEIPP	115
IMAGEM 35 - Panorâmica da retirada de anexos	116
IMAGEM 36 - Trem expresso turístico CPTM	117
IMAGEM 37 - Trem dos ingleses ABPF	117
IMAGEM 38 - Casa de Engenheiro, antes e depois do incêndio (2005)	119
IMAGEM 39 - Maquete em madeira	120
IMAGEM 40 - Biblioteca de Paranapiacaba	122
IMAGEM 41 - Estação de Campo Grande	130
IMAGEM 42 - Localização do Centro Logístico Campo Grande (SP)	133
IMAGEM 43 - Localização especulada e principais acessos	134
IMAGEM 44 - Detalhamento de cursos d’água	135
IMAGEM 45 - Publicações do SOS Paranapiacaba	139
IMAGEM 46 - Movimentações mais recentes	142

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Serra do Mar na Mata Atlântica, Brasil	31
FIGURA 2 - Caminho Peabiru	32
FIGURA 3 - Caminhos de São Vicente a São Paulo Séc. XVI	34
FIGURA 4 - Carta Coro-Hidrográfica da capitania (1789)	35
FIGURA 5 - Caminhos para o mar	37
FIGURA 6 - Mapa das estradas de ferro do Brasil (1854 – 1890)	40
FIGURA 7 - Mapa da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB 1898)	40
FIGURA 8 - Planos inclinados “Serra Velha”	46
FIGURA 9 - Esquema do sistema funicular da “Serra Nova”	52
FIGURA 10 - Mapa de Paranapiacaba	53
FIGURA 11 - Delimitação conforme resolução 37/87	71
FIGURA 12 - Folha topográfica da área de interesse	78
FIGURA 13 - Folha topográfica da área de interesse	113

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Produção de café no Brasil (1821-1900)	38
TABELA 2 - Lista de projetos 9ª Diretor Regional	76
TABELA 3 - Projetos do PAC em Paranapiacaba	127

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - Síntese da Cronologia dos processos de Tombamento de Paranapiacaba	98
QUADRO 2 - Lista Indicativa a Patrimônio Mundial	108
QUADRO 3 - Segunda Fase de intervenção no Patrimônio Material em Paranapiacaba (2006-2008)	123

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

9ª DR\CR	Diretoria Regional \ Conselho Regional
ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
CBH-AT	Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê
CETESB	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
CLCG	Centro Logístico Campo Grande
CP	Companhia Paulista Estrada de Ferro
CPP	Comissão Pró-Paranapiacaba
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
DEPROT	Departamento de Proteção do IPHAN
DGABC	Diário do Grande ABC (Jornal)
EFS	Estrada de Ferro Sorocabana
EFSJ	Estrada de Ferro Santos-Jundiaí
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EMPLASA	Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano
FEPASA	Ferrovias Paulista S.A.
IBPC	Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MRS	Malha Regional Sudeste da Rede Ferroviária Federal S/A
PAC	Programa de Aceleração e Crescimento
PMSA	Prefeitura Municipal de Santo André
PRESERVE	Programa de Preservação Histórica do Ministério dos Transportes
RBCV	Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo
RFESA	Rede Ferroviária Federal S.A.
RGS	Rio Grande da Serra
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
SEMASA	Serviço Municipal de Saneamento Ambiental de Santo André
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPR	São Paulo Railway
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

WMF	World Monuments Fund
ZEIP	Zonas Especiais de Interesse do Patrimônio
ZEIPP	Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba

***COMDEPHAAPASA** Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico de Santo André

***CONDEPHAAT** Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO I	29
O DESAFIO DA SERRA DO MAR: das trilhas de Peabiru até a decadência da RFFSA	29
1.1 Caminhos da Serra do Mar	29
1.2 Um café antes do trem chegar	38
1.3 SPR a primeira ferrovia de São Paulo, 1867	42
1.4 Engenharia dos funiculares e o surgimento das vilas	44
1.4 Declínio da SPR e decadência da vila de Paranapiacaba	56
CAPÍTULO II	62
PRIMEIROS MOVIMENTOS PRO-PARANAPIACABA: os diferentes processos de tombamento da vila ferroviária	62
2.1 Primeiro Momento, instância Estadual - CONDEPHAAT	65
2.2 Segundo momento, instância Federal - IPHAN	75
2.3 Terceiro momento, instância Municipal – COMDEPHAAPASA	91
2.4 Quarto momento, instância Internacional – WFM e UNESCO	100
CAPÍTULO III	112
DESAFIOS APÓS O TOMBAMENTO: participação popular na defesa do patrimônio	112
3.1 Plano Diretor de Santo André, um exemplo de articulação política	112
3.2 Desarticulação de políticas públicas da PMSA	124
3.3 SOS Paranapiacaba, perigo a vista	129
CONCLUSÃO	145
REFERÊNCIAS	152
APÊNDICE A – Infográficos dos processos de tombamento	158

INTRODUÇÃO

Das experiências contemporâneas com o patrimônio nada se compara às dificuldades enfrentadas durante a Revolução Francesa de 1789. É possível discorrer que mesmo antes desse marco histórico, é provável que já houvesse a preocupação quanto a preservação de aspectos patrimoniais a gerações futuras, todavia é na França do pós-revolução que é possível observar surgir o primeiro movimento institucionalizado com o viés de proteção a bens elencados a serem preservados por meio de leis específicas.

Uma primeira consideração que deve ser observada é que a Comissão de Monumentos de 1790 (*la Commission des Monuments*), não é o mesmo que a Comissão de Monumentos Históricos de 1837 (*La Commission des Monuments historiques*). Ao buscar informações quanto a esse período no site do senado francês (*Sénat*), podemos encontrar o Relatório de informação da deputada Françoise Férat, elaborado em nome da Comissão da Cultura, da Educação e da Comunicação, onde é possível encontrar nos anexos um breve resumo sobre a história da proteção dos monumentos históricos nesse país.

Embora não traga uma autoria, o documento apresenta o processo das políticas públicas do período quanto ao patrimônio. Há uma conceituação sobre a divisão referente a estruturação das legislações de proteção ao patrimônio, apoiado em dois momentos. O primeiro é “As origens da noção de monumento histórico” dentro do recorte temporal de (1789-1830), onde é destacado que graças aos representantes eleitos pelo povo houve pela primeira vez um sentimento de “nacionalização dos bens do clero, da Coroa e dos nobres emigrados”, a fim de construir uma identidade nacional. É observado que nesse momento o Estado toma para si a responsabilidade de selecionar desse espólio os objetos que merecem ser preservados e transmitidos às gerações futuras frente a um juízo de valor da nova estruturação da nação.

Em 1790, a Assembleia Constituinte criou a Comissão de Monumentos, responsável pela elaboração das primeiras instruções relativas ao inventário e conservação das obras de arte. Os bens nacionais, no entanto, tiveram fortunas mistas e, embora alguns estivessem sujeitos à condenação pública, a maioria foi entregue a indivíduos ou desapareceu. Em setembro de 1792, a Assembleia votou um decreto autorizando a destruição dos símbolos do Antigo Regime. Um mês depois, outro decreto foi votado, garantindo ao contrário a conservação de obras-primas de arte ameaçadas pela turbulência revolucionária. Perante a proliferação de atos de vandalismo, ergue-se a voz

do abade Grégoire, bispo constitucional de Blois, que castiga os autores desses atos, ameaçando aos seus olhos a identidade nacional. (FÉRAT, 2010, p. 99).

Uma outra característica desse primeiro momento é que em “15 de março de 1794, a Comissão temporária das Artes - que substituiu a Comissão dos Monumentos” - apresenta uma instrução sobre o modo de inventariar e conservar todos os objetos que pudessem ser usados para as artes, a ciência e a educação o que acabou resultando no ano seguinte na nomeação de Alexandre Lenoir, precursor na criação do Museu dos Monumentos Franceses (FÉRAT, 2010, p. 99).

O segundo momento destacado é o “Nascimento de uma verdadeira política patrimonial” referente ao período de (1830-1930). Os anos iniciais desse recorte coincidem com o que foi conhecido na historiografia como “monarquia de julho”, momento caracterizado pela proeminência da alta burguesia, que substituiu o direito divino dos monarcas, ao passo que a França passava por importantes mudanças de cunho liberal.

O progresso foi surpreendente, embora o número total de pessoas “instruídas” continuasse pequeno. O número de alunos nos liceus estatais franceses duplicou entre 1809 e 1842 e aumentou com particular rapidez durante a Monarquia de Julho, mas ainda assim, em 1842, este número era inferior a 19 mil alunos. (O total de crianças que recebiam educação secundária naquela época era de cerca de 70 mil.) [...] Ninguém se recorda que em 1789 havia cerca de 6 mil estudantes na Universidade de Paris, já que eles não desempenharam qualquer papel independente na Revolução. Mas por volta de 1830 ninguém poderia subestimar uma tamanha quantidade de jovens acadêmicos (HOBSBAWM, 2012, p. 102).

Não obstante, ainda sobre a sombra da monarquia de Carlos X, a pedido do então Ministro do Interior - François Guizot, em 1830 é criado o primeiro “posto de Inspetor Geral dos Monumentos Históricos, responsável por assegurar os lugares de importância histórica ou de mérito artístico dos edifícios do reino e garantir a sua conservação” (FÉRAT, 2010, p. 99). O primeiro a ocupar esse cargo foi o político e escritor Ludovic Vitet, seguido em 1834, pelo historiador, arqueólogo e senador Prosper Mérimée.

A primeira lista de monumentos encomendada em regime de urgência data de 1840, e chegou a catalogar 934 itens.¹ No anexo de Françoise Féraz é destacado que a “comissão, no

¹ A primeira lista publicada de monumentos classificados data de 1840 e foi seguida por várias outras (1846, 1862, 1875, 1889 e 1900), até finais do século XIX. O link a seguir é do site da Biblioteca de Mídia de

entanto, atuou por mais de meio século sem ter meios legais no âmbito de sua missão.” Isso privava de certo modo ações mais contundentes tornando as recomendações da comissão muitas vezes “letra morta para os eleitos e o clero”. Contudo isso não atrapalhou Ludovic Vitet (1802-1873) e Prosper Mérimée (1803-1870) em trabalhar pela preservação de monumentos, resultando, em poucos anos à frente da comissão, na catalogação de três mil monumentos históricos em 1849.

A partir de 1850 é possível perceber significativos esforços em reconhecer e preservar o patrimônio francês. A comissão previu a publicação de arquivos da comissão como plantas arquitetônicas e levantamentos feitos por Anatole de Baudot e Anatole Perrault-Dabot apresentados entre os anos de 1898 e 1903. As publicações permitiram um melhor conhecimento sobre as atividades da comissão e os patrimônios reconhecidos de fato na nova França que se construía.

Em linhas gerais, esse é um breve resumo da estrutura das políticas patrimoniais francesas, obviamente elas avançam até os dias atuais, sem contar os significativos desdobramentos sobre o pensar o patrimônio. Essa estrutura burocrática de leis patrimoniais da França do século XIX, é fruto das condições políticas, das ações de intelectuais, do Estado e dos interesses públicos e privados quanto a destinação dos bens elencados ou não como patrimônios nacionais. Prova material e concreta dessa institucionalização, da preocupação com o patrimônio, muito além das comissões de monumento históricos, inventários de catálogos patrimoniais e o posto de inspetor de monumentos, é a criação da lei de 30 de março de 1887 que estabeleceu os procedimentos de classificação e conservação de objetos e monumentos históricos.² Seguido respectivamente da lei de 9 de dezembro de 1905 e a lei de 19 de julho de 1909, que dispunha sobre a separação

Arquitetura e Patrimônio (MAP), que é responsável pelo patrimônio fotográfico do Estado e pelo arquivo de Monumentos Históricos, a página em questão apresenta os MONUMENTOS HISTÓRICOS ANTES DE 1913. Disponível em: <<https://mediatheque-patrimoine.culture.gouv.fr/les-monuments-historiques-avant-1913>>. Acesso em 24 de outubro de 2023.

² A lei de 30 de março de 1887, estabeleceu a possibilidade de classificar os bens imóveis de pessoas públicas e privadas. Os indivíduos deveriam consentir, quanto aos bens móveis, só podem ser classificados os pertencentes a pessoas públicas. Uma vez classificado o imóvel, era imprescindível a autorização prévia do Ministro das Belas-Artes para o seu restauro, modificação ou destruição. A alienação de bens móveis classificados carecia ainda de autorização do Ministro. Essas regras são sancionadas civilmente (ações de indenização e nulidade de alienações irregulares). Lei publicada no JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, em 31 de março de 1887 em: <https://www.senat.fr/fileadmin/Fichiers/Images/archives/monuments_historiques/Loi_1887.pdf>. Acesso em 19 de outubro de 2023.

das igrejas e do Estado cujos pontos retomavam aspectos da lei de 1887, incluindo agora edifícios religiosos, objetos classificados da igreja e obras de arte. Seu grande diferencial também foi o mecanismo de penalidades, prevendo multa para obras de restauração realizadas sem autorização e prisão pela exportação de um objeto ou destruição de um prédio tombado ou qualquer mobília classificada de valor histórico e/ou artístico reconhecido.

Avançando na observação do panorama histórico das políticas patrimoniais, em meio ao pioneirismo do que ocorreu na França, observamos as contribuições de múltiplos intelectuais que ajudaram a teorizar conceitos e práticas de preservação. Não é meu objetivo alongar-me nos pontos de convergência e paralelismo de práticas e interpretações quanto a forma de preservar, muito menos de fazer um trabalho de levantamento bibliográfico e debate desses intelectuais. Destaco aqui, pontos da discussão entre alguns teóricos pois a partir desses debates podemos observar o processo formulador das intenções nas políticas públicas patrimoniais. Para isso é preciso recuar na história e entender parte dos objetivos dos primeiros intelectuais que pensaram sobre a preservação do patrimônio.

A começar com a noção de reconhecimento do valor artístico e/ou histórico de um bem no contexto a qual foi produzido. Temos as contribuições de Antoine Chrysostome Quatremère de Quincy (1755-1849), foi um importante político, historiador de arte, arqueólogo, arquiteto, filósofo, e escritor da França. Sua obra, *Cartas a Miranda: sobre o prejuízo que o deslocamento dos Monumentos da Arte da Itália ocasionaria as Artes e à Ciência* (1796), teve papel fundamental na França do final do século XVIII e início do século XIX. As contribuições de Quatremère de Quincy, atravessaram não só sua geração como contribuíram quanto a fundamentação teórica de questões de preservação, em especial a descontextualização de obras de arte.

Cartas a Miranda chama a atenção para pensar por meio das correspondências trocadas com o general Sebastián Francisco de Miranda Rodríguez (1750 – 1816)³, mais do que o discurso contra a construção de um museu universal em Paris, o debate entorno da remoção de peças de arte de Roma, nos revela a preocupação quanto a unidade de grupos de obra de arte. Em resumo, desterrar obras de arte de seus locais de criação original significa

³ Representante da independência e unificação dos países latinos, em 1978 o governo Venezuelano deu de presente a cidade de São Paulo uma estátua de Francisco Miranda feita por L. Gonzalez e Carmelo Tabacco medindo 3,04m x 1,16m x 1,30m (parte em bronze) e 2,10m x 1,04m x 1,04m (pedestal em granito), hoje instalada na Praça do Ciclista no final da Avenida Paulista.

desmembrar das peças as relações únicas que acontecem por meio do espaço para qual foram projetados, as relações tradicionais locais mitológicas e/ou históricas.

Podemos pensar que a presença de uma estátua da deusa Atenas presente em uma coluna do Partenon tem seu valor unitário não só nas técnicas empregadas em sua construção, valor estético e artísticos. O valor unitário e exclusivo dessa obra leva em consideração todo o local onde se encontra, o valor histórico e simbólico para as pessoas da região e do seu entorno. Do céu azulado da Grécia até a última rocha do entorno da Acrópole de Atenas, podemos dizer que são partes dessa obra, e que também fazem parte da unidade do grupo dessa estátua. Arrancá-la dessa unidade para expô-la em um museu em Paris é uma violência simbólica e física incalculável. Quando observamos essa preocupação partir de Quatremère, podemos observar uma das primeiras características da preservação, o reconhecimento do valor sobre os bens.

Em ambas as tradições [direito romano ou consuetudinário], contudo, há diversos traços comuns que devem ser ressaltados. Em primeiro lugar, o patrimônio é entendido como um bem material concreto, um monumento, um edifício, assim como objetos de alto valor material e simbólico para a nação. Parte-se do pressuposto de que há valores comuns, compartilhados por todos, que se consubstanciam em coisas concretas. Em segundo lugar, aquilo que é determinado como patrimônio é o excepcional, o belo, o exemplar, o que representa a nacionalidade. Uma terceira característica é a criação de instituições patrimoniais, além de uma legislação específica. Cria-se serviços de proteção do patrimônio, como museus, formando uma administração patrimonial. Essa burocracia foi composta por profissionais de diversas formações e especialidades, principalmente arquitetos, historiadores da arte, historiadores, arqueólogos, geógrafos, antropólogos e sociólogos, entre outros (FUNARI e PELEGRINI, 2014, p. 20).

Quanto a restauração, uma outra importante ferramenta no processo de preservação de um patrimônio, em um primeiro momento podemos entender que seja algo simples. As construções estão sujeitas ao desgaste do tempo, às intempéries da natureza e a própria ação destrutiva dos homens. Caberia após o reconhecimento de algum bem de valor artístico e/ou histórico degradado por um desses infortúnios a recomposição de seu estado original. Não seria essa a ação da restauração? Não para o arquiteto francês Eugène Viollet-le-Duc (1814-1879), que enxerga a complexidade desse campo.

Sua atuação se deu em um período em que a restauração ainda se firmava como ciência. A Europa dos fins do século XVIII passava por importantes mudanças políticas,

econômicas e sociais que viriam alterar bruscamente a maneira como as sociedades se relacionavam com o passado. Após o período pós-revolucionário da França, muitos edifícios medievais foram destruídos, cabendo ao Estado buscar preservar monumentos históricos os ressignificando, principalmente conferindo a arquitetura gótica um caráter nacionalista, sendo necessário processos de restauração em alguns monumentos e igrejas.

Viollet-le-Duc iniciou sua carreira na arquitetura em 1830. Foi secretário geral no Ministério do Comércio e em 1837 vice-presidente da Comissão de Monumentos Históricos. Seu grande projeto foi a restauração da Catedral de *Notre-Dame* de Paris em 1844, além de ter produzido, junto com Prosper Mérimée em 1849, as instruções técnicas de restauração dos edifícios diocesanos.

Das muitas máximas da teoria da restauração propostas destaca-se o essencial trabalho do estudo em múltiplas fontes antes de realizar qualquer intervenção em monumentos e edifícios. A substituição de toda parte retirada deveria contar com materiais melhores e mais eficazes, permitindo a duração mais longa e fluida da parte restaurada (VIOUET-LE-DUC, 2006, p. 55).

Em paralelo às considerações de Viollet-le-Duc sobre restauração, temos os apontamentos do britânico John Ruskin (1819-1900), importante escritor, crítico de arte, desenhista e aquarelista. Contemporâneo da Rainha Vitoria (1819-1901), que em seus escritos trouxeram luz à aspectos da preservação na arquitetura antes não observados. A pesquisadora Maria Lúcia Bressan Pinheiro (FAUUSP) o classifica como “excêntrico, reacionário, intransigente inimigo da industrialização – diz-se que não admitia que nem sequer os seus livros fossem transportados por ferrovia (...)” (PINHEIRO, 2008, p. 9-10).

Na sua obra *A lâmpada da memória* (1885), observamos o debruçar do autor sobre as questões relacionadas a restauração, ou melhor ao cuidado e a manutenção constante aos monumentos não demandariam a restauração. No geral, há alguns pontos convergentes entre Ruskin e Viollet-le-Duc. Destaco a necessidade do reconhecimento de um patrimônio ligado a um conjunto maior de elementos, como a memória. O britânico destaca a importância de reconhecermos no presente os monumentos, os legando as gerações futuras como parte das nossas memórias. Uma das coisas mais exploradas pelo autor, que é a memória, nos ajuda a compreender o porquê tombamos algo como patrimônio.

Ruskin defende o princípio de que quando construímos o fazemos para sempre. Longe de satisfazer apenas um deleite (uma necessidade) do presente, devemos construir tendo

sempre em mente que, nossos descendentes “sejam gratos” ao que lhes deixamos como legado. Quanto aos edifícios domésticos, o objetivo de sua construção seria deixá-los de herança para que nossos descendentes pudessem contemplar nas casas, mais do que paredes de pedras sobre pedras, mas como um esforço deixado para a posterioridade, um verdadeiro templo da raça humana conectando “períodos esquecidos e sucessivos um aos outros” (RUSKIN, 2008, p. 68).

Ainda dentro dos apontamentos de Ruskin, a ideia de “santificação” de um monumento se dá devido ao tempo, sofrendo processos naturais e mecânicos que os torna único. Já dentro do embate com as ideias de Viollet-le-Duc, sua divergência se dá de forma mais técnica quanto a definição da restauração. O autor considera que a restauração “significa a mais total destruição que um edifício pode sofrer: uma destruição da qual se salva nenhum vestígio: uma destruição acompanhada pela falsa descrição de coisas destruídas” (RUSKIN, 2008, p. 79). Ao defender um purismo natural das obras, chega a ser duro em suas palavras quando criticou o modo como as restaurações estavam sendo conduzidas na França: “aceite-a como tal, arrase o edifício, amontoe suas pedras em cantos esquecidos, transforme-as em cascalho, ou argamassa, se você quiser; mas o faça francamente, e não coloque uma mentira em seu lugar (...)” (RUSKIN, 2008, p. 81-82)

O trabalho de Ruskin foi inspiração para expoentes idealizadores da preservação como William Morris (1834 – 1896), fundador da Sociedade de Proteção de Edifícios Antigos (SPAB) em Londres (1877). As bases da ideia já presentes no trabalho de Ruskin foram alargadas por Morris como a proteção e a prevenção no lugar da restauração. Também um grande avanço da SPAB foi a ideia de reparos a edifícios antigos, não sendo tão invasivos a ponto de descaracterizar as ações do tempo nas estruturas.

Quanto as diferentes abordagens sobre a restauração, costumo pensar que se Viollet-le-Duc e John Ruskin fossem chamados para restaurar alguma obra, como uma casa que já tivesse parte de sua estrutura em ruínas, ambos providenciariam relatórios com ricos documentos, detalhando a provável planta da casa, histórico de uso, técnica empregadas e danos ocasionados até o momento. A grande diferença seria nas ações a serem tomadas pelos teóricos. O francês Viollet-le-Duc não hesitaria em mandar recompor as paredes caídas, tal qual fora em relatos antigos, documentos ou qualquer dedução de como teria sido a parede destruída. Ordenaria a construção de um novo telhado e a adaptação da construção a uma nova utilidade, além de mais resistente ao tempo. O britânico John Ruskin buscaria observar

se a casa estaria em condições de ser habitada, sem grandes reformas, apenas com alguns reparos; reforços de madeira ou escoras de metal. Se não fosse possível, constataria a “morte do edifício” e o deixaria ruir. Para Ruskin, a palavra de ordem é salvaguardar, pois conservar é o melhor método de preservação do que tentar recriar o que já não é mais.

Contudo, ainda não estavam claros os princípios dentro da arquitetura que regulamentavam as práticas quanto a preservação de patrimônios na Europa, Camilo Boito (1836-1914), arquiteto restaurador, crítico e historiador, é quem apresentou uma renovação nos preceitos tanto de Viollet-le-Duc quanto de Ruskin. Como aponta Françoise Choay, é a partir do final do século XVIII que observamos um alterar das dimensões do campo da restauração que durante muito tempo se distinguiram em duas correntes doutrinárias, a primeira de caráter intervencionista difundida na Europa e a segunda, anti-intervencionista mais própria a Inglaterra (CHOAY, 2003, p. 53). É a partir de *Os Restauradores* (1884), que Camilo Boito estabelece importantes alicerces da preservação (KÜHL, 2006, p. 24-25).

Suas contribuições foram de fundamental importância para o estabelecimento de princípios que anos mais tarde foram modulados e aprimorados por meio dos esforços após a Primeira Guerra Mundial (1914 – 1918) em reconstruir e recuperar bens e monumentos danificados em meio aos conflitos. Muitos de seus argumentos não são apenas utilizados na arquitetura, mas também nas esculturas e pinturas.

Alois Riegl (1858-1905), historiador, filósofo e jurista, autor de *O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem* (1903), se valeu de “todo o seu saber e experiência como historiador da arte e conservador de museu para empreender uma análise crítica da noção de monumento histórico.” (CHOAY, 2003, p.168). Dentre as inúmeras contribuições de Riegl, destaco a conceituação do valor histórico dos monumentos. Ele afirma que o monumento é o testemunho de um estágio da evolução humana e de sua época, logo possui também sua dimensão documental, demandando manter aspectos os mais fiéis possíveis a sua originalidade de criação. Neste sentido, o “dever do historiador” seria “o de preencher, por todos os meios ao seu alcance, as lacunas provocadas por influência da natureza na criação original.” Para isso, “os sinais da degradação” que conferiam ao patrimônio a sua “antiguidade”, deveriam ser “apagados por todos os meios” (RIEGL, 2014, p. 56).

As contribuições de intelectuais se somam na contemporaneidade quanto ao pensar do patrimônio, não se encerram nessa breve seleção que trago. É preciso compreender que o

caráter de um mundo globalizado e de relações internacionais revolucionaram o modo de pensar, existir e agir no mundo, interferindo também na forma como lidamos com os nossos patrimônios. É bem verdade que os esforços da difusão dos princípios do que seria monumentos históricos, em grande parte concebidos por Riegl, concretizaram-se no século XX, por vias institucionais.

O debate sobre o patrimônio antecede a criação da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO (1945). Sendo as Cartas Patrimoniais, em destaque a Carta de Atenas de 1931 e 1933, as pioneiras, na defesa de patrimônios. Todavia, esse debate atravessado pelos traumas causados pelas Guerras Mundiais, afirmo isso pois, embora a primeira Convenção para a proteção do patrimônio mundial, cultural e natural, ocorrida em Paris em 1972, tenha estabelecido de forma pragmática e conceitual as definições do que seria o patrimônio cultural e natural, “a mundialização dos valores e das referências ocidentais contribuíram para a expansão ecumênica das práticas patrimoniais. Essa expansão pode ser simbolizada pela convenção [UNESCO, 1972]” (CHOAY, 2006, p.207).

No Brasil, integrado ao que acontecia no cenário internacional, observamos a sistematização das políticas patrimoniais como “medidas para salvaguardar os bens culturais brasileiros” (FUNARI, PELEGRINI, 2014, p.44). As primeiras políticas patrimoniais surgem a partir da década de 1930, com a Constituição Federal de 1934:

Art. 10º Compete concorrentemente à União e aos Estados:

III - proteger as belezas naturais e os monumentos de valor histórico ou artístico, podendo impedir a evasão de obras de arte;

Art. 148 - Cabe à União, aos Estados e aos Municípios favorecer e animar o desenvolvimento das ciências, das artes, das letras e da cultura em geral, proteger os objetos de interesse histórico e o patrimônio artístico do País, bem como prestar assistência ao trabalhador intelectual. (BRASIL, 1934).

A Constituição de 1937 amplia a concepção de proteção e torna-se decisiva para a definição de políticas públicas de proteção aos bens patrimoniais.

Art. 134 - Os monumentos históricos, artísticos e naturais, assim como as paisagens ou os locais particularmente dotados pela natureza, gozam da proteção e dos cuidados especiais da Nação, dos Estados e dos Municípios. Os atentados contra eles cometidos serão equiparados aos cometidos contra o patrimônio nacional. (BRASIL, 1937).

As políticas avançam em especial com a concepção de que a proteção do patrimônio passa a ser uma responsabilidade da União, Estados e Municípios. O ano de 1937 é o marco dessas políticas. A sistematização não vem com a Constituição outorgada pelo presidente Getúlio Vargas em 10 de novembro de 1937. Ela, na verdade, significou o cancelar das mudanças. A criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan, atualmente IPHAN), pela Lei nº 378, de 13 de janeiro de 1937 (BRASIL, 1937a), precede a constituição 1937.

A efetivação das políticas de tombamento se dá por meio do Decreto-lei n.25 de 30 de novembro de 1937 (BRASIL, 1937b). Os primeiros tombamentos de cidades históricas são os de Ouro Preto (MG), Rio de Janeiro (RJ) e Salvador (BA). Tombada pelo IPHAN em 1938, Ouro Preto tornou-se a primeira cidade a ser declarada Patrimônio da Humanidade pela UNESCO em 1980 (FRANCISCO, 2017, p. 35). A fim de contextualizar, o Brasil curiosamente mostrou ser um país na vanguarda quanto às questões patrimoniais. O debate internacional teria começado na década de 1970. Ainda que possamos utilizar as Cartas Patrimoniais de Atenas (1931-1933), na defesa do movimento internacional. O Brasil destaca-se pela criação do IPHAN em 1937, e antes, pelo Decreto nº 22.928⁴, de 1933 que elevou a cidade de Ouro Preto a monumento nacional, preconizando o que seria mais tarde uma das bases da lei de tombamento.

Sob a égide do governo autoritário de Getúlio Vargas, o Estado-Novo (1937-1945), e a partir da liderança de intelectuais como Gustavo Capanema (1900-1985) e Mario de Andrade (1893-1945), as políticas patrimoniais serão consolidadas. Velloso analisa a ligação entre intelectuais e Vargas. O governo queria atrelar-se a ideias arrojadas e modernas. A sagacidade em cooptar intelectuais modernistas da “torre de marfim” resultou em um interessante movimento de poder. Foi um “esforço ideológico, no sentido de conceituar o popular”, sendo o povo brasileiro o “depositário da brasilidade e configurado simultaneamente como inconsciente, analfabeto e deseducado” demandando por parte do governo um projeto “político-pedagógico” implantado por meio da elite e dos intelectuais para uma “positividade do popular” (VELLOSO, 1987, p.46-47).

⁴ BRASIL. Decreto nº 22.928, de 12 de julho de 1933. Erige a cidade de Ouro Preto em monumento nacional. Rio de Janeiro, 1933. Disponível em <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22928-12-julho-1933-558869-publicacaooriginal-80541-pe.html>>. Acesso em 24 de outubro de 2023.

Caminhando para o encerrar desse panorama histórico das políticas patrimoniais, chamo a atenção de como o processo para a elaboração de diretrizes sobre o que tomba, como tomba e o porquê tomba é complexo e ainda turvo em alguns aspectos. Há de se levar em consideração que temos avançado em muitos pontos, principalmente em questões relacionadas aos aspectos culturais e naturais que nos cercam. Quanto à legislação de tombamento, o Brasil já tem uma robusta estrutura de suporte para essa prática, revelando certo pioneirismo com o tombamento da cidade de Ouro Preto (MG) e a criação do SPHAN.

A narrativa que se propõe para entender o tombamento da vila ferroviária de Paranapiacaba, perpassa por questões relacionadas a buscar entender por meio da Cultura Material e da análise de Políticas Públicas, a estrutura que permitiu a criação da vila, seu apogeu, decadência, e mobilização até que ocorresse o seu tombamento. As grandes questões que mobilizam os esforços empreendidos neste trabalho, buscam responder as dúvidas quanto qual o histórico dos processos de tombamento da vila? Como se deu os desdobramentos nas diferentes esferas políticas? E como essa ferramenta, o tombamento, protege ou não a vila ao longo dos anos. Questões essas analisadas para além da dicotomia fonte e narrativa histórica, pois a característica do tombamento em questão, é único até o momento no Brasil.⁵

O tombamento de uma vila de operários ligados a primeira ferrovia do Estado de São Paulo, indo para além de uma análise de políticas públicas ou a reafirmação do discurso político que enaltece figuras apenas como D. Pedro II, Barão de Mauá e o Engenheiro Daniel Makinson Fox. Prende-se na sensibilidade da participação de muitos agentes como nas picadas abertas morro acima na Serra do Mar, nos dormentes assentados no leito ferroviário, nas pedras segurando as encostas espalhadas pela floresta remanescente da Mata Atlântica, nas paredes de madeira até as telhas cobertas de musgo na vila, há o registro histórico do trabalho das primeiras massas de operários da história da industrialização brasileira. Nem sempre lembrados pois são ofuscados por poucas placas de ruas de “letra morta” em alusão a figuras políticas.

⁵ Há outras experiências urbanas interessantes quanto a processos parecidos ao da vila ferroviária. Há o caso do distrito de Fordlândia, localizada margens do Rio Tapajós, na Amazônia. Projeto do empresário norte-americano Henry Ford em 1927, hoje é uma cidade parcialmente abandonada. O caso da Vila Belga de estilo *belle époque*, nos moldes das cidades operárias belgas e francesas, em Santa Maria, Rio Grande do Sul. Construído entre 1905 e 1907, pelo engenheiro belga Gustave Vauthier, para servir de moradia para os funcionários da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil que trabalhavam no pátio da Viação Férrea. Ou o antagônico caso da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) da Madeira-Mamoré Railway. 15ª ferrovia a ser construída no Brasil na Amazônia, ligando Porto Velho a Guajará-Mirim. A “ferrovia do diabo” hoje está abandonada, mas ainda guarda estruturas remanescentes do período.

Sobre a estrutura, no capítulo 1 busca-se fazer a contextualização histórica do recorte espacial e temporal do objeto da análise deste trabalho. Sinalizando assim os desafios da Serra do Mar desde os tempos da capitania de São Vicente; a expansão do cultivo de café no planalto paulista a partir da segunda metade do século XIX; as condições que propiciaram a criação da SPR, primeira ferrovia de São Paulo (1867) e toda a engenharia empregada na transposição da serra, por meio dos sistemas funiculares; a caracterização do surgimento da vila, sua organização espacial e por fim, encerrando-se na breve análise dos processos de sucateamento da rede ferroviária até a década de 1970.

No capítulo 2, são apresentadas as primeiras manifestações que propiciaram as ações de tombamento da vila a partir da década de 1980. É mostrado de forma mais sistematizada o tramitar das ações por meio da análise da documentação selecionada além do cruzamento de fontes na composição da narrativa histórica. Em especial, é dada ênfase ao tombamento federal do IPHAN, por concentrar uma maior documentação, inclusive pareceres de outras esferas como municipal e estadual.

E por fim, no capítulo 3, projeta-se os debates quanto a efetivação ou não das políticas patrimoniais por meio da análise da legislação remanescente das primeiras gestões do patrimônio de Paranapiacaba, lei ZEIPP. Análise de situações como a desmobilização da subprefeitura e a proposta da construção do Centro Logístico Campo Grande, próximo a vila ferroviária; além de apresentar um breve histórico de mobilizações contemporâneas como o movimento SOS Paranapiacaba.

Para além das questões mais técnicas e metodológicas da construção deste trabalho, faço desta introdução um convite para o embarque na história de Paranapiacaba, uma vila ferroviária, diferente de tantas outras que surgiram às margens de estações ao longo das ferrovias. Desde a sua origem tem como protagonista principal o trem e toda a magia que a ferrovia pode trazer. O RUBI CRAVADO EM MEIO AS ESMERALDAS, é uma homenagem a dois elementos significativos deste local que são as casas de madeira da SPR normalmente pintadas de vinho e ao verde denso da Mata Atlântica, representando a riqueza da Serra do Mar tal qual uma porção de esmeraldas.

Essa vila com cara de inglesa “abrasileirada”, um dia pôde proporcionar a muitas pessoas ricas memórias. E agora, não diferente de outrora, através das páginas seguintes, você será transportado para uma época de ouro, onde o apito do trem ecoava pelas montanhas e vales, anunciando a chegada de novas possibilidades e desafios. Na Serra do Mar descia o café, mas subia a industrialização, o imigrante e a promessa de uma vida melhor.

Paranapiacaba, com sua mistura única de influências brasileiras e britânicas, é um testemunho vivo da rica tapeçaria cultural que compõe a história do Brasil. Então, prepare-se para uma viagem no tempo, enquanto desvendamos juntos os segredos desta vila encantadora. Boa leitura!

CAPÍTULO I

O DESAFIO DA SERRA DO MAR: DAS TRILHAS DE PEABIRU ATÉ A DECADÊNCIA DA RFFSA

“o horário do trem sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela igreja. As diferenças de minutos passaram a ser importantes e, nas cidades maiores, as torres das estações introduziram relógios marcando a hora exata, conceito até então injustificado. 'Perder o trem' tomou-se expressão de incompetência e ridículo” (PAULA, 2000, p. 41)

Não objetivo aprofundar a história da implementação das ferrovias no Brasil, no brilhantismo de Irineu Evangelista de Sousa, o barão de Mauá ou mesmo na própria história da atuação da *The São Paulo Railway Company* SPR nos tempos áureos da cafeicultura paulista. Tais temas por si só demandariam pesquisas mais aprofundadas tamanhas especificidades, ressaltando que há relevantes trabalhos quanto a industrialização de São Paulo e a implementação das ferrovias no Brasil.

Há projetos como o “Memória Ferroviária”, coordenado pelo professor Eduardo Romero de Oliveira (UNESP), trabalhando especificamente com essas temáticas resultando em diversos trabalhos e uma melhor compreensão do patrimônio ferroviário paulista. Contudo, cabe aqui fazer a contextualização histórica a fim de sinalizar o surgimento dos debates entorno dos caminhos ao mar, seja por motivos de exploração, aprisionamento de indígenas, exportação e importação de mercadorias e trânsito de pessoas.

1.1 Caminhos da Serra do Mar

O geólogo Álvaro Rodrigues dos Santos em seu livro *A grande barreira da Serra do mar*: das trilhas dos tupiniquins à rodovia dos imigrantes (2004), de forma técnica, precisa e histórica, baseado na Geologia de Engenharia - ciência dedicada aos problemas e aplicações de conceitos geológicos no âmbito da engenharia - apresenta a Serra do Mar, que por séculos constituiu-se como um formidável entrave geográfico ao pleno desenvolvimento econômico e social do sudeste brasileiro, em especial de São Paulo.

A Serra do Mar corresponde à escarpa montanhosa da borda oriental do Planalto Atlântico, acompanhando as direções geográficas e estruturais

SW/NE [sudeste; noroeste] do litoral sudeste brasileiro, vencendo desníveis médios de 1.000 metros em larguras entre 5 e 10 quilômetros, e estendendo-se por cerca de 1.000 quilômetros do Estado do Rio de Janeiro ao Estado de Santa Catarina. (SANTOS, 2023, p.10)

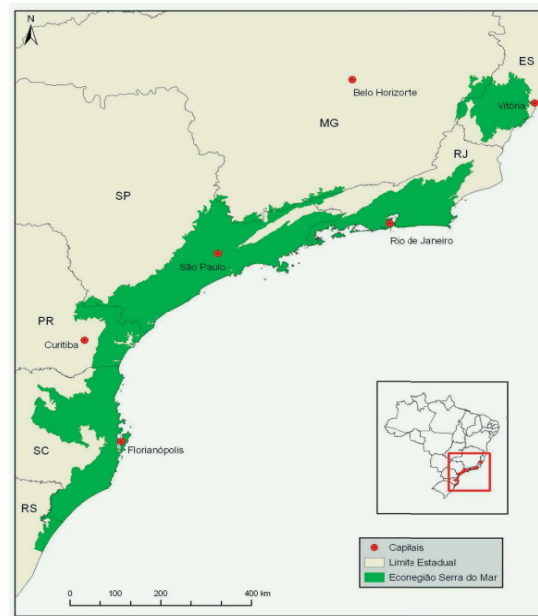
As imagens a seguir mostram parte da grandiosidade desta cadeia de montanhas, caracterizada como “mares de morros”, domínio morfoclimático predominante na Mata Atlântica. E por séculos foi palco de embates tanto em sua ocupação como em sua transposição, impressionando até os dias atuais devido a sua grandiosidade, como apresentado nas representações a seguir.

IMAGEM 1 - Rodovia em Cubatão



Fonte: Google Maps (2023). Visão do “pé da serra do mar” a partir da Rodovia dos Imigrantes SP-160, altura do km 61 em Cubatão.

FIGURA 1 - Serra do Mar na Mata Atlântica, Brasil



Fonte: WWF-BRASIL (2011), Visão da Biodiversidade da Ecorregião Serra do Mar, p.6.

Bem antes da ocupação portuguesa em terras do que viria a ser o Brasil, os povos originários desta região já se comunicavam por meio de uma estrita rota de trilhas transcontinentais que ligavam o Oceano Atlântico ao Pacífico, atravessando o território, passando pelos atuais estados do Paraná, São Paulo e Santa Catarina e dos atuais países Paraguai, Bolívia e Peru. O caminho chamado de *Peabiru*, palavra corruptela do idioma guarani e aportuguesada para “*Tape Aviru*” ou “*Ta pe a beyuy*”, traduzido como caminho forrado, caminho antigo de ida e volta e caminho pisado, foi uma importante rota de comunicação do litoral com o planalto.

Embora este caminho tenha sido utilizado por aventureiros europeus, colonizadores, padres, caçadores de índios, exploradores da riqueza natural do estado do Paraná, dentre outros, pouco material é encontrado sobre o assunto e sua localização exata também é fator impreciso. Apresentava um ramal principal, ramificações secundárias que levavam até o caminho principal, e ainda caminhos e picadas que conduziam ao ramal principal e aos caminhos secundários, interligando inúmeros povoados indígenas. O ramal principal apresentava duas ramificações uma que vinha do litoral de Santa Catarina e outra do litoral de São Paulo, encontrando-se no primeiro planalto paranaense por onde seguiam, em sentido oeste, passando pelo Mato Grosso do Sul, Paraguai, Bolívia e Peru. (COLAVITE, 2009, p. 88).

FIGURA 2 - Caminho Peabiru



Fonte: Bond & Finco (2004), esboço do caminho de Peabiru na América do Sul. Adaptado de Organizado por Ana Paula Colavite.

O Caminho de Peabiru conseguia traspasar a Serra do Mar por meio das trilhas, contudo, não deixava de apresentar suas dificuldades pois era, a princípio, utilizado apenas pelos nativos. É de conhecimento da historiografia os desafios que a ocupação do planalto paulista sempre apresentou. Em meados do século XVI, mais precisamente em 1534, a Capitania de São Vicente - cujo donatário era Martim Afonso de Sousa (1500 – 1564) - prosperava em virtude não da agropecuária e sim do aprisionamento e comércio de indígenas. O conhecimento da região só foi possível por meio de parcerias luso-indígenas, a mais conhecida de todas foi a de Martim Afonso Tibiriçá, que nasceu na Aldeia dos *Piratiningas* em 1470 (hoje Santo André), e faleceu em São Paulo no Natal de 1562. O Cacique Tibiriçá, hoje enterrado na cripta da Catedral da Sé, e homenageado na rodovia SP-031, foi um importante precursor do êxito da ocupação do planalto paulista.⁶

⁶ É a principal ligação entre a Região do Alto Tietê e a Região do ABC Paulista, também serve de opção para aqueles que moram na Região do Alto Tietê e querem ir ao litoral paulista ou a Zona Sul do município de São Paulo. Uma verdadeira linha que corre paralelo a Serra do mar do lado do planalto.

De fato, a maioria dos relatos quinhentistas deixam claro que os Tupiniquim constituíam os principais habitantes da capitania de São Vicente, pelo menos até a última década do século. Embora presentes no litoral, os Tupiniquim - "cuja região se estende em oitenta milhas para o interior da terra e quarenta ao longo da costa", de acordo com Staden -, mantinham uma importante concentração de aldeias na Serra Acima, em torno do local que seria a futura vila de São Paulo (MONTEIRO, 1994, p. 21).

De origem tupiniquim, ao ser batizado pelo Padre Leonardo Nunes e o irmão José de Anchieta, adotou o nome de Martim Afonso Tibiriçá, em homenagem ao fundador da vila de São Vicente, do qual também era amigo. O historiador Antônio Sérgio Ribeiro em reportagem a Assembleia Legislativa de São Paulo, ALESP, pontua que:

Tibiriçá colaborou na fundação da Aldeia de Piratininga, em 19/8/1553, e com o Colégio dos Jesuítas, em 25/01/1554, estabelecendo-se no local onde se ergue hoje o Mosteiro de São Bento. Participou eficazmente da defesa da vila, que, em 09/07/1562, foi atacada pelos índios tupis, guaianás e carijós, chefiados por seu sobrinho Jagoanharo, [...] faleceu a 25/12/1562, depois de longa enfermidade que se complicou após o ataque a São Paulo. Seu corpo foi sepultado na igreja dos Jesuítas e o funeral revestido de toda a pompa compatível com os recursos daquela época. Em carta escrita em 16/4/1563, o Irmão José de Anchieta assim se expressou: "Foi enterrado em nossa igreja com muita honra, acompanhando-o todos os cristãos portugueses com a cera de sua confraria. Ficou toda a Capitania com grande sentimento de sua morte pela falta que sentem, porque este era o que sustentava todos os outros, conhecendo-se lhes muito obrigados pelo trabalho que tomou de defender a terra, mais que todos creio que lhe devemos nós os da companhia e por isso determinou dar-lhe em conta não só de benfeitor, mas ainda de fundador e conservador da Casa de Piratininga e de nossas vidas. Fez testamento e faleceu com grandes sinais de piedade e de fé, recomendando a sua mulher e filhos que não deixassem de honrar sempre a verdadeira religião que abraçaram. (RIBEIRO, 2004).

A Guerra dos Tamoios, revolta indígena ocorrida entre 1554 a 1567 contra a ocupação e colonização dos portugueses, já denotava o tom dos conflitos na região do planalto e do litoral, a época a vila de São Paulo de *Piratininga* (1554) e vila de São Vicente (1532), respectivamente. O historiador John Manuel Monteiro aponta o intensificar dos conflitos a partir de 1550, apresentando por meio dos relatos do padre Manuel da Nóbrega sobre a situação insustentável das atividades produtivas no litoral em decorrência dos ataques indígenas.

Acontecimentos quase simultâneos, a criação da vila de Santo André da Borda do Campo e a fundação do Colégio de São Paulo representavam o embrião do conflito entre colonos [bandeirantes] e jesuítas em torno dos índios. De um

lado, com a participação ativa de João Ramalho, um grupo de colonos com seus seguidores tupiniquim estabeleceram a vila de Santo André da Borda do Campo, oficialmente sancionada pelo donatário em 1553, quando foi concedido um foral e instalado um conselho municipal para tratar de assuntos administrativos. [...] O local da nova vila, situada no topo da serra próxima à principal trilha utilizada pelos Tupiniquim nas suas excursões para o litoral, permitia acesso ao vasto interior ao sul e oeste da capitania, conforme sugere o título Borda do Campo. (MONTEIRO, 1994, p.37-38).

John Manuel Monteiro relata que “Ao mesmo tempo, os jesuítas de São Vicente preparavam-se para subir a serra, pois padre Nóbrega projetava a consolidação de três aldeias indígenas no local da aldeia de Tibiriçá, entre os rios Tamanduateí e Anhangabaú, hoje centro de São Paulo” (MONTEIRO, 1994, p.38), João Ramalho com um grupo de colonos já se instalavam no alto da serra com a vila de Santo André da Borda do Campo.

Podemos afirmar que já havia a existência de ao menos duas rotas que conseguiam traspasar a Serra do Mar, primeiro o caminho do Peabiru, Trilha dos Tupiniquins, Trilha dos Goianases ou Caminho de Piaçaguera – Paranapiacaba / São Paulo; e o segundo é o Caminho do Padre José de Anchieta aberto em 1553 a mando de Mem de Sá. Com a intensificação do conflito em 1558, o governador Mem de Sá (1504-1572), determinou a extinção da vila de Santo André da Borda do Campo, deslocando os moradores para as imediações do Pátio do Colégio, onde se estabeleceu a vila de São Paulo em 1560. A Serra do Mar continuou sendo um entreposto de difícil transposição mesmo com o passar do tempo e o caminho de Padre Anchieta.

FIGURA 3 - Caminhos de São Vicente a São Paulo Séc. XVI



Fonte: SANTOS, 2023, p. 50. Mapa antigo mostrando a Trilha dos Tupiniquins e o Caminho do Padre José. A Trilha desenvolvia-se pelo vale do Rio Mogi, o Caminho do Padre José de Anchieta utilizou a vertente direita do Rio Perequê.

Não diferente dos obstáculos da Trilha dos Tupiniquins, o Caminho de Padre José de Anchieta apresentava as mesmas limitações de subida quanto de descida, espantado com tamanha dificuldade como relatado pelo Padre Simão de Vasconcellos em carta:

O trilho é tal que põe assombro aos que hão de subir ou descer; o mais de espaço não é caminhar, é trepar de pés e de mãos, aferrados às raízes das árvores; não é caminhando que se faz a maior parte da viagem; é de rostos sobre as mãos e os pés, agarrando-se às raízes das árvores, em meio de rochedos pontiagudos e de terríveis precipícios, que eu tremia, devo confessá-lo, quando olhava para baixo; a profundidade do vale é aterrorizante e o número de montanhas que se elevam, umas por cima das outras, faz perder toda a esperança de chegar ao fim (SANTOS, 2023, p. 52).

Após anos de abandono na forma de interligar o planalto paulista ao litoral pelas precárias trilhas, houve uma tentativa de construir um novo caminho de Cubatão, cujas características deveriam ser de permitir a passagem de carroças com largura mínima de 2 metros. Foi idealizada em meados de 1770-1780 por D. Luís Antônio de Souza Botelho Mourão (Morgado de Matheus), primeiro governador da província de São Paulo e por seu sucessor, capitão-general Martim Lopes Lobo de Saldanha. A obra não vingou devido a sua necessidade de incessantes reparos e “uma cultura tecnológica que não possuía experiência nem conhecimentos acumulados na implantação de obras em regiões serranas tropicais” (SANTOS, 2023, p. 56). A situação veio a ser alterada com Bernardo José de Lorena, governador da Capitania de São Paulo entre os anos 1788 e 1798, que contratou um grupo de oficiais do Real Corpo de Engenheiros de Portugal, que trabalhara na reconstrução de Lisboa no terremoto de 1755. As obras de construção dessa nova estrada se deram em 1790, sendo inaugurada em 1792, a Calçada do Lorena, assim conhecida como revolucionária durante um bom tempo por “vencer a serra”.

IMAGEM 2 - Trecho da Calçada do Lorena



Fonte: HÉLIO NOBRE / MP-USP, Revista Pesquisa FAPESP, Edição 315, mai. 2022.

O final do século XVIII e início do século XIX marca a mudança do eixo econômico de São Paulo, fruto da descoberta das terras produtivas no interior e o avanço do cultivo do café. Ressalto que não me aprofundarei nas estruturas econômicas da Capitania e posteriormente Província, contudo pego de empréstimo os dados que consolidam a ligação de São Paulo com o porto de Santos através da exportação do café.

Especialmente a partir de 1800 reativa-se a produção açucareira da região de Campinas, Itu e Porto Feliz, com o volume total de exportações pelo Porto de Santos passando de 13.000 arrobas em 1801 para perto de 300.000 arrobas em 1830. O mesmo salto de produção observa-se no café, cuja produção já atinge 590.000 arrobas em 1836, saltando para 3.534.000 arrobas em 1854, deslocando, já nas primeiras décadas do século XIX, sua área agrícola do Vale do Paraíba para o eixo Campinas–Franca, e, portanto, elegendo Santos como seu porto de exportação mais favorável. (SANTOS, 2023, p.59).

Sobre as mudanças econômicas de São Paulo podem ser observadas com maiores detalhes em trabalhos como o do economista Paulo Singer (1932-2018) *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana: análise da Evolução Econômica de São Paulo* (1969), e de Joseph LeRoy Love em *A Locomotiva - São Paulo na Federação Brasileira 1889-1937* (1982).

No geral observamos que as demandas de exportação e importação acarretaram a expansão e melhoria do traslado de mercadorias, que na época era realizada pela Estrada do Lorena, somente por meio de tropeiros que em comitivas de mulas transportavam mercadorias

e pessoas pela Serra do Mar. A primeira mudança que vai culminar na criação da Estrada da Maioridade, ocorre após a segunda década do século XIX. Almeida Torres, presidente da Província inicia as obras de construção de uma nova estrada entregue somente em 1844.

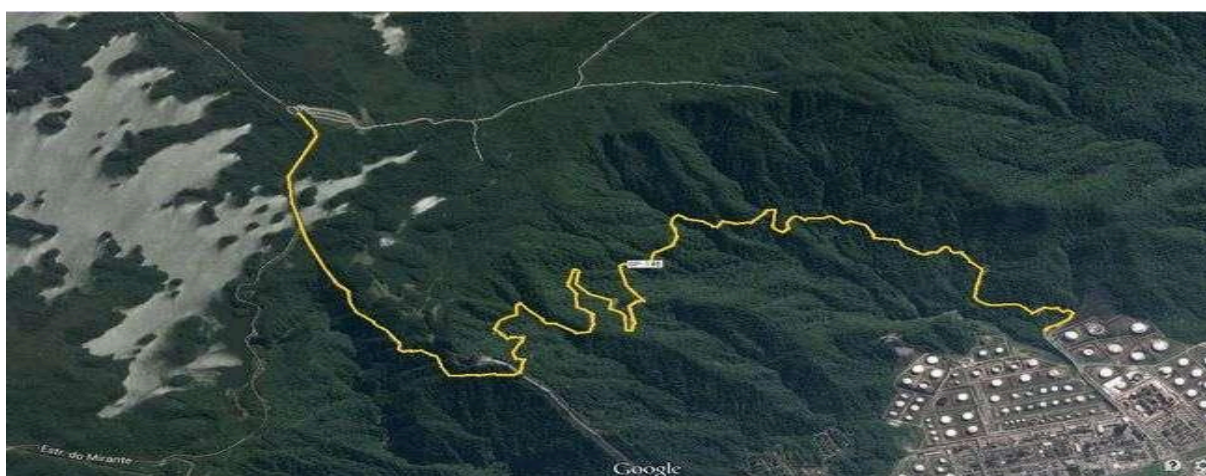
Segundo Álvaro Rodrigues dos Santos, a estrada tinha “uma largura média de 4,5 metros e rampas máximas de 10% [de inclinação]. Foi implantada essencialmente por meio de cortes nas encostas e várias estruturas de arrimo. Sua pista foi encascalhada ao longo de toda a extensão” (SANTOS, 2023, p. 59). Essa estrada apresentava muitos problemas tanto quanto as outras, tais como muitas manutenções, sistema de drenagem insuficiente e instabilidades das encostas.

FIGURA 5 - Caminhos para o mar



Fonte: NOVO MILÊNIO, livrete Notícias do Mar & Mata Atlântica, publicado em novembro de 1994 pela Editora Segmento Ltda. como projeto da Secretaria dos Negócios dos Transportes do Estado de São Paulo.

IMAGEM 3 - Caminho para o mar rota turística



Fonte: GOOGLE MAPS, Turismo Independente, S.d.

O abandono da Estrada da Maioridade começa em 1867 quando os trens da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí iniciam suas operações interligando planalto e litoral em um sistema de engenharia mais arrojado, dinâmico e eficiente. Posteriormente, com a abertura da Via Anchieta (1939), Rodovia dos Imigrantes (1974) e Estrada de Ferro Sorocabana (1975), a rota caiu em desuso, hoje sendo utilizado apenas como percurso de trilha, fomentando o turismo local e a imaginação dos que ouvem a canção “As curvas da estrada de Santos” (1969) dos compositores Roberto e Erasmo Carlos.

Chamo a atenção que até o começo do século XIX, tanto no Brasil colonial quanto republicano, observamos problemas de interligação nacional, que em grande parte se dava em estradas ou hidrovias precárias. Sem dúvidas, a “linha de ferro” foi a mais arrojada, inovadora e eficiente para as demandas iniciadas no século XIX, principalmente para São Paulo.

1.2 Um café antes do trem chegar

O cultivo do café foi exitoso em São Paulo ao longo da segunda metade do século XIX. A produção de café apresenta um grande salto entre os anos de 1870 - 1880, acompanhada de um deslocamento geográfico de produção, expandindo do Rio de Janeiro e Vale do Paraíba para o planalto paulista em especial para o Oeste. A qualidade e disponibilidade de terras e a boa adaptação da planta ao clima contribuiu para a expansão do cultivo.

TABELA 1 - Produção de café no Brasil (1821-1900)

Período	Produção (milhões de saca)
1821-1830	0,3
1831-1840	1,0
1841- 1850	1,7
1851-1860	2,6
1861-1870	2,9
1871-1880	3,6
1881-1890	5,3
1891-1900	7,2

Fonte: SILVA, 1976, p. 49.

O grande gargalo da produção cafeeira continuava sendo a logística de escoamento pela Serra do Mar. Entre 1852 e 1857, o porto de Santos não escoava mais do que 6% da produção de café contra 92% no porto do Rio de Janeiro, situação que viria a se alterar a partir da década de 1870.

A importância do rápido crescimento da produção e desse deslocamento geográfico só poderá ser entendida se considerarmos as simultâneas mudanças ocorridas ao nível das relações de produção. Ao subir os planaltos de São Paulo, as plantações abandonam o trabalho escravo pelo trabalho assalariado. Com o trabalho assalariado, a produção cafeeira conhece a mecanização (pelo menos uma mecanização parcial, ao nível das operações de beneficiamento do café). Além disso, a possibilidade desse deslocamento é determinada pela construção de uma rede de estradas de ferro bastante importante. Finalmente, o financiamento e a comercialização de um produto que atinge milhões de sacas implicam o desenvolvimento de um sistema comercial relativamente avançado, formado por casas de exportação e uma rede bancária. (SILVA, 1976, p. 50).

Por meio do decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, foi criada a primeira ferrovia do Brasil ainda na monarquia, sob o nome de “Sociedade de Estrada de Ferro Pedro II”, conhecida também como Estrada de Ferro Mauá, posteriormente renomeada para Estrada de Ferro Central do Brasil. O início de seu funcionamento foi no final do ano de 1859 (SILVA, 1976, p.56). Foi criada com a função de progressivamente escoar a produção de café do Vale do Paraíba, Norte de São Paulo e Sudeste de Minas Gerais para o porto do Rio de Janeiro. O ramal que veio para São Paulo chegou apenas em 1875. O historiador Warren Kempton Dean (1932-1994), ao discorrer sobre a industrialização de São Paulo nos responde uma interessante pergunta

Qual foi a causa, ou quais foram as causas desse rapidíssimo progresso da industrialização? Primeiro que tudo, é evidente que o mercado de São Paulo se expandia geograficamente e se tornava independente do Rio de Janeiro. O Rio funcionara como entreposto da capital paulista, mas estava deixando de representar esse papel. As mercadorias desembarcadas na Guanabara estavam sujeitas a uma taxa federal de 2% destinada aos melhoramentos do porto, o que não acontecia nas docas de Santos, que eram de propriedade particular. Nesse meio tempo, entraram a declinar os serviços da Estrada de Ferro Central do Brasil, que ligava as duas cidades, à proporção que o Vale do Paraíba perdia sua importância como área produtora de café. É provável que, por essas várias razões, diversos importadores do Rio resolvessem abrir filiais em São Paulo, e uns poucos transferissem para lá a totalidade dos seus negócios. As ferrovias construídas para levar ao mercado o café paulista convergiam todas para a cidade de São Paulo, fazendo do Estado inteiro um mercado único. Além disso, as mesmas vias estenderam seus trilhos até às fronteiras estaduais e trouxeram também para esse mercado o norte do Paraná, o sul de Mato

Grosso, o "Triângulo" mineiro e a área servida pela Rede Sul Mineira (DEAN, 1971, p. 92).

FIGURA 6 - Mapa das estradas de ferro do Brasil (1854 – 1890)



Fonte: Um guia ferroviário brasileiro do fim do século XIX Moacir M. F. Silva, in Revista Brasileira de Geografia, nº 16 (abril-junho 1954), p. 252-266 apresentação: Flavio R. Cavalcanti.

FIGURA 7 - Mapa da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB 1898)



Fonte: Site Centro-Oeste; I Centenário das ferrovias brasileiras IBGE / CNG, Rio de Janeiro, 1954. O Acre só foi incorporado no século XX. Os territórios de Rio Branco (Roraima), Amapá, Guaporé (Rondônia), Ponta Porã e Iguaçu foram criados no primeiro período Vargas (1930-1945). O Mato Grosso do Sul foi criado na década de 1970. O Tocantins foi criado na década de 1980. Belo Horizonte só foi construída no início da República; Goiânia, no primeiro período Vargas; e Brasília durante o governo JK.

Sergio Silva aponta o grande aumento do fluxo migratório para São Paulo em decorrência da cafeicultura. Os trabalhadores eram cooptados com um contrato de trabalho padrão pelo escritório de imigração. A título de curiosidade, as margens da primeira ferrovia, a *The São Paulo Railway Company* SPR. A cidade de São Paulo em 1887, no bairro do Brás, cria uma Hospedaria de Imigrantes com a finalidade de recepcionar, fazer triagem e encaminhamento de trabalhadores nacionais e estrangeiros (em sua maioria italianos), direcionando-os para as fazendas de café no interior (SILVA, 1976, p. 51).

IMAGEM 4 - Planta da hospedaria de imigrantes (1886)



Fonte: MUSEU DA IMIGRAÇÃO, Planta do projeto da hospedaria no bairro do Brás, iniciando sua construção em 1886. O primeiro alojamento de trabalhadores ocorreu na Hospedaria instalada no bairro do Bom Retiro cujo funcionamento se deu entre os anos de 1882 e 1887.

Havia também diferentes sistemas de emprego nas fazendas de café do oeste paulista, como o trabalho escravizado, mas também:

(...) o de parceria, que permitia ao parceiro o plantio (intercalado ou não) de alimentos, e estabelecia a divisão, entre o proprietário e o parceiro, dos lucros obtidos tanto no café como na venda dos produtos agrícolas produzidos pelo parceiro; o de salário fixo; e o do “colonato”, que compreendia um sistema

misto de pagamento e de renda: um salário fixo, pelo trato de determinado número de cafeeiros, um variável pela colheita de café e o direito de plantio e criação de animais dentro da propriedade cafeeira (CANO, 2007, p. 47).

A mudança geográfica da produção cafeeicultura, o deslocar do fluxo logístico do porto do Rio para São Paulo; o fim da escravidão e o aumento dos fluxos migratórios; o surgimento de novos grupos políticos e as mudanças políticas com o fim da Monarquia e início da Primeira República ocorreram simultaneamente com a expansão das ferrovias. Tais mudanças que vão impactar diretamente nas condições que propiciaram a ascensão econômica do Estado. São resultados dos distintos processos históricos que permitiram a criação das primeiras ferrovias de São Paulo.

1.3 SPR a primeira ferrovia de São Paulo, 1867

A construção da estrada férrea de São Paulo se dá parcialmente em virtude da expansão da cafeeicultura (CANO, 2007). Em linhas gerais, refere-se aos entraves da província de São Paulo, principalmente quanto a ausência de uma ferrovia para o pleno desenvolvimento desta atividade agrícola, que pode ser observado ao longo dos debates entorno do processo de industrialização de São Paulo.

Dessa forma, as ferrovias paulistas se constituíram numa das mais importantes atividades componentes do complexo cafeeiro preenchendo múltiplos papéis. Num primeiro plano cabe destacar sua atuação desbravadora da fronteira agrícola, tornando economicamente acessíveis as terras virgens do oeste paulista. A antiga São Paulo Railway que em 1867 completava o trajeto de Jundiaí a Santos, implantada com capital inglês, na realidade, não preenche o papel desbravador, uma vez que a região por ela servida já havia sido anteriormente ocupada. A maior parte das outras ferrovias, principalmente a Mogiana, a Paulista e a Sorocabana, vão cumprir plenamente esse papel pioneiro: à medida que estendem seus trilhos, o café vai desbravando as terras virgens: assim, depois de atingidas Campinas em 1872 e Itu em 1873, Mogi Mirim e Amparo eram alcançadas em 1875, Rio Claro em 1876, Casa Branca em 1878 e Ribeirão Preto em 1883 (MORSE, 1970, p. 228-229 apud CANO 2007, p. 42-43).

A bem da verdade, a construção da ferrovia em São Paulo é resultado da pressão dos fazendeiros, também conhecidos como “barões do café”, por meio do poder político e econômico exercido na província, além da especulação de lucro por meio de Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, a época o maior empresário brasileiro, dono de oito

das dez maiores empresas do império no século XIX, incluindo o Banco do Brasil e a Estrada de Ferro D. Pedro II.

Na tentativa de tornar atrativa a construção desta ferrovia, o governo da Província de São Paulo garantia um acréscimo de 2% de juros sobre a garantia já existente de 5% dada pelo governo imperial aos investimentos no setor ferroviário (Lei Provincial nº 495, de 17 de março de 1855).

Essas vantagens são: o desenvolvimento do comércio de Santos, o desenvolvimento do trabalho livre e da colonização espontânea, a redução do preço dos transportes a uma terça parte do que se paga atualmente, o melhoramento dos processos industriais, o aumento do valor das terras, a cessação das despesas públicas com a estrada que tem de ser substituída pela linha férrea, a influência da facilidade das comunicações sobre o estado moral e político da Província, a criação do espírito de empresa.

José Antônio Saraiva, discurso do conselheiro e presidente da Província de São Paulo sobre a Implantação da *The San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd.*, 1855 (CYRINO, 2004, p. 69).

A concessão de fato para a transposição da serra ocorre por meio do Decreto Imperial nº 1759, de 26 de abril de 1856, que dava ao então marques de Mont' Alegre, o conselheiro José Antônio Pimenta Bueno e ao Barão de Mauá o privilégio para a construção da estrada de ferro entre Santos, São Paulo e Jundiaí (com possível expansão até Campinas e Rio Claro).

A quem se interessar de forma mais profunda sobre esse período, indico o livro *Café, ferro e argila: a história da implantação e consolidação da the San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd.* de Fabio Rogerio Pedro Cyrino (2004), onde o autor analisa o processo de implantação da companhia em 1859, conhecida pelos paulistas como *The São Paulo Railway (SPR)*, tratando também do estranho caso da falência da companhia do Barão de Mauá (CYRINO, 2004, p. 75).

O trabalho de engenharia da construção da ferrovia, ficou a cargo de Daniel Makinson Fox que após uma exaustiva incursão no estudo da Serra do mar, alcançou uma grande cachoeira e de lá teve uma visão panorâmica do vale do rio Mogi e “ali tomou sua decisão: a futura estrada de ferro desceria do Planalto para a Baixada pela vertente esquerda do [rio] Mogi” (SANTOS, 2023, p.65).

A construção da ferrovia teve início em 1860. Santos (2023, p.66) afirma que “as obras, para as quais os ingleses trouxeram ao Brasil dezenas de engenheiros e técnicos ferroviários, utilizando pela primeira vez, em substituição à mão-de-obra escrava, trabalhadores assalariados, em grande parte imigrantes italianos.”⁷ Através da historiografia, abordarei as características da construção da ferrovia com o objetivo de sinalizar o surgimento, utilização e abandono da vila de Paranapiacaba, pertencente a SPR.

1.4 Engenharia dos funiculares e o surgimento das vilas

A construção da linha iniciada em 1860, teve o seu término em 1867 na cidade de Jundiaí, contando com uma extensão de 139 km. A obra foi dividida em três grandes seções de trabalho. A primeira do porto de Santos ao pé da Serra ou Pissaguera, aproximadamente 19km; o segundo de Pissaguera ao alto da Serra, cerca de 11 km; e o terceiro de Paranapiacaba, passando por São Paulo até Jundiaí, a época o interior paulista⁸.

12 estações: Santos, Cubatão, Raiz da Serra, Alto da Serra, Rio Grande, São Bernardo (depois Santo André), Brás, São Paulo, Água Branca, Perus, Belém e Jundiaí, além de edificações destinadas à operação dos planos inclinados no trecho da Serra do Mar, armazéns junto às principais estações (com destaque para as de Jundiaí e Santos), e um pátio no bairro do Bom Retiro, em São Paulo, com armazéns, oficinas de reparos de locomotivas e edifícios administrativos. Junto à estação de Jundiaí havia ainda depósitos de carvão e material rodante. (FINGER, 2013, p. 222).

Nos interessa aqui o percurso da segunda seção da linha, as respectivas estações Raiz da Serra a Alto da Serra, pois é nele que se encontra a maior engenharia adotada para o transpor da serra e a vila ferroviária que será analisada.

A vila nasceu em meio à construção da primeira ferrovia do estado de São Paulo, por ser uma obra que exigia muitos trabalhadores, além de não existir transporte regular entre a região e a capital da então província. Por isso, parte dos engenheiros e trabalhadores acampou no

⁷ Para saber mais sobre ferrovia e trabalho escravizado recomendo: ANDRADE, Paulo Rodrigues de. “As aglomerações de homens de todas as classes”: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo railway (1860-1872). 2016. 248 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de São Paulo, 2016.

⁸ Fonte: BRUNLEES, James. Planta e perfil da Estrada de Ferro de São Paulo, de Santos a Jundiahy. 1857. 1 mapa: 86,0 x 61,5 cm. Disponível na Coleção Thereza Christina Maria. Tipo: Atlas. Para o acesso completo de toda a planta da SPR acesse o documento disponível na Biblioteca digital Luso-Brasileira https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1561781/cart1561781.pdf Acesso em 24 de outubro de 2023.

local. O que era para ser uma ação temporária, apenas para o trecho de construção da serra, tomou outras proporções a partir do momento em que a vila, em 1861, chegou a receber cerca de 5.000 operários. Assim, pouco a pouco, o acampamento provisório se constituiu em um vilarejo e, ao mesmo tempo, ajudou a fixar a mão de obra no local (ANTUNES, 2014, p. 43-44).

IMAGEM 5 - Obras para receber a via férrea

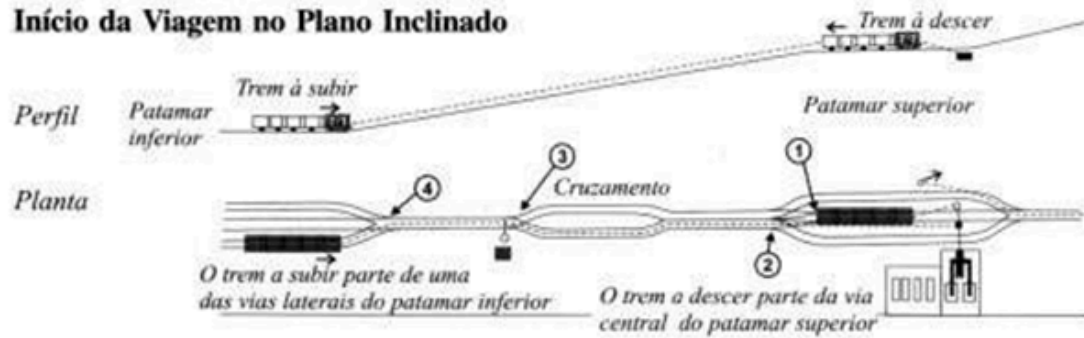
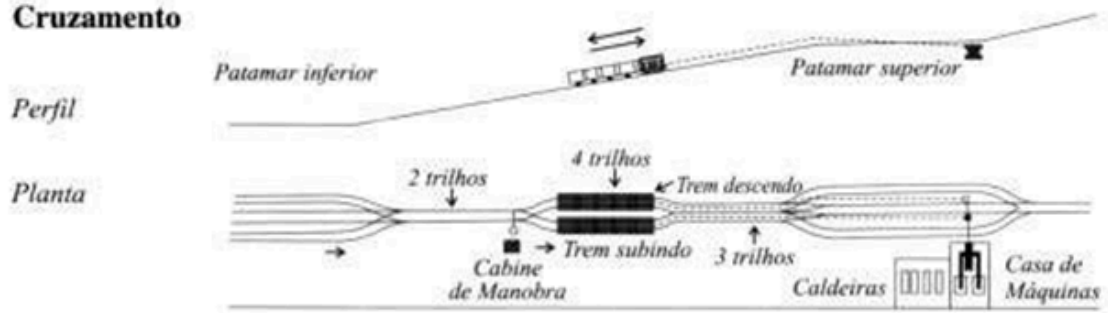
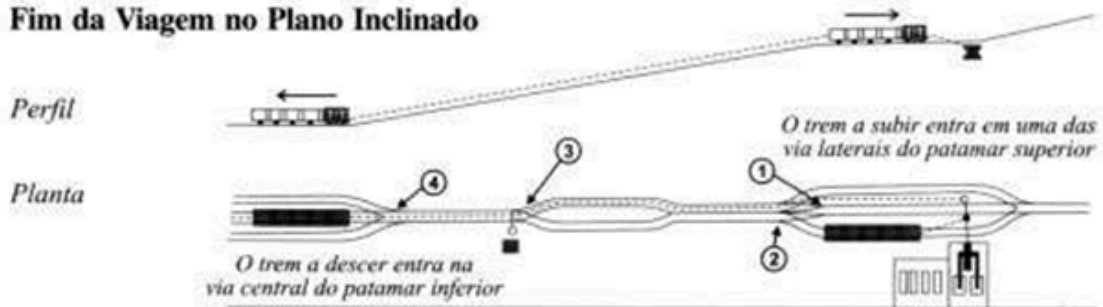


Fonte: Acervo RFFSA / In LAVANDER JUNIOR, Moisés; MENDES, Paulo Augusto, SPR – Memórias de uma Inglesa.

A engenharia que venceria a serra foi o sistema funicular⁹, utilizado em linhas de ferro para vencer grandes desníveis. Normalmente conta com duas cabines ligada por um cabo de aço que funciona por contrapeso de forma simultânea, utilizando-se da energia potencial para movimentar os pesos. Em cerca de 800 metros de desnível, ao longo de 8 quilômetros, divididos em quatro planos inclinados (patamares). O sistema funcionava por meio de máquinas fixas (casas de máquinas) e cabos de aço com duas pontas, ou sistema chamado *tail-end*. Eram conectados a vagões especiais (serra-breque), que quando tencionados movimentavam-se simultaneamente em direção contrária, cruzando-se na via que utilizava quatro trilhos conforme esboço a seguir.

⁹ Funicular é o nome dado a um carro de ferro utilizado em sistema de transporte no qual a tração é feita através de cabos acionados por um motor que é utilizado geralmente para subir e descer grandes inclinações. "funicular", in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2023, <https://dicionario.priberam.org/funicular>. Houve a popularização do nome termo "Funicular" entre italianos, a princípio o funicular do Monte Vesúvio, em Pompéia, na Itália (1879) foi um grande sucesso quando inaugurado. Um segundo ponto quanto a popularização deste sistema foi devido a música *Funiculi funiculà* do jornalista e poeta italiano, Giuseppe 'Peppino' Turco e musicada por Luigi Denza em 1880.

FIGURA 8 - Planos inclinados “Serra Velha”

Início da Viagem no Plano Inclinado**Cruzamento****Fim da Viagem no Plano Inclinado**

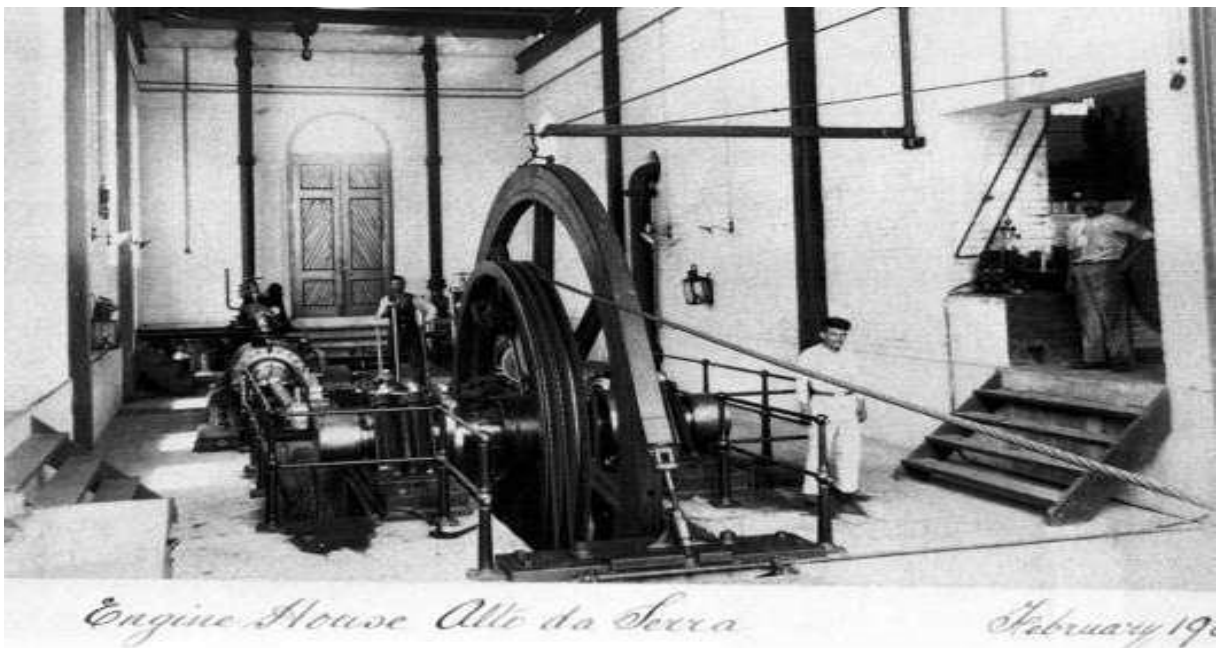
Fonte: Acervo RFFSA / In LAVANDER JUNIOR, Moisés; MENDES, Paulo Augusto, SPR – Memórias de uma Inglesa; Casa de máquinas do quarto plano inclinado do primeiro sistema funicular.

IMAGEM 6 - Patamar inferior do primeiro sistema funicular



Fonte: Divulgação acervo RFFSA / In LAVANDER JUNIOR, Moisés; MENDES, Paulo Augusto.

IMAGEM 7 – Casa de máquinas do IV Plano Inclinado primeiro sistema funicular



Fonte: Acervo RFFSA / In LAVANDER JUNIOR, Moisés; MENDES, Paulo Augusto.

Essa primeira forma de travessia da Serra do Mar exigia manobras de engate e desengate ao longo dos planos inclinados pois os cabos de aço não desciam até o pé da serra.

Composições eram desfeitas e recompostas nas estações de Raiz da Serra e Alto da Serra, pois esse primeiro sistema só permitia conjuntos de três vagões mais o serra-breque, ou o peso máximo de 60 toneladas.

Com a inauguração da ferrovia em 1867, essa movimentação no sistema funicular exigiu uma grande quantidade de trabalhadores. Foi necessário manter a mão de obra próxima e constante na operação. A construção de uma vila operária foi inevitável, ainda que não tenha sido planejada pela SPR em um primeiro momento. A ferrovia promovia significativas mudanças ao passo que o Brasil se configurava como um importador de tecnologia, a Europa já superava o ecletismo na arquitetura, mais sem dúvidas a ferrovia introduziu mudanças “modernas” nos padrões para as construções utilizados na época.

Nos pontos de entroncamento ou onde eram implantados seus escritórios e oficinas, acabavam vindo se instalar um número significativo de trabalhadores, muitos estrangeiros e habituados a padrões de vida bem distintos das cidades brasileiras. E como as companhias estavam sujeitas à instabilidade do mercado habitacional – que frequentemente não dispunha de um acervo imobiliário em número suficiente para atender à demanda das empresas, além de os preços dos aluguéis estarem sujeitos a grandes variações – para solucionar o problema muitas optaram por construir vilas inteiras, dotadas de equipamentos e infraestrutura urbana moderna, que diferiam sensivelmente dos padrões de urbanização das cidades tradicionais brasileiras, contribuindo para levar ao interior do território referências culturais típicas da sociedade pós-industrial. Nesse processo, cidades e até regiões inteiras devem sua ocupação às ferrovias (FINGER, 2013, p. 212).

A vila de Paranapiacaba, nome dado posteriormente, em seu processo e consolidação surgiu atrelada aos serviços da e na via férrea. Anna Eliza Finger narra a criação da vila a princípio no pé da serra, por meio de acampamentos rudimentares. Erguidos com os materiais disponíveis como barro, madeira, taipas e palhas, com o objetivo de construir alojamentos aos trabalhadores que, com o avançar das obras, chegando ao alto da serra, deveriam ser abandonados.

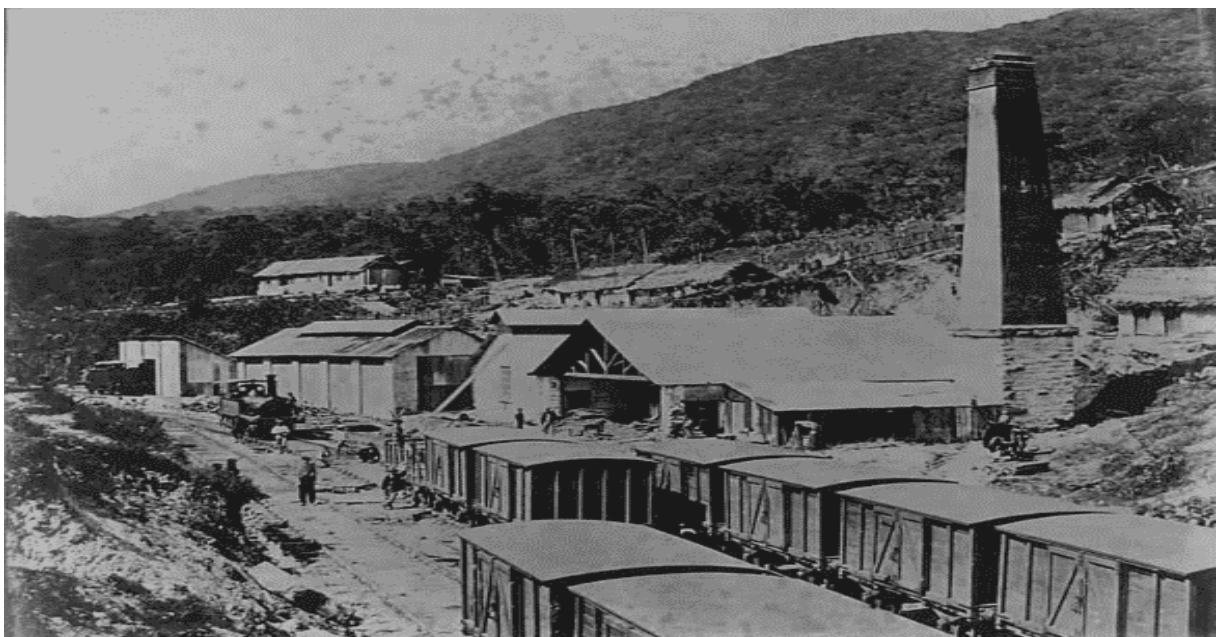
(...) ao fim das obras o assentamento do Alto da Serra foi mantido, dando origem à Vila de Paranapiacaba. [...] situando-se próximas às oficinas e em um ponto ligeiramente elevado em relação à via férrea, permitindo assim acompanhar permanentemente o trabalho no pátio. No lado oposto à vila se instalaram comerciantes para fornecer artigos de primeira necessidade aos funcionários da SPR, e acabaram constituindo um núcleo paralelo hoje conhecido por “Parte Alta” e cuja ocupação diferiu sensivelmente da vila inglesa (FINGER, 2012, p.8).

IMAGEM 8 - Primeiro acampamento dos funcionários da SPR



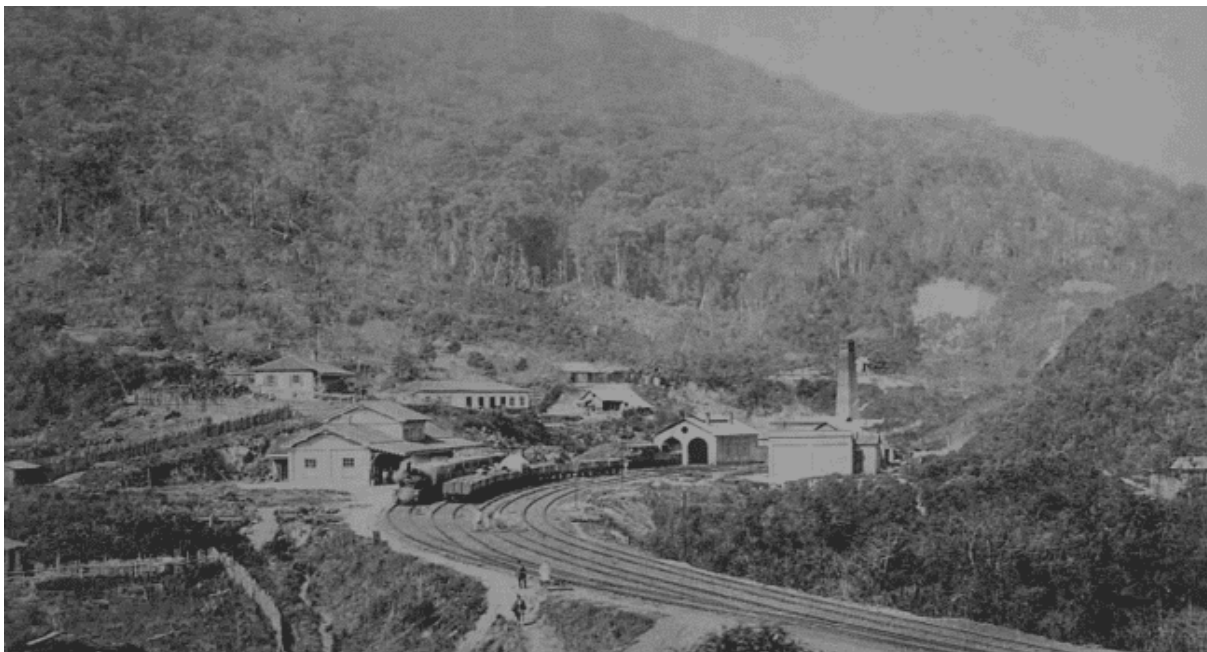
Fonte: Álbum Vistas da Estrada de Ferro de São Paulo em 1865, Militão Augusto de Azevedo, também disponível em AZEVEDO, Militão Augusto de. São Paulo Railway: Álbum estrada de ferro. Railway álbum. 1ª edição. São Paulo: Magma Cultural, 2010. Interessante observar os materiais utilizados, o acampamento em questão não é o de Paranapiacaba, mas o padrão dos alojamentos iniciava-se desta maneira ao longo da serra conforme as frentes de trabalho subiam.

IMAGEM 9 - Alto da Serra do Mar



Fonte: Ibidem, destaque para o pátio ferroviário com composições desmontadas, casa de máquinas do 4º patamar, ao fundo primeira ocupação da vila que deu origem a rua direita.

IMAGEM 10 - Primeiras ocupações na região (1870)



Fonte: Foto reprodução do original de tamanho 16x22 cm, no acervo da Biblioteca Mário de Andrade, São Paulo/SP (imagem 37/37 em Álbuns de Fotografia/Brasil 1870-82, Marc Ferrez, 16x22 cm). Destaque para panorâmica mostrando o pátio ferroviário e a primeira estação da vila, a complexa engenharia do traspôr a serra exigia uma estrutura para movimentar os vagões, com o tempo e a demanda dos passageiros a construção de uma estação foi necessária. Ainda na foto é possível identificar diferentes padrões de construção como telhados em palha e telhas.

O primeiro momento de funcionamento da ferrovia ocorreu entre 1867-1901. Podemos observar o êxito do acampamento no Alto da Serra, fruto da necessidade da SPR em manter a mão de obra próxima a operação. Ainda que não possamos falar em fundação da vila de Paranapiacaba, a instalação dos três núcleos de urbanização, 1º pátio ferroviário; 2º “vila velha” e/ou (rua direita, parte baixa); e 3º a parte alta, a demanda por mão de obra no entorno do pátio ferroviário tornou necessário a criação de uma vila.

A primeira vila surge no segundo momento de funcionamento da SPR com o nome de Vila Martin Smith também chamada “vila nova” em 1897. O segundo período de atuação da SPR, após 1901, refere-se as obras de duplicação da linha férrea frente ao grande aumento da produção de café. Ocorria no estado de São Paulo uma crise de transportes, visto que a empresa ferroviária, ainda que funcionando quase 24 horas por dia, com operações noturnas e instalando luz elétrica em 1894 no trecho da “serra velha”, não dava conta de escoar o café causando perdas econômicas aos fazendeiros.

A construção da “Serra nova” ficou a cargo de Daniel Makinson Fox, mesmo engenheiro encarregado da realização do primeiro sistema. Contudo é preciso ter em mente que o primeiro projeto já era alvo de crítica pois “como um empreendimento com fins econômicos, a São Paulo Railway visava à maximização dos lucros com o mínimo de investimento.” (FINGER, 2013, p.224). Além disso, no projeto inicial havia a condicionante de que o custo da obra não poderia ultrapassar a soma de 2 milhões de libras esterlinas. A restrição orçamentária aparece nas estações e galpões da companhia na sua primeira fase.

IMAGEM 11 - Estações da SPR durante a primeira fase

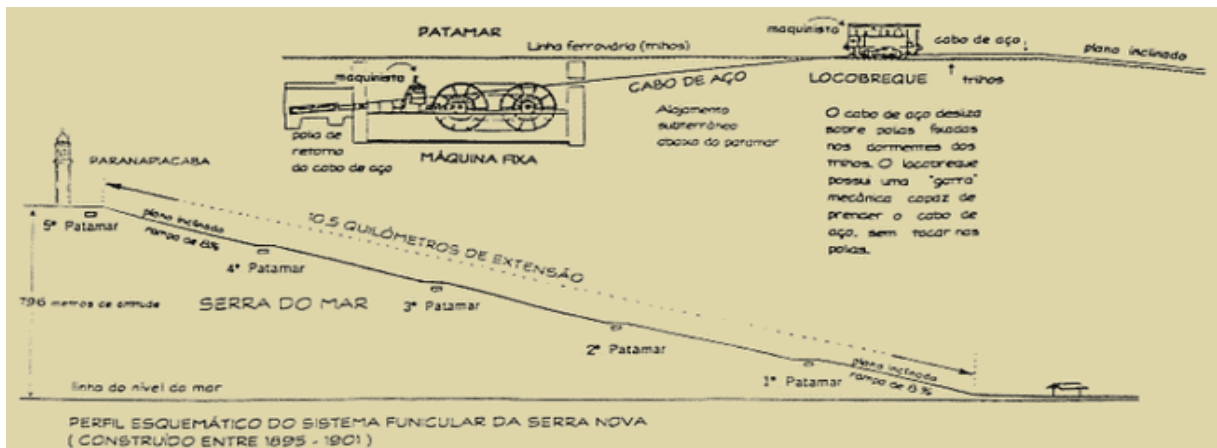


Fonte: Foto Álbum Vistas da Estrada de Ferro de São Paulo em 1865. Da esquerda para a direita Estação Rio Grande, São Bernardo e Brás. Ibid. Destaque para a simplicidade das estruturas durante o primeiro período da SPR.

A construção da “Serra nova” foi concluída em 1899 e entregue oficialmente para serviços em 1901. Foi construída paralelamente a “Serra velha”, todavia contando com 5 planos inclinados (patamares), com 8% de inclinação ao longo de um trecho de 10km. Também de engenharia funicular, tinha como diferencial o fato de o cabo de aço ser “sem fim”, conectado de forma contínua nas máquinas fixas, e agora com um auxílio de Locobreque, locomotivas a vapor que conseguiam se mover nos planos inclinados e conectar em diferentes cabos. A logística do transpor a Serra foi otimizada.

Outra grande diferença deste novo projeto era uma maior tonelagem (120t) na capacidade de transporte, trens podendo atingir uma velocidade de até 25km/h, e estruturas como túneis, pontes, passarelas e encostas muito bem trabalhados em tijolos, alvenarias e ferro fundido, verdadeiras obras monumentais do século XX. A exemplo o Viadutos da Grotá Funda, as máquinas fixas em cada patamar, as pontes e túneis abertos na Serra e as novas estações Santos, Alto da Serra e Luz, com destaque para sua imponente arquitetura.

FIGURA 9 - Esquema do sistema funicular da “Serra Nova”



Fonte: Denis T. B. 2017, Paranapiacaba e a riqueza econômica do estado de São Paulo.

IMAGEM 12 - Primeiro patamar da Serra nova

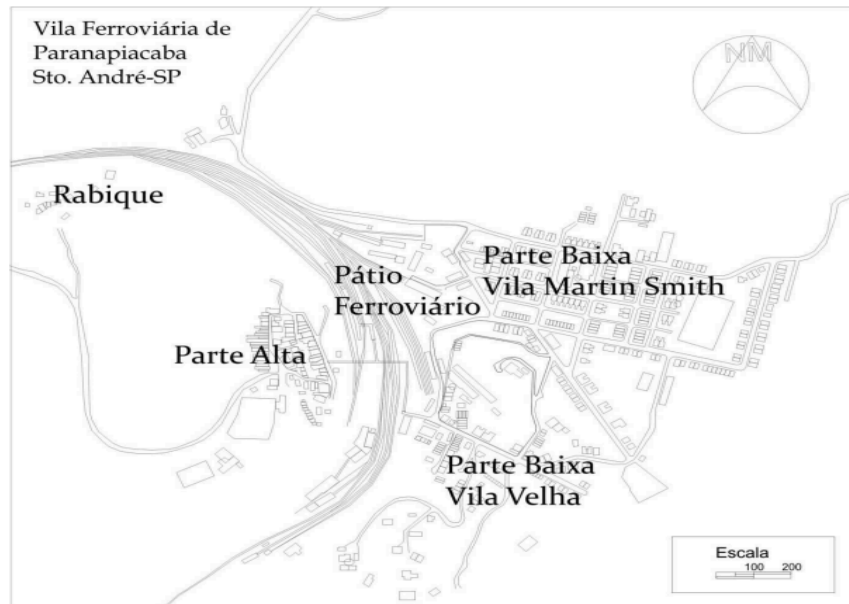


Fonte: Coleção SPR. Acervo Museu de Santo André Dr. Octaviano Armando Gaiarsa. Complexo de Casas das Máquinas e Caldeiras do 1º patamar dos Novos Planos Inclinados da Serra, ao fundo vê-se casa de ferroviários responsáveis pela manutenção deste patamar.

A construção da “Vila Nova” integra o que conhecemos por configuração urbana e arquitetônica de Paranapiacaba, sendo composta por quatro setores morfológicos: 1º o pátio ferroviário; 2º a Vila Velha (parte baixa); 3º Parte Alta (morro); e 4º Vila Martin Smith (parte

baixa). Toda essa região está incrustada no alto da serra em uma região remanescente da Mata Atlântica, tornada em área núcleo da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo (RBCV) em 2008, criada pela UNESCO em 1994.

FIGURA 10 - Mapa de Paranapiacaba



Fonte: Plano de Desenvolvimento Sustentável: Vila de Paranapiacaba, Prefeitura Municipal de Santo André, LUME / FAU-USP, São Paulo, 1999.

A Vila Martin Smith, foi planejada a partir de referenciais ingleses pós-revolução industrial, embora não se tenha um nome fundador em questão, em sua planta de água e esgoto é possível notar que as construções e ruas seguiam um rígido padrão de urbanização e hierarquia frente à funcionalidade da ferrovia.

(...) projetada como uma cidade de serviços, com traçado ortogonal, zoneamento hierarquizado, 46 casas térreas de madeira pré-fabricadas para habitação, alojamento para solteiros, sistema de esgoto e água potável encanada, sendo dotada ainda de um hospital, uma igreja presbiteriana, um mercado, uma escola e um clube esportivo e de recreação com seções regulares de cinema (SANTOS, 2017).

Curiosamente, o fato de Paranapiacaba ser isolada e distante de qualquer núcleo urbano, criou as condições ideais para os estilos arquitetônicos ricos e diversificados ao longo de sua história. A Vila Velha configura-se pela ausência de padrão ou hierarquia tendo como ponto principal a “rua direita” cuja função sempre foi de dar acesso rápido a via férrea. A Parte Alta, “configurando um tipo de ocupação urbana compacta, densa, diversificada e

visualmente rica. Marcada pela influência do período colonial com ocupação tipicamente portuguesa, em suas ruas estreitas e sinuosas foram erguidas edificações coloridas” (FIGUEIREDO, 2011, p. 7). Sua função era prover produtos e serviços a ferrovia, além de contar com a Igreja Senhor Bom Jesus de Paranapiacaba (capela do Alto da Serra) fundada em 3 de fevereiro de 1884, e o cemitério.

A Vila Nova emprestava à região as características do sistema rígido que a SPR empregava em seus trabalhos, trazendo o que havia de mais moderno para o período como a preocupação com o saneamento, higiene, ventilação, isolamento, drenagem e segurança. Sem contar na hierarquia tipicamente inglesa, que fazia da vila uma efetiva extensão do trabalho na ferrovia, sobre o olhar atento do engenheiro chefe.

A topografia e a hierarquia funcional influenciaram a implantação dos edifícios. No ponto mais elevado, de onde se avistava toda a vila, foi construída a casa do engenheiro-chefe, e em outros pontos de visual também privilegiada as casas dos chefes dos demais setores. Já nos pontos mais baixos e menos privilegiados ficavam os blocos de residências destinadas aos operários comuns. As casas destinadas aos funcionários menos qualificados, devido às suas finas paredes em madeira e às cercas baixas fechando os quintais, ofereciam pouca privacidade aos ocupantes, de forma que todos sempre sabiam da vida de todos, estabelecendo um sistema de controle informal. Entretanto, independente da classe, todas as edificações obedeciam a princípios comuns, como implantação afastada do alinhamento frontal (cujo isolamento era feito por meio de uma cerca), configuração que permitia a presença de um jardim à frente, e em alguns casos também uma varanda, com a função tanto ornamental quanto de resguardar a privacidade do interior dos edifícios, afastando as janelas da rua (FINGER, 2012, p. 12-13).

Quanto ao estilo das construções da Vila Nova, e ao longo de todas as construções da ferrovia após as reformas de melhoria e modernização em 1892 (serra nova), é possível observar uma riqueza de detalhes nas fachadas, colunas, prédios e estilo arquitetônico que vão denotar a SPR como uma empresa única no Brasil. Issao Minami (2004), doutor em arquitetura e urbanismo pela USP, aponta o estilo arquitetônico que os ingleses vão trazer para a vila e a ferrovia como um todo, e que em Paranapiacaba vai consolidar um estilo único.

Não é de se estranhar que algumas pessoas ainda se referem a Paranapiacaba como *victorian village lost in the tropics*, “Vila Inglesa” brasileira ou “pequena Londres” em decorrência da combinação do clima de intenso nevoeiro, fruto da umidade vinda do litoral. As construções em contraste com a neblina, conferem à vila um ar londrino e misterioso.

IMAGEM 13 - Estação Alto da Serra



Fonte: Acervo RFFSA / In MAZZOCO, Maria Inês; SANTOS, Cecília Rodrigues dos. Construída durante a duplicação da linha, s/d; a estação foi destruída por um incêndio no início dos anos 1980, resta atualmente apenas a torre do relógio.

IMAGEM 14 - Padrão arquitetônico da vila nova em Paranapiacaba



Fonte: Acervo Blog do Aender, (esquerda), publicado em 8 de junho de 2016. Na imagem é possível observar os diferentes materiais usados na construção das casas, como o piso em alvenaria, as cercas, paredes e forro em madeira, e alguns detalhes em ferro como a mão francesa. Destaque para a força da natureza presente pelo morro ao fundo (mata fechada), o clima quase sempre nublado e a esquerda a neblina. Imagem (direita) fonte: Camille pelo mundo, 2018, da jornalista Camille Carboni. Fachada lateral do mercado localizado no centro da praça da Vila Nova, construção também em alvenaria e madeira, bancos da praça em ferro fundido destaque para a neblina típica da região extremamente densa, e a cor marrom no rodapé do mercado, segundo relato dos moradores no princípio as casas tinham cor própria mais que com o passar do tempo, a equipe de manutenção padronizou todas as casas e prédios na mesma cor, (exceto Clube União Lyra Serrano, 1930 e o posto médico,

atualmente Centro de Informações Turísticas da Vila), a mesma cor era usada para pintar carros de passageiros e de carga pela SPR.

No estilo das cidades operárias, a estrutura das casas seguia um padrão pré-fabricado, sendo apenas montadas nos locais desejados. Seguiam padrões conforme a hierarquia e importância do funcionário na empresa, na crescente em alojamento para solteiros, casas separadas para funcionários hierarquicamente superiores, e a casa do engenheiro-chefe (morro do Castelinho). Todas as casas foram construídas em pinho-de-riça, madeira importada da Inglaterra, trazida em navios e embarcadas do porto ao alto da serra pela SPR, sendo apenas montadas na região. Um destaque vai para a estação Alto da Serra, que misturava materiais como tijolos em alvenaria (torre do *big-ben* marca inglesa John Walker), colunas em ferro e detalhes das coberturas em madeira¹⁰.

1.5 Declínio da SPR e decadência da vila de Paranapiacaba

O funcionamento dos dois sistemas funiculares na serra ocorreu de forma simultânea conforme Decreto Federal nº 3.786, de 01 de outubro de 1900, da seguinte forma. Sobre a supervisão de William Speers, A “Serra nova” funcionava em dois turnos (carga e passageiros), e na “Serra velha” apenas um turno (transporte de carga), juntas empregavam 1.400 homens consumindo 28.000 toneladas de carvão por ano só nesse trecho da ferrovia (Raiz da Serra, Alto da Serra).

A Serra Velha com inclinação de 10% e capacidade de transportar 60 toneladas (balanceadas por pelo menos 30 toneladas na outra ponta do cabo) levava cerca de 50 minutos, incluindo paradas, manobras e mudança de pessoal para traspor a serra. Ao passo que a Serra Nova com inclinação de 8% e capacidade de transportar 120 toneladas (balanceadas por pelo menos por 60 toneladas) levando 35 minutos para realizar o percurso

¹⁰ Poucas estações atualmente possuem as características originais em bom ou razoável estado de conservação como, Santos, Raiz da Serra, Campo Grande, Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, *hospedaria dos imigrantes, Braz, Luz, Perus, Caieiras, Franco da Rocha, Várzea Paulista e Jundiaí. Para conhecer os aspectos estruturais da vida, para além da visita *in loco*, recomendo a leitura dos seguintes trabalhos: MINAMI, Issao. **Vila de Paranapiacaba, outrora Alto da Serra, na Serra do Mar, em São Paulo**. Um patrimônio ambiental, tecnológico e arquitetônico: produto de uma “single-enterprise” ferroviária no Brasil. *Arquitextos*, São Paulo, ano 05, n. 054.07, Vitruvius, nov. 2004 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/530>>. CRUZ, Thais Fátima dos Santos. **Paranapiacaba: a arquitetura e o urbanismo de uma vila ferroviária**. 2007. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007. <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18142/tde-10122007-090438/pt-br.php>>.

(SANTOS, 2017). Todavia, não demorou muito tempo para que ocorresse uma nova crise de transporte a qual a SPR não poderia mais remediar.

Após 20 anos da implantação da Serra Nova, duplicação de via, reforma e criação de novas estações, melhoramento da via férrea e a própria criação da Vila Nova em Paranapiacaba, o primeiro sinal de Declínio da SPR foi o protesto contra a empresa em 1889. A companhia solicitou a implementação de um novo sistema de cremalheira sobre a via da “serra nova” com planos menos inclinados e sistema mais inovador para a época, mas o Ministro de Viação e Obras Públicas vetou a solicitação. A bem da verdade a SPR solicitava junto ao plano de melhoria a prorrogação da concessão por mais trinta anos, situação não mais desejada por muitos frente os vultuosos lucros da companhia. Ocorria naquele mesmo ano a quebra definitiva do monopólio da SPR no transpor da serra, foi iniciada a construção do ramal Mairinque-Santos projetada pela Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), sendo efetivamente entregue no ano de 1935, concretizando a vontade das companhias paulistas em ter um novo acesso ao porto sem ser pela SPR.

Muitos historiadores, ferroviários e memorialistas apontam que a “primeira morte” da ferrovia no país é a partir dos anos de 1920, e de fato como coloca José Graziano da Silva, afirmando que o complexo cafeeiro abrange período de 1890-1930, “mais foi só depois da *débâcle* dos programas de sustentação do café, em fins de 1929, seguida da depressão econômica, que se deram as mais importantes modificações nas tendências e estruturas da produção agrícola no Brasil.” (GRAZIANO, 1998, p. 13-14). E que se observa que, com a crise de 1929 foi desestruturado o complexo cafeeiro, e com ele, a reboque toda a estrutura e pujança das ferrovias paulistas.

Não se nega as condições precárias ocasionada pela crise dos transportes antecedentes a crise de 1929 uma vez que a SPR, detentora a época da linha mais lucrativa da América do Sul, continuava a enfrentar a crise dos transportes ao longo de todo o seu período de concessão. A estatização da SPR ocorreu em 13 de setembro de 1946, marcada por um triste episódio.

Na noite de 6 de novembro de 1946, véspera da entrega ao Governo, um grande incêndio atingiu a Estação da Luz, sede da Companhia e que até o momento praticamente não havia sofrido alterações. Toda a ala direita foi destruída, incluindo o restaurante, o bar, os escritórios de contabilidade, as bilheterias, a sala do agente da Estação, os Correios e Telégrafos, os serviços de informações, as cabines telefônicas, o depósito de bagagens, o saguão de

entrada e parte da ornamentação em ferro, vindo se extinguir na torre, derretendo o relógio original. Um dos torreões do lado direito ruiu, e grande parte dos arquivos e documentos do período de sua construção foi perdida (FINGER, 2013, p. 236).

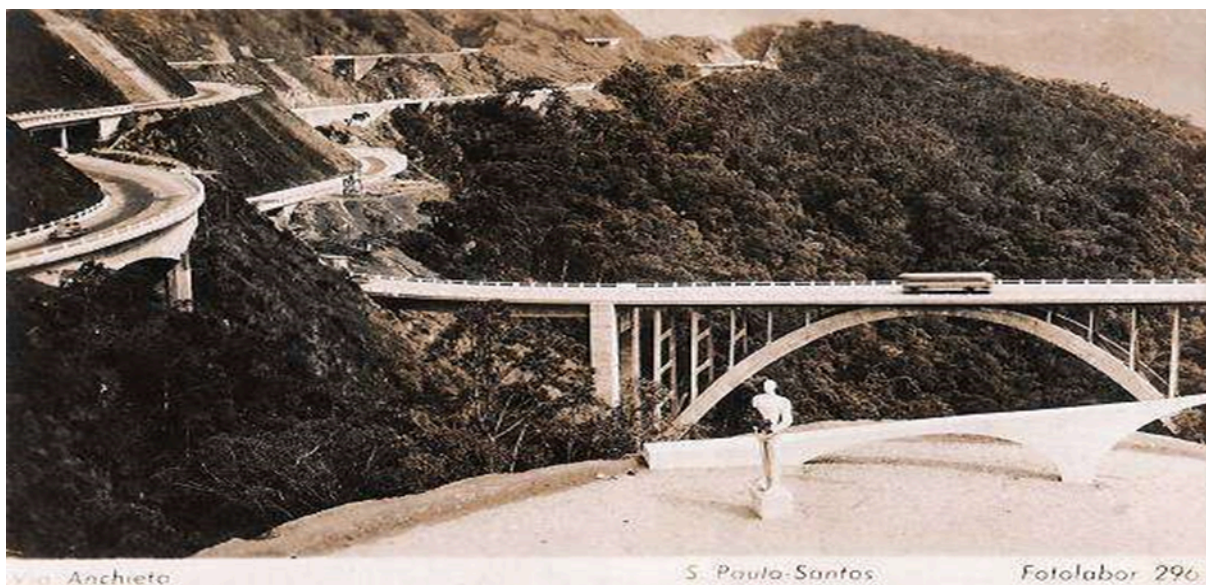
Ocorreu após a estatização, em 10 de outubro daquele ano, a alteração do nome da companhia para Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (EFSJ). Um segundo ponto que enfraquece de fato a já estatizada SPR agora EFSJ, foi a criação e aprovação pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – DER, em 1935 por meio do Decreto nº 7.162, de uma definitiva ligação rodoviária moderna entre São Paulo e o porto de Santos, algo que fugisse ao já saturado Caminho do Mar.

IMAGEM 15 - Construção da Via Anchieta



Fonte: Blog Movimento milênio, imagem do acervo do professor e pesquisador Francisco Carballa. A Via Anchieta em cartão postal da época de sua construção, sem data (algo entre 1939 e 1953). Destaque para a devastação na serra em escala sem precedentes.

IMAGEM 16 - Via Anchieta (1950)



Fonte: Blog Movimento milênio, imagem do acervo do professor e pesquisador Francisco Carballa. A Via Anchieta, em cartão postal da década de 1950, viadutos na serra do mar.

A malha da EFSJ no processo de estatização é unida às 18 ferrovias¹¹ que formaram a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) em 1957. É comum observar no trabalho de economistas, historiadores, memorialistas e ferroviários que “a pá de cal” sobre o transporte ferroviário fora a política de incentivo ao rodoviarismo do governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), com a instalação de fabricas de automóveis e a abertura de grandes rodovias no Brasil. Toda via observa-se que entre a crise de 1929 e a efetividade das políticas rodoviaristas de JK, foi sobre o regime de Getúlio Vargas que o sistema ferroviário agonizou (NUNES, s/d., p. 04-05).

O que se observa a partir do decreto Lei Nº 2.698, de 27 de dezembro de 1955, é a autorização da erradicação de ramais tidos como ociosos; ao longo dessas décadas o que se observou em toda a rede ferroviária paulista foi o sucateamento, quando não salvo por pequenas medidas pontuais e locais, como as da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). A exemplo do que restou da malha da SPR, hoje está dividida entre a

¹¹ A RFFSA foi criada em 16 de março de 1957, por meio da Lei 3.115, e englobava 18 ferrovias regionais do país, sendo elas: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro de Bragança, Ferrovia São Luís-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiá, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina e Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina.

Companhia de trens metropolitanos de São Paulo CPTM, MRS logística e a antiga América Latina Logística S/A - ALL, comprada em julho de 2014 pela Rumo¹².

A decadência da vila se entrelaça a história da ferrovia, embora a administração da companhia EFSJ tenha dado relativo prosseguimento a modernização da linha como a eletrificação em 1950 em parceria com a Companhia Paulista. O novo sistema de cremalheira, apresentado como terceiro projeto de modernização ainda sobre o comando da SPR, (rejeitado pelo Ministro de Viação e Obras Públicas), foi efetivado já sobre a estatização por meio da EFSJ, com seu traçado executado em cima do primeiro sistema funicular “Serra Velha”. Vicente Lamarca em “A História de Paranapiacaba” pontua o que foi a morte do sistema ferroviário na vila.

Na década de 1970, a Vila sofre golpe fatal. Pressionada a atender à crescente demanda do transporte de cargas das indústrias instaladas ao longo da linha férrea, [...] esta modernização dos transportes provocou a desativação parcial do sistema funicular da Serra Nova, que passou a operar somente com dois trens diários para passageiros. Com isto, muitos dos antigos funcionários da ferrovia foram dispensados ou aposentados; e a Parte Baixa recebeu novos moradores. Esta área da Vila já havia começado a regredir a partir de 1946 com a encampação da ferrovia e do patrimônio pela Rede. O pessoal novo não tinha amor pela cidade e a grande família, que dominava Paranapiacaba, desapareceu depois da década de 1960. Em 1982, A serra Nova foi finalmente desativada e o sistema funicular deixou de funcionar. As inúmeras residências do trecho da Serra, nos patamares, foram demolidas e a antiga e belíssima estação sofreu um incêndio fatal [14 de janeiro de 1981], de causas até hoje não esclarecidas. Dos tempos antigos, restou apenas o famoso relógio, transferido para a nova plataforma dos trens suburbanos, em 1979, e colocado sobre uma torre que, nem de longe, lembra a antiga (LAMARCA, 2008, pag. 22).¹³

¹² A história do processo de privatização das ferrovias parece ser uma bagunça, e na verdade é. Há uma publicação no site do IPHAN referente a (RFFSA), consegue sintetizar parte do processo de estatização e privatização das ferrovias. <: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/611/>>. Acesso em 31/10/2023.

¹³ Uma correção quanto a informação do relógio, segundo o Blog Estações Ferroviárias do Brasil. A estação de Paranapiacaba foi aberta com o nome Alto da Serra em 1867, a estação primitiva, a original, ainda pode ter o seu local identificado. Segundo Thomas Corrêa, o local exato dela é onde hoje se encontra a subestação elétrica da vila, é possível ver-se parte da beirada da plataforma de pedra. Durante a segunda modernização por volta de 1900, uma segunda estação, diferente e maior do que a original é construída. Em 1907 ocorre a troca do nome da vila para Paranapiacaba, mas só em 1945 o nome da estação é trocado de Alto da Serra para Paranapiacaba. Em meados da década de 70, por conta da construção do sistema de cremalheira, parte da estação e do pátio

Na “onda” das privatizações da década de 1990, encabeçadas pelo governo FHC e pautadas no Programa Nacional de Desestatização (PND), por recomendação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A grande “Vedete” do vende-se tudo foi a RFFSA, respaldada pela Lei nº 8.987, de 17 de fevereiro de 1995 (Lei das Concessões), que ainda a toque de caixa, no ano de 1998 incorporada a RFFSA a Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), também privatizadas em dezembro do mesmo ano.

É nesse limbo de abandono ao transporte ferroviário, ascensão do rodoviarismo e predomínio de privatização e venda do espólio da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que durante décadas percebeu-se na Vila de Paranapiacaba um problema a ser resolvido: o que fazer com uma vila de ferroviários fruto do espólio da SPR?

ferroviário já estavam dilacerados por conta do rebaixamento ocasionado pelo sistema de cremalheira, em 1997 foi construído uma nova estação (terceira) mais simples que funcionava perto da segunda. No 14 de janeiro de 1981 ocorreu um incêndio que veio a destruir a já dilacerada segunda estação. Por sorte do acaso o relógio fabricado no Reino Unido, na década de 1890, semelhante ao instalado na torre do Palácio de Westminster, a do famoso *Big Ben*, em Londres foi poupado pois em 1972 havia sido retirado da estação restando apenas a estrutura de madeira e alvenaria da torre. Já em 1979 junto a terceira estação o relógio foi consertado e colocado sobre uma nova torre, como bem-posto por Vicente Lamarca que “nem de longe, lembra a antiga”. Mais informações no blog ger: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/paranapiacaba.htm>

CAPÍTULO II

PRIMEIROS MOVIMENTOS PRO-PARANAPIACABA: OS DIFERENTES PROCESSOS DE TOMBAMENTO DA VILA FERROVIÁRIA

“Para que tenhamos uma ideia geral e o motivo desse movimento na estação, é necessário esclarecer que tudo girava em torno dos trens que chegavam e partiam de Paranapiacaba. De um lado da plataforma, chegavam os trens que vinham de São Paulo e do outro, os trens vindos de Santos. Os trens que chegavam de São Paulo com horário rigorosamente obedecidos, traziam uma composição em média de dez vagões, tendo um como bagageiro e nove com passageiros de primeira e segunda classe. [...] o trem encostava na plataforma; desciam os passageiros conforme os seus destinos e descarregavam as bagagens e outros tipos de acessório, tudo com rapidez, segurança e responsabilidade. Feito isso, o guarda olhava o trem de ponta a ponta, numa posição em que podia ver o maquinista. Com orgulho e a responsabilidade que seu cargo lhe conferia, levantava um braço acima da cabeça e com apito na boca dava ao maquinista o sinal de que tudo estava em ordem e assim, podiam seguir viagem.” (FERREIRA, 1990, p.4)¹⁴

Para além dos primeiros passos das políticas nacionais de preservação, relembro aqui o Decreto-lei nº25/1937, que instituiu e organizou o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan), ¹⁵ alterado para Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em 1970. É a partir da década de 1980, que é possível observar um relativo avanço nas políticas patrimoniais indo ao encontro a uma tendência internacional de

¹⁴ Relato de João Ferreira, um antigo morador da vila, retirado do livro “Memórias de Paranapiacaba” elaborado pelo Grupo Independente de Memória do Grande ABC – GIPEM e a Prefeitura Municipal de Santo André; (FERREIRA, 1990).

¹⁵ Em 1946 ocorre a mudança para Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Dphan); 1970 – O Dphan se transforma em Iphan; 1979 – O Iphan se divide em Sphan – órgão normativo - e Fundação Nacional Pró-memória (FNpM) – órgão executivo; 1990 – Extinção do Sphan e da FNpM e criação do Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural (IBPC); 06 de dezembro de 1994 – A Medida Provisória de nº 752 determina que o Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural – IBPC e o Instituto Brasileiro de Arte e Cultura – IBA passem a denominar-se, respectivamente, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e Fundação de Artes – FUNARTE. Breve histórico do Instituto presente na matéria “Iphan completa 70 anos de proteção da memória brasileira” de 13 de janeiro de 2007. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/1774/iphan-completa-70-anos-de-protecao-da-memoria-brasileira#:~:text=1970%20%E2%80%93%20O%20Dphan%20se%20transforma,do%20Patrim%C3%B4nio%20Cultural%20\(IBPC\)”. Acesso em 31/10/2023.](http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/1774/iphan-completa-70-anos-de-protecao-da-memoria-brasileira#:~:text=1970%20%E2%80%93%20O%20Dphan%20se%20transforma,do%20Patrim%C3%B4nio%20Cultural%20(IBPC)”. Acesso em 31/10/2023.)

ampliação do conceito de preservação do patrimônio mais contemporânea. Ao longo das primeiras décadas de atuação do IPHAN, o que se observou foi a eleição de patrimônios relacionados a uma identidade brasileira com referência o período colonial. Como exemplo os tombamentos de Ouro Preto e Salvador, ou mesmo os monumentos relacionados a Igreja, ao Estado ou grandes figuras.

É a partir dos debates acalorados do período de redemocratização e da Constituição de 1988 que observamos a inserção mais efetiva da preocupação com aspectos da preservação, substituindo a ênfase no “histórico e artístico” para um “Patrimônio Cultural Brasileiro”. Valorizando assim a memória de diferentes grupos que formam a diversidade da sociedade brasileira. Ao observar esse período, vemos o avançar da influência de teóricos como John Ruskin em políticas de tombamento.

John Ruskin foi muito influente em toda a Europa e Estados Unidos no século XIX, mas foi apenas no século XX que as suas ideias chegaram ao Brasil. Isso ocorreu porque durante o século XIX o Brasil ainda era agrário e não sofria as influências da industrialização que o teórico tanto escrevia em seus livros. Já no século XX, os seus escritos influenciaram muitos teóricos brasileiros. Com suas teorias, Ruskin se tornou uma grande influência para a preservação do patrimônio, principalmente na revisão do que havia de ser preservado, dando ênfase aos edifícios domiciliares, como ele mesmo os chamava de “templo do homem”. (MONTEIRO, 2012, p.10)

Sua contribuição vai de encontro a ideia do tombamento de conjuntos de edifícios, os chamados sítios, em uma postura mais conservadora quanto a preservação. Relembro que significativos tombamentos foram realizados levando a premissa de conjunto, como a cidade de Ouro Preto – MG, todavia tombamentos como o da vila de Paranapiacaba, reforçam não só uma memória das elites, mas dos trabalhadores, das pessoas comuns que ali trabalhavam, compunham seus núcleos familiares, realizavam suas atividades de lazer, que enfim, faziam parte da “grande família de ferroviários” como normalmente se reverenciavam. A sensibilidade e expertise do reconhecimento do todo por meio do sítio é a não desconfiguração do individual sobre o coletivo.

É a partir de uma preocupação com o todo que as políticas patrimoniais de Paranapiacaba vão ser construídas, não descartando aqui os diferentes embates, inclusive de forma metodológica dos primeiros movimentos de preservação.

Com o objetivo de analisar as políticas patrimoniais que endossaram o processo de tombamento de Paranapiacaba, os documentos a qual é possível recorrer são vastos. Como os próprios processos de tombamento e trâmites legais, matérias jornalísticas, laudos e dossiês de

vistoria, iconografias, o próprio levantamento bibliográfico, além da memória oral dos antigos funcionários ou famílias que viveram ou ainda vivem na vila. Todavia por uma questão metodológica, e aqui afasto qualquer ligação a uma visão historiográfica positivista que visa o trabalho histórico apenas por meio das fontes tidas como oficiais. Proponho, por meio da História da Cultura da Materialidade, uma análise do processo de tombamento de Paranapiacaba partindo principalmente da documentação oficial desses processos (a nível municipal, Estadual, Federal; e Internacional). Não descartando a intersecção com outras fontes que inclusive endossam os pareceres de tombamento.

Optou-se em analisar os processos de tombamento específicos da vila de Paranapiacaba, não dissociando do seu contexto natural. Não é objetivo aqui prender-se aos aspectos do patrimônio natural desta região, contudo, é indissociável a relação da Serra do Mar com a Vila de Paranapiacaba como apresentado no capítulo anterior. Vale ressaltar que em 9 de junho de 1994, foi conferido pela UNESCO o certificado de reconhecimento da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo RBCV, com superfície abrangida de área total em 2.111.432 ha (Área de vegetação de 614.288 ha), presente em 78 municípios.¹⁶

Para tal análise debruçei-me, para além do histórico dos processos em si, na documentação encontrada referente as três instâncias que tombam a vila de Paranapiacaba, sendo elas: 1º) Processo 22209/82 do CONDEPHAAT; 2º) Processo 1252-T-87 do IPHAN; 3º) Processo 56616/1996-5, de 17/12/1996 da COMDEPHAAPASA.

Além da documentação diversa que converge para a legislação de tombamento e no processo de conhecimento dos trâmites legais, sendo 4º) Resolução n. 40, de 06/06/85 da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo; 5º) Plano Sistematizador do Tombamento das Serras do Mar e Paranapiacaba da EMPLASA (1987); 6º) LEI Nº 9.018, de 21 de dezembro de 2007 (Lei ZEIPP) da Prefeitura Municipal de Santo André; 7º) Inclusão da vila no *World Monuments Fund* (Fundo Mundial de Monumentos) como um dos cem patrimônios mais importantes do mundo em risco (2000-2002); 8º) Lista Indicativa Brasileira de Patrimônio Cultural Mundial – UNESCO (2008).

¹⁶

Para maiores informações: <https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/institutoflorestal/o-instituto/rbcv/> Acesso em 31/10/2023. Vale ressaltar que a Prefeitura municipal de Santo André, rente a área urbana de Paranapiacaba, por meio do DECRETO Nº 14.937 DE 05 DE JUNHO DE 2003, criou o Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba sobre a região do antigo sistema de captação de água construídos pelos ingleses, além de ser uma das nascentes do rio Grande que abastece a represa Billings. O parque conta com 426 hectares.

Vale ressaltar que as seleções aqui feitas cumprem a função de ajudar na narrativa histórica quanto a análise do processo de tombamento da vila, uma vez que se faz necessário fazer essas seleções por uma questão metodológica e didática sobre a análise.

2.1 Primeiro momento, instância Estadual - CONDEPHAAT

Para analisar o processo dos primeiros movimentos de defesa de Paranapiacaba tomarei de empréstimo parte do trabalho de João Ferreira, Silvia Helena Passarelli e Marcos Antônio Perrone Santos em “Paranapiacaba Estudo e memória” de 1990. Referenciando o livro, ele é proveniente do projeto “Direito à Cidade” da primeira gestão de Celso Augusto Daniel (1951-2002), a frente da prefeitura de Santo André entre os anos de 1989 e 1993. Em prefácio escrito pelo prefeito:

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

Direito à Cidade é isso. É resgatar a história a partir de seus personagens. É esquecer o meramente oficial e abrir espaço para que as pessoas contem o que vivenciaram ou estudaram, sob a ótica de se dar a voz a todos. Levantar os referenciais de Paranapiacaba é descobrir a sua identidade que transparece claramente nas linhas deste trabalho. (DANIEL, 1990).

Os primeiros movimentos em prol de Paranapiacaba começaram principalmente com a imprensa denunciando a situação de abandono por parte do poder público. Somado a situação de decadência da RFFSA, o período inflacionário do Brasil, o contexto ainda de ditadura e principalmente um período de grande desemprego e desestruturação da RFFSA.

Observa-se uma segunda grande perda do patrimônio de Paranapiacaba e de todo o trecho da linha da Serra Nova. A partir da criação do sistema de cremalheira, ocorria a forçosa parada de operação do funicular o desligamento de funcionários, a demolição das casas ao longo dos trechos por consequência do abandono, numerosos furtos de equipamento, a descaracterização das casas e galpões para fins diversos. E embora pouco se fale, ocorria em Paranapiacaba algo imperceptível aos olhos em um primeiro momento, a poluição do polo de Cubatão chegara à vila através da chuva.

A imprensa do ABC e de São Paulo realizaram, então, uma série de reportagens sobre a decadência da vila, destacando sua qualidade plástica,

utilizada, na década de 1970, como cenário para inúmeros filmes nacionais como, Doramundo de João Batista de Andrade; Gaijin, de Tijuca Yamazaki; os filmes de terror de “Zé do Caixão” e vários curta-metragem. [...] “minhas mãos ficaram pretas da fuligem que recobria as folhas. Não havia mais musgo forrando o solo. (...) Plantulas, na tentativa de sobrevivência, exibiam folhas amarelas, isso sem falar daquelas que estavam cobertas de fuligem” (depoimento de Nanuza Luíza de Menezes in Diário do Grande ABC, de 23 de março de 1980). “Somente na década de 80 é que eu percebi o efeito da poluição que estava atacando a vegetação já em 72 e que naquela época ainda não se percebia (...) O solo está envenenado e, então, a recuperação é muito difícil.” (Menezes, 1985). “Caem as copas das árvores, bem como, as plantas que estavam em cima destas mesmas árvores. O extrato arbóreo enfraquece por completo, e, o solo fica sem o necessário revestimento vegetal (...) Este fenômeno deverá provocar, em futuro bem próximo, a erosão na maior parte dos morros da reserva”. A divulgação que a imprensa deu sobre a destruição da vila e seu entorno, mobilizou uma série de pessoas, moradores ou não de Paranapiacaba, dando início a um movimento de defesa do patrimônio da vila, denominado, inicialmente, de “Comissão Pró Paranapiacaba”. (FERREIRA, 1990, p. 21).

IMAGEM 17 - Locomotiva Estrela a SPR



Fonte: Felipe O. Castro, Ipatrimônio, data aproximadamente de abril de 2014. A locomotiva diesel/elétrica “Estrela” da extinta SPR, teve seus anos dourados entre 1930 e 1950, em conjunto com locomotivas intituladas Constelação da SPR (Cometa, Satélite, Estrela e Planeta).

Segundo matéria de Camila Galvez, do Diário do Grande ABC de 02/06/2014, as locomotivas estavam paradas/abandonadas em torno de 50 anos nos pátios da MRS. Ao serem arrastados para as proximidades do Museu Funicular os vagões se desmancharam. Conforme

a imagem é possível ver no chão as marcas do arraste (seis carros de passageiros, dois veículos de serviço e 17 vagões que fizeram parte dessas composições), sobrando apenas a locomotiva Estrela. A grande crítica que ponho aqui é que as estruturas abandonadas ali já faziam parte do cenário da vila. A tentativa de removê-las dali, ainda que movida na melhor das intenções, restaurá-las como posto pela MRS, em uma visão mais conservadora (Ruskin), só comprovou o legado de abandono. Só que dessa vez mais violento, pois nem mesmo a maior quantidade dos “restos mortais do morto” repousa em sua sepultura. É curioso pensar que a ferrugem dessa locomotiva não conta apenas o legado de abandono do modelo ferroviário, ou parte do desgaste causado pela umidade (neblina) típica da região. Sobre essa ferrugem repousa os efeitos da corrosão também fruto da poluição do polo de Cubatão.

É nesse cenário de mobilização que se observou a primeira ação institucional em prol de Paranapiacaba. Silvia Helena Passarelli aponta que foi o vereador José Mendes Botelho em 1977, a primeira pessoa a solicitar o tombamento da vila ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), esfera de defesa, proteção, valorização e divulgação do patrimônio cultural no Estado de São Paulo.

Tal ação acabou por viabilizar um convênio entre a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAUUSP, e o CONDEPHAAT em 1982 para fazer o levantamento e a avaliação do patrimônio da Vila de Paranapiacaba. Os resultados foram apresentados pelos arquitetos Júlio de Abreu e Issao Minami, à associação de Engenheiros e Arquitetos do ABC (AEA - ABC), dando origem a Associação Pró-Paranapiacaba, transformada em movimento Pró-Paranapiacaba. O movimento de início manifestava o que Passarelli põem como:

(...)a necessidade de preservação de todo o conjunto: Vila operaria, cidade civil e sistema ferroviário, apontando como prioritário, a realização de estudos de alternativas de preservação, antes de intervir no conjunto. Assim, foi solicitado à RFFSA que suspendesse as demolições que vinham sendo realizadas na área. (FERREIRA, 1990, p. 23).

Ocorre também o 1º Simpósio Pró-Paranapiacaba nos dias 16 e 17 de julho de 1983, onde tal movimentação resultou na ampliação da frente de defesa de Paranapiacaba agora em debate com a Prefeitura Municipal de Santo André. Foi publicado o decreto municipal nº 10.742¹⁷ de 16 de julho de 1983 que (DEFINE ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL E DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS) com o objetivo,

¹⁷ CÂMARA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ. CMSA - SisLeg - Portal de Pesquisas Legislativas. Disponível em: <<http://www4.cmsandre.sp.gov.br:9000/arquivo/5393>>. Acesso em: 18 set. 2023.

conforme Art. 2º, de criar uma “Legislação Específica de Proteção Ambiental, Preservação, Uso do Solo e Edificações” para a região de Paranapiacaba. Acompanhada da portaria nº1730 de setembro de 1983 a PMSA criou uma comissão específica para cuidar deste assunto, intitulada como Comissão especial Pró-Paranapiacaba. Conforme documentação acumulada pelo (IPHAN)¹⁸:

O rápido crescimento da comissão se deu por uma viabilidade técnica do processo de tombamento, ocorrendo o 2º Simpósio Pró-Paranapiacaba em 2 de julho de 1985. Já apresentando uma minuta com uma proposta de legislação de uso e ocupação do solo, verificou-se fragilidades na plena garantia de preservação do conjunto de Paranapiacaba, que à época, contava com medidas pontuais e dispersas de preservação atreladas ainda ao ministério dos Transportes¹⁹.

A portaria nº 312 de 30 de maio de 1985, do Ministério de Estado dos Transportes, chefiado por Affonso Camargo, ilustra a falta de unidade nas ações de preservação e os diversos interesses que estavam em “jogo” referente a Paranapiacaba.

I-Autorizava a RFFSA a desativar a operação do sistema funicular, existentes na Serra do Mar, ligando as linhas férreas do planalto de São Paulo com as da Baixada Santista.

II – Declara de interesse do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes – PRESERVE:

A) o conjunto arquitetônico, de propriedade da RFFSA, conhecido pelo nome de “Vila Ferroviária de Paranapiacaba”, localizada junto a estação de Paranapiacaba, da Superintendência Regional-São Paulo, no município de Santo André no Estado de São Paulo,

B) as instalações fixas de via permanente e de tração, compreendidas entre quarto e quinto patamar do sistema funicular, do antigo traçado do trecho ferroviário Rio Grande da Serra-Piassaguera, da citada Superintendência Regional da RFFSA.

III – Atribuir à RFFSA a incumbência, sob a supervisão da Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE, de projetar e executar as obras de recuperação e restauração do conjunto urbanísticos, das edificações e das instalações, de forma a conservar as características da época que foram construídas. (Brasil, 1985).

Relembro o incêndio de 1981, o dilacerar da estação de Paranapiacaba, o deslocamento do relógio²⁰, as inúmeras demolições ao longo da serra, e a desativação do

¹⁸ Parte da documentação analisada, embora seja proveniente do tombamento do Iphan - 2002, faz menção a uma série de trâmites institucionais referente a Condephaat-1987 e Comdephaapasa- 2003.

¹⁹ Programa de Preservação Histórica do Ministério dos Transportes PRESERVE (1985), e o Programa de Revitalização de Áreas Ferroviárias REVAF de 1993.

²⁰ O *Big Ben* é um dos cartões postais de Paranapiacaba. Mario de Andrade já pontuara em seus poemas de que São Paulo da garoa, é a Londres das neblinas frias (Garoa do meu São Paulo – 1946), ao ver Paranapiacaba em um dia de neblina, embora nunca tenha estado em Londres, certamente nos leva a imaginar que fomos

sistema funicular, todas essas ações sobre a gestão da RFFSA. Por que tais ações arbitrárias não aconteceriam novamente? Ou a própria contestação de autoridade de apenas o Ministério dos Transportes estar tutelando as ações de preservação da vila. Parafraseando um velho ditado, estender a ação de tutela deste patrimônio a RFFSA equivaler-se-ia a “colocar a raposa a cuidar do galinheiro”.

O 2º Simpósio demandou a elaboração de um “Plano Integrado de Restauração e Revitalização da Vila Inglesa de Paranapiacaba” não só levando em consideração a documentação produzida e acumulada até aquele momento, mas também os estudos que avançassem em possibilitar a melhoria para a população. E aqui relembro ao leitor os aspectos principais do processo de restauração pensados por Viollet-le-Duc e John Ruskin, embora sejam opostos em aspectos metodológicos, discorrem de necessidades sempre presentes em embates como o de Paranapiacaba, entre preservar um patrimônio de relevante significado na contramão de atender as necessidades do presente que precisa coexistir a esse patrimônio histórico.

No ano de 1987 foi, também, marcado por uma série de iniciativas visando a preservação do conjunto; “(...) a entrega do Plano de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, realizado pela EMPLASA; a reforma do antigo mercado, realizada pela RFFSA, onde passa a funcionar a primeira lanchonete da vila; a realização, os Clubes União Lira Serrano, no 2º Festival de Música Sertaneja, numa promoção conjunta da Prefeitura Municipal de Santo André, Rede Ferroviária Federal e Secretaria de Estado da Cultura, marcando a reabertura do Clube Lira e a homologação do tombo do núcleo urbano, equipamentos ferroviários e área natural de Paranapiacaba, efetivada pela CONDEPHAAT (...) (COMISSÃO PRÓ PARANAPIACABA, 1985 apud FERREIRA, 1990, p. 25).

Os relatórios da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano EMPLASA, estão disponíveis para consulta na biblioteca virtual da Secretaria de Desenvolvimento Regional de São Paulo, organizado pela Coordenadoria de Documentação e Informações Técnicas (CDT). Em parte dos acervos do Plano Integrado de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, foi possível consultar as indicações do que se concebia como revitalização:

transportados para lá, daí a insistência em chamar Paranapiacaba de Vila Inglesa. Me recordo de certa vez, tarde da noite, ao estar me deslocando para a casa de meus pais e ao descer do trem na plataforma de Rio Grande da Serra (SP), como sempre admirando os arabescos da arquitetura da SPR, observei um grupo de jovens impressionados com a neblina típica da região, um deles rapidamente associou o cenário com a famosa Plataforma 9 ¾ de Harry Potter, já outro brincou dizendo “estamos em Londres”. Confesso ao leitor que sabendo da história de descaso da ferrovia e da violência que fora a construção do atual relógio, não consigo nutrir qualquer tipo de empatia ao monumento, o considerando um exemplo “terrivelmente didático” de como não restaurar um objeto. Porém insisto aos leitores, colegas e amigos que visitem Paranapiacaba.

(...) é imperioso reconhecer que preservar implica necessariamente em revitalizar e que um processo de revitalização só se instaura associado a um processo econômico que lhe dê o suporte necessário. A não ser que se pague os custos de uma política paternalista de conservação, preservar implicará necessariamente, em revitalizar, em gerar economias locais, em investir no potencial local, de despertar interesse que gere investimento, cuidados e renda.” (EMPLASA, 1986, p. 13).

Ao ler o documento a primeira vez, cerca de 87 páginas, estranhei a sua relativa simplicidade, contudo, chamo a atenção que a mesma empresa fez o Plano Sistematizador do Tombamento das Serras do Mar e Paranapiacaba, tombado pela Resolução 40, de 06/06/1985, (número do processo: 20868/79-Parte1 e 2). O parque estadual “Serra do Mar e de Paranapiacaba” com 25 áreas protegidas que formam um sítio com cerca de 470.000 hectares, no total, perpassado por 46 municípios, é a obra que sistematiza em maiores detalhes os Planos para Paranapiacaba em um viés mais ecológico.²¹

Pontuo aqui, um alerta que, facilmente ocorria em meu processo de pesquisa, onde erroneamente confundia ou achava que se referiam a mesma coisa. Na esfera Estadual de São Paulo, existem três tombamentos que dizem respeito a Paranapiacaba de alguma forma, o 1º) Resolução 40 de 06/06/1985, quanto “*Serra do Mar e de Paranapiacaba*”, que no geral tomba toda a escarpa da Serra do Mar em uma perspectiva de preservação ambiental. 2º) é a Resolução 37 de 30/09/1987 que vai reconhecer o “*Complexo Ferroviário de Paranapiacaba*”, em linhas gerais a Vila Ferroviária, a Parte Alta, ferrovia e acervo, e a paisagem envoltória. E 3º) Mais recentemente a Resolução 113, de 18/12/2015, que tomba o “Antigo Sistema Funicular de Paranapiacaba e seus remanescentes na Serra do Mar”, que se refere ao que sobra da SPR perdido na serra em meio a Mata Atlântica.²²

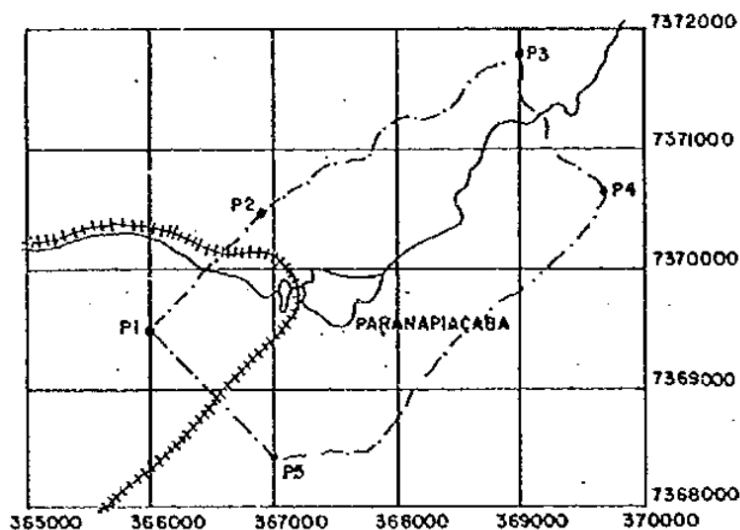
²¹Cidades contempladas no tombamento da Serra do Mar: Apiai, Barra do Turvo, Bertioga, Biritiba-Mirim, Cananéia, Capão Bonito, Caraguatatuba, Cubatão, Cunha, Eldorado, Embu-Guaçu, Guapiara, Ibiúna, Iguape, Ilha bela, Iporanga, Itanhaém, Itariri, Jacupiranga, Juquiá, Jquitiba, Mauá, Miracatu, Mogi das Cruzes, Mongaguá, Natividade da Serra, Paraibuna, Pedro de Toledo, Peruíbe, Piedade, Pilar do Sul, Praia Grande, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santo André, Santos, São Bernardo do Campo, São Luís do Paraitinga, São Miguel Arcanjo, São Paulo, São Sebastião, São Vicente, Sete Barras, Suzano, Tapiraí, Ubatuba.

²² Quanto a caracterização desses remanescentes do complexo ferroviário, são postos como “leito ferroviário, viadutos, pontilhões, túneis, casas de máquinas, motores, residências ferroviárias, aterros, cortes, taludes, rede de drenagem, patamares, trilhos, trens, cabos, sinalização e demais obras-de-arte, que são documentos relevantes da tecnologia ferroviária da segunda metade do século XIX em região de grande valor paisagístico”. Diferentemente da vila, essas sim são verdadeiras obras enxergadas em uma visão mais radical de John Ruskin, e aqui citarei que quanto a essas construções da SPR “...nós não temos qualquer direito de tocá-lo. Eles não são nossos. Eles pertencem em parte àqueles que os construíram, e em parte a toda as gerações da humanidade que nos sucederão. Os mortos ainda têm seus direitos sobre ele: aquilo pelo qual trabalharam, a exaltação da façanha ou a expressão do sentimento religioso, ou o que quer que exista naqueles edifícios que tencionavam perpetuar”. RUSKIN, 2008, p. 83.

O fim do tombamento pela CONDEPHAAT ocorre em 1987 via Resolução Estadual nº 37/87, assinada pela secretária da cultura, Elizabete Mendes de Oliveira. É tombado todo o conjunto da vila frente ao interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico da região. Algo que se destaca no tombamento é a especificação dada a vila, segundo Caroline Antunes.

As partes da vila são justificadas de formas diferentes como objetos que constituem patrimônios históricos, onde a Parte Baixa deve ser tombada pela exclusividade de seu conjunto urbanístico, um dos únicos exemplares no Brasil de núcleo urbano planejado com uso especializado de Vila Ferroviária. Já a Parte Alta, com ocupação diferenciada, tem um papel histórico importante como local de comércio e de serviços necessários para todo o núcleo urbano. A linha férrea e seus complementos resguardam remanescentes do antigo sistema funicular, como os 4º e 5º Patamares dos Novos Planos Inclinados da Serra e seus equipamentos, e por esse motivo devem ser preservados. E a porção de terras que envolvem o núcleo urbano da Vila de Paranapiacaba deve ser incluída no tombamento municipal pelo seu estado de preservação e por sua importância ambiental. Essas terras resguardam um conjunto de nascentes do Rio Grande, um dos principais formadores do Braço Rio Grande da Represa Billings, responsável pelo abastecimento de parcela da população metropolitana. Além disso, a vegetação ali existente atua como propiciadora e mantenedora da fauna e flora locais, e também como importante fator na proteção do solo. (ALAMINO, 2011, p. 6).

FIGURA 11 - Delimitação conforme resolução 37/87



Fonte: CONDEPHAAT, Complexo Ferroviário de Paranapiacaba. P1, de coordenadas geográficas 365-96 km E e 7369,5 km N (folha Campo Grade -Emplasa/SNM, escala 1:10.000) no topo de 884m, coincidente com o ponto 77 do Parque Estadual da Serra do Mar. Segue em direção NNE, cruzando a via férrea e o vale do Rio Grande, numa linha reta de aproximadamente 1400 metros até encontrar o topo de 857m (P2 -- folha Paranapiacaba). Segue em direção ENE, acompanhando o divisor principal cruzando até vários topos (862m, 882m, 871m, 906m, 901m, 901mm, 883m, 873m, 892m, 916m, 950m e 962m) atingindo o topo de 1.009m de (p3). Desse ponto, segue o divisor de águas e a divisa do município de Mogi das Cruzes e Santo André até o topo de 1.136m, coincidente com o limite do parque estadual da Serra do Mar (P4). a partir desse ponto, segue em direção

SW, acompanhando os limites deste parque e do divisor principal da escarpa, até encontrar o pico de 1.056m utilizado pela torre de micro-ondas da Telesp e CTBC na serra do mar (P5). Deste ponto, segue em direção NO por uma linha reta de aproximadamente 1.580m acompanhando o limite do parque estadual da serra do mar, até fechar o perímetro no ponto P1.

Um dos grandes pontos nesse primeiro momento do tombamento via CONDEPHAAT, foi a comemoração por parte da população com a esperança de angariar recursos para Paranapiacaba via Lei Sarney (Lei 7.505/86), que até 1990 permitiu abater do Imposto de Renda doações (100%), patrocínios (80%) e investimentos (50%) em cultura²³. Como já pontuara antes, o grande problema nesse primeiro momento de reconhecimento de Paranapiacaba como um patrimônio foi a relativa descentralização de políticas específicas a vila, embora já pudéssemos falar de uma significativa frente de entidades se movimentando em prol da vila. A própria comissão Pró-Paranapiacaba, dado ao seu tamanho enfrentou problemas ao tentar iniciar o plano de implementação por não conseguir reunir o grupo técnico. Passarelli destaca a crítica a essa característica na revista “A construção de São Paulo”, que chama a ação de um “multipaternalismo”:

O caso é típico para se avaliar as consequências de falta de definições políticas e posicionamento cultural em relação à preservação de patrimônios públicos históricos. Muitas mãos querem ajudar a viabilizar a revitalização da vila de Paranapiacaba, na encosta da Serra do Mar. Mas na ânsia de ‘salvar’ a estação e o pequeno núcleo urbano com características inglesas, em estado de grave deterioração, o objetivo final desse esforço, a preservação, acaba ficando como um sabonete solto em uma banheira inundada: pode acabar se desfazendo enquanto alguém consegue agarrá-lo. (...) o emaranhamento de entidades e organizações envolvidos com Paranapiacaba, nenhum em condições de encabeçar o processo de revitalização autonomamente, denota que esse tipo de iniciativa no país continua sendo uma dura parada” (Revista A Construção de São Paulo, nº 2120 de 26/06/1988 apud FERREIRA, 1990, p. 25).

²³ Márcio Maturana do Jornal do Senado afirma que a lei de autoria de José Sarney, foi apresentada em 1972, em seu primeiro mandato como senador contudo foi rejeitada durante o final do governo militar, sobre alegações de ser inconstitucional. 14 anos depois já no processo de redemocratização Sarney propõe a lei como forma de decreto. Curiosamente segundo palavras de Márcio “Em 1990, a Lei Sarney foi eliminada pelo governo Collor. Um ano depois, no entanto, criou-se a Lei Rouanet, que, não por acaso, tem a seguinte apresentação: Restabelece princípios da Lei 7.505, de 2 de julho de 1986”. SENADO NOTÍCIAS. Lei Sarney foi pioneira no incentivo à cultura. Disponível em:

<<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2011/12/20/lei-sarney-foi-pioneira-no-incentivo-a-cultura>>.

Acesso em: 18/09/2023.

IMAGEM 18 - Paranapiacaba final da década de 1990



Fonte: Vanderley Zago, Estações ferroviárias. Trem da CPTM chega a Paranapiacaba em 1998. Destaque para a arquitetura em padrão industrial, ao fundo torre do relógio já desconfigurada da torre original. Placa com a identidade visual ainda CBTU, já a composição com a logo frontal da CPTM, mais logo lateral da RFFSA.

Tal situação abria brecha para todo tipo de ação arbitrária desconexa, e muitas vezes sem respaldo técnico e histórico, ou mesmo jurídico, como foi o caso da entidade Instituto Histórico Paranapiacaba, que autonomamente reuniu recursos para a restauração da Igreja Nosso Senhor Bom Jesus em fevereiro de 1989. Ou mesmo as ações da RFFSA em 30 de setembro 1986, dia do ferroviário²⁴, em entregar por meio do PRESERVE a restauração do “castelinho” e do percurso entre o 4º e 5º patamar, cujas operações ficaram a cargo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária A.B.P.F. A crítica aqui, é que, um programa da Rede Ferroviária, a mesma que degradara parte da história da ferrovia, realizara agora medidas paliativas pelo patrimônio “restante”, mas ainda assim “terceirizando” a operação para a A.B.P.F. Um detalhe importante, os trens²⁵ que operavam, ainda estavam em processo

²⁴ O dia do ferroviário é comumente comemorado no dia 30 de abril, pois foi em 1854 que se inaugurou a primeira linha ferroviária do Brasil, curiosamente comemorava-se também o dia do ferroviário em 30 de setembro de 1957, data de criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

²⁵ A época foi tombada as locomotivas a vapor número 15, bitola 1,60m fabricada pela Sharp, Stewart & Co. Ltd., em 1862. Locomotivas a vapor tipo Decauville, bitola 0,60, número de fabricação 1005, produzido pela Kerr & Stuart Co. (London/ Stoke) em 1907; carro D. Pedro II fabricado pela São Paulo Railway Co. em 1879; Vagão fúnebre número 16, bitola 1,60, fabricado pela São Paulo Railway Co. em 1907. 2 vagões para passageiros, de primeira classe, número 111 e 112, fabricados pela São Paulo Railway Co. 2 vagões para

de tombamento pelo CONDEPHAAT. O próprio projeto não apresentava qualquer tipo de planejamento futuro. Atualmente o 4º patamar com as máquinas fixas está totalmente abandonado, com a atuação da associação em um trecho de no máximo 600m (não passando da Cabine do alto da Serra Nova). Ou mesmo o crime/aberração que foi a transposição da torre, quer por destino ou carma, salva (do incêndio) ou condenada (a desfiguração), que foi essa realização da RFFSA.

O papel da CPP e, principalmente da prefeitura, foi de significativo resultado para o avançar na preservação no processo inicial de tombamento da vila. Destaco aqui que o cenário político onde são encampadas as primeiras políticas de Preservação em Santo André, dadas as ressalvas, é marcado pela segunda gestão de Newton da Costa Brandão, de 1983 a 1988; primeira gestão 1969 a 1973; intercaladas com a primeira gestão de Celso Daniel de 1989 a 1992; terceira gestão de Newton da Costa Brandão 1993 a 1996; e segunda gestão de Celso Daniel de 1997 a 2002. Destaco especial atenção a primeira gestão de Celso Daniel pois:

(...) entre 1989 e 1992, foi criado pela Prefeitura o programa “Viva Cidade”, que apontou a necessidade de incluir e, portanto, reconhecer Paranapiacaba no conjunto de bairros do Município. Naquele momento, a ação definida para atingir este objetivo foi a descentralização administrativa por meio da criação de “Centrais de Atendimento”, especialmente nas áreas mais distantes do município – como na área da Represa Billings (hoje bairro Parque Andreense), onde existem 20 loteamentos irregulares, e na Vila Ferroviária de Paranapiacaba. As Centrais de Atendimento funcionavam preferencialmente para facilitar as ações do poder público, tais como manutenção de vias; limpeza urbana; serviços de drenagem; orientações técnicas relativas à regularização fundiária, à fiscalização, ao controle de zoonoses; além de atendimento geral ao público. Entretanto, as prioridades administrativas continuavam sendo definidas no Paço Municipal, no distante Centro de Santo André.” (FIGUEIREDO, 2011, p. 8).

As contribuições de Celso Daniel a gestão do município são muitas, dentre elas a convicção de enxergar na administração pública não só um caráter racional e técnico, ou na política como algo ineficiente de práticas patrimonialistas. Segundo Marta Ferreira Santos Farah, “para Celso Daniel, a administração pública deve incluir a política. Política enquanto exercício do diálogo e da negociação, em busca do interesse coletivo. Ao enfatizar a importância da negociação,” (FARAH, 2002, p.111).

passageiros, de segunda classe, número 228 e 451, fabricados pela São Paulo Railway Co. CONDEPHAAT, resolução 37/87.

2.2 Segundo momento, instância Federal - IPHAN

Embora as diversas disputas, frente aos diferentes objetivos projetados para a vila durante esse primeiro período de tombamento pela CONDEPHAAT, não tenham sido de total restrição as políticas de tombamento, o relativo cenário de dispersão não impediu que em 1987, relembro aqui mesmo ano de reconhecimento a nível Estadual, o IPHAN, órgão de instância Federal, iniciasse o processo de tombamento da “Vila Martin Smith”. A documentação que nos ajuda a entender toda a trama institucional, está disponível no Acervo digital do IPHAN, nº1252-T-87, intitulada Vila Ferroviária de Paranapiacaba, documentação abrangendo o período de 1987 – 2010 (367 folhas textuais; 112 fotografias; e 31 mapas/plantas).²⁶

Em 15 de outubro de 1987, em ofício interno nº329/87 (marcação do IPHAN nº 001), o então Diretor Regional da 9ª DR (diretoria regional) da SPHAN, António Luiz Dias de Andrade, encaminha a Coordenadora de Proteção da SPHAN, na figura da Dra. Dora M. S. Alcantara, a documentação referente a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, informando que a diretoria regional em breve formularia um parecer técnico a fim de submetê-la a sua apreciação. Analisando a documentação observamos um grande esforço por parte do Diretor Regional António Luiz em atender demandas do próprio processo de levantamento de documento, mantendo constante contato com a Coordenadora de Proteção do SPHAN, a arquiteta Jurema Kopke Eis Arnaut.

Ocorre que na década de 1990 sucedeu ao SPHAN uma verdadeira crise institucional, que paralisou durante muito tempo vários projetos. Em Verbete de Maria Beatriz Rezende, Bettina Grieco, Luciano Teixeira, e Analucia Thompson referente a mudança do nome da instituição é possível perceber as características da crise:

O segundo momento da adoção da denominação IPHAN ocorreu em 1994 como desfecho da crise iniciada em 1990 com a dissolução do Ministério da Cultura – criado em 1985 – e de fundações culturais, como a Pró-Memória e a Funarte. Nesse contexto, a SPHAN foi transformada em Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural (IBPC), nova designação para o órgão federal de proteção ao patrimônio cultural. Em função de diversas manifestações contrárias à adoção do nome IBPC, em 1994, por meio da Medida Provisória nº. 610, de 08 de setembro de 1994, a Instituição voltou a ter a denominação IPHAN que mantém até hoje [...] Sua estrutura regimental só seria publicada em 1998, pelo Decreto nº. 2.807, no qual eram descritas as finalidades da instituição.” (Rezende, s/d, verbete, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) 1970-1979 e 1994).

²⁶Acervo Digital do IPHAN. Disponível em: <<http://acervodigital.iphan.gov.br/xmlui/handle/123456789/5883?discover?rpp=10&etal=0&query=Paranapiacaba>>. Acesso em: 18/09/2023.

A primeira lacuna temporal observada na documentação acumulada pelo IPHAN referente a vila é reflexo dessa crise institucional, a exemplo os documentos com a marcação interna do IPHAN, nº024 a 035 e nº 036, respectivos “Levantamento sistemático destinado a inventariar bens culturais do Estado de São Paulo – Paranapiacaba” endereçado ao CONDEPHAAT, assinado pela historiadora Celina Kuniyoshi, STCR²⁷, em 19 de setembro de 1986. Saltando entorno de sete anos, para um ofício do gabinete do DEPROT/IBPC²⁸ (do arquiteto Sanino Barroso) do dia 30 de julho de 1993 a Antônio Luiz, referente a “Retomada dos Processos de Tombamento relativo a 9ª CR” (durante um tempo referia-se como Coordenações regionais). Esses documentos e o espaço temporal nos dão as provas do período de desarticulação interna do instituto. No período a retomada dos trabalhos da 9ª Diretoria Regional, contava com nove projetos de tombamentos que ficaram parados.

TABELA 2 - Lista de projetos 9ª Diretor Regional

Proc.	Nome	Município	UF
1041	80 Estação ferroviária de Guaratinguetá *	Guaratinguetá	SP
1104	83 Ac. ferrov. Est. Ferro Perus-Pirapora	Perus	SP
1164	85 Serra do Mar (Estados de SP e PR)	Estados de SP e PR	SP
1174	85 Fábrica de tecidos São Luiz	Itu	SP
1176	85 Pinturas do Padre Jesuino *	São Paulo e Itu	SP
1190	86 Teatro Municipal	S. João da Boa Vista	SP
1198	86 Solar Gomes Leitão	Jacaré	SP
1217	87 Acervo Hist. e Doc. do Inst. Estudos USP	São Paulo	SP
1241	87 Sítio do Pica-pau Amarelo (Faz. S. José)	Monteiro Lobato	SP
1250	87 J. América, Europa, Paulista e Paulistano	São Paulo	SP
1251	87 Igr. da Ordem 1ª do Carmo e seu acervo *	Santos	SP
1252	87 Vila Ferroviária de Paranapiacaba	Santo André	SP
1271	88 Bairro: Jipovura (Katsura)	Iguape	SP

Fonte: IPHA, 1993, Folha 036, referente a documentação abrangendo o período de 1987 – 2010, do processo 1252-T-87.

Um outro ponto observado após esse longo período de desarticulação interna do instituto, foi o agravamento das situações de preservação na vila de Paranapiacaba e o diálogo da 9ª DR com a RFFSA. Antônio Luiz em ofício nº 148/95 (Documentação interna IPHAN nº 041) de 06 de abril de 1995, endereçada ao IPHAN na figura de Marcos Tadeu Ribeiro, Antônio é bem enfático ao solicitar o parecer de tombamento da vila pois:

Como arquiteto interessado no expressivo patrimônio ferroviário do Estado e, mais recentemente, como Coordenador desta CR e membro do Conselho do CONDEPHAAT (que tombou o conjunto em 1986) tenho acompanhado, ao longo dos anos, a gradativa deterioração de Paranapiacaba, processo que tem no artigo de jornal em anexo apenas a sua mais recente e trágica denúncia. Junto com o CONDEPHAAT, a 9ª CR tem tentado discutir o problema com a superintendência da RFF, em São Paulo, e a prefeitura de Santo André, município onde está

²⁷ Serviço Técnico de Conservação e Restauro.

²⁸ É uma sigla ruim de se pronunciar, entendo a relativa manifestação pela retomada do nome IPHAN.

localizada Paranapiacaba; sem nenhum resultado. O CONDEPHAAT pondera que talvez o diálogo entre órgãos federais seja mais fácil e tem nos convocados para participar das negociações para conservação da Vila Ferroviária. Sem nunca ter deixado de responder a essas solicitações entendemos que talvez nossa argumentação não seja convincente por não serem oficiais, ou seja, o bem em questão não é tombado pelo IPHAN.

A importância do tombamento da Vila ferroviária foi notada em outros processos de tombamento do IPHAN, correlato a ligação histórica, no tombamento nº 944-T-76 (Estação da Luz). No dia 24 de abril de 1995, em memorando nº 149/95 (documentação interna do IPHAN nº043), de Adler Homero Fonseca de Castro, historiador, a Marcos Tadeu Daniel Ribeiro historiador da arte, Adler relata que

(...) no decorrer das pesquisas sobre o assunto temos encontrado um grande volume de informações sobre a construção dos planos inclinados da Serra do Mar em Santos, pertencentes a Ferrovia Santos – Jundiaí [...] parece-nos, em uma análise inicial, que os referidos planos, reconhecidos desde a época de sua construção como um dos maiores trunfos da engenharia do país, são merecedores de serem incluídos nos livros de tombo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

As demais recomendações dentro do memorando fazem menção a necessidade de maior priorização aos dois projetos 944 e 1.252. Pela correlação histórica dos bens em análise, cogitou-se unir os dois processos de tombamento em um único parecer, todavia Marcos Tadeu Daniel Ribeiro (documentação interna do IPHAN nº044 a 046), recomendou a não efetivação desta ideia visto que, 1º) Os estudos técnicos do grupo responsável por parte do tombamento da Estação da Luz estavam bem mais avançados do que os da vila de Paranapiacaba. 2º) que, embora do ponto de vista histórico ambas as construções tenham relação entre si, estão dentro da mesma ferrovia, porém com “diferenças formais do ponto de vista arquitetônico”, não justificando ambas estarem dentro do mesmo parecer. e 3º) as implicações jurídicas, visto que dentro da instituição não haveria sustentação burocrática para um parecer nessas condições.

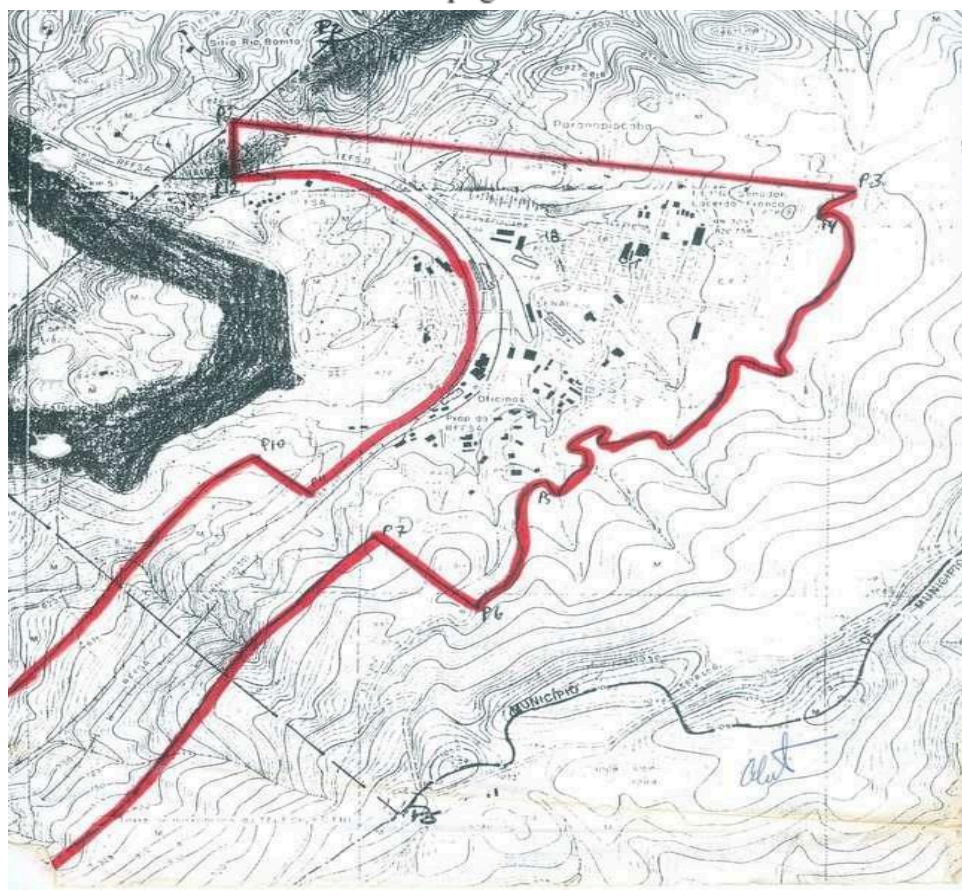
E aqui longe de propor uma visão teleológica do tombamento, enxergo que a tentativa de propor essa união entre os dois projetos seria em razão : primeiro, dessa visão de relação histórica de ambos os bens, que mesmo inconscientemente acabamos por fazer, seja ao estudar a EFSJ, seja ao observar a fala das pessoas envolvidas com a vila, ou mesmo das características dessa ferrovia no “ideário popular”, em insistir em não desassociar as coisas. Ou segundo, frente a análise do que foi observado ao longo de todo o processo a nível da CONDEPHAAT, a ação aglutinadora de todo tipo de movimento, força ou pessoas em prol da preservação, em anseio em fazer algo pela Vila, tenha suscitado indicação dessa união. A

proposta foi rejeitada, em ofício nº230/95 de 29 de maio de 1995, em resposta a DEPROT já pela nova coordenadora da 9º CR, Cecília Helena G. Rodrigues dos Santos.

Já em 21 de setembro de 1995 Adler Homero, solicitou a diretora do DEPROT a visita ao local da vila entre os dias 26 e 28 a fim de corrigir uma falha na documentação, e em decorrência da imprecisão de alguns pontos no mapa da região. Em Memorando nº 490/95 (documentação interna do IPHAN nº051 a 060), Adler para Sr.^a Chefe de Divisão Cláudia M. Girão Barroso encaminha um rico relatório sobre a viagem a Paranapiacaba.

Dentre os pontos que destaco da análise do relatório de Adler, está a definição de um poligonal de tombamento inicial baseado na folha topográfica em escala 1:10.000 da EMPLASA/SNM, essas demarcações de forma muito precisa delimitará o espaço a qual se depositaria a atenção do IPHAN, descartando de princípio a Parte Alta.

FIGURA 12 - Folha topográfica da área de interesse



Fonte: EMPLASA/SNM, IPHA, 1995, Folha 061. Os pontos “P” são decorrentes da marcação do CONDEPHAAT (Figura 11), ao leitor não colocarei a descrição dos pontos feitos por Adler Homero Fonseca de Castro, em destaque na cor vermelha. Chamo a atenção ao detalhe do formato em “foice e/ou meia lua” deixando de fora toda a parte conhecida como Parte Alta.

Ocorre que dentro dos apontamentos de Homero para Cláudia M. Girão, nove pontos para ser mais preciso, onde há o suscitar de interessantes questões atreladas ao processo de tombamento da Vila. O primeiro é a pergunta de que “deve-se incluir a Parte Alta no tombamento?” onde é questionado o fato de a ocupação da região ter sido espontânea e irregular, contudo, ligado a ferrovia, mas não contemporâneo a ela, não guardando assim as características de uma unidade de conjunto. O segundo ponto pondera entre a não inclusão da parte alta, porém indagando se “não seria viável, ou até mesmo necessário, incluir-se alguns dos prédios de maior valor da mesma?”. Ponderando o fato de a Igreja ter sido construída em 1881 antes mesmo da expansão da SPR. O terceiro ponto questiona a marcação de alguns prédios pertencentes a RFFSA, na cor preta na planta, estarem de fora do perímetro marcado, gerando a dúvida da necessidade de alterar o polígono ou apenas listá-los individualmente. O quarto ponto atesta o fato de a marcação do IPHAN ser menor do que a do CONDEPHAAT, restringindo-se apenas as áreas com agenciamento humano e seu entorno, afirmando que “em nossa opinião, devido ao motivador do pedido de tombamento, não cremos que deva ser incluída a área de Floresta Atlântica em volta da Vila”, prezando por validar e fortalecer a justificativa do pedido, com tudo sabemos da indissociação da “natureza e a tecnologia que cortou a Serra” como posto por Celso Daniel.

O quinto ponto, considerando uma não ampliação do polígono, sugere o necessário estabelecimento de um perímetro de entorno e critérios de intervenção baseado no perímetro adotado pela CONDEPHAAT, a fim de manter certo controle sobre a área. E aqui abro um espaço para pensar a hierarquização dos poderes frente a importância do espaço para o órgão tombador. Pensando sobre a Parte Alta, o “vai e vem²⁹” em debate aqui, não enxerga a Parte Alta como “tão importante” para que seja incluída no perímetro de tombamento na esfera federal, porém nem tão “indiferente” a ponto de que seu total abandono passe despercebido ao restante da vila, bastando-lhe o tombamento na esfera Estadual. O sexto ponto sinaliza a necessidade de que qualquer tombamento referente a EFSJ inclua uma parte das linhas “em condições mínimas de operação”, no caso deste processo em si, isso iria implicar na ação de que “se deve tombar, pelo menos, o sistema funicular entre dois patamares”. Embora não saiba precisar quando a A.B.P.F. deixa de operar parte do trecho entre o 4º e 5º patamar

²⁹ Lembrei-me de um brinquedo de origem francesa, que ficou muito conhecido no Brasil na década de 1980 pelo nome de “vai e vem”, composto por uma bola de plástico ovalada com abertura no centro, por onde passam duas cordas de nylon em que, quando duas crianças ao abrirem os braços, tencionando a corda, empovavam a bola em direção oposta, se o movimento fosse feito ao mesmo tempo, a bola empacava no meio.

entregue a ela em 30 de setembro de 1986, especula-se que em 1994 o trecho turístico tenha sido desativado efetivamente. Em matéria da Folha de São Paulo de 1989 temos:

Na Vila de Paranapiacaba ainda se pode passear de Maria Fumaça – [...] O percurso de aproximadamente 2,5 quilômetros é inesquecível. A locomotiva construída na Inglaterra nos anos 20, segue sacolejando seus vagões em meio à serra e o visual é muito bonito. Durante o trajeto, o trem passa por seis túneis e três viadutos. Em alguns túneis, o limo e a umidade criaram um refúgio propício para morcegos que, grudados nas paredes, encantam e ao mesmo tempo assustam os turistas. No final da linha há um mirante de onde se podem contemplar a vegetação da serra do Mar e um trecho do litoral santista. No retorno a Paranapiacaba, mais uma atração: na subida da serra, é acionado o sistema funicular – construído no final do século passado e único em funcionamento no mundo – e os vagões são puxados por cabos de aço. [...] (José Augusto de Abranches, Folha de São Paulo, 18/05/1989, IPHA, 1985, Folha 522 e 523).

O sétimo ponto discorre sobre as casas e demais construções feitas em alvenaria no interior do polígono do tombamento as reconhecendo pois, “apesar de algumas delas terem sido feitas tendo-se em mente a operação dos planos inclinados, quando da encampação da ferrovia pelo Governo Federal. Cremos, S.M.J., que estas devam ser incluídas no tombamento por estarem relacionadas diretamente ao funcionamento do sistema funicular”. O oitavo ponto enfatiza a exclusão de terrenos baldios e prédios desconexos, demandando assim o estabelecimento de normativas para novas construções, permitindo no máximo gabaritos de um andar. Já o último ponto destaca uma questão muito delicada em tombamentos de sítios, principalmente os de cunho urbano ou industrial, que é a destinação dos bens móveis, Adler Homero afirma que “é necessário o levantamento de todos os bens móveis integrados que compõem o complexo ferroviário de Paranapiacaba”. A discussão sobre as concepções jurídicas do tombamento acompanhada do inventariado de bens móveis no relatório, foi relembrada através da menção da 116ª Reunião realizada em 13 de agosto de 1985 onde Américo Jacobina Lacombe em presença da assessora jurídica do SPHAN Sonia Rabelo, pontuara que o posicionamento do instituto quanto a processos de tombamento de edifícios religiosos também é a realização do registro do seu acervo. Afirmando que não é possível conceber um templo religioso sem os objetos de seu serviço. Adler Homero interpreta também ao contexto da vila com seu acervo móvel. Essa ponderação só ressalta a sofisticação doutrinária do IPHAN, signatário das deliberações da UNESCO, e ao relativo cuidado no tombamento de sítios arqueológicos.

Já em memorando interno nº 323/96 (documentação interna do IPHAN nº073) Adler Homero solicita a anexação de parte da ata da 8ª Reunião do Conselho Consultivo do IPHAN, referente ao tombamento da Estação da Luz, devido a correlação histórica com a vila Ferroviária. Como já destacado antes, os estudos referentes ao processo de tombamento da Estação da Luz estavam mais avançados, sendo deliberado o tombamento, o processo juntava-se aos esforços de reconhecer agora a Vila de Paranapiacaba.

Em 21 de maio de 1999 em memorando 318/99 (marcação do IPHAN nº 085 a 090), para Chefe de Divisão de Proteção Legal, arquiteta Cláudia M. Girão Barroso, Adler Homero escreve um documento respondendo os 9 pontos levantados no Memorando nº 490/95 (documentação interna do IPHAN nº051 a 060). Mas de antemão das respostas afirma que “ficando apenas como pendência o problema da poligonal de tombamento, que carece de plantas atualizadas para sua resolução”.

Abro um destaque nesse memorando quanto as suas respostas, em especial a do primeiro ponto, sendo respondido quanto a inclusão da Parte Alta no tombamento, pois:

Em resposta com a SR decidiu-se que a “parte alta” não deveria ser incluída no tombamento, por não ter relação direta com o funcionamento dos planos inclinados, devendo esta parte da comunidade ser preservada por uma normatização de entorno que mantém as características de ocupação atuais, ou seja, não planejadas. Apontamos que este é um ponto que, em nossa opinião, ainda deva ser discutido com outros arquitetos da Divisão.

E aqui me recordo de certa vez no curso de Licenciatura e Bacharelado em História, do Instituto de Ciências Humanas do Pontal (ICHPO), da Universidade Federal de Uberlândia – UFU, em outubro de 2018, tive o prazer de participar de uma viagem de campo a Ouro Preto, Minas Gerais. Justamente com a pretensão de analisar a relação dos moradores com a cidade, e de fato o que observei foi a existência de duas cidades em um mesmo espaço e/ou próximas. A dos pontos turísticos, das atrações principais, alta gastronomia, comércio, museus, enfim, a cidade dos turistas, e uma outra cidade que nem sempre se faz glamourosa. As cidades dos reais moradores, a que presta suporte e mão de obra à “cristalizada cidade”. Em uma conversa despretensiosa com o dono do *hostel* a qual me hospedara, percebi a existência das duas cidades ao saber que o dono não morava no mesmo local, e que seus funcionários vinham de bairros mais afastados.

Marcela Maciel Santana ao apresentar seu trabalho “1986 - As bordas da cidade colonial: um estudo da paisagem tombada de Ouro Preto-MG” (2012), nos mostra uma

situação muito semelhante, dadas as ressalvas e em menor escala geográfica, das postas em Paranapiacaba quanto a relação da Parte Alta.

O bairro Vila Aparecida está localizado em uma área de encosta no Morro do Cruzeiro, muito próxima ao centro colonial, o que faz com que esta exerça um papel importante na ambiência dos monumentos e na paisagem tombada. Como já mencionada anteriormente, os bairros existentes nas áreas do entorno do centro histórico – mesmo que de ocupação recente – estão contemplados dentro do perímetro de tombamento delimitado pelo IPHAN em 1989 (SANTANA, 2012, p. 75).

IMAGEM 19 - Foto aérea de Ouro preto com marcação de área de tombamento



Fonte: Santana, 2012, p. 75, Google Earth, 2012, modificado pela autora. Foto aérea da cidade com localização do perímetro tombado pelo IPHAN e do bairro Vila Aparecida (figura 34).

A Parte Alta de Paranapiacaba está posta como a Vila Aparecida para Ouro Preto, é curioso pensar que significativa parte dos turistas chegam até a vila ferroviária primeiro pela parte alta. O local atualmente conta com ponto de auxílio aos turistas, ponto de ônibus, amplo estacionamento, é a ligação por meio da rodovia SP-122. Sem contar que é o local de onde se tiram todas as fotos referentes a parte baixa e ao pátio da vila. Sem sombra de dúvidas acho questionável o parecer dos arquitetos em sua grande maioria, em não atrelar ao processo essa região.

IMAGEM 20 - Paranapiacaba em 1984 (parte alta)



Fonte: Erta Tamberg / São Paulo Antiga, 1984, Destaque para a ausência de árvores, apenas vegetação rasteira.

Avançando na análise da documentação no IPHAN, em memorando nº 120/2000 (documentação interna do IPHAN nº082), observou-se entraves da documentação restante para o finalizar do processo, Adler Homero pontuara que “analisando o processo, constata-se que o mesmo carece de documentação iconográfica que permita o estabelecimento de uma poligonal de tombamento englobando a área que se estuda para acautelamento, ou seja, a que vai do 4º patamar da estrada da Serra até a Vila Ferroviária”. No mesmo documento foi possível notar que em “memorando 317/99, dirigido a Srª Maria Inês Mazzoco, da Divisão de Patrimônio, Escritório Regional da RFFSA, pedindo a obtenção das plantas necessárias, bem como de outras informações sobre o bem, igualmente através do memorando 319/99, do mesmo dia, solicitando que fosse emitida correspondência a EMPLASA, pedindo o envio de plantas da área. Infelizmente, ambas as solicitações ficaram sem resposta”. A situação só mostra os percalços na obtenção dos documentos necessários ao tombamento visto que o memorando em questão embora não diga de forma clara e explícita, encaminhara a Srª Chefe da Divisão de Proteção Legal (subs), arquiteta Joyce C. Kurrels Pena, ao final do documento tinha os contatos do Departamento de Engenharia (PRESEFE) da RFFSA, os do Escritório regional de São Paulo da RFFSA e os telefones da EMPLASA.

Em 2 de julho de 1999, em memorando a DEPROT/RJ nº 347/99 (marcação do IPHAN nº 093 – 098), a Srª Chefe de Divisão de Proteção Legal, arquiteta Cláudia M. Girão Barroso, o historiador Adler Homero encaminha o Laudo de vistoria 05/99 de 7 de maio de 1999, referente a Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Afirma que o laudo não deve ser tomado como conclusivo; aponta que a formação urbana da vila é formada por cinco conjuntos de características distintas, 1) “Vila velha”; 2) “Vila Nova”; 3) “Vila Alta”; 4 e 5), prédios e equipamentos do sistema funicular entre 4º e 5º Patamar. Terminado deu laudo afirmando que:

(...) A ferrovia de Paranapiacaba apresenta alguns problemas de conservação em suas células individuais, especialmente aquelas referente às antigas residências dos ferroviários. O sistema dos planos inclinados apresenta-se razoavelmente conservado, sem contudo permitir seu funcionamento imediato. Apesar destas ressalvas, frisamos que não há elementos que levem-nos a crer que a preservação a longo prazo do bem esteja já em risco.

IMAGEM 21 - Paranapiacaba a época do relatório



Fonte: IPHA, Folha nº 202, 104,109, referente a documentação abrangendo o período de 1987 – 2010, do processo 1252-T-87. Em fotos anexadas ao parecer é possível observar as condições dos bens. Da esquerda para direita, Plataforma da Estação; Mercado da Vila nova; Vila alta.

IMAGEM 22 - Situação do sistema funicular



Fonte: IPHA, Folha nº 107, 137, 132, referente a documentação abrangendo o período de 1987 – 2010, do processo 1252-T-87. Da esquerda para direita, casa de comando de desvios (restaurada em 1999); Ponte da grota funda e 4º patamar ao fundo; Máquina fixa do 4º patamar.

Ocorre que frente ao moroso tramitar do processo de tombamento no mundo jurídico, ao mundo dos vivos restou um novo grito de “socorro”, escancarando a realidade do cenário de descentralização das políticas de tombamento e perigo que a vila ferroviária sempre correu. No dia 03 de maio de 2000, em nota de ofício, nº 232 (marcação do IPHAN nº 160), Levy Leite, Chefe de Gabinete do Ministério da Cultura, fez chegar até o conhecimento de Carlos Henrique Heck, Presidente do IPHAN, duas cartas de Anna Gedankien, Presidente do movimento Pró-Paranapiacaba. Em 04 de novembro de 1999 em nome da comissão escrevera a Francisco Correa Weffort, Ministro da Cultura, A primeira de 28 de outubro de 1999 afirma:

A Vila de Paranapiacaba pede socorro! – Monumento ímpar do Estado de São Paulo, situado no município de Sto. André, no ABC paulista, Paranapiacaba possui um tesouro ferroviário único no Brasil, que reúne, além de locomotivas e vagões do século passado, um conjunto arquitetônico típico das moradias inglesas, das cidades erguidas para abrigar as famílias dos ferroviários. A detentora desse patrimônio é a Rede Ferroviária Federal, em vias de extinção. Apesar dos constantes apelos do povo da região e das organizações preservacionistas, a RFFSA recusa-se a possibilitar a recuperação e restauro desse acervo e, num golpe de maldade e falta de visão histórica, levou a leilão trens, vagões e locobreques que se achavam no pátio ferroviário da Vila vendendo-os como sucata e ferro velho, por preços irrisórios. Fomos apanhados de surpresa – e os maçaricos dos sucateiros lá estão no pátio já picando vários objetos museológicos – e nada podemos fazer. Ações judiciais, liminares, tudo será em vão, pois não há tempo para se abrir um processo, e o patrimônio está se perdendo, diariamente debaixo de nossos olhos. Precisamos da sua ajuda, só com a intervenção das autoridades federais e estaduais poderemos deter esse processo predatório e salvar esse inestimável patrimônio histórico.” (marcação do IPHAN nº 161).

A segunda carta, datando de 4 de novembro de 1999, (marcação do IPHAN nº 162) complementa a primeira, todavia, levando questionamentos incisivos ao ministro, de como esse leilão foi escondido do público até os maçaricos começarem a cortar os locobreques e vagões históricos. Perguntamos 1) Será que já não existem outros setores da Vila leiloados? Ou a Vila toda? 2) Essa é a “solução final encontrada pela RFFSA para esconder o abandono em que deixou o acervo por anos e agora ainda ganha dinheiro com isso?

IMAGEM 23 - Trem pedindo “socorro”



Fonte: Charles de Freitas, Centro-Oeste Brasil. Antigo Série 100 da Central do Brasil, de fabricação Metro-Cammell, transformado no carro de socorro n.º QC 926536-8 da RFFSA, enferrujando em Paranapiacaba (Santo André, SP). Foto de 31-mar-2001.

Ocorre que, aparentemente frente as pressões internas, enxergadas aqui como a do IPHAN e Ministério da Cultura, e externas, como as denúncias da imprensa e o pedido de socorro do movimento Pró-Paranapiacaba, em 19 de julho de 2001, em carta a Adler Homero (marcação do IPHAN nº 164), A Diretora da Divisão de Patrimônio da RFFSA, Maria Inês Mazzoco, encaminhou documentação referente as solicitações sobre o sistema funicular, afirmando:

(...) Assim, na busca da recuperação da importância da ferrovia, sua história, seu patrimônio histórico e sobretudo pensando no futuro de nossa história aproveitando para evitarmos protestos de consideração aos colegas dessa instituição colocando-nos a disposição para o que for necessário.

Dando a entender que foram pressionados a fornecer a documentação, a morosidade na prestação de informações, causando esse mal-estar, se deu principalmente pela omissão de

resposta aos repetitivos pedidos do IPHAN. Lembro ao leitor que a lei de acesso à informação³⁰ é de 2011, pois a nós já parece ser intangível uma empresa estatal brasileira se recusar a prestar qualquer tipo de informação, mesmo que já em processo de extinção (RFFSA em 7 de dezembro de 1999).

O que ocorre de 2001 a 2002 e o mesmo tramitar lento de troca de correspondências, com o romper da aparente calma institucional em 7 de janeiro de 2002, com o encaminhamento por parte do departamento de Proteção do IPHAN a Adler Homero (marcação do IPHAN n° 187), informando sobre a realização de um seminário de dois dias junto ao World Monuments Fund WMF, pois “em abril de 2002, por ocasião da concessão de US\$ 50.000 para a preservação da Vila de Paranapiacaba” com o intuito de fomentar uma rede formada pela WMF.

Na busca de fechar o parecer quanto aos estudos do tombamento de Paranapiacaba, principalmente da parte cartográfica da região, frente a ausência de dados cartográficos por parte da RFFSA e da EMPLASA. Foi junto a prefeitura municipal de Santo André que as informações mais precisas puderam chegar, ou melhor, junto a subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense, já dentro da Lei municipal n° 7.333, de 26 de dezembro de 1995, que dispunha do plano diretor com as políticas de desenvolvimento municipal. Em especial a área das subprefeituras enquadradas com zonas de proteção, é quem vai fornecer a devida documentação cartográfica (marcação do IPHAN n° 192-194), entregue em 1° de março de 2002.

IMAGEM 24 - Planta cartográfica referente a área de Paranapiacaba



³⁰ Lei n° 12.527/2011, regulamenta o direito constitucional de acesso às informações públicas. Essa norma entrou em vigor em 16 de maio de 2012 e criou mecanismos que possibilitam a qualquer pessoa, física ou jurídica, sem necessidade de apresentar motivo, o recebimento de informações públicas dos órgãos e entidades.

Fonte: PMSA, IPHA, Folha nº 195, referente a documentação abrangendo o período de 1987 – 2010, do processo 1252-T-87. Mapa referente as Zonas de Proteção ZPA, 1, 2 e 5, respectiva área de Paranapiacaba.

Observa-se na imagem que pelos critérios de organização da PMSA, as respectivas áreas de proteção ZPA-5 perímetro de Paranapiacaba e ZPA-2 todo o entorno da Serra do Mar, apresentam uma clara diferenciação, são coisas diferentes. E embora adiante venha tratar especificamente sobre o Processo de Tombamento 56.616/1996-5, de 17/12/1996 COMDEPHAAPASA (esfera municipal). Ao analisar esse período histórico em que é encaminhado o mapa ao IPHAN (2002). A sua confecção se deu nos moldes da Lei municipal nº 7.333, criando zonas de proteção no município, contudo o processo da COMDEPHAAPASA, iniciado em 1996 ainda não havia sido finalizado, o processo terminou em 07/07/2003. Chamo a atenção que, embora ainda não houvesse uma legislação municipal específica de tombamento da vila, essas regiões por meio da legislação do município já buscavam adaptar-se as demandas locais:

Artigo 9º - A Zona de Expansão Urbana - ZEU corresponde às áreas de proteção do ambiente natural, localizadas nas bacias dos rios Grande e Pequeno (Área de Proteção aos Mananciais) e do Rio Mogi.

Artigo 10 - Em função das restrições de uso a ZEU subdividir-se-á em seis categorias:

I - ZPA-1: área de alta restrição de uso, correspondendo à Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba, submetida a legislação específica;

II - ZPA-2: área restritiva, correspondendo às nascentes do Rio Grande e trecho da bacia do Rio Mogi, permitindo-se utilização para turismo ecológico, educação ambiental e manifestações culturais, desde que compatíveis com a preservação do meio ambiente natural, e ainda uso dos recursos com manejo sustentado; [...]

V - ZPA-5: correspondendo às glebas passíveis de parcelamento, bem como àquelas já parceladas e ocupadas até a data desta lei, localizadas nas bacias dos rios Grande e Pequeno - Área de Proteção aos Mananciais (SANTO ANDRÉ, 1995, pag. 4).

Nos anos seguintes a 2002 os trâmites institucionais avançaram, foi o “desatar de alguns nós”. As documentações foram sendo fornecidas e complementadas com outras fontes. Como diferentes contribuições como a da Dr.^a Rosangela Simão Bianchini, Encarregada da Estação Ecológica do Alto da Serra e Paranapiacaba (documentação do I PHAN nº196). O ofício nº095/2002 (documentação do IPHAN nº 202) em que a Secretaria do Meio Ambiente de São Paulo, por meio de Luís Alberto Bucci (Diretor Geral), encaminha “cópia heliográfica de planta em escala 1:50.000 das fls. Nº 19 (Santos) do Plano de Sistematização do Tombamento das Serras do Mar e de Paranapiacaba, e o decreto nº 10.251, de 30/08/1997, que criou Parque Estadual da Serra do Mar”. Em posse das informações necessárias foi

elaborado pela 9ª Superintendência Regional a planta de tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba.

IMAGEM 25 - Planta submetida ao parecer



Fonte: IPHA, 9ª Superintendência Regional, Folha nº 212, referente a documentação abrangendo o período de 1987 – 2010, do processo 1252-T-87.

Ocorre no dia 22 de agosto de 2002, (documentação do IPHAN nº274 - 318) na 35ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, a deliberação por unanimidade de recomendar por legislação federal o tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba por meio do Processo 1.252-T-87.³¹

Uma segunda grande lacuna temporal dentro da documentação do IPHAN, está nos documentos referentes ao ano de 2003, pois os registros saltam de 22 de agosto de 2002 para 06 de abril de 2004, com um memorando nº 07/04 (documentação do IPHAN nº319). Da Secretaria do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural – IPHAN, para a Procuradora Chefe do IPHAN Dr.^a Sista Souza dos Santos, com um assunto de ordem burocrática sobre o parecer da procuradora referente a plantas da documentação de tombo. Ainda sobre a lacuna, não sei necessariamente dizer o porquê da sua existência. Seja por uma questão de organização dos documentos do processo, perda ou extravio de documento (causa interna), ou

³¹ Recomendo a leitura da ata da 35ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, que deu parecer favorável ao tombamento da vila. De longe é um dos melhores documentos no acervo do IPHA, especialmente para os estudiosos que se interessam em todas as nuances e sutilezas da viabilidade do tombamento da vila.

realmente a não realização de nenhuma atividade referente ao processo, afirmo isso pela numeração baixa do memorando “nº 07/04” apenas 7 dentro de um período de quatro meses no ano de 2004 (causa interna). Ou a hipótese em que pressuponho assumindo total responsabilidade na colocação, de que a relativa lacuna justamente no ano de 2003 seja em razão da reorganização ministerial e da posse do 35.º presidente da República em 1.º de janeiro de 2003 (causa externa).

O que se observa nos meses seguintes na documentação é um tramitar de relativa calma, sendo marcado principalmente por despachos, como o nº 027/2004 da Procuradora -Chefe do IPHAN, Dra. Sista Souza dos Santos (documentação do IPHAN nº321); O ofício nº 314/04 de 13 de dezembro de 2004 (documentação do IPHAN nº328), A sua Excelência o Senhor Gilberto Passos Gil Moreira Ministro de Estado da Cultura, do Presidente do IPHAN Antônio Augusto Arantes Neto, em que solicita

De acordo com o disposto no art. 1º da Lei nº6.292, de 15 de dezembro de 1975, submeto à consideração de Vossa Excelência o Processo nº 1.252-T-87, solicitando a homologação do tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, situada no Município de Santo André, no Estado de São Paulo, recomendado, por unanimidade, pelos membros do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural na sua 35ª reunião, realizada em 22 de agosto de 2002, acompanhando o voto do Conselheiro Nestor Goulart Reis Filho, relator da matéria.

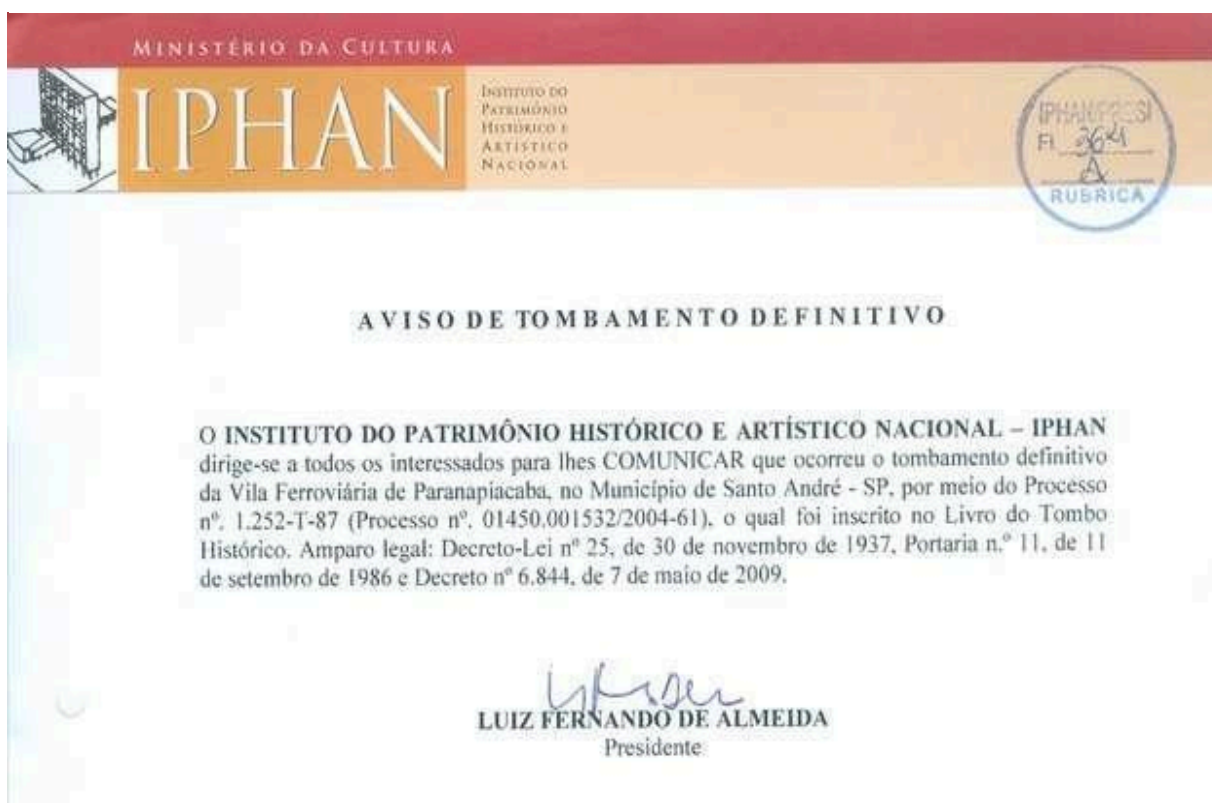
A minuta da portaria de homologação do tombamento, submetida a parecer de Ulysses Cesar A. de Melo, Advogado da União, que concluiu como favorável a minuta em parecer do dia 16 de dezembro de 2004 (documentação do IPHAN nº332- 3). O tramitar da minuta estende-se até a portaria nº 350, de 21 de dezembro de 2004, (documentação do IPHAN nº339) em que homologa o processo.

Ocorrida a homologação, as ações restantes centraram-se nas providências cabíveis, que citarei de forma mais sucinta, contudo destaco a terceira lacuna temporal na documentação pois, o único documento referente ao ano de 2005 (documentação do IPHAN nº342), refere-se apenas ao despacho que referente ao Processo nº 1.252-T-87 (02 volumes e 05 anexos) afirmando que “À Procuradoria Federal, de ordem do Senhor Presidente do IPHAN, para as providências cabíveis. Rio de Janeiro, 06 de janeiro de 2005”.

Retornando as providências restantes, ocorreu as ações, 1) quanto a inscrição do bem no livro tombo histórico, pedido feito da Procuradora-Chefe do IPHAN ao diretor do DEPAM/Iphan em 22/05/2007. Não sendo incluídos. 2) Novo ofício nº072/2007 de dezembro de 2007 (documentação do IPHAN nº344) com sugestões para inscrição nos Livros do

Tombo do Iphan. 3) Memorando nº414/08 de 18/04/2008, de Mauro David Arthur Bondi, Superintendente Regional Substituto da 9º SR/IPHAN/SP alertando quanto a exclusão das casas de alvenaria do tombamento, porém que elas não alteravam o poligonal do tombamento. 4) Confirmação em 24 de julho de 2009, por parte de Francisca Helena Barbosa Lima, Gerente de Documentação Arquivística e Bibliográfica, da inscrição no livro tomo da “Vila Ferroviária de Paranapiacaba, no município de Santo André Estado de São Paulo”. 5) Despacho nº 140/2009 de 28/12/2009, do Procurador Geral do IPHAN, em que “a) aviso de tombamento definitivo, a ser publicado no D.O.U; b) de Ofícios a serem dirigidos ao Governo do Estado de São Paulo, ao Prefeito do Município de Santo André – SP, a Superintendente do IPHAN e a Superintendente da SPU, ambas em SP”. 5) Aviso de tombamento definitivo pelo IPHAN.

IMAGEM 26 -Tombamento definitivo



Fonte: IPHA, Folha nº 364, referente a documentação abrangendo o período de 1987 – 2010, do processo 1252-T-87.

2.3 Terceiro momento, instância Municipal – COMDEPHAAPASA

O tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba a nível municipal foi fruto também dos diferentes embates e esforços quanto a necessidade de proteção da vila. A análise do processo a nível municipal tornou-se diferente quanto a sua metodologia, uma vez que por questões da ordem como: o contexto e local de produção desta monografia; e a relativa dificuldade de encontrar a documentação do tramitar institucional da COMDEPHAAPASA, digitalizada e/ou de alguma forma na internet. Apresento aqui de forma mais breve e sucinta o que foi esse processo, convergindo a ele outras fontes na perspectiva de entender as ações da Prefeitura municipal de Santo André sobre o processo de tombamento da Vila como um todo.

De antemão, observa-se o atrelar da área da vila e seu entorno principalmente a aspectos de proteção ambiental, como uma área de proteção devido a suas reservas naturais, aos mananciais da represa Billings, contribuição para regulação do clima, características de preservação da fauna e flora da Mata Atlântica dentro da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo. Embora não seja o objetivo aqui tratar dessa característica, mas valendo-se dela, principalmente a imprensa da região costuma evocar um passado relacionado a Paranapiacaba. Como em matéria publicada em 4/4/2017, no Diário do Grande ABC:

Ele preservou Paranapiacaba – [...] Há exatamente 100 anos ontem completados, 3 de abril de 1917, o presidente Altino (hoje seria governador) baixou dois decretos beneficiando Paranapiacaba. 1 – Declarava reserva, para o Serviço Florestal do Estado, uma parte das terras devolutas de Paranapiacaba. 2 – Uma segunda parte das terras devolutas, também de Paranapiacaba, era incorporadas ao Município de São Bernardo, hoje Santo André. Ou seja: assumindo as terras e sua vegetação, Estado e Município garantiam a preservação do meio ambiente, mesmo que este termo ainda não fosse utilizado. Em 1917, Paranapiacaba já havia sido elevado a distrito de paz. E como parte integrante do município de São Bernardo, pertencia juntamente, à Comarca da Capital. [...] (DGABC, 4/4/2017).

De fato, nesta análise, uma das primeiras medidas dentro de um cenário de movimentações em prol da preservação de Paranapiacaba, observa-se já na segunda gestão de Newton da Costa Brandão, de 1983 a 1988, quando ocorre a promulgação do Decreto nº 10.742, de 14 de julho de 1983 (documentação do IPHAN, pag. 448-450), em que “*DEFINE ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL E DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS*”³². Como citará antes na apresentação da análise do tombamento a nível

³² A área que é definida é a mesma do tombamento a nível estadual do CONDEPHAAT, Complexo Ferroviário de Paranapiacaba, também representado na Figura – Delimitação conforme resolução 37/87.

Estadual, esse decreto originou por meio da portaria nº1.730/83, a criação da Comissão especial Pró-Paranapiacaba, primeiro grupo formal responsável pelas ações iniciais de preservação, ressaltando aqui o começo de uma institucionalização de Paranapiacaba.

É interessante lembrar que mesmo dentro da esfera Estadual, o CONDEPHAAT, tomba primeiro toda a região da Serra do Mar e de Paranapiacaba (1985), privilegiando primeiro seu potencial natural, para só então reconhecer o complexo ferroviário em 1987. Vanessa Gayego Bello Figueiredo, arquiteta e urbanista, sobre o histórico de desenvolvimento sustentável de Paranapiacaba, vai nos relatar que a vila está “inserida em área de proteção aos mananciais, característica que imprime um diferencial em relação ao restante do território andreense” (FIGUEIREDO, 2011, p. 8). Visto que aos poucos mais de sete mil moradores à época, o sentimento de “pertencimento” a Cidade de Santo André era quase nulo, “pois, era comum, por questão de proximidade, recorrerem a municípios mais próximos como Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires e Mauá, para atendimento de suas necessidades e uso de serviços públicos, estabelecendo uma dinâmica regional” (FIGUEIREDO, 2011, p. 8).

A situação ficou evidente principalmente entre os anos de 1989-1992 (primeira gestão do prefeito Celso Daniel), dentro do programa municipal “Viva Cidade”. A solução encontrada para atender as necessidades dessa região “foi a descentralização administrativa por meio da criação de “Centrais de Atendimento”, especialmente nas áreas mais distantes do município” (FIGUEIREDO, 2011, p. 8).

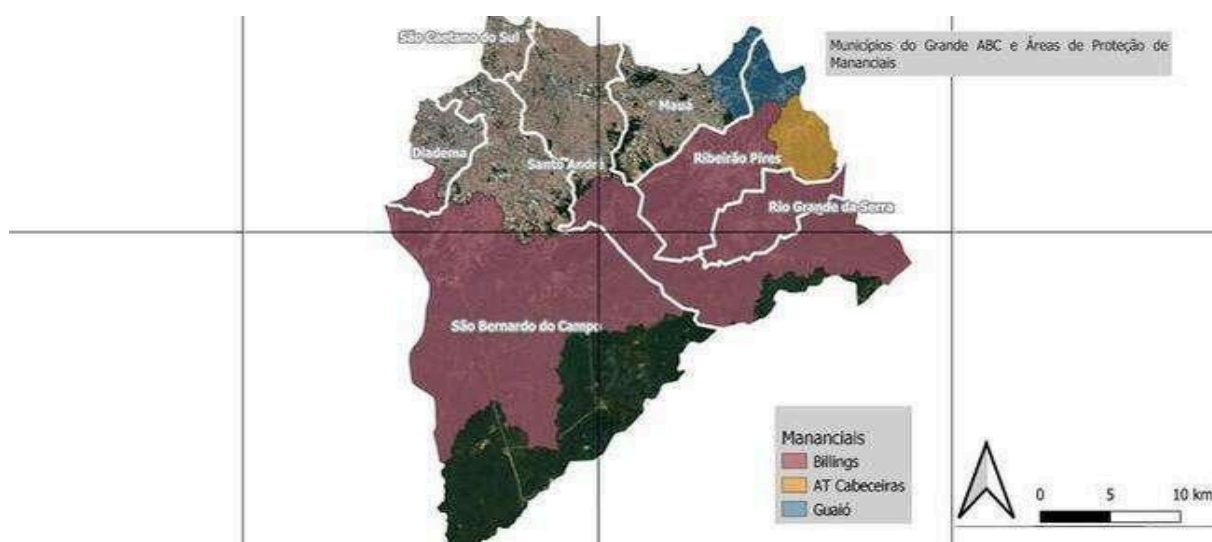
Ainda dentro do histórico político da PMSA com a região da vila, é na terceira gestão de Newton da Costa Brandão (1993 a 1996), em que é aprovado o plano diretor por meio da Lei municipal nº 7.333 de 26 de dezembro de 1995 (Vetado pelo Sr. Prefeito, e mantido pela Câmara Municipal, Publ. "D. Grande ABC", 16.03.96, Cad. Class., pág. 13) em que foi criada a estrutura das Zona de Expansão Urbana – ZEU, subdivididas em seis categorias, sendo as ZPA-1, 2 e 5 as que abrangem e regulamentam o perímetro da Vila de Paranapiacaba.

Na gestão de Newton, mais especificamente entre 1991 e 1997, a “Central de Atendimento” foi transformada na “Regional de Paranapiacaba”, mantendo as funções, conduzidas por uma equipe reduzida de trabalho. Esta medida administrativa auxiliou na construção da identidade andreense para os moradores da Vila (FIGUEIREDO, 2011, p. 8). De forma mais específica a esse processo:

No final de 1998, a Prefeitura de Santo André realiza um convênio com a Universidade da British Columbia do Canadá (UBC) e a Agência de

Desenvolvimento Internacional Canadense (CIDA). Este convênio teve por finalidade a transferência de tecnologia e aprimoramento dos mecanismos de proteção e reabilitação das áreas de mananciais em Santo André, afetadas por assentamentos informais. Do convênio consagrou-se o projeto de Gerenciamento Participativo em Áreas de Mananciais (GEPAM), [...] A administração municipal, vislumbrando a possibilidade de reversão do quadro existente na região, potencializado com a oportunidade de aquisição da Vila de Paranapiacaba, definiu uma nova estratégia, voltada ao desenvolvimento de novas atividades econômicas viáveis, considerando: a integração da região à dinâmica da cidade; a compatibilidade com a produção de água potável e a preservação ambiental e cultural. Para viabilizar esta nova estratégia foi implantado um governo local, respondendo diretamente ao prefeito, com a estrutura de uma secretaria municipal, e com autonomia de gestão. Desta ação descentralizadora criou-se, em 2001, a Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense, iniciando uma nova e decisiva etapa do processo de gestão da região. A partir desta etapa foi possível desenvolver definitivamente políticas, programas e ações integradas e inovadoras, agora em novas condições e estrutura administrativa. (FIGUEIREDO, 2011, p. 9).

IMAGEM 27 - Áreas de mananciais do ABC



Fonte: Consorcio ABC, 2020. A imagem por mais que seja de uma ação mais recente, o Projeto Regional do Consórcio ABC para áreas de mananciais mostra de forma muito clara, a importância ambiental nessa região de São Paulo, a qual Paranapiacaba também está incluída de forma indissociável.

Quanto a essa faixa de terra, com cerca de 33 km de extensão que se configura do fim do perímetro urbano de Santo André até Paranapiacaba fazendo divisa com São Bernardo (em maior grau), Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra. Surgiu em 1953 depois da emancipação política do município de Ribeirão Pires, ficou conhecida como “Corredor polonês”, nome mais do que justo quanto as reais intenções dos demais municípios para com as reservas naturais dessa região. Segundo Maria Rita Serrano:

Santo André e São Bernardo já haviam se tornado Municípios distintos em 1944; São Caetano do Sul se emancipou de Santo André em 1948, Mauá e Ribeirão Pires se emanciparam de Santo André em 1953 e Diadema se separou de São Bernardo do Campo em 1959. A pretensão dos líderes do movimento era que, com a emancipação do distrito, ocorresse a anexação do território de Paranapiacaba (que pertencia a Santo André), e propunham que o nome da cidade fosse “Rio Grande da Paulicéia”. Tramitavam na Assembleia Legislativa do Estado, dois pedidos: o do distrito de Paranapiacaba de elevação a Município e o do Município de Ribeirão Pires de anexação da área do distrito de Paranapiacaba (SERRANO, 2010, p.55).

A disputa entre as cidades quanto ao que se entende como “Corredor Polonês” intensificou-se com o tempo principalmente entre Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e Santo André, ainda que Serrano escreva seu texto dentro de uma perspectiva que tem Rio Grande como ponto inicial para analisar as relações de desenvolvimento. Mesmo Rio Grande sendo a cidade “mais próxima” de Paranapiacaba, a última cidade do ABC a se emancipar, em palavras da própria autora, sempre foi a “prima pobre do ABC”.

A região do Grande ABC é conhecida pelo processo de industrialização, que foi fortemente influenciado pela instalação das grandes montadoras de veículos. No início da década de 1990, a região entrou em crise com a diminuição da produção industrial e, em consequência, ocorreu uma séria retração na economia, o que favoreceu as áreas de serviços e de comércio que vêm ganhando notoriedade desde então, sendo que na atualidade, o ABC se constitui na 4ª região mais rica do Brasil, ficando atrás somente de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília. São mais de 2,6 milhões de habitantes, distribuídos entre as sete cidades da região, que têm organismos institucionais, como o Consórcio Intermunicipal do Grande ABC, a Câmara Regional e a Agência de Desenvolvimento, criados com o objetivo de articular as políticas de desenvolvimento regional. Mas, por trás dessa imagem bem construída e aparente homogeneização, existem diferenças marcantes no desenvolvimento socioeconômico das cidades. São Caetano do Sul, por exemplo, ocupa o 1º lugar no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do Brasil, enquanto Rio Grande da Serra, está na 437ª posição. (SERRANO, 2010, p. 16-17)

Frente ao caracterizar de Rio Grande da Serra com sua fraca ação em anexar Paranapiacaba a seu território, que entrará na disputa em 1964, temos a insistência de Ribeirão Pires em também lutar pela anexação, tendo seu principal protagonista, Valdirio Prico (1932-2012). Em matéria, em ocasião de sua morte o Diário do Grande ABC lembrou a sua carreira. Destaco que quanto as investidas do político, em contexto mais próximo das disputas a nível municipal da década de 1990, foi uma das mais incisivas em quase alcançar êxito.

Em mais um embate com a vizinha Santo André, Prisco enviou ofício à Assembleia Legislativa para reivindicar que o distrito de Paranapiacaba fosse

anexado a Ribeirão Pires. O pedido não foi atendido. (Diário do Grande ABC, 2012).

O ofício em questão é o de 1989 do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo que considerou o “Corredor Polonês” área pertencente a Santo André, por ocasião da decisão Ribeirão Pires foi obrigado a suspender os serviços que prestava na área aos cerca de cinco mil moradores (acredito que em primeiro plano aos dos bairros que hoje se entende por Parque Andreense, devido proximidade a Paranapiacaba). O real sinal de “encampamento” da PMSA em Paranapiacaba teria sido no dia 25/02/1991, quando o Prefeito Celso Daniel, inaugura a sede do Escritório Regional de Área de Proteção aos Mananciais, atendendo cerca de 18 bairros.

O prefeito Celso Daniel demonstrou um real interesse na vila ferroviária. Sua postura de compromisso com a coisa pública como bem já apontara Marta Ferreira Santos Farah é um legado. Pontuo que a RFFSA entrou em processo de liquidação via decreto nº 3.277, em 7 de dezembro de 1999, incluída no Programa Nacional de Desestatização via decreto nº 473, de 10 de março de 1992. Em matéria produzida por José Carlos Pegorim e Márcia Pinna Raspanti do Diário do Grande ABC de 23/06/2001 afirmam que:

A Prefeitura de Santo André pretende comprar a Vila de Paranapiacaba da Rede Ferroviária Federal. As negociações são antigas, correm sigilosamente entre a sede da empresa no Rio de Janeiro e Santo André, e, segundo o Diário apurou, já estão em fase final. [...] O diretor do escritório regional da Rede em São Paulo, Ayrton Franco Santiago, garante que a venda é certa, e que só dependeria da proposta municipal. “A Vila está para ser vendida à Prefeitura de Santo André. As negociações estão em fase final. Agora, depende mais da Prefeitura”, disse. O subprefeito de Paranapiacaba, o engenheiro João Ricardo Guimarães Caetano, sem usar o termo venda, admitiu que as negociações “vêm progredindo, e estão em fase final”. Segundo o subprefeito, “a conclusão deve ser rápida, mas não depende só da Prefeitura”. Restam, segundo Caetano, “pequenos problemas a serem resolvidos” (Diário do Grande ABC, 23/06/2001).

Poucos meses antes dessa publicação, O Diário já havia noticiado uma matéria criminal em Paranapiacaba, indicando um cenário de abandono deixado pela RFFSA.

Medo chega a Paranapiacaba. (Por Mário César de Mauro do Diário do Grande ABC, 02/06/2001) -- A descoberta de uma central telefônica sofisticada à serviço do PCC (Primeiro Comando da Capital) – facção criminosa que controla presídios do Estado de São Paulo – na Vila de Paranapiacaba, em Santo André, na última quarta-feira, surpreendeu a maioria da população local e sedimentou ainda mais um clima de medo que ronda a Vila desde a privatização da Rede Ferroviária Federal em 1996. A pacata e serrana Vila de Paranapiacaba, de estilo europeu até no clima, outrora reduto quase que exclusivo dos antigos ferroviários da

Rede, está sendo descaracterizada. A Vila está passando a servir como dormitório para moradores novos e atraindo com eles uma criminalidade não condizente com o perfil do lugar. “Eu acredito que Paranapiacaba ainda é composta em sua maioria por gente simples, mas de bem. Os crimes são cometidos aqui por pessoas que se aproveitam do esquecimento das autoridades em relação à Vila. O desemprego geral e a debandada dos antigos ferroviários, que migraram em função da privatização, abriu espaço para uma ocupação descontrolada, mudando nosso perfil para uma espécie de periferia”, disse o historiador Maurício Cunha, 34 anos, autor do livro sobre a Vila Olhar Ecológico. Nos últimos seis meses, pelo menos cinco fatos importantes na área de segurança da Vila repercutiram negativamente entre os moradores. Em novembro do ano passado, a polícia descobriu um grande desmanche de carros roubados na divisa com Ribeirão Pires. Três meses depois, o corpo da operadora de caixa Camila Piva Antonelli foi encontrado num matagal. Em maio último o roubo da estação da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) por uma quadrilha de pelo menos oito integrantes e a troca de tiros entre um policial militar e ladrões numa trilha de Paranapiacaba antecederam o fato mais recente: a descoberta da “central” do PCC na casa 573 da rua Campos Sales. “Antigamente, largávamos as portas de casa abertas, sem nos preocuparmos em qualquer horário. Agora, perdemos o sossego. A grande quantidade de policiais na quarta-feira foi uma surpresa para nós. Morávamos próximos ao inimigo e nem sabíamos, em função do grande número de moradores novos”, disse Luciene Balbino, há 13 anos na Vila. A Polícia Militar destina dois policiais por turno apoiados por uma viatura, enquanto oito homens da guarda patrulham a Vila. O 6º DP da Polícia Civil, localizado no bairro Jardim do Estádio, é o responsável pela Vila, mas, segundo o delegado seccional de Santo André, Dejar Gomes Neto, há a intenção de instalar uma Dicma (Delegacia de Investigação sobre Crimes do Meio Ambiente) em Paranapiacaba. “Só depende de alguns detalhes entre nós e a Prefeitura e a chegada de um contingente de policiais para a inauguração da Dicma”, afirmou. A polícia acredita que isso será uma resposta à altura à ousadia do PCC de instalar uma base telefônica no local. “O grande problema é a definição da questão fundiária da Vila, que, com o impasse entre a Rede e a Prefeitura, não estabelece critérios de ocupação. Para muitos, a descoberta da central do PCC pode ter sido surpresa, mas, para mim, não foi novidade diante dos rumos que a Vila está tomando”, disse um morador antigo do local. (Diário do Grande ABC, 2001).

É possível perceber que o debate na imprensa local gira em torno do abandono da Vila e sua desassistência por parte do poder público, algo alheio as discussões sobre o tombamento. Não havia a época medidas expressivas quanto ao impacto visual e estrutural da vila, como nas casas mais simples. A exceção estava nas construções de “maior valor” (castelinho, museu e mercado). Observando que na decrescente dos órgãos públicos IPHAN, Estado até chegar no município. É nessa “outra ponta”, relação morador e prefeitura, que o contato direto e mais próximo com os moradores vai se dá.

É a esfera municipal o órgão mais próximo das pessoas que viviam na vila. Logo, a questão fundiária torna-se a maior preocupação dentro de todo esse processo na ótica de quem vive em uma vila que deixará de ser uma “propriedade” de um órgão e passará a outro. Parece complexo pensar essa relação, mas Paranapiacaba é um objeto na relação público/privado, embora não se queira trabalhar com o termo venda e compra, como apresentado no

comportamento do subprefeito de Paranapiacaba o engenheiro João Ricardo. A RFFSA dona de Paranapiacaba estava em processo de liquidação de seus patrimônios.

Coube então a prefeitura municipal de Santo André negociar a compra da vila que viria a se efetivar em um trágico momento da história andreense, segundo matéria da Folha de São Paulo de 24 de janeiro de 2002:

Projeto de comprar Paranapiacaba foi concretizado por Celso Daniel (grifo do jornal) -- Horas antes de ser sequestrado, na última sexta-feira, o prefeito de Santo André, Celso Daniel, concretizou um projeto que começou a ser trabalhado na sua primeira gestão, em 1989: comprou a vila de Paranapiacaba, cidade ferroviária construída a partir de 1860 por iniciativa do barão de Mauá. O objetivo de Celso Daniel, que será mantido pelo sucessor, João Avamileno, era transformar a vila em um ponto turístico. No mesmo dia do crime, a Prefeitura de Santo André fechou negócio com a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A) por R\$ 2,1 milhões, que serão pagos em 18 parcelas. Como a prefeitura também adquiriu a parte de Mata Atlântica que circunda a vila, o polo turístico terá 4,26 milhões de m². A empresa Market System foi contratada para elaborar o projeto que adapta a vila à visitação turística, preservando seu patrimônio histórico. (Folha de São Paulo, 24/01/2002).

Conforme aponta Farah:

Uma das lições que Celso [Daniel] nos deixa é exatamente esta: diante dos desafios extremamente complexos com que o Estado e a sociedade brasileira se defrontam hoje, é preciso que governantes e administradores públicos sejam capazes de liderar processos de negociação entre interesses diversos. A problemática de Santo André e do Grande ABC constitui um exemplo paradigmático. O reconhecimento por empresários, trabalhadores e outros segmentos da comunidade local e regional de que havia problemas comuns que atingiam a todos – poluição dos mananciais, desindustrialização, fuga de capitais e desemprego – possibilitou o início de um processo de diálogo na busca da formulação de saídas conjuntas que beneficiassem a todos um dos maiores feitos políticos (FARAH, 2002, p. 114).

A solução proposta para a vila após sua compra resultou na criação da subprefeitura de Paranapiacaba. Coube ao órgão elaboração de um programa de desenvolvimento econômico e social baseado no turismo. O programa foi dividido em três fases: 1) Implantação de 2001-2004; 2) Qualificação de 2005-2008 e 3) Formalização dos empreendimentos e empreendedores, pós 2008, esta última ainda não efetivada.

De acordo com Fernanda Figueredo D'Agostini, que também trabalha a análise da documentação referente ao tombamento da vila ferroviária, ocorre a partir de 2002 um “reinício” do processo de tombamento da Vila de Paranapiacaba dentro da COMDEPHAAPASA, Nº 56616/1996-5 em 07/07/2003.

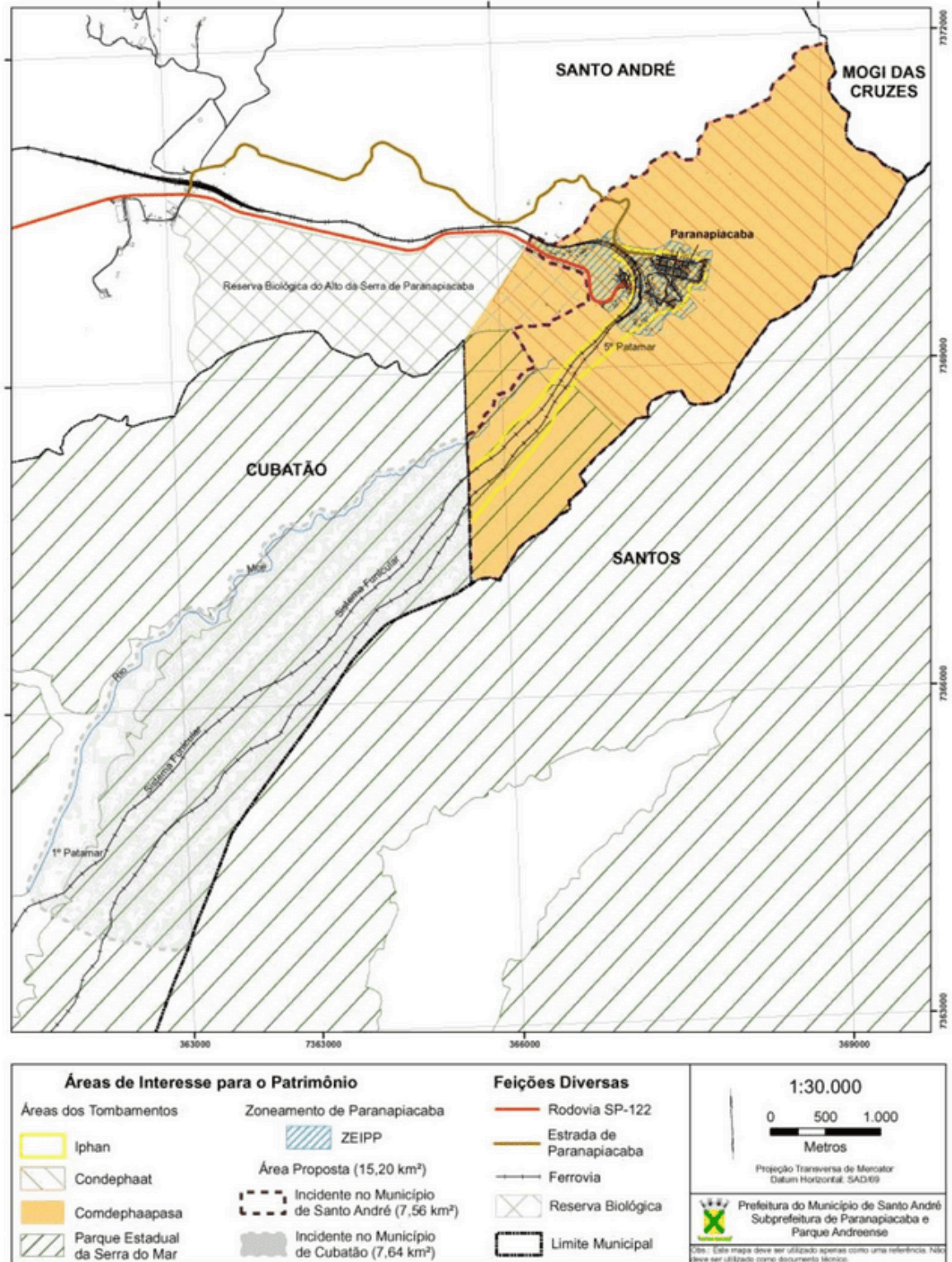
QUADRO 1 - Síntese da Cronologia dos processos de Tombamento de Paranapiacaba

Quadro síntese da cronologia dos processos de Tombamento da Vila de Paranapiacaba	
IPHAN	1985 – Pedido de tombamento encaminhado pela Comissão Especial Pró-Paranapiacaba. 1987 – Diretoria Regional da SPHAN solicita a abertura de processo de tombamento nº 1252-T-87 da Vila de Paranapiacaba. 2002 – Tombamento aprovado na 35ª reunião do Conselho Consultivo do IPHAN. Edital de notificação publicado no DOU do dia 03-05-2002. Conteúdo: Cópia da documentação que compõe a instrução do processo de tombamento do CONDEPHAAT, troca de correspondência entre a 9ª SR/IPHAN e o DEPROT, documentação cartográfica e fotográfica, delimitação da poligonal do tombamento, parecer do conselheiro relator.
CONDEPHAAT	1985 – Abertura do processo de tombamento da Vila de Paranapiacaba. Resolução nº40 – Tombamento da Serra do Mar e da Serra de Paranapiacaba. 1987 – Resolução nº37 – Tombamento da Vila: área natural do entorno e conjunto ferroviário. Conteúdo: Pareceres, levantamentos iconográficos (cartográficos e fotográficos), levantamento histórico.
COMDEPHAAPASA	1996 – Abertura do processo tombamento de Paranapiacaba. 2002 – Reinício em 09 de agosto. 2003 – Homologação do Tombamento após um longo debate sobre a situação fundiária da Vila. Conteúdo: Pareceres, referências ao processo de tombamento do Condephaat, levantamento histórico, documentos sobre a situação fundiária.

Fonte: LUME, 2006 apud D'AGOSTINI, 2014 pag. 48. A autora recorreu ao Lume – Laboratório de Urbanismo da Metrópole criado em 1999 no Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP). Em seu quadro apresenta de forma bem mais objetiva e sucinta a síntese dos processos de tombamento.

IMAGEM 28 - Mapa dos tombamentos de Paranapiacaba

Paisagem Cultural de Paranapiacaba: Vila e sistemas ferroviários na Serra do Mar - SP
Área Proposta para inscrição na lista do Patrimônio Mundial - UNESCO



Fonte: PMSA, 2014. O mapa é sintético em apresentar de forma clara como as diferentes esferas tombarão a região.

Quanto ao tombamento da vila em esfera federal no ano de 2002, por ocasião da divulgação da notícia, Cecília Rodrigues dos Santos e Issao Minami, em publicação na página da plataforma digital Vitruvius, comprometida com a difusão do conhecimento arquitetônico, artístico e cultural, pontuam quanto ao tombamento:

Não posso deixar de aproveitar o espaço e chamar a atenção mais uma vez para a importância desse conjunto, e de toda a ferrovia, na história paulista e brasileira. Abandono e incúria são responsáveis pela sua grave deterioração e urgentes são as ações efetivas que modifiquem este estado desolador. Se Paranapiacaba sobrevive, ainda que em estado preocupante, não é por causa da proteção legal do Condephaat que já conta com mais de 20 anos, mas sim graças à dedicação abnegada de algumas ONGs, dos seus moradores, de funcionários da RFFSA, de membros da ABPF, de cidadãos apaixonados... Está mais do que provado (e discutir "porque" é uma outra história que fica para uma outra vez...) que o tombamento não mais garante a integridade e preservação do bem protegido, nem do ponto de vista da fiscalização e orientação técnicas e legais muito menos da canalização de recursos, públicos ou não. Basta olhar em volta. Ou talvez seja melhor não olhar muito... (SANTOS, 2002, s/p).

É importante pontuar que o tombamento na esfera municipal (COMDEPHAAPASA), ocorre paralelo ao processo de tombamento na esfera Federal, contudo tem seu recorte temporal menor (1996 -2003). Justificado primeiro pela necessidade de seu reconhecimento para que então o processo federal pudesse ser finalizado, respeitando assim a lógica e a hierarquia das esferas políticas; E o segundo grande ponto é que embora a nível municipal as questões fundiárias da compra da vila e o plano diretor não foram rapidamente resolvidas o que de certa forma não foi cobrado no tombamento Estadual. De fato, para além do que é esperado de um rito protocolar (município, estado e federação), o reconhecimento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba ocorre entre 1982 com a abertura do processo da CONDEPHAAT até 2008 com a inscrição no livro tomo pelo IPHAN (Olhar o APÊNDICE A – Infográficos dos processos de tombamento).

2.4 Quarto momento, instância Internacional – WFM e UNESCO

Já quanto a uma observação mais avançada ao trabalho de D'Agostini (2014), enxergo que há uma continuidade em grau e esfera no que desrespeita ao tombamento, que também deva ser considerada, as instâncias internacionais muito mais em uma perspectiva de avanço das políticas patrimoniais e complementaridade ao processo histórico do reconhecimento de Paranapiacaba.

Há de se levar em consideração que embora recente, a ação e o reconhecimento internacional (ainda não efetivada por completo), não tem deixado de contribuir e de ser um “horizonte” dentro dos objetivos do reconhecimento de um patrimônio histórico de envergadura como o da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Quanto a análise dessa instância observa-se dois momentos já citados parcialmente ao longo da análise, o de intervenção estrangeira e o de reconhecimento pelos “pares”, mas que vistos sobre uma perspectiva da narrativa histórica já podem se parcialmente apontados como mais uma instância a tombar a vila.

A justificativa e defesa de tal afirmação é em decorrência da análise dos demais processos (estadual, federal e municipal), que para além da morosidade interna de seus tramitares, não deixam de correlatamente acontecer a uma movimentação internacional. De fato, as informações de denúncias feitas principalmente pela imprensa nas décadas de 1980 a 1990, não deixaram de cumprir seu papel em denunciar o risco quanto a perda de um riquíssimo patrimônio histórico de características industriais remanescentes do século XIX, além de toda a biodiversidade de seu entorno.

Assim como na análise do tombamento da vila em todas as esferas nacionais, o que se desenha para Paranapiacaba a nível internacional, e veja bem, aponto aqui como instância máxima da globalização a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO. É um desenhar da “mesma fórmula” no processo de reconhecimento, primeiro o reconhecimento das características naturais do entorno da vila e posteriormente seu reconhecimento histórico e cultural.

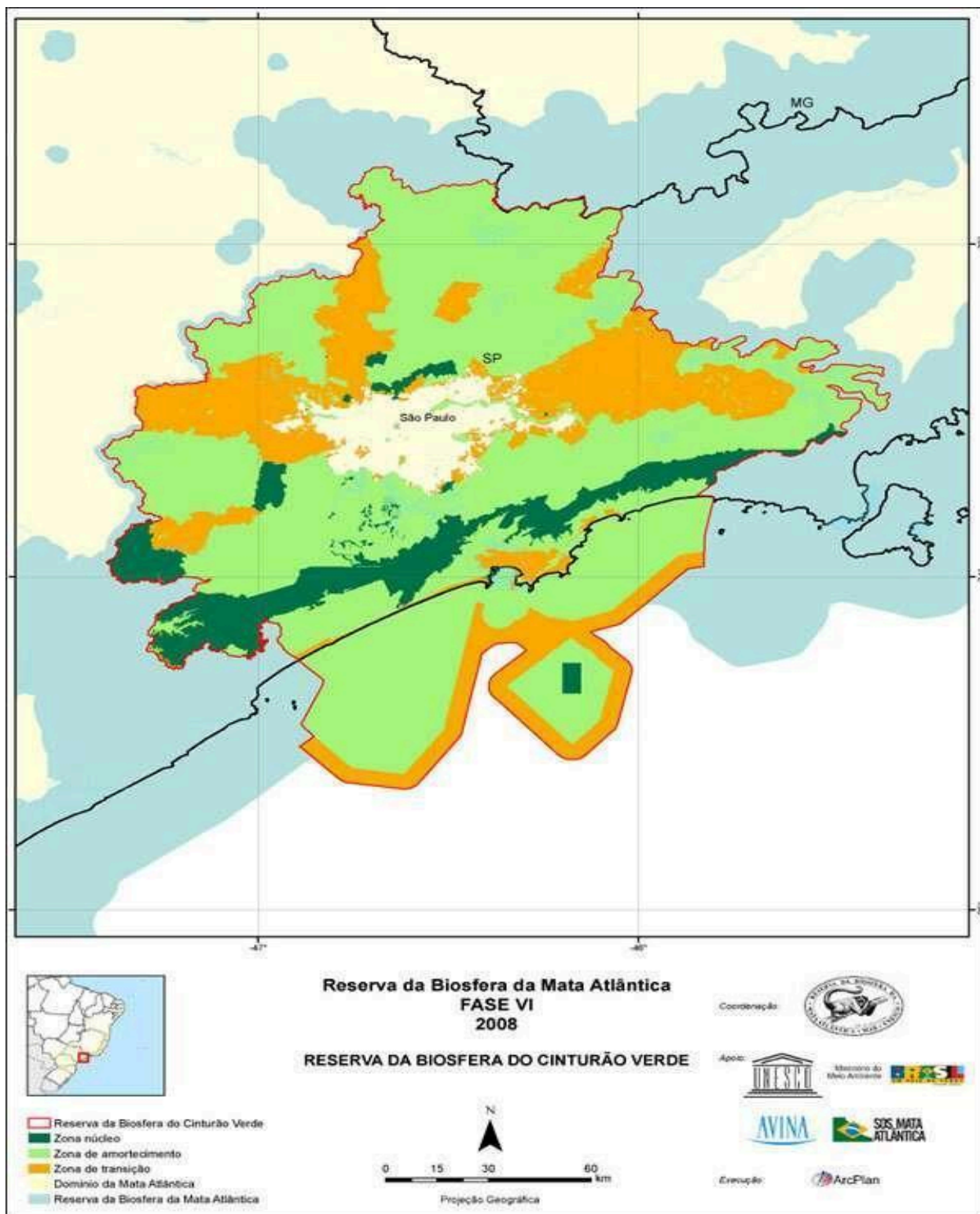
A primeira manifestação de reconhecimento da área natural de Paranapiacaba em uma perspectiva internacional, está atrelado a um contexto mais maximizado de defesa das áreas verdes ao entorno de São Paulo. Sua estruturação ocorre por meio do Programa Homem e Biosfera (MaB – Man and the Biosphere), originário da “Conferência sobre a Biosfera” realizada pela UNESCO em Paris em setembro de 1968, que tem como objetivo promover o conhecimento, a prática e os valores humanos para implementar as boas relações entre as populações e o meio ambiente em todo o planeta. A Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo foi criada em 9 de junho de 1994, frente a um interessante movimento da época quanto a construção do Rodoanel Governador Mário Covas, também conhecido simplesmente como Rodoanel³³.

³³ Não atoa a escolha do nome Cinturão verde, ou rodoanel, todos aludindo a um perímetro circunscrito a São Paulo.

POR QUE UMA RESERVA DA BIOSFERA AO REDOR DE SÃO PAULO?

-- O processo de formação da RBCV emanou de um grande movimento popular na década de 1980, que reuniu 150 mil assinaturas em resistência à Via Perimetral Metropolitana Urbana (versão anterior do atual Rodoanel) que, simultaneamente, solicitava a declaração do cinturão verde como reserva da biosfera. O Instituto Florestal – IF foi responsável pela elaboração da documentação técnica-científica e pelo encaminhamento do processo, enquanto órgão estadual gestor da maioria das áreas protegidas, que passariam a constituir a zona núcleo da Reserva. Em 1994, a Unesco declarou a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo – RBCV, como integrante da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, criada em 1991 e de abrangência interestadual. As duas reservas da biosfera são consideradas interdependentes unindo-se por meio de seus sistemas de gestão, porém mantendo identidades e focos de atuação próprios. A RBCV abrange 73 municípios, abarcando duas regiões metropolitanas praticamente inteiras (Região Metropolitana de São Paulo e Baixada Santista) e parcialmente as regiões de Sorocaba, São José dos Campos, Registro e Campinas; várias bacias e sub-bacias hidrográficas; inúmeras unidades de conservação; áreas cultivadas e cerca de 23 milhões de habitantes, o equivalente a mais de 10% da população brasileira (Quadro 2). A definição dos limites da RBCV considerou os aspectos sistêmicos do metabolismo metropolitano, abarcando uma área em que ocorrem relações de troca entre o Cinturão Verde e as cidades que ele circunda. A natureza dessa troca, entretanto, é bastante desequilibrada. O foco da RBCV é o estabelecimento desse ponto de equilíbrio: que o cinturão consiga, por tempo indeterminado, assegurar a conservação da biodiversidade de suas áreas e o bem-estar de sua população proporcionando serviços ambientais de seus ecossistemas e, em contrapartida, harmonizar a relação e diminuir a pressão da cidade sobre seu entorno. (RODRIGUES, 2006, p. 77).

IMAGEM 29 - Área da RBCV



Fonte: RBMA, Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. Fase VI/ 2008 da Revisão da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de SP.

Já dentro do processo de reconhecimento do valor histórico da vila a nível internacional temos o observar das movimentações do *World Monuments Fund* WMF como grande organização independente responsável por viabilizar importantes considerações em prol de Paranapiacaba.

O World Monuments Fund (WMF) é a principal organização independente dedicada a proteger os lugares mais preciosos do mundo para enriquecer a vida das pessoas e construir compreensão mútua entre culturas e comunidades. A organização está sediada na cidade de Nova York com escritórios e afiliadas no Camboja, França, Índia, Peru, Portugal, Espanha e Reino Unido. Desde 1965, nossa equipe global de especialistas preservou o patrimônio cultural diversificado do mundo usando os mais altos padrões internacionais em mais de 700 locais em 112 países. Em parceria com comunidades locais, financiadores e governos, a WMF se baseia no patrimônio para enfrentar alguns dos desafios mais urgentes da atualidade: mudanças climáticas, sub-representação, turismo desequilibrado e recuperação pós-crise. Com um compromisso com as pessoas que dão vida aos lugares, a WMF abraça o potencial do passado para criar uma sociedade mais resiliente e inclusiva. (WMF, s/d.).

É interessante analisar a preocupação em ponderar os desafios que implica o preservar de patrimônios históricos, principalmente o respaldo jurídico, a mediação dos conflitos existentes, a arrecadação de recursos, a execução e permanente fiscalização dos bens. Enfim, toda sorte de embates como já preconcebidos por Alois Rielg em “O culto moderno dos monumentos” (1903). O avanço do tempo só maturou o debate quanto a essas questões, e grupos como o do WMF mobilizam questões como as postas por Alois Rielg sobre o valor utilitário ou de uso de um monumento, pois afinal:

É necessário considerar que o valor de bem-estar físico das pessoas é superior, sem nenhuma dúvida, as necessidades ideais do culto de antiguidade. Admitindo que para todos os monumentos em condição de uso pudesse ser criado um substituto moderno, de tal forma que os originais, sem qualquer utilidade prática e **sem restauração**, tivessem garantida a sequência de sua existência natural: estariam totalmente satisfeitas as exigências do culto de antiguidade? A pergunta é justificada, mas a resposta é negativa, pois uma parte essencial da dinâmica das forças naturais, cuja percepção depende do culto de antiguidade, ficaria irremediavelmente perdida com a supressão da utilidade do monumento. Quem gostaria de ver, por exemplo, a cúpula de São Pedro em Roma sem o movimento dos visitantes e o acompanhamento do culto? Mesmo entre os **aptos mais radicais do culto de antiguidade**, a visão das ruínas de uma igreja em uma rua movimentada ou os restos de uma residência incendiada por um raio, ainda que indiquem uma construção de vários séculos atrás, provocaria mais desconforto do que prazer. Trata-se de obras que estamos acostumados a ver em plena utilização pelos homens, e a falta desse uso, que nos é familiar, incomoda-nos, por apresentar os efeitos de uma destruição violenta, intolerável mesmo para o culto de antiguidade. (RIEGL, 2014, p. 66-68. Grifos meus).

IMAGEM 30 - Ruínas do Serrano Atlético Clube



Fonte: Google Maps, 2019.

Quando Riegl fala da sensação de incômodo em olhar as ruínas não consigo deixar de lembrar a primeira vez que tive essa sensação, em 7 de setembro de 2016, quando por ocasião visitei a vila de Paranapiacaba. A fotografia em questão é de um “monumento” localizado na parte velha da vila, na rua direita, as ruínas do Serrano Atlético Clube ilustram bem alguns dos casos de prédios da vila. A postura em admitir a falha e apenas conservar o entorno é uma postura mais conservadora (John Ruskin) em constatar a morte do edifício, não incorrendo a tentação de restaurá-lo (visão mais reacionária Viollet-le-Duc), e acabar assim cometendo uma série de equívocos e imprecisões em uma “restauração” de fachada. A vila está “recheada” de ações e posicionamentos arquitetônicos quanto a restauração de bens, material há de sobra para discutir intervenções.

IMAGEM 31 - Paranapiacaba 2016



Fonte: Acervo pessoal, 2016, Da esquerda para direita, 1) Foto da passarela perspectiva de quem sai da parte alta para a parte baixa, querido professor Jorge (geografia) comentando o processo de condensação e precipitação, muito intenso na vila, destaque para a forte neblina. 2) Vista da passarela perspectiva da antiga plataforma da

estação da SPR, em destaque turistas e vagão de passageiro utilizado pela A.B.P.F. 3) Casa de caldeiras ao centro, há esquerda área das máquinas fixas do 5º patamar da Serra Nova.

Mas retornando a WMF, sua grande contribuição ocorre entre 1999 e 2002. Segundo documentação acumulada pelo IPHAN, em recorte de jornal S.n (*provavelmente Folha de São Paulo), C4 de domingo, 22 de outubro de 2000, por Sérgio Duran (Documentação do IPHAN, pdf pag. 528-529)

Além de tombada pelo CONDEPHAAT, Paranapiacaba consta da lista dos cem monumentos históricos mais ameaçados do mundo, da organização não governamental Word Monuments Fund (WMF). No ano passado [1999], a presidente da entidade, Bonnie Burnham, visitou a vila. A lista vale pelo período 2000-2001. Os critérios para inclui-la na lista foram: a importância histórica, a urgência (como são casas de madeira, há a necessidade de intervenção imediata) e a viabilidade (a existência a alternativas para solucionar a questão).

Em outros recortes de jornais, também acumulada pelo IPHAN, Folha de São Paulo, caderno Ilustrada, de 07 de janeiro de 1999, por Celso Floravante, também em matéria intitulada “Bonnie Burnham, presidente da WMF, está no país para analisar situação de sítios históricos”. Celso Floravante, e aqui lembrando um velho trocadilho “dá o nome do santo que fez o milagre”, relatando que “A iniciativa para inscrição da vila na próxima lista da WMF partiu do arquiteto António Soukef Junior³⁴, que realizou no ano passado visitas a instituições de patrocínio no EUA e notou que a WMF era a mais interessada na situação brasileira. Resolveu então indicar a vila e estação de Paranapiacaba. Soukef Junior coloca o processo de privatização do transporte ferroviário como responsável pelo agravamento das condições físicas de muitas estações ferroviárias históricas do país, como Mairinque e Paranapiacaba. ‘A privatização terceirizou o uso das linhas, mais não as estações. São mantidas apenas as que servem aos interesses das novas concessionárias. O patrimônio histórico foi esquecido. Hoje o que se vê é um monte de restos arquitetônicos abandonados ao longo da estrada’, disse”.

Em 7 de janeiro de 2002, ocorre conforme analisado no “Segundo momento, instância Federal – IPHAN” (marcação do IPHAN nº 187), o contactar ao IPHAN e demais órgão representativo quanto a preservação da vila, informando sobre “concessão da [quantia] de US\$ 50.000 para a preservação da Vila”, e realização de um seminário de dois dias com a

³⁴ Autor de importantes livros sobre a temática ferroviária como: A Ingleza e o Inglês: São Paulo Railway e Charles Robert Mayo – (Antonio Soukef Junior e Lucília Siqueira); Cem anos luz - luz station; A preservação dos edifícios da São Paulo railway em Santos e Jundiaí.

“participação de especialistas de entidades representativas dos E.U.A. Europa e América Latina, no auditório da Pinacoteca do Estado, e uma visita a Paranapiacaba. O objetivo do seminário é valorizar a consolidação de uma rede fomentada pelo WMF em torno do programa Monuments Watch [relógio de monumentos] para a América Latina”. Em página informativa do próprio WMF, é apresentado o histórico e a forma como a entidade enxergou o patrimônio da vila.

2000 e 2002 World Monuments Watch -- O governo do Brasil declarou Paranapiacaba um distrito histórico registrado e iniciou iniciativas para preservá-lo, com o objetivo de convidar o turismo e, eventualmente, repovoar a cidade como um subúrbio de São Paulo. Na época, os poucos moradores não tinham dinheiro nem experiência para consertar suas casas de madeira porque esse método de construção era tão incomum no clima tropical da América do Sul. A WMF colocou Paranapiacaba na lista de observação em 2000 e 2002 para aumentar a conscientização sobre os esforços do governo. Interessados de São Paulo e Santo André sugeriram transformar a área em um parque patrimonial, e seu plano foi aprovado pelo proprietário do terreno, a Rede Ferroviária Federal Brasileira. Juntos, esse grupo e o governo produziram um plano de desenvolvimento sustentável de Paranapiacaba. A WMF os ajudou a implementar vários de seus projetos e forneceu financiamento para o site. Em 2008, a equipe de conservação restaurou a Casa Fox (o Arquivo), o Castelinho (hoje museu), o Clube Lyra Serrano e o Marquet Velho, e a cidade continua se recuperando. O legado arquitetônico do Brasil foi de fato fortemente afetado por seus colonizadores portugueses, mas o intercâmbio internacional continuou mesmo depois que o país declarou independência em 1821 [1822]. A comunidade britânica de expatriados de Paranapiacaba incorporou sua história e tradições à vila. As estruturas hoje em pé testemunham essa fase de crescimento e o efeito da indústria estrangeira. Quando a conservação começou em Paranapiacaba, a cidade havia se deteriorado a tal ponto que não conseguia suprir as necessidades básicas de seus poucos moradores. Casas de ramshackle foram erguidas e adições instáveis foram feitas aos edifícios de madeira originais. Paranapiacaba corria o risco de se tornar uma favela e arrastar seus habitantes para a extrema pobreza. Devido ao aumento da atenção e do comprometimento, as condições melhoraram drasticamente. O governo brasileiro, a WMF e outros buscam promover o esforço de preservação com um duplo objetivo: cuidar do patrimônio natural, cultural e industrial de Paranapiacaba e promover a retomada econômica da região. (WMF, 2019, s/p.).

IMAGEM 32 - Bonnie Burnham em Paranapiacaba



Maria Inês Dias Mazzoco, Bonnie Burnham e Antonio Soukef Junior em visita a estação de Paranapiacaba

Fonte: Folha de São Paulo, Caderno Ilustrada, 07 de maio de 1999, Acervo digital do IPHAN (Documentação do IPHAN, pdf p. 537).

Após os esforços de diferentes grupos e os cenários da primeira década do século XXI, como sendo os anos promissores no reconhecimento e na elaboração de políticas patrimoniais relacionada a vila. Ocorreu que no ano de 2008, ano também da Inscrição da Vila Ferroviária de Paranapiacaba no Livro Histórico do IPHAN, (nº inscr. 586, vol. 2, f. 093-094, 30/09/2008). O Brasil como um dos países signatário da Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, elaborada na Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), em Paris (França), em 1972, e ratificada pelo Decreto nº 80.978, de 12 de dezembro de 1977, não deixaria de referendar suas políticas.

O IPHAN como órgão máximo nacional em assuntos relacionado ao patrimônio, periodicamente por meio de uma ferramenta sinaliza ao órgão internacional quais são seus bens (de forma mais técnica, patrimônios de característica, cultural, natural ou mista), de maior valor e importância em interlocução com uma esfera mundial. Essa ferramenta é a Lista Indicativa a Patrimônio Mundial,

(...) pelo menos, uma vez a cada dez anos. A partir da relação de bens culturais, naturais e mistos, é elaborado um dossiê que reúne todas as informações e documentação possíveis sobre cada sítio, para construir um argumento coerente e incontestável da candidatura a Patrimônio Mundial (IPHAN, 2023, s/p.).

QUADRO 2 - Lista Indicativa a Patrimônio Mundial

Patrimônio Cultural
Barragem do Cedro nos Monólitos de Quixadá (CE)
Conjunto de Fortificações Brasileiras (AP, BA, MS, RJ, RO, PE, RN, SC e SP)
Geoglifos do Acre (AC)
Igreja e Mosteiro de São Bento (RJ)
Itacoatiaras do Rio Ingá (PB)
Palácio da Cultura – Antiga sede do Ministério de Educação e Saúde (RJ)
Sítio Roberto Burle Marx (RJ)
Teatros da Amazônia (AM/PA)
Vila Ferroviária de Paranapiacaba (SP)
Ver-o-Peso (PA)
Patrimônio Natural
Cânion do Rio Peruaçu (MG)

Estação Ecológica Anavilhanas (AM)
Estação Ecológica do Taim (RS)
Estação Ecológica de Raso de Catarina (BA)
Parque Nacional da Serra da Bocaina (SP/RJ)
Parque Nacional da Serra da Canastra (MG)
Parque Nacional da Serra do Divisor (AC)
Parque Nacional Pico da Neblina (AM)
Reserva Biológica do Atol das Rocas (RN)
Patrimônio Misto
Área Federal de Proteção Ambiental, Caverna do Peruaçu/Parque Estadual Veredas do Peruaçu (MG)

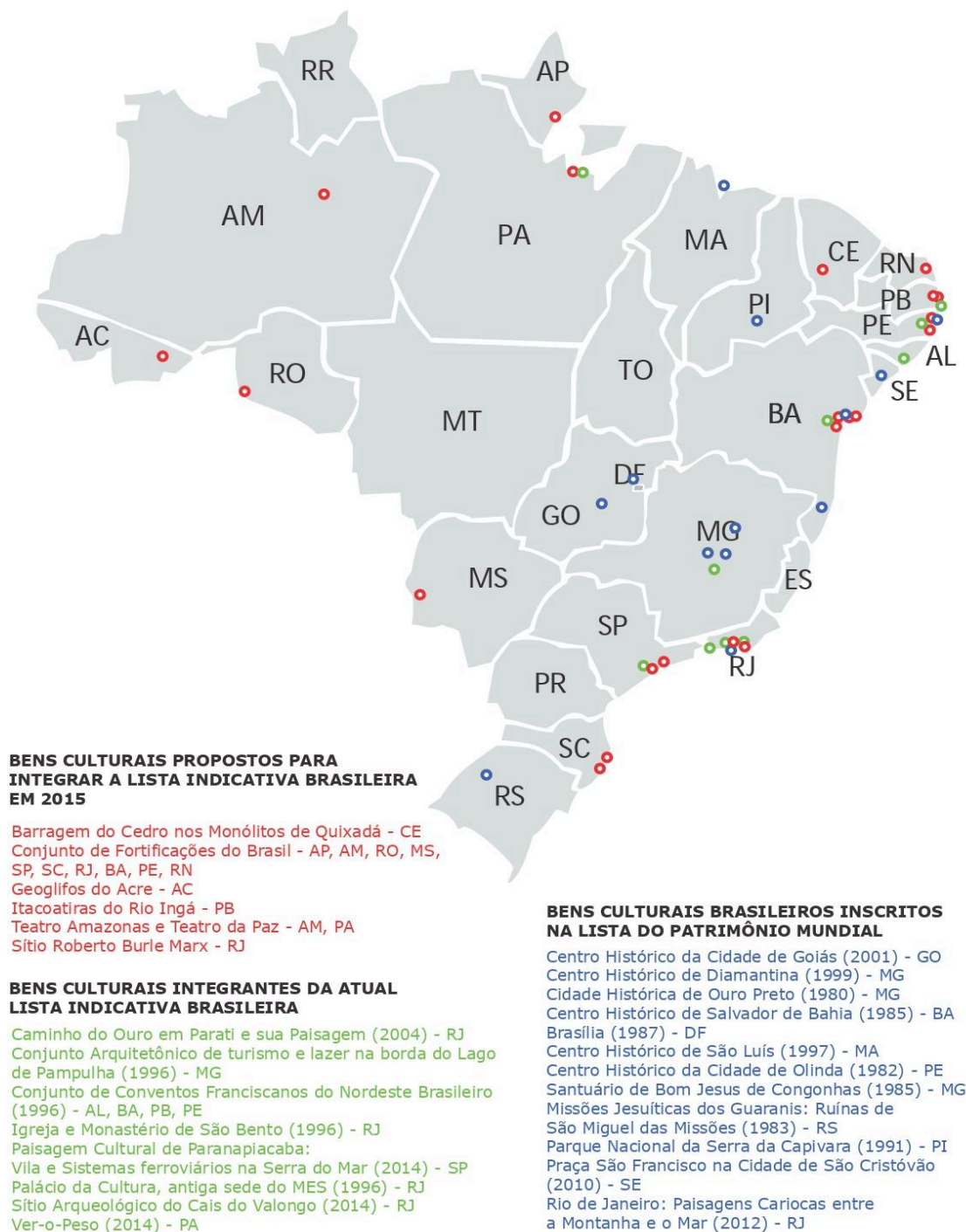
Fonte: IPHAN, 2023.

Em matéria no Diário do Grande ABC de 11/11/2008 “...Os bens inscritos na lista foram analisados por especialistas nacionais e internacionais. A candidatura de Paranapiacaba foi oficialmente anunciada em junho. A Unesco tem dois anos para encaminhar técnicos ao Grande ABC para elaborar um relatório, que será colocado posteriormente em votação no Comitê do Patrimônio Mundial, com sede em Paris...” (DGABC, 2008, s/p.).

Ocorre que na análise de D’Agostini, ela aponta que no ano de 2010 a cidade foi retirada da lista pela administração Municipal sobre a alegação de falta de recurso em sua recuperação. Seu trabalho como já pontuado é de 2014, dentro dos trabalhos periódicos do IPHAN, a Lista Indicativa Brasileira 2015 de Patrimônio cultural – UNESCO, vai caracterizar a inserção da vila na lista de bens integrantes como sendo em 2014, confirmando a alteração do ano de inserção do patrimônio. Tal situação não ocorre por acaso, como bem pois Cecília Rodrigues dos Santos em 2002, o tombamento nas diferentes esferas não necessariamente significa a sua proteção.

IMAGEM 33 - Mapa de bens indicados

Proposta Lista Indicativa Brasileira 2015 Patrimônio Cultural Mundial



Assessoria de Relações Internacionais
Janeiro/2015

Fonte: IPHAN, 2015, no arquivo em bens que já integram a lista vai aparecer a “Vila e Sistemas ferroviários na Serra do Mar (2014) – SP”, quando por logica deveria ser 2008.

Ao final dessa análise podemos compreender os diferentes processos que dão sustentação legal ao tombamento da vila de Paranapiacaba. Ocorre que entre a primeira e segunda década do século XXI, a vila passou por importantes mudanças que consolidaram o turismo e a forma de ser e de se viver em Paranapiacaba. Contudo não passando indiferente por situações que puseram e ainda põem a vila em risco, o estado de atenção e mobilização tem de ser constante a fim de evitar descontinuidades e ataques aos patrimônios mais do que chancelados. Um desses ataques foi a partir do ano de 2009, quando ocorre uma mudança política municipal, que ocasionou a extinção da subprefeitura de Paranapiacaba e a tentativa de desmobilizar a estrutura construída entre comunidade – através de muito diálogo e esforço, político e técnico – com o poder público.

CAPÍTULO III

DESAFIOS APÓS O TOMBAMENTO: participação popular na defesa do patrimônio

“As práticas preservacionistas acionadas na América Latina mantêm-se em sintonia com as políticas internacionais do patrimônio cultural e da memória social ao desenvolvimento urbano. Mas, no caso latino-americano, os especialistas se deparam com outros impasses, agravados pela complexidade e extensão dos acervos de bens, a dispersão desse patrimônio no vasto continente americano, as urgências sociais e a escassez de recursos”. (FUNARI, 2014, p.57).

É evidente que os tombamentos (Municipal, Estadual e Federal), foram e ainda são importantes no processo de preservação da vila Ferroviária de Paranapiacaba, como posto por Cecília Rodrigues dos Santos, D’Agostini e Vanessa Gayego. Contudo, houve também a construção de uma verdadeira estrutura burocrática para dar viabilidade teórica, técnica e prática para a sobrevivência de Paranapiacaba após o tombamento. Bem como a construção de uma importante ligação do município com os moradores, com o potencial turístico projetado e principalmente com o objetivo da convergência da preservação das características históricas e naturais da região.

Como pode-se observar, embora agenciada por diferentes grupos, é a Prefeitura Municipal de Santo André a grande “proprietária” /responsável pela vila, e a ela recaiu a incumbência de dar viabilidade aos programas de preservação após o tombamento. A execução do planejamento participativo e da gestão pública em Paranapiacaba, posta por Vanessa Gayego (3 fases), começa de forma interessante referente a fase 1 - Implantação de 2001-2004. Neste período houve a criação da subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense, estruturado em cinco departamentos (Meio Ambiente, Desenvolvimento Social, Infraestrutura, Paranapiacaba e Departamento Administrativo), seguido do Conselho Municipal de Representantes da Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense via Lei nº 8.437, de 28 de novembro de 2002. E que ao final da primeira fase um novo Plano Diretor é instaurado pela Lei nº 8.696/2004.

3.1 Plano Diretor de Santo André, um exemplo de articulação política

Um ponto a destacar desse Plano é que ele reconfigurou parte dos limites da cidade como a Zona Especial de Interesse. Referente a área da vila, criou-se as Zonas Especiais de Interesse do Patrimônio (ZEIP), sujeitas a criação de uma regulamentação própria:

Art. 111. Na Zona de Conservação Ambiental serão admitidas atividades não residenciais referentes à pesquisa e turismo sustentável, desde que compatíveis com o objetivo de conservação da Zona.

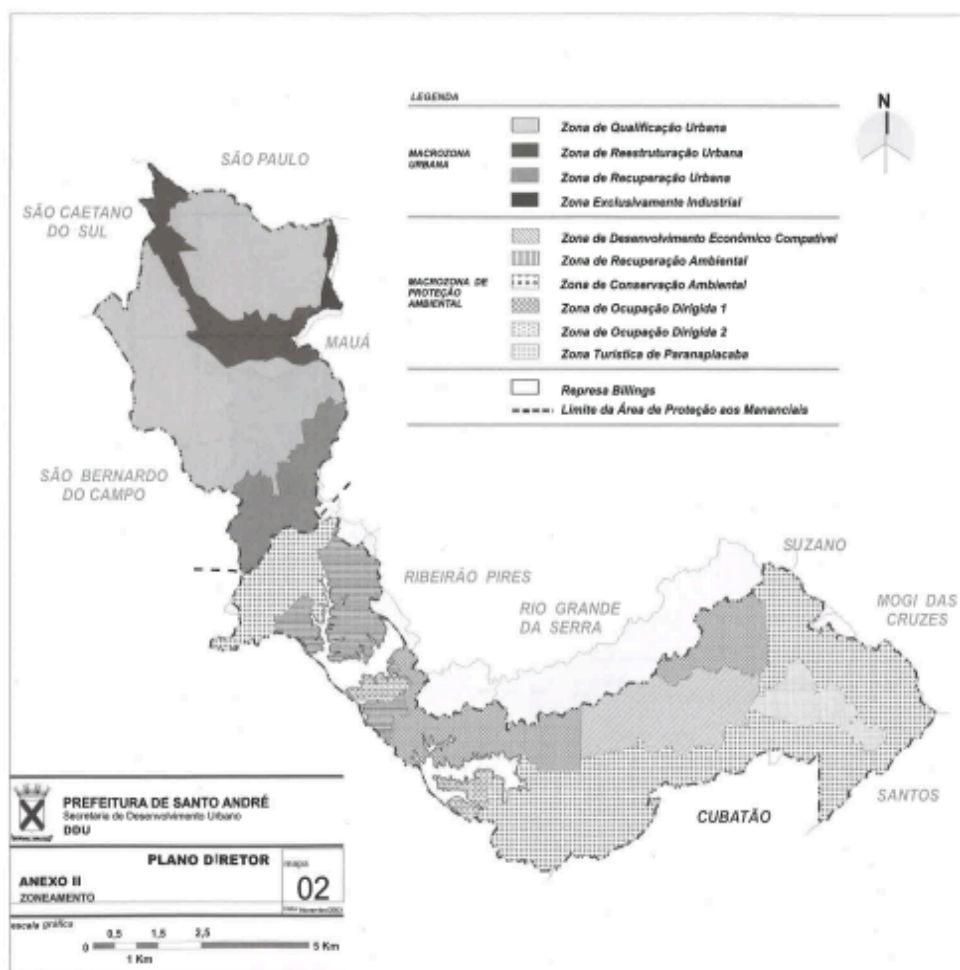
Art. 112. Na Zona Turística de Paranapiacaba serão permitidos os usos residenciais e as atividades não-residenciais referentes à pesquisa, turismo sustentável, agricultura de subsistência, manejos de espécies nativas e, comércio e prestação de serviços de apoio ao turismo.

§ 1º. O uso residencial, a que se refere o "caput", restringe-se à ZEIP da Vila de Paranapiacaba.

§ 2º. Na Zona Turística de Paranapiacaba, as atividades de comércio e prestação de serviços de apoio ao turismo, quando de pequeno porte, somente poderão se instalar na ZEIP.

Art. 113. A instalação de qualquer uso ou atividade na Macrozona de Proteção Ambiental fica sujeita ao licenciamento ambiental municipal e estadual, devendo atender à legislação ambiental vigente. (PMSA, 2004, Pag. 28).

FIGURA 13 - Mapa do Plano Diretor PMSA



Fonte: PMSA, 2004. Mapa presente nos anexos da lei ZEIPP.

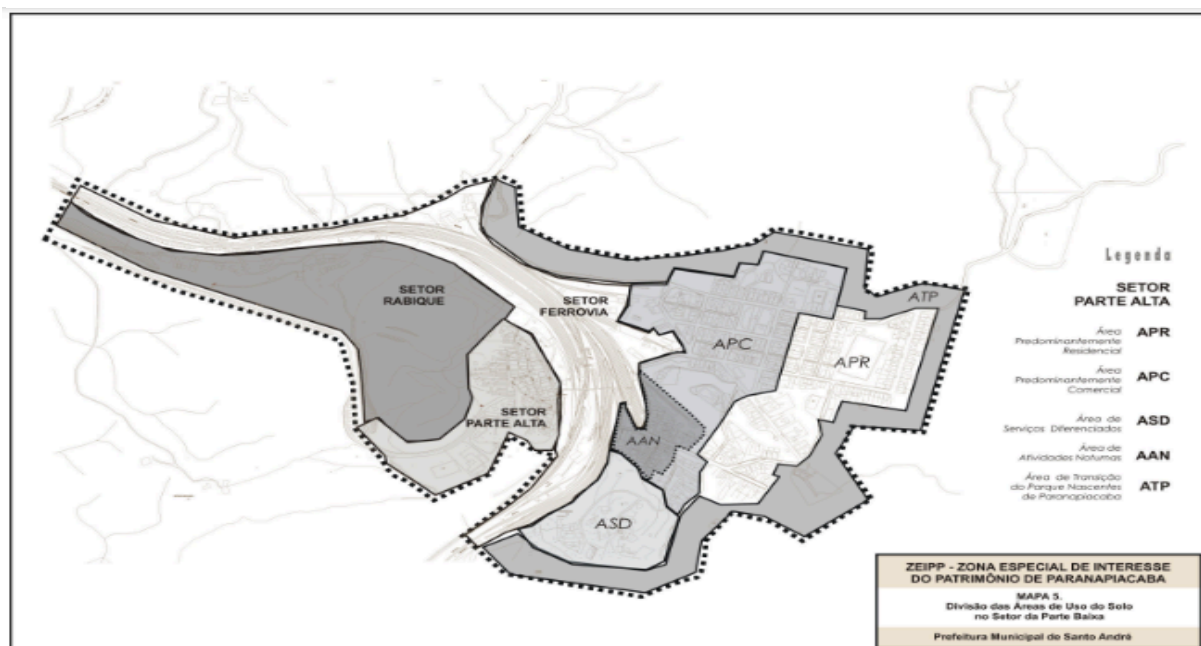
Ocorre que como cumprimento dos objetivos desta primeira fase, foi elaborado também o “Plano Patrimonial” com o sentido de aproveitar as potencialidades da vila na promoção do turismo e na melhoria da qualidade de vida dos moradores. Houve um grande incentivo ao empreendedorismo dos moradores, principalmente por meio de programas de capacitação, saindo de 11 empreendimentos em 2001 para 69 em 2004. Vanessa Gayego detalha todas as atividades desenvolvidas, mas ressalta o caráter desse primeiro momento em buscar construir uma infraestrutura que a vila não tinha, como recepção aos turistas, hotelaria, alimentação, produtos e serviços turísticos. Além de criar o Parque Nascentes e o Calendário Cultural, com festas que forjaram a identidade da cidade como o Festival de Inverno e o Festival Gastronômico do Cambuci (fruto típico da Mata Atlântica).

Já na segunda fase (2005-2008), previa-se a qualificação agora desses empreendimentos abertos anteriormente. É nesse período que se observa a estruturação de grandes mudanças na vila, a começar com uma real integração entre desenvolvimento social, turístico e conservação ambiental:

Neste contexto, foram criados o PQST – “Programa de Qualificação dos Serviços Turísticos” e a “Certificação 5º. Patamar”, para oferecer aos empreendedores e moradores um conjunto de cursos abordando os temas de educação ambiental, educação patrimonial e educação para o turismo e empreendedorismo. Organizado em três módulos (básico, intermediário e avançado), [...] O Plano Patrimônio de 2003 foi revisado e reelaborado em 2007, com base nas diretrizes da lei da ZEIPP – Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba – o plano diretor da Vila, gerando o PDTUR - Plano de Desenvolvimento Turístico Sustentável. (FIGUEIREDO, 2011, p. 11).

A Lei nº 9.018, de 21 de dezembro de 2007, que regulamentou a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba (ZEIPP), estruturou todo o funcionamento da vila de forma institucional a começar pela delimitação de um claro perímetro da ZEIPP, subdividido em quatro setores: 1. Setor do Rabique; 2. Setor da parte alta; 3. Setor da parte baixa; e 4. Setor da Ferrovia. Delimitou quais eram os imóveis de uso residencial e não residencial e elaborou uma divisão das áreas de uso do solo dentro do setor da Parte baixa.

IMAGEM 34 - Mapa da ZEIPP



Fonte: PMSA, 2007.

Nesse período observou-se uma série de atividades que efetivamente mudaram a “cara” de Paranapiacaba tendo como protagonistas os próprios moradores. Dentre elas o Circuito Museológico baseado na concepção de “Museu a Céu Aberto”, premiado pelo IPHAN no Concurso de Modernização de Museus (2007); o Programa de Jovens da Reserva da Biosfera (PJ) e o Agente Jovem, desenvolvidos em parceria com o Instituto Florestal e a Unesco, onde era ofertado de forma integral capacitação técnica em áreas como eco mercado, monitoria ambiental, ecoturismo, e manejo florestal, formação com disponibilidade de bolsas dadas para jovens e adolescentes entre 14 e 21 anos. Foram criadas atividades de incentivo ao empreendedorismo como o “Entrepasto de Arte e Artesanato” e o “Espaço Gastronômico”. Em 2008 houve a intenção de formalizar os empreendimentos por meio da criação de cooperativas. Ainda em 2006, a PMSA restaurou a Maria Fumaça e viabilizou junto a A.B.P.F. a possibilidade de percorrer um trecho de 2km no pátio ferroviário, um atrativo a mais ao Museu Tecnológico Ferroviário do Funicular. Também em 2008 foi firmado um termo de compromisso entre PMSA, Secretaria de Transportes do Governo do Estado de São Paulo, CPTM, MRS Logística e A.B.P.F. que criou o Trem Expresso Turístico³⁵, atualmente uma das principais formas de visitação a vila. Há um trem especial da CPTM (locomotiva a diesel Alco RS-3 de 1952 e carros de passageiros em aço inoxidável, fabricados no Brasil pela

³⁵ Rotas atualmente saindo da Estação da Luz para Paranapiacaba, Jundiaí e Mogi das Cruzes.

Budd - Mafersa nos anos 1960), que sai aos finais de semana diretamente da Estação da Luz até Paranapiacaba. O expresso conta com guias que relatam ricas histórias e informações da primeira ferrovia paulista ao longo do percurso. Dentre os projetos destaco a importância do PQST na mudança da aparência da vila.

Dentro do PQST, foram promovidos cursos profissionalizantes, fomentando a formação de grupos por meio do cooperativismo ou associativismo. Foram ministrados cursos de economia solidária, carpintaria, marcenaria, restauro em madeira, artesanato em cerâmica, xilogravura, gastronomia e formação para trabalho em construção civil, como eletricista, pedreiro e encanador. Até o final de 2008 estavam formados e trabalhando na Cooperativa de Restauro em Madeira, o Núcleo de Cerâmica e três associações de serviços turísticos: a AMA; a ECOVERDE e a ECOPASSEIOS. Estavam ainda em formação a cooperativa de gastronomia e panificação e a associação dos artesãos de Paranapiacaba, que atuavam individualmente. Outros cursos buscavam a formação continuada e o aperfeiçoamento para monitores de turismo, tais como o de “Aprendizado Sequencial e Vivência na Natureza” e o de “História e Memória Oral”, para a formação dos “agentes da memória”. Em 2006 estes receberam a Casa Foz, já restaurada, como sede e espaço expositivo de suas pesquisas, que foi integrado ao currículo Museológico, como a “Casa da Memória. (FIGUEIREDO, 2014, p. 310).

IMAGEM 35 - Panorâmica da retirada de anexos



Fonte: LUME/PMSA, Figueiredo, 2006, imagem 93. É possível notar como a recondução a originalidade inicial do projeto da vila, acabava por privilegiar a efetivação dos ideais higienistas que pautaram a criação de muitos espaços urbanos.

Destaque para o padrão das casas tipo E2 com seus fundos totalmente desconfigurados dos padrões originais. O processo de restauração nesse caso, em uma postura mais tradicionalista, visava a reconfiguração tal qual as plantas de fundação da vila. Recomendo a

leitura do primoroso trabalho de Figueiredo que abarca com detalhes os processos de restauração em Paranapiacaba. Sua formação como arquiteta possibilita um olhar mais enfático quanto ao padrão arquitetônico. Contudo cabendo uma provocação de minha parte, os anexos foram construídos frente aos desejos e a funcionalidade da individualidade, mas a vila como um todo em sua estrutura previa uma coletividade do espaço. É interessante pensar as demandas individuais e coletivas em um projeto como esse.

IMAGEM 36 - Trem expresso turístico CPTM



Fonte: Divulgação CPTM, s/d. Guilherme C. S.

A primeira foto da esquerda para a direita, mostra a bela composição do Expresso Turístico estacionada na plataforma da Estação da Luz (SP-Capital). Destaque para a segunda imagem em primeiro plano é possível perceber uma plataforma “estação” de madeira, a construção feita de forma a ser possível sua remoção, atendendo ao desembarque dos turistas. As primeiras viagens do Expresso Turístico começaram em 2009, ao fundo é possível ver um banner de recepção aos visitantes, apoiado sobre a estrutura da Garagem das locomotivas. Esse prédio foi restaurado via projeto PAC - Cidades Históricas de 2013, sendo entregue em 22 de julho de 2017. Hoje serve como atual local de desembarque do expresso turístico da CPTM.

IMAGEM 37 - Trem dos ingleses ABPF



Fonte: REPORTER DIÁRIO, s/d. \ CATRACALIVRE, 2014.

Maria-Fumaça SPR nº 10, fabricada pela Sharp Stewart, no Reino Unido em 1867, puxando o carro de primeira classe SPR nº P-112, fabricado em 1914. Essa é a terceira locomotiva mais antiga do Brasil e única ainda em operação segundo a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) de São Paulo. Segundo últimas informações que tive nos anos que visitei a vila, de 2018 a 2022, a locomotiva não estava prestando serviços.

Não poderia deixar de pontuar um dos inúmeros debates que continuam a permear a vila, frente a complexidade do seu processo de conservação e restauro. Como destacada pela arquiteta Vanessa Gayego Bello Figueiredo, a lei ZAIPP é marcada por uma definição de restauração voltada a valorização do caráter excepcional do edifício, isso quer dizer, privilegiando o restabelecimento substancial de um bem em um estado anterior conhecido.

Tal conceituação, proveniente da Carta de Burra de 1980 (IPHAN, 2004), vem encontrando críticas mesmo no Brasil. Como esclarece Beatriz Kuhl (2010), esta definição ancora-se numa visão que prevaleceu até o século XIX, mais alinhada às práticas de Violet-le-Duc, voltadas a reconstruir o estado “original”, idealizado ou mesmo suposto da obra. Foi refutada, como vimos com profundidade de abertura, pelas propostas de Camillo Boito, Alois Riegl, Gustavo Giovannoni, Cesare Brandi, Bardeschi. Por outro lado, ainda há muitas ações neste sentido, incluindo as conduzidas pela maioria dos órgãos de proteção brasileiros. (FIGUEIREDO, 2014, p. 353).

É comum o estranho aspecto de muitas casas e prédios da vila aparentarem estar “novinhos em folha”, exibindo mais do que um relativo zelo pelo monumento, muitas das vezes ocultando as marcas do tempo, mas mantendo as características do culto da antiguidade. Os debates sobre as melhores formas e posturas quanto a temática da restauração e/ou conservação, são interdisciplinares, profundos, inconclusivos além de serem extremamente variáveis a depender de seu contexto de aplicação. Sem dúvida, todos versam pela integridade do monumento. Ainda dentro da segunda fase um triste episódio marca de forma negativa como o tombamento não significa total proteção aos bens.

Vanessa Gayego destaca o exemplo da Casa de Engenheiro da rua Rodrigues Alves, como um interessante caso para se observar essas disputas doutrinárias quanto aos processos de restauração/conservação:

(...) começa com a reintegração de posse do imóvel devido à recusa do possessor em assinar o contrato e, conseqüentemente, em pagar o aluguel. Ao longo dos quatro primeiros anos de gestão foram observadas atividades ilícitas no imóvel, como tráfico de drogas. Foram muitas as ameaças de “colocar fogo na casa se alguém me tirar daqui”. Num sábado à noite, dez dias após a reintegração de posse, a casa foi incendiada.” (Figueiredo, 2014, p. 354).

IMAGEM 38 - Casa de Engenheiro, antes e depois do incêndio (2005)



Fonte: Luis Saia/ IPHAN, 7/12/2005; Vanessa Figueiredo, 18/12/2005, poucas coisas restaram do incêndio como as duas lareiras e a base da casa em alvenaria.

Para além do trauma do incêndio, algo mais do que recorrente e assustador para a existência deste patrimônio, os passos que se sucederam como narrados por Vanessa Gayego, é que após o incêndio é possível notar as diferentes posturas doutrinárias presente nas diferentes instituições em contato com a vila. A ação da comunidade ainda traumatizada com o incêndio foi o pedido da reconstrução da casa. A PMSA também pontuou a posição de reconstruir, mas destinando o novo edifício a um uso educativo. O Ministério Público solicitou a reconstrução da casa e providências quanto a prevenção contra futuros incêndios. Já o CONDEPHAAT (esfera estadual) posicionou-se contra a reconstrução em uma leitura mais radical (John Ruskin) das cartas patrimoniais, afirmando ser a reconstrução um falseamento tanto do documento histórico quanto da própria vila.

O consenso veio a ocorrer mais de um ano depois, ainda sim com ressalvas. Primeiro foi concebido a necessidade de se construir algo no local a fim de “recompôr a paisagem cultural de Paranapiacaba”. Os debates seguintes se estruturaram quanto a demanda de se criar ali uma biblioteca com espaço amplo. A polaridade dos discursos se deu em qual tipo de projeto adotar, a reconstrução tal uma cópia do edifício original ou um novo edifício. A resposta veio por meio da construção de um edifício de mesma volumetria, com características e técnicas condizentes com as aplicadas em construções do padrão de casas de funcionários de alta graduação da SPR (engenheiros), porém não sendo mais uma casa, e sim um espaço com o interior adequado as novas demandas.

A tipologia do bem a ser reproduzido (casa do tipo B adaptada para engenheiros), eleva-se em um fino debate quanto a possibilidade de reprodução das técnicas ou não, uma

vez que as casas foram planejadas dentro da era da reprodutividade em série. Reproduzi-las sobre os mesmos padrões não era um problema. A própria cooperativa de moradores já dominava as técnicas de construção de casas e elementos dessas em madeira. Ressalto que a cooperativa formou um banco de dados de informações para a construção de materiais e recomposição adequada de elementos arquitetônicos degradados na vila.

IMAGEM 39 - Maquete em madeira



Fonte: Eduardo José da Costa. Acervo Pessoal, 2022.

Em 2007, foi entregue a Paranapiacaba o Centro de Documentação em Arquitetura e Urbanismo CDARQ, que funcionara a época em quatro casas na Av. Campos Sales e no hospital na parte baixa. Segundo matéria do REPORTER DIÁRIO, de 21/06/2007, o projeto de Parceria PMSA com a Fundação Santo André, “recebeu verba de R\$ 300 mil do Programa de Políticas Públicas da Fapesp (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo)” com o objetivo de coletar informações e elaborar maquetes das tipologias construtivas da vila, além de salvaguardar fragmentos de materiais encontrados durante as restaurações. Mostrando mais uma vez a complexidade técnica do tombamento de patrimônios como a Vila de Paranapiacaba, os próprios moradores elaborando soluções únicas para as demandas de preservação.

O que Walter Benjamin (1936) já havia levantado sobre a autenticidade dos edifícios na era da reprodutibilidade técnica estava posto. A sofisticação do debate não era apenas recriar simplesmente a casa uma vez que havia no sítio exemplares semelhantes ao da casa, a documentação com as plantas originais da SPR, o domínio das técnicas e os recursos disponíveis. Uma casa erguida tal “*ipsis litteris*” as já centenárias vizinhas, poder-se-ia

afirmar que é autêntica tal qual as outras? Ou mesmo que as madeiras de todo o processo fossem trazidas da mesma região de onde as originais teriam sido cortadas? E como em um rito protocolar, subissem a serra via ferrovia, qual seria a porcentagem (se é que isso pode ser calculado), de originalidade comparada as outras casas? Teria essas novas madeiras as mesmas marcas do intemperismo da Serra do Mar, as manchas do tempo e as camadas históricas de tinta, tal qual uma árvore registra em seus anéis o seu crescimento? As paredes desta nova edificação jamais testemunhariam a favor de sua história, um estudo de prospecção de cores não confirmaria sua autenticidade? Por essas e muitas outras questões se entende as dinâmicas metodológicas impostas pela intelectualidade quanto a temática da restauração.³⁶

A fachada foi redesenhada, recebendo, ao lado esquerdo, um conjunto de novas esquadrias, distintas da técnica construtiva desta tipologia, também para diferenciar a edificação atual, refutando, desta maneira, qualquer ideia de cópia, refazimento do projeto original, ou falso histórico [...] O Ministério Público (MP), porém, não compreendia estas questões e solicitava a reconstrução do imóvel, tal como o “original”. Não é de se esperar que advogados, juízes e promotores tenham ciência do debate de mais de duzentos anos que assola a polêmica da restauração e da reconstrução. (FIGUEIREDO, 2014, p. 357).

³⁶ Um curioso caso da dificuldade de se propor uma doutrina mais incisiva de recomposição à originalidade de um edifício. É o caso da Vila Itororó, um lugar único da cidade de São Paulo, trata-se de um conjunto arquitetônico com mais de 10 edificações, construídas ao longo do século XX, idealizado pelo português Francisco de Castro. A “Simbiose” de estilos arquitetônicos pode em um primeiro olhar parecer estranha, porém, ao olhar detalhado e apreciação mais profunda, se revelam um rico “coral” de fontes históricas da arquitetura paulista. Um segundo exemplo, esse mais conservador em seus princípios, é o da Capela Santa Luzia, na Cidade Matarazzo, próximo da Avenida Paulista. Para além da ousadia dos arquitetos e engenheiros em fazer a capela “flutuar”, apoiado em oito pilares que atingem 60 metros de profundidade, durante as obras do conjunto arquitetônico. A obra de restauração principalmente dos afrescos originais sob as camadas de tinta de pinturas posteriores é mais um dos exemplos das dificuldades inerentes a esse processo. Recomendo a visita *in loco* desses dois locais aos que se interessam por questões relacionadas a arquitetura, restauração e história patrimonial.

IMAGEM 40 - Biblioteca de Paranapiacaba



Fonte: PMSA, S.d. Atual Biblioteca de Paranapiacaba Ábia Ferreira Francisco, estrutura construída pela prefeitura e a cooperativa de moradores. Destaque para a placa informativa em primeiro plano. O projeto foi entregue a população em 3/10/2015 via PAC- Cidades Históricas.

Essa segunda fase foi marcada também por uma forte estruturação da vila tendo como fruto a criação do “Manual de Diretrizes e Procedimentos para Intervenção no Conjunto Edificado de Paranapiacaba”, o “Manual de Áreas Verdes e Paisagismo” e do aporte de recursos financeiros, em grande parte municipais. De forma mais sistematizada Vanessa Gayego traz por meio de documentos da subprefeitura de Paranapiacaba o detalhamento dos recursos através de prestação de contas:

QUADRO 3 - Segunda Fase de intervenção no Patrimônio Material em Paranapiacaba (2006-2008)

Ano/Imóvel Restaurado ou reformado	Valor (reais)	Fonte do Recurso
2006		
Reforma dos sanitários do galpão de solteiros de Canudos	15.000,00	PMSA/SDUH
Adaptação galpão de solteiros	40.000,00	UNIA/SDUH/SUB
Reforma da Biblioteca Municipal	3.000,00	PMSA
Posto da Polícia Militar (Antiga Cadeia)	24.000,00	PMSA
2007		
Restauro do CDARQ - Centro de Documentação em Arquitetura e Urbanismo. (4 casas Tipo E)	200.000,00	FAPESP/FSA/ PMSA
Destacamento da Polícia Militar	23.953,29	PMSA
Base do Corpo de Bombeiros (casa Tipo B)	54.686,95	PMSA
Largo dos Padeiros	176.385,16	PMSA
Cercamento de um quarteirão (Av. Fox com Campos Salles), convênio Coop. Marcenaria	59.807,52	PMSA
2ª Reforma da Sede da Subprefeitura	70.000,00	PMSA
2008		
Vestiário e Arquivado do Campo	65.000,00	PMSA
Barracão de Solteiros (Vila Velha) – albergue da juventude	60.000,00	PMSA
Anexo do Museu Castelo – café e sanitários	40.000,00	PMSA
Nova Sinalização turística	200.000,00	MIN Turismo
Antiga Padaria (Coop. Marcenaria - concluída em 2009)	207.000,00	
EMEIF - Escola com quadra poliesportiva completa (nova construção, conclusão 2010)	1.400.000,00	PMSA/SEduc
Biblioteca (recomposição casa de engenheiro incendiada - Coop. Marcenaria)	400.000,00	PMSA/SEduc
Recuperação da Rede Elétrica e de Iluminação da Vila (concluída em 2010)	1.400.000,00	PMSA/Sobras
Readequação da rede de abastecimento de água da Vila	1.200.000,00	PMSA/SEMASA
Complexo do Antigo Lyra da Serra e Primeiro Grupo Escolar ³⁹	600.000,00	MIN Turismo/ CEF
Total	6.184.145,77	

Fonte: PMSA/SUBPREFEITURA, 2008 apud Figueiredo, 2014, p 352. Valores e fontes de recursos referentes a obras de restauro, manutenção, adaptação, atualização tecnológica, novas construções e infraestrutura.

A terceira fase, prevista para iniciar após o ano de 2008, com o objetivo de formalização e regularização dos empreendimentos turísticos, já contabilizava até aquele momento, mais de 8 milhões de reais investidos em obras de restauração do patrimônio edificado e espaços livres, além de dispor de um investimento anual de 140 mil reais na conservação e manutenção contínua de Paranapiacaba.

A partir de 2008, com a aprovação da lei da ZEIPP, a Vila iniciou sua preparação para entrar na terceira fase do projeto que compreenderia a formalização e regularização dos empreendimentos turísticos. Este processo

de formalização tinha como objetivo a adequação dos empreendimentos às normas legais existentes, como, por exemplo, a adequação às exigências da vigilância sanitária, ao código de obras municipal e à legislação exigida para o funcionamento de empreendimentos comerciais e prestação de serviços, além da formalização do trabalhador. No entanto, esta etapa não foi concluída devido à troca da administração municipal em 2009 pelo novo governo assumido após as eleições de 2008. (FIGUEIREDO, 2011, p. 12).

Um ponto interessante a se destacar é que mesmo em meio a percalços até meados de 2008 a comunidade junto ao poder público conseguiu desenvolver soluções práticas e possíveis para suas demandas. Demonstrando relativo grau de planejamento seja pelo plano diretor quanto por meio da capacitação dos moradores, todavia o infortúnio das mudanças políticas pusera em xeque toda a estrutura de desenvolvimento sustentável posto para a vila.

3.2 Desarticulação de políticas públicas da PMSA

O ato de extinção da Subprefeitura de Paranapiacaba ocorreu durante a gestão do 22º prefeito de Santo André, Aidan Antonio Ravin (2009-2012) do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB). O duro golpe a autonomia da região se deu via Lei Ordinária nº 9.121 de 31/03/2009, “colocando no lugar” a Secretaria de Gestão dos Recursos Naturais de Paranapiacaba e Parque Andreense. A nova secretaria pífia foi composta pela seguinte estrutura:

- I – Departamento de Apoio Administrativo de Paranapiacaba e Parque Andreense, que terá como subordinadas:
 - a) Gerência Administrativa de Paranapiacaba e Parque Andreense;
 - b) Gerência de Obras e Manutenção de Paranapiacaba e Parque Andreense;
 - c) Gerência de Projetos de Paranapiacaba.
- II – Departamento de Meio Ambiente, que terá como subordinadas:
 - a) Gerência de Planejamento, Licenciamento e Controle Ambiental, que terá como subordinada a Encarregatura de Licenciamento Ambiental;
 - b) Gerência de Fiscalização Ambiental, que terá como subordinada a Encarregatura de Fiscalização de Recursos Naturais;
 - c) Gerência de Educação e Extensão Ambiental, que terá como subordinada a Encarregatura de Extensão Ambiental;
 - d) Gerência de Recursos Naturais. (PMSA, 2009, p. 2-3).

Destaco a importância da Lei ZEIPP, pois como bem coloca Vanessa Gayego, a lei em sua maior parte caracteriza-se em ser autoaplicável demandando em sua visão apenas alguns artigos e instrumentos de regulamentação por encargo de informações técnicas, resolvido parcialmente por meio de fóruns, manuais e planos convergentes a lei.

Assim, a ZEIPP pode ser considerada o “plano estratégico” de Paranapiacaba, ou seja, é o principal instrumento de orientação das políticas e gestão territorial, conciliando o desenvolvimento da atividade turística, com a conservação e sustentabilidade do patrimônio edificado, natural e imaterial,

garantindo também a permanência e qualidade de vida do morador (FIGUEIREDO, 2014, p. 12).

A extinção da Subprefeitura “cortou a cabeça” de todo o projeto, ao “corpo” entendido aqui não só como a lei ZEIPP, e sim as demais organizações como as associações, cooperativas, museus, empreendedores, e todos os moradores ligados de forma direta ou indireta. Restou o “convulsionar” até o esgotar de todas as forças por não ter uma centralidade regional.

O tombamento de Paranapiacaba a protegeu de forma significativa, embora não seja perceptível³⁷ em primeiro plano aos visitantes a desarticulação dos projetos da vila, é possível destacar a sobrevivência de três mecanismos “a lei da ZEIPP, a cooperativa de restauro e o turismo endógeno de base comunitária” (FIGUEIREDO, 2011). As políticas patrimoniais de Paranapiacaba protegeram principalmente a sua integridade física, deixando descobertos os recursos humanos nela empregados, esses sim sofreram muito mais com a desarticulação de políticas públicas.

Os inúmeros debates conseguiram conciliar demandas até então conflitantes, para um processo de acomodação das diferenças e valorização do ecoturismo, da preservação natural e histórica além de promover uma qualidade de vida aos moradores por meio de diferentes programas. A criação da Subprefeitura chancelava toda uma organização promissora, frutífera, próspera e de participação ampla na governabilidade pública da região. Todavia, a concepção geral do projeto não previu brechas de uma ingerência municipal, talvez esse tenha sido o grande “calcanhar de Aquiles” na proteção da Vila de Paranapiacaba. A estrutura centralizadora da Subprefeitura estar sujeita à desarticulação por meio de uma “canetada” corrupta.³⁸

³⁷ Tenho minhas dúvidas se essa desarticulação já não é percebida pelos visitantes. É de interesse de um escuso grupo político manter as políticas da vila sem um real compartilhado com a população.

³⁸ Aidan Antonio Ravin, foi condenado a 20 anos de prisão por ser mentor de irregularidades cometidas conta os cofres da autarquia responsável pelo saneamento ambiental da cidade (Serviço Municipal de Saneamento Ambiental de Santo André – Semasa). A juíza da 1ª Vara Criminal de Santo André concluiu que Aidan foi o mentor e chefe do esquema de compra e venda de licenças ambientais. A revista OESTE traz que “Ministério Público afirmou que alguns casos a extorsão chegava a R\$ 1milhao”. Fato é que a prisão não ocorreu devido Aidan estava internado, diagnosticado com Covid-19. Morreu no domingo (10/01/2021), aos 59 anos, em decorrência de complicações da Covid-19. SCARDOELLI, Anderson, Ex-Prefeito de Santo André é condenado a 20 anos de prisão”, Revista OESTE, 2020, Acesso em:<<https://revistaoste.com/sem-categoria/aidan-ravin-ex-prefeito-de-santo-andre-e-condenado-a-20-anos-de-prisao/>>. Acesso em 08 de outubro de 2023.

A lei da ZEIPP, embora com maior morosidade em sua aplicação, parece ter sobrevivido como o único instrumento capaz de garantir minimamente a continuidade do plano de desenvolvimento urbano e ambiental, bem como a preservação da paisagem cultural. A cooperativa de restauro sobreviveu num primeiro momento devido aos contratos em execução, mas, logo após, com a conclusão da licitação para restauração do Antigo Lyra da Serra e a escassez de mão-de-obra qualificada para o restauro em madeira, foram contratados pela empresa vencedora da licitação. Já o turismo, o apoio da administração atual têm se restringido apenas aos grandes eventos, como o Festival de Inverno. O dia a dia da atividade turística é efetivamente tocado pela comunidade local, pelos monitores culturais e ambientais, pelos empreendedores e pelas instituições organizadas na administração anterior, visto que o quadro de funcionários públicos habilitados a conduzir o projeto também foi desarticulado. (FIGUEIREDO, 2011, p. 21).

Mesmo após a desarticulação em 2009, ocorreram e ocorrem atividades e investimentos na vila. Tal qual como a cabeça decepada da medusa, a vila continua atraindo olhares e investimentos de toda ordem, mesmo sem ter uma estrutura significativa. Apesar de haver uma secretaria local, não a concebo com significativa relevância tal qual foi a ação da existência de uma Subprefeitura.

Um dos grandes investimentos já na segunda década do século XXI na vila ocorre via incentivo federal, atrelado ao Programa de Aceleração e Crescimento PAC, criado em 2007, por Luiz Inácio Lula da Silva juntamente com a então ministra-chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff. O Ministério do Planejamento em 2013 autorizou a criação de uma linha destinada exclusivamente aos sítios históricos urbanos protegidos pelo IPHAN, dando origem ao PAC Cidades Históricas. A movimentação a nível federal, inédita, instituiu recursos financeiros em interessantes projetos que deram fôlego a essa estrutura de gestão patrimonial de Paranapiacaba.³⁹

O PAC Cidades Históricas na Vila Ferroviária de Paranapiacaba dividiu-se em três categorias, 1) Restauração; 2) Restauro⁴⁰; e 3) Reconstrução. Abarcando cerca de 9 projetos, cobrindo cerca de 249 imóveis (residências e imóveis diversos) pertencentes a vila. A ordem

³⁹ Para atender às cidades que possuem bens tombados pelo IPHAN, há o PAC Cidades Históricas com R\$ 1,6 bilhão destinado a 425 obras de restauração de edifícios e espaços públicos, em 44 cidades de 20 estados brasileiros. Coube ao Instituto, a concepção dessa linha do PAC que está sendo executado em cooperação com diversos coexecutores, em especial os municípios, universidades e outras instituições federais, com apoio técnico da Caixa Econômica Federal (CAIXA) e de governos estaduais” (IPHAN/PAC, 2023).

⁴⁰ Neste debate os pontos são complexos e inconclusivos como já pontuara no texto, contudo convém sistematizar ao leitor, que em linhas gerais, podemos dizer que o Restauro visa preservar e manter o estado original de um imóvel, enquanto a Restauração envolve alterar e modernizar o imóvel. Já a Reconstrução (essa sim muito mais complexa), é a seara que demanda mais labor reflexivo, se propõem a reconstruir totalmente um patrimônio, normalmente destruído por causas naturais e/ou intencionais.

de investimentos do governo federal foi de mais de R\$ 41 milhões, a tabela a seguir mostra a condição de alguns dos projetos.

TABELA 3 - Projetos do PAC em Paranapiacaba

Restauração	
 1	Garagem das Locomotivas (obra concluída).
 2	Antiga Sede da Associação Recreativa Lyra da Serra (Cine Lyra) – Cinema.
 3	Campo de Futebol - Serrano Atlético Clube (1903). [Concluída 22.07.2022]
 4	Casa de Engenheiro - Atual Biblioteca (obra concluída).
 5	Etapa 1 - 93 imóveis - Vila Martin Smith.

	Etapas 2 e 3 - 149 imóveis - Vila Martin Smith
Restauração	
	Oficinas de Manutenção das Antigas SPR e RFFSA (obras concluídas).
	Almoxarifado da Antiga SPR (obra concluída).
Reconstrução	
	Imóvel incendiado na região do Hospital Velho (Rua Dr. Marun, 313).

Fonte: IPHAN, 2017. *fotos: 1, 4, 7 e 8 Laercio Rocha/Iphan-SP; 2 Alex Cavanha/PMSA, 3 Divulgação da PMSA/UOL, 5 e 6 Helbert Aggio/ PMSA, 9 Lucca Balacci.

Destaque para o campo “Reconstrução”, o último incêndio a ferir a vila foi em 27/07/2019, a vítima em questão foi uma residência construída na parte velha da vila próximo à rua direita e ao museu castelinho. O “trágico acidente” aconteceu por volta da 5h da manhã. O mais triste é que ocorria na vila ao mesmo tempo uma de suas festas mais típicas o Festival de Inverno de 2019, sem dúvidas reacendeu a preocupação primordial que é a segurança dos edifícios.

As políticas de tombamento embora não sejam garantias plenas de preservação aos monumentos por elas assistidos, não deixam de exercer uma função, principalmente por força

da lei, em proteger ainda mais os bens tombados em questão. Seu preço de manutenção é irrisório perto do custo de sua perda por qualquer que seja a razão.⁴¹ Posto ao lado as ações arbitrárias como acidentes, ignorância, depredação, desconfiguração e desgaste do tempo.

É preciso entender que os ataques sistemáticos, institucionalizados pela política e travestidos de “benfeitorias” das mais puras e progressistas das intenções, na verdade guardam propostas escusas de depredação, apagamento e destruição do patrimônio histórico. Essas sim são caras a sociedade, dolosas pois ferindo quase que de morte a existência dos monumentos naturais, históricos e culturais, são defendidas como se apresentassem uma institucionalidade, mas na verdade essa é apenas uma fina camada de “verniz” ao desmonte das políticas patrimoniais.

3.3 SOS Paranapiacaba, perigo a vista

Para não falar aqui novamente de Aidan Antonio, trago a proposta infame apresentada pela empresa “Fazenda Campo Grande Empreendimentos” de Jael Rawet. Esta foi responsável por apresentar recentemente a mais absurda proposta, que mais uma vez colocará a vila de Paranapiacaba e todo o seu entorno em risco.

A empresa em questão é dona de glebas próximas a Paranapiacaba, mais precisamente entre a cidade de Rio Grande da Serra – SP, e a Vila Ferroviária. O local (tendo a vila como referência), fica entorno de 5 km de distância, as margens da Rodovia (SP-122), e próxima à antiga estação de Campo Grande, também construída pela SPR, inaugurada em 1889.

Brevemente sobre a estação, o local sempre serviu de entreposto para o abastecimento de locomotivas além de ajudar no escoamento de lenha e carvão extraídos da região. A supressão da vegetação criou grandes áreas descampadas dando nome a região “campo grande”, além de contar com um pátio ferroviário. O leitor deve estar se perguntando,

⁴¹ É preciso parar com a cultura de querer mitigar os recursos dispostos para a preservação, manutenção e perícia em bens tombados. Aqui faço um desabafo pessoal e reflexivo, atrelado a um apelo a toda sociedade e principalmente aos gestores públicos de que tal postura torpe, indecente, amoral, mesquinha e deplorável, é desencadeadora das mais profundas misérias e decadência que possa sobrevir a existência de todo o patrimônio histórico, cultural e natural brasileiro. É inexequível querer atribuir uma quantia monetária, para aquilo que extrapola o conceito de valor e relevância tamanha envergadura para a história e memória da nação. A exemplo de indignação, é a destruição do patrimônio incalculável do Museu Nacional em um Incêndio ocorrido em 2 de setembro de 2018, que destruiu 85% do acervo de 20 milhões de itens. Devido a um curto-circuito em um equipamento obsoleto de ar-condicionado, o contingenciamento de recursos do contrato do BNDES (pasmem já liberado devido a urgência para combater incêndio), não veio a tempo, de evitar que o pior acontecesse. Pobre é a nação que não sabe para onde quer ir e incendeia o seu passado, aos desterrados de passado e ofuscados de uma visão de futuro, resta o presente, sem referencial, sem história, sem memória, sem brio.

mas o que isso tem a ver com Paranapiacaba, ou ainda, com leis patrimoniais. Pois bem, a estação de Campo Grande e todo o seu redor é onde se percebe a chegada em Paranapiacaba, pois na bifurcação em (T), pela SP-122 para quem vai de veículo termina na Parte Alta da vila, já o caminho a esquerda pela Avenida Ford (Estrada de Paranapiacaba), dá acesso a Parte Baixa da vila. Relembro que ambas as regiões (alta e baixa), são ligadas apenas por uma ponte de pedestres, essa área da estação de Campo Grande é a porta para a vila Ferroviária de Paranapiacaba.

A simpática estação ficou muito tempo abandonada, não gozando de mesmo prestígio da vizinha/irmã Paranapiacaba, a não ser o fato de estar cravada em uma área de mananciais. Seu entorno nunca se desenvolveu como nas demais cidades que nasceram as margens desta ferrovia. Acredito que a causa desse esvaziamento seja por ser uma região de desmatamento servindo a ferrovia com pouca especulação imobiliária ou por estar “próxima demais” de Paranapiacaba, inviabilizando o nascedouro de uma cidade ali. Fato é que com o tempo a região serviu também de pátio ferroviário, e que por meio da Lei de Incentivo à Cultura e a iniciativa privada da MRS Logística, no ano de 2020, após 10 meses de obras, foi entregue a restauração do prédio que se tornou um Centro de Controle Operacional das composições da MRS, mas o prédio não foi se quer tombado.

IMAGEM 41 - Estação de Campo Grande



Fonte: 1º R. koracsny. S.d; 2º Leo Giantomasi, 2020. Demonstração do antes e do depois, a Brasil Restauro foi a empresa responsável pelo restauro da Estação Ferroviária de Campo Grande, em Santo André, São Paulo. A obra foi realizada em 2020 com patrocínio da MRS Logística, por meio da Lei de Incentivo à Cultura, e valor aprovado de R\$ 1.746.599,96

A primeira imagem refere-se ao estado de abandono que estava a estação, embora não tenha uma data, frente a observação de que o padrão de cor do trem 2100 CPTM (fabricado na Espanha CAF 1974-1977), que teve início de operação no Brasil em 1998 (Linha D–Bege até 2008 e atualmente linha 10-Turquesa). E de posse da informação de que segundo o blog Estações Ferroviárias do Brasil, “Em 2002 os trens deixaram definitivamente de ir até *Paranapiacaba*, parando na estação anterior de *Rio Grande da Serra* e retornando para a *Luz*”. É possível aferir que a foto foi tirada entre 1998-2002.

Na segunda imagem destaque para a restauração feita pela empresa Brasil Restauero, o trabalho ficou aquém do que se esperava, pois foi concebido em medidas mais radicais da restauração. Preservando assim tijolos, telhas e algumas marcas de desgaste porém com grandes intervenções estruturais. Todavia não se buscou uma recomposição histórica (restauero), o que seria mais adequado para o prédio e seu entorno. A “caixa de sapato” aterrou respiradores, e cometeu o sacrilégio de desconfigurar parte do edifício, é uma estação sem parte da plataforma da estação. A grande crítica é que a restauração não contemplou parte da cobertura da plataforma oposta da estação, parte indissociável (pelo menos deveria ser) do edifício, por sorte a estrutura da passarela de ferro não foi removida, como a de Rio Grande da Serra em 2020. Destaque também para a bifurcação, é nesse ponto que se decide por qual lado se deseja chegar à vila (parte alta ou baixa).

A notícia que abalou a certa calma do vilarejo entre os anos de 2017 e 2018, foi quanto os rumores da construção de um empreendimento “rodoferroviário” próximo à estação Campo Grande. Que se confirmaram com a apresentação em 2018, do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), documento obrigatório em atividades que possuam potencial poluidor considerado alto pelos órgãos e legislação competentes. Como por exemplo: complexos ou unidades petroquímicas, cloroquímicas, siderúrgicas, usinas de destilação de álcool; ou projetos agropecuários em áreas superiores a 200 hectares, entre outros.

O Centro Logístico Campo Grande, a ser implantado no município de Santo André pela empresa Fazenda Campo Grande Empreendimentos e Participações Ltda, que tem Jael Rawet como sócio, apresentou nos documentos em questão quais os projetos para a área. Buscando assim junto a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), o licenciamento ambiental para a construção do empreendimento.

Rapidamente quando apresentado a sociedade por meio do EIA e do RIMA, as reais intenções do projeto foram percebidas por moradores, ativistas, e parte de gestores públicos

em conselhos ligados a proteção da vila. O projeto passou a ser chamado informalmente de “Porto Seco”, também conhecido como Estação Aduaneira do Interior (EADI), onde caracterizam-se por serem recinto alfandegado localizado em uma zona secundária, fora do porto principal. Em resumo grandes espaços abertos para o armazenamento de contêineres com relativa estrutura de ligação viária (ferrovia e rodovia).

O projeto em questão segundo informações do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê em deliberação CBH-AT nº 69 de 14 de março de 2019, que “Aprova o parecer técnico sobre EIA/RIMA para implantação do Centro Logístico Campo Grande, no município de Santo André”, afirma que:

[...]2.1 O empreendimento propõe a instalação de um condomínio logístico em três glebas distintas junto à linha férrea e à Rodovia Deputado Antonio Adib Chammas (SP122), a poucos quilômetros da vila de Paranapiacaba, conforme mostra a Figura 1.

2.2 O empreendimento situa-se, em quase sua totalidade, na Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Reservatório Billings – APRM-B, no compartimento Rio Grande, e está submetido aos regramentos de uso do solo da Lei nº 13.579/2009 como Subárea de Baixa Densidade (SBD) e Subárea de Conservação Ambiental (SCA). [...]

2.4 O EIA/RIMA não contém análise explícita e extensiva sobre os dispositivos legais dos zoneamentos municipal, ambiental de unidades de conservação e da Lei nº 13.579/2009. [...]

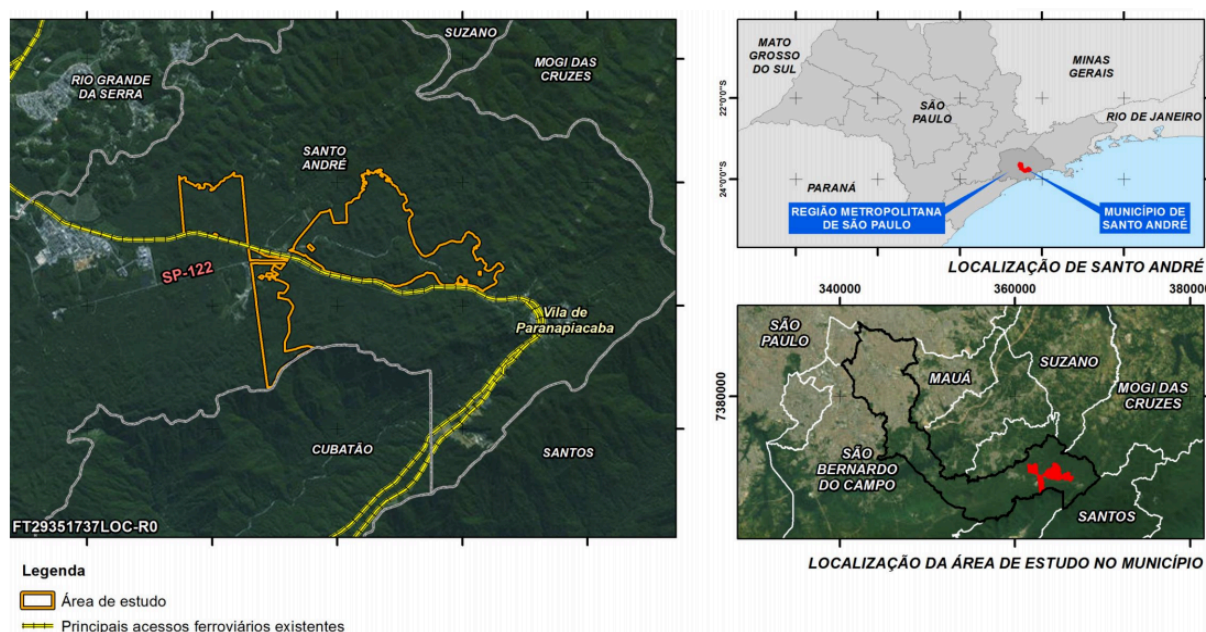
2.6 O EIA-RIMA não contém elementos de análise de impacto para atender ao disposto nos incisos III dos artigos 25 e 26 da Lei nº 13.579/2009, para “limitar os investimentos em ampliação da capacidade do sistema viário que induzam à ocupação ou adensamento populacional”, visto que prevê geração de tráfego adicional para o local estimado em 1.200 caminhões/dia, tampouco aborda a capacidade de suporte das rodovias de acesso (Índio Tibiriçá e Antônio Adib Chammas) e das vias secundárias em seu entorno.

2.7 A área do empreendimento situa-se nas cabeceiras dos formadores do Rio Grande e contém dezenas de nascentes e cursos d’água de relevante interesse para a produção hídrica da bacia Billings, conforme mostra a Figura 2, cujos impactos a serem causados pela implantação e futura operação do empreendimento não foram extensivamente avaliados, inclusive, considerando que parcela da área pertence à bacia do Rio Mogi, da Bacia Hidrográfica da Baixada Santista. (CBH-AT, 2019, p. 2-4)

O interessante é que o parecer não traz os dados específicos dos desdobramentos desta construção, como a área total do empreendimento, os números quanto a supressão de vegetação, os impactos a curto, médio e longo prazo. Superficialmente aparece a preocupação quanto ao aumento do tráfego (1.500 caminhões ao dia) nos já limitados eixos da região, mais nada. Embora o CBH-AT faça menção a lacunas na estrutura do projeto, aprova o parecer técnico do EIA e RIMA.

Para apresentar os dados, recorro a documentação da Apresentação ao Comitê de Bacias Hidrográficas do Alto Tietê em 20 de fevereiro de 2018 com (cerca de 15 slides de powerpoint), e o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, feito pela Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais Ltda (CPEA), nº 2935 em outubro de 2017 (cerca de 58 páginas), que detalha o plano. A fim de mostrar de forma mais sistematizada o desatino da proposta.

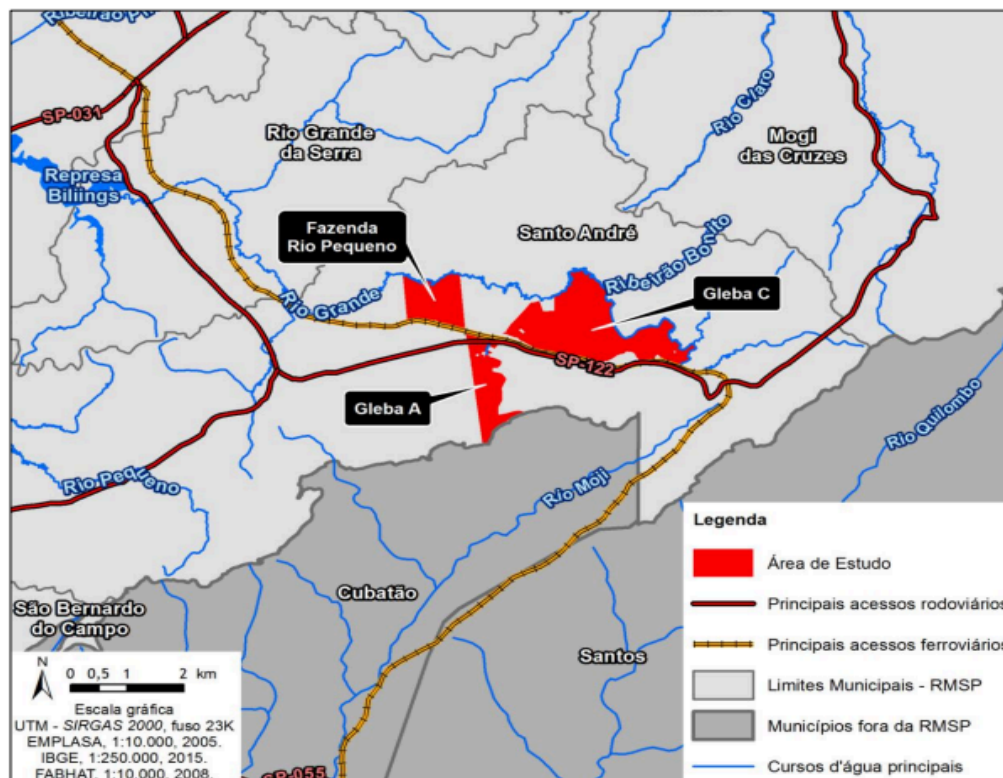
IMAGEM 42 - Localização do Centro Logístico Campo Grande (SP)



Fonte: CLCG, 2018, slides 2.

Chamo atenção para o tamanho dessas três glebas (Fazenda Rio Pequeno, A e C), em escala comparativa de tamanho se assemelha a bairros inteiros de cidades como Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires ou quando comparado com a própria área da vila de Paranapiacaba. A demarcação em vermelho mostra a proporção da devastação de uma região como essa.

IMAGEM 43 - Localização especulada e principais acessos

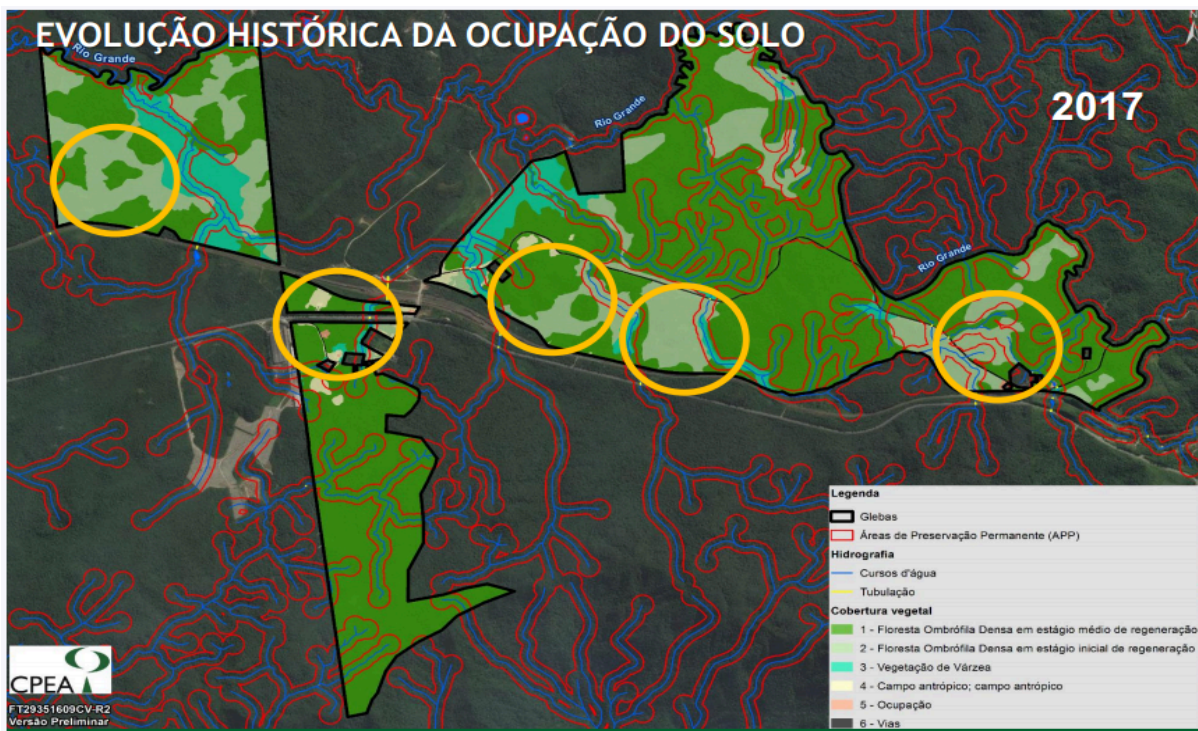


Fonte: CPEA, 2017, p. 7.

Destaque para a seletividade de informações. No mapa acima a projeção mostra apenas os cursos d'água principais, a área de estudo aparentemente não interfere nesses grandes cursos d'água. Contudo, lembro ao leitor que essa é uma área de mananciais, rica em nascentes e afluentes, com grandes bacias hidrográficas para a região. No RIMA, para além do interessante levantamento do Diagnostico Ambiental da região (CPEA, 2017, p. 20), nada se fala das nascentes. A real informação aparece na apresentação feita “as portas fechadas” para o Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê no dia 20 de fevereiro de 2018 (IMAGEM 40).

Chamo a atenção de que na legenda “Principais acessos rodoviários” (IMAGEM 39) há um equívoco e/ou intencionalidade assustador/a para a época da apresentação do projeto. A rodovia SP-122, termina exatamente na parte alta da vila de Paranapiacaba, esse trecho mais a leste da Gleba C, passando por dentro da vila e indo até Mogi das Cruzes não existe. O projeto deixou subentendido que essa extensão da rodovia seria necessária, ideia mais do que inexequível.

IMAGEM 44 - Detalhamento de cursos d'água



Fonte: CLCG, 2018, slides 8. Destaque para a real perversidade do projeto, a área em questão tem muitas nascentes além de apresentar uma cobertura vegetal Ombrófila inicial de regeneração. Não se tratando aqui da importância ou não do projeto e sim da localidade onde se projetou, ainda que em áreas “menos densas”.

Uma outra característica do projeto, essa sim presente de forma clara na reunião do dia 20/02/2018 com a CBH-AT, é a apresentação dos números das áreas das glebas e a real intenção de ocupação do solo. No RINA a informação é apresentada de forma bem suscita quanto a descrição do Centro Logístico Campo Grande. Suponho que seja principalmente como forma de adornar a informação a fim de evitar os já previstos impactos causados pelo empreendimento:

O Centro Logístico Campo Grande será um condomínio destinado a abrigar atividades de redistribuição de cargas, utilizando como meios de transporte a ferrovia e a rodovia adjacentes à propriedade. A área onde será implantado o condomínio é constituída por três glebas que **totalizam 468 ha**, localizadas no bairro Campo Grande, município de Santo André. Serão implantados platôs para abrigar futuras instalações de logística, como pátios e galpões, implantação de ramais e desvios ferroviários, além de toda a infraestrutura de apoio, incluindo sistemas de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgotos, sistemas de drenagem de águas pluviais, viário interno e melhorias no viário externo de acesso ao empreendimento. Também serão executados desvios e ramais ferroviários que serão utilizados para a movimentação das cargas. No total, o condomínio **ocupará apenas cerca de 20% da área total**

das glebas, permanecendo o restante com a cobertura vegetal atual, a ser conservada pelo empreendedor. Toda a ocupação estará concentrada nas áreas mais próximas aos eixos viários – ferrovia ou rodovia – de modo a facilitar as operações de carga e descarga, assim como proteger os remanescentes florestais menos alterados. Cabe destacar, que o objeto deste licenciamento se limita à implantação e comercialização do espaço condominial. As atividades/empresas que virão a ocupar o condomínio, após o licenciamento ambiental, deverão ser previamente licenciadas de acordo com os requisitos da legislação ambiental, estadual e municipal pertinente. (CPEA, 2017, p. 6. Grifos meus).

O projeto que em princípio apresentava-se como sendo um centro logístico, é na verdade um projeto imobiliário, como também pontuou Silvia Helena Facciolla Passarelli⁴². O documento deixa claro que a intencionalidade é fazer da região um condomínio ligado a estrutura rodoferroviária, mas que caberia “As atividades/empresas que virão a ocupar o condomínio” as demais responsabilidades seja por meio da compra ou aluguel do espaço.

TABELA 4 - Glebas do Condomínio do CLCG

Região	Área em Hectare*
Fazenda Rio Pequeno	90,19 ha
Gleba A	89,40 ha
Gleba C	288,13 ha
Área total.	468 ha

Fonte: CLCG, 2018, slides 3.⁴³

Ao leitor espero que já tenha ficado mais do que evidente que a preservação do meio natural é indissociável da preservação do patrimônio histórico e cultural da região, embora possam ser correlatas e paralelas entre si. Sendo assim, ainda que o foco aqui seja os campos

⁴² Programa piloto - Podcast SOS Paranapiacaba, setembro de 2023. Debatedores: Zélia Paralego, Sílvia Passarelli, Marcos Pagotto e Renato Cristofi. Apresentação de Jairo Costa. O programa com 1h50 de duração apresenta um panorama da atual situação da vila ferroviária de Paranapiacaba abordando temas como a luta contra o Porto Seco e a defesa do patrimônio cultural e natural. (8min a 10:43min) Disponível em:< <https://www.youtube.com/watch?v=VhASTpQ0iIw>>. Acessado em 31/10/2023.

⁴³ Um hectare, representado pelo símbolo ha, é uma unidade de medida de área equivalente a 100 ares ou a 10.000 metros quadrados. Informalmente usa-se a comparação com campos de futebol (7.000 metros quadrados). Mas ao se aplicar o quantitativo previsto de supressão de vegetação (devastação) em 20% da área total das glebas, seguindo o projeto cerca de 93,6 ha. Poder-se-ia comparar a devastação para a implantação do empreendimento a uma área correspondente a 133 campos de futebol. Tudo isso dentro de uma reserva florestal mais do que reconhecida e tombada em diferentes esferas e próximo a Paranapiacaba.

da materialidade cultural, principalmente debruçando o olhar aos aspectos históricos das políticas de preservação da vila. Paralelamente a luta em buscar preservar a esfera natural do entorno de Paranapiacaba, a luta é também correlata a preservar a vila ferroviária e o complexo do sistema funicular como um todo.

Ainda que a vila não esteja inscrita como um bem reconhecido pela UNESCO de característica cultural, o Brasil tem a “Reservas da Mata Atlântica do Sudeste” que é uma das sete áreas reconhecidas como sítios do Patrimônio Mundial Natural. Ataques como esse do “porto seco” foram parcialmente parados, principalmente por movimentação da comunidade como o surgimento da organização “SOS Paranapiacaba”, reunindo diferentes pessoas que tem algum tipo de vínculo com a vila e/ou com a preservação do local.

O movimento em questão “ressurge” ao final do ano de 2017 em decorrência e contra o projeto do “porto seco” da Fazenda Campo Grande Empreendimentos. Jairo Costa⁴⁴, membro na cadeira de meio ambiente do Conselho do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André – COMDEPHAAPASA, e representante do SOS Paranapiacaba, afirma que esse movimento não é novo, e sim o reflexo e continuação das formas de organização dos grupos da década de 1980 que dentre as conquistas, conseguiram os tombamentos da vila.

A movimentação do grupo, por redes sociais inicia-se em meados de março de 2018, principalmente por meio do Facebook. Em análise feita a página do SOS Paranapiacaba, o grupo a época organizava-se para coletar 50.000 assinaturas para barrar o projeto. Iniciando assim uma série de postagens buscando a sensibilização pública quanto ao caso e construindo articulações com outros grupos e figuras políticas a fim de fazer pressão a favor da revogação da proposta.

Destaco as ações de movimentação junto as Câmaras de Vereadores, a começar por Rio Grande da Serra em abril de 2018. Os vereadores, aprovaram um requerimento questionando a construção do “porto seco”, pois embora a obra fosse alocada em Santo André, a primeira audiência pública não havia sido comunicada aos municípios vizinhos que também seriam afetados pelo empreendimento. A primeira vitória do movimento deu-se com

⁴⁴ Programa piloto - Podcast SOS Paranapiacaba, setembro de 2023. Debatedores: Zélia Paralego, Sílvia Passarelli, Marcos Pagotto e Renato Cristofí. Apresentação de Jairo Costa. O programa com 1h50 de duração apresenta um panorama da atual situação da vila ferroviária de Paranapiacaba abordando temas como a luta contra o Porto Seco e a defesa do patrimônio cultural e natura. (8min a 10:43min) Disponível em:< <https://www.youtube.com/watch?v=VhASTpQ0iIw>>. Acessado em 31/10/2023.

o adiamento por 60 dias da primeira audiência pública no Conselho Estadual do Meio Ambiente CONSEMA.

Um outro ponto que destaco da articulação do SOS Paranapiacaba, foi a denúncia do aparelhamento da prefeitura em “facilitar” que tal projeto fosse tão longe dentro das instâncias políticas, principalmente a municipal. Em publicação de 13 de abril de 2018, é relatado a trama que possibilitou a liberação do alvará de uso e ocupação do solo (Certidão N° 068/16, referente ao processo administrativo n° 48.086/2016), solicitado pelo interessado Jael Rawet em 26/11/16; A primeira audiência pública de fato ocorreu no dia 08/08/2018 referente ao requerimento n°268/2017 do deputado Nilto Tatto.

Após isso não faltou ao grupo articulações das mais diversas em decorrência dos esforços para barrar o projeto, dentre eles brevemente destaco: Ação na Oliveira Lima (centro de Santo André) em 11/08/2018 com a coleta de assinaturas para o Abaixo Assinado; eventos em parceria com o Grupo de Pesquisa Meio Ambiente e Sociedade do IEA-USP, realizando em 22/11/2018 o evento “SOS Paranapiacaba — Conflitos, Saberes e Possibilidades de Desenvolvimento na Macrometrópole Paulista”;

Debates, conversas e falas de conscientização com diferentes entidades com o Centro de Visitantes Parque Nascentes Paranapiacaba; alunos da Universidade Metodista de São Paulo; programa " O Tema É" da Plug Rádio na USCS - Universidade Municipal de São Caetano do Sul; Programa Transversando (radio), por iniciativa das Secretarias de Combate ao Racismo, Cultura e Meio Ambiente e Desenvolvimento do PT Paulista; Reunião com o Fórum Cidadão, na escola Lacerda Franco Senador no dia 26/11/2018, contando com a presença da comunidade, nesta que é uma das poucas estruturas restantes do período da Subprefeitura de Paranapiacaba. Manifestações como a na frente da estação Celso Daniel em 03/02/2019; atividades multiculturais independentes, que ocorreram paralelo ao 19º Festival de Inverno de Paranapiacaba⁴⁵; a presença na oficina promovida pelo Centro Logístico em Rio Grande da Serra em 10/08/2019 (como forma de protesto); a pressão a vereadores no dia 29/08/2019, referente a sessão ordinária da mudança no Plano Diretor da cidade que viabilizaria a implantação do “porto seco”; nova ocupação na Oliveira Lima com o propósito de conversar com a população, que ocorreu no dia 14/09/2019; participação do SOS Paranapiacaba na Greve pelo Clima, movimento realizado em 20/09/2019 na Avenida Paulista etc.

⁴⁵ A tragédia do imóvel incendiado na região do Hospital Velho (Rua Dr. Marun, 313), aconteceu durante essa edição do festival.

IMAGEM 45 - Publicações do SOS Paranapiacaba



Fonte: SOS PARANAPIACABA/ Facebook, Postagens entre (2018-2019).

Destaque para o mosaico das postagens na página, a narração histórica pode causar a “falsa percepção” de causa e efeito, deixando passar detalhes que somente a individualidade da experiência de quem lutou pela preservação da vila poderiam ser lembradas. Breve resumo das imagens da direita para esquerda: 1. Postagem chamando para ato no calçadão do centro de Santo André; 2. Ato na frente da Estação Celso Daniel; 3. Conversa com a população no

calçada da Coronel Oliveira Lima; 4. Jornal informando o posicionamento de RGS sobre o Porto Seco; 5. Ato da SOS Paranapiacaba na estação Campo Grande; 6. Postagem relacionado a reunião com moradores por meio do Fórum Cidadão; 7. Faixas e material informativo utilizado pelo grupo como forma de comunicação; 8. Postagem informativa/critica a biodiversidade da região, quanto ao projeto e a prefeitura municipal; 9. Evento Massa critica, "Pedalaço" (manifestação de ciclistas), saindo de RGS indo até Paranapiacaba, foi uma ferramenta interessante de conscientização da situação além de promover práticas saudáveis como o ciclismo; 10. Eduardo Pin e Silvia Pasarelli em manifestação na Estação Campo Grande; 11. Advogado e ambientalista Virgílio Alcides de Farias em manifestação na vila de Paranapiacaba solicitando veto da CETESB ao centro Logístico Campo Grande.

Os esforços surtiram resultados, todavia no ano de 2020, como todos os demais movimentos sociais, o SOS Paranapiacaba teve de se reinventar, devido à crise sanitária mundial da Covid-19. E no caso do Brasil, agravada pela crise política de incompetência governamental do poder executivo e do negacionismo encarnado na própria figura presidencial. O período foi marcado na área ambiental pelo “passar a boiada”⁴⁶, o desmonte de políticas públicas além da tentativa de desacreditizar órgãos como o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). O ataque deliberado a ONGs e ambientalistas, que não deixou de ser recorrente tendo seus casos mais expressivos os assassinatos do jornalista Dom Philips e do ambientalista Bruno Pereira (2022).

Ricardo Salles: (...) Então, pra isso precisa ter um esforço nosso aqui, enquanto estamos nesse momento de tranquilidade, no aspecto de cobertura de imprensa, porque só fala de COVID, e ir passando a boiada e mudando todo o regramento e simplificando normas de IPHAN, de Ministério da Agricultura, de Ministério de Meio Ambiente, de ministério disso, de ministério daquilo. Agora é hora de unir esforços pra dar de baciada a simplificação regulam... eh... de regulatório que nós precisamos em todos os aspectos. E deixar a AGU — o André não tá aí, né — e deixar a AGU de stand by pra cada pau que tiver, porque vai ter, essa semana mesmo nós assinamos uma medida a pedido do Ministério da Agricultura, que foi a simplificação da lei da mata atlântica, pra usar o código florestal, hoje já tá nos jornais dizendo que vão entrar com medi... com ações judiciais e ação civil pública no Brasil inteiro contra a medida. Então pra isso nós temos que tá com a artilharia da AGU preparada pra cada linha que a gente avança ter uma coisa. (...)” (TRANSCRIÇÃO, 2020, [00:23:23] a [00:26:31]).

⁴⁶ Termo retirado da própria fala do então Ministro do Meio Ambiente Ricardo Salles. No vídeo da reunião ministerial do dia 22 de abril de 2020, divulgado a mando do Supremo Tribunal Federal (STF), afirma ser o momento ideal o da pandemia para que se aprovasse reformas “infralegais”, de “simplificação” e “desregulamentação” de leis ambientais, enquanto a mídia estivesse ocupada com a crise sanitária que o mundo vivia. Vídeo completo em: <<https://www.youtube.com/watch?v=6cg5AAcijv4>>. Acesso em 31/10/2023.

No dia 18 de abril de 2020 a vila foi fechada para visitantes e entra em isolamento social.⁴⁷ A partir daí as ações do SOS Paranapiacaba restringiram-se a transmissões on-line e a continuação de seu legado de monitoramento e denúncias quanto a preservação da vila. A primeira *live* ocorreu em 26 de junho, com Sílvia Passarelli, Zélia Paralego, Eduardo Pin, Marta Marcondes, Virgílio de Farias, Raquel Varela e mediação de Jairo Costa. É possível notar um grande aumento das denúncias de irregularidades presentes na vila, com destaque a política de “(des)restauro” da Prefeitura municipal de Santo André, que mais do que nunca com Paulo Henrique Pinto Serra (2017-2024), promoveu reformas de fachada. Curiosamente em ano eleitoral é comum o “pintar guias” para mostrar serviço. Em Paranapiacaba ocorre o “pintar casas”, contudo reformas mais estruturais e de ordem primária são completamente ignoradas, em uma espécie de subversão da ordem lógica para a preservação dos edifícios. Assim é mais fácil em casos extremos como o do Clube União Lyra Serrano, apenas interditar o edifício, no máximo colocando escoras de madeira lateral, e esperar que um “milagre” aconteça ou que o edifício venha ruir, sendo um “problema a menos” para a prefeitura e uma “lembrança a mais” na memória dos moradores e visitantes de Paranapiacaba.

A situação de manifestações do grupo foram se alterando para retornarem a ações presenciais como na Av. Paulista, Oliveira Lima (centro de Santo André) e Largo dos Padeiros (Paranapiacaba), ao passo, conforme já por meados de 2021, quando era aprovado medidas de flexibilização. Mantendo em suas atividades sempre a bandeira de luta firme contra a construção do “porto seco”.

Segundo Daniel Tossato, do Diário do Grande ABC, em 20/02/2021, o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) acolheu o recurso da Fazenda Campo Grande e liberou a construção do Centro Logístico Campo Grande. Acontece que “A 1ª Câmara Reservada ao Meio Ambiente reverteu a decisão da juíza Daniele Machado Toledo, da 1ª Vara da Fazenda Pública, que em setembro de 2019 havia anulado [uma] série de passos burocráticos que, na prática, suspendeu o avanço da obra.” (TOSSATO, 2021, s/p.).

Vale lembrar que em 2016, por meio de emenda aprovada na câmara da PMSA, havia um artigo na Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo (Luops), aprovado na “calada da noite” pelo então gestão de Paulo Serra (PSDB), que beneficiou a viabilidade da apresentação do projeto a nível municipal (conluio denunciado pelo SOS Paranapiacaba). A

⁴⁷ O ano perdido em muitas áreas do conhecimento já se apresentaram que 2020 teria sido um ano em que se perdeu muito tempo, em decorrência da paralisação de muitas atividades, todavia em decorrência da necessidade de mantermo-nos em casa, reclusos devido ao Covid-19.

revogação em 2018 da emenda da Luops, foi uma das grandes vitórias do movimento popular da região. Jael Rawet em matéria ao Diário Regional em 15/11/2018 afirmara que:

Esse artigo afeta uma gleba, que representa 40% da área do projeto. A revogação atingiria a escala, porque pega uma parte, mas a outra está em zona de desenvolvimento econômico. O problema é que não há no Estado outra área com essas características (um pátio de manobra). Sem um pedaço, machuca-se a chance de aproveitar a estrutura existente e beneficia-se o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário” (Amaral, 2018, s/p.).

Como bem se sabe, esse discurso de valorização do transporte ferroviário de Jael Rawet, mesmo que para pessoas defensoras do modal ferroviário como forma alternativa de transporte de fato é em muitos sentidos melhor do que o modelo rodoviário. Na fala de Rawet está mais do que embuçado os desejos obscuros de ataque deliberado ao patrimônio natural da região. No embrolho das crises da democracia liberal não foge à regra da especulação imobiliária, da expansão selvagem do neoliberalismo a custo de tudo e de todos pelo lucro absoluto, e na gentrificação da vila de Paranapiacaba.

IMAGEM 46 - Movimentações mais recentes

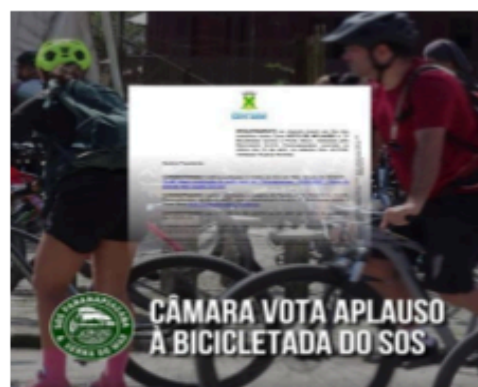


Fonte: SOS PARANAPIACABA/ Facebook, 2022. 1. Ação na Oliveira Lima (centro de Santo André), um dos pontos característicos para conversar com a população andreense; 2. Marina Silva e Virgílio Alcides de Farias após conhecer a vila e almoço com ambientalistas, setembro de 2022; 3. Postagem do SOS Paranapiacaba, preocupado com os rumos da política Estadual de São Paulo, reflexo da constante postura de alerta e defesa do patrimônio natural e histórico de Paranapiacaba.

A relativa vitória do movimento SOS Paranapiacaba parece ter se confirmado duplamente, com o segundo parecer técnico da Cetesb (Nº 123/22/IE de 28/04/2022), que negou o pedido de licença ambiental do Centro logístico Campo Grande, mostrando nove pontos contra o projeto.

O advogado e ambientalista Virgílio Alcides de Farias, afirmou que está surpreso com a decisão da Cetesb em negar o licenciamento ambiental ao Centro Logístico Campo Grande, principalmente após a autarquia estadual, em conjunto com a Prefeitura de Santo André ter entrado na Justiça contra uma ação de Farias que buscava impedir o prosseguimento desta ação. A negativa da Companhia Estadual tem o mesmo conteúdo da ação impetrada pelo advogado em 2018. (CARVALHO, 2022, s/p. Reporter Diário).

IMAGEM 47 - Vitórias do movimento



Fonte: SOS PARANAPIACABA/ Facebook, 2022. 1. As postagens do SOS Paranapiacaba também contaram com uma interessante forma de comunicação, por meio do trabalho de diferentes cartunistas e quadrinistas foram feitas comunicações visuais potentes em transmitir a mensagem de “não ao porto seco” como a de ZOCARATTO; 2. Postagem em referente ao voto de aplauso ao SOS Paranapiacaba pela organização e realização da 2ª bicicletada contra o Porto Seco, concedido pela Câmara de Vereadores de Santo André; 3º anúncio do Relatório da CETESB, em que nega pedido de licença prévia do porto seco.

Ao empreendimento ainda cabe recursos, justificando a permanência da postura ativa do movimento SOS Paranapiacaba, em continuar zelando e denunciando as arbitrariedades na vila. Um importante material foi gerado via Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP - Processos n.º: 2015/03804-9 e 2019/19613-9), pelo financiamento do Projeto Temático “Governança Ambiental da Macrometrópole Paulista face à variabilidade climática”, que deu origem a publicação do livro “PARANAPIACABA. Conflitos, Saberes e Perspectivas de Desenvolvimento na Macrometrópole Paulista” (2021), organizado por Ruth Ferreira Ramos, Samia Nascimento Sulaiman, Silvia Helena Passarelli e Pedro Roberto Jacobi. É mais do que a síntese das necessidades de governança para a vila e todo o seu entorno.

Os graves enfrentamentos em torno do processo de licenciamento para a instalação do Centro Logístico Campo Grande no distrito de Paranapiacaba demonstra essa confrontação entre um discurso desenvolvimentista e economicista, buscando lucros econômicos a qualquer custo, e as práticas de resistência por parte dos afetados por tais empreendimentos, baseadas no discurso da sustentabilidade e justiça social. A concepção de uma governança pública promovida por alianças amplas em que governo, setor empresarial, sociedade civil e cidadãos cooperam de forma harmoniosa, contribuindo cada um com suas competências e capacidades para soluções consensuais favorecedores do bem comum se torna cada vez menos realista em função dos crescentes conflitos de interesse e do aumento das complexidades e riscos enfrentados pela sociedade contemporânea. Portanto, é fundamental reconhecer que depende cada vez mais da própria sociedade, da sua capacidade de contestação e resistência, se o pêndulo pode se mover de volta em direção à democracia, participação e justiça social” (FREY, 2021, p. 27-28).

E movimentos como os observados desde a década de 1980 até os mais recentes como o SOS Paranapiacaba, mostram a importância da articulação de diferentes grupos da sociedade em sintonia, gestão, fiscalização e execução de projetos com os bens tombados de suas comunidades. É notório que o tombamento, seja ele em qual esfera for (municipal, estadual, federal e internacional), por si só não dá conta de proteger os bens reconhecidos. É mais do que necessário em tempos de subversão dos ideários de governança política, de crise das democracias liberais e ataques deliberados ao meio ambiente e todo tipo de patrimônio da história brasileira, se levantar contra e por meios críticos, democráticos e de participação ampla da sociedade buscar a melhor solução aos desafios propostos.

CONCLUSÃO

Buscou-se por meio da narrativa histórica, da análise de documentação específica e do cruzamento de fontes, pertencentes principalmente ao período da década de 1970 até a segunda metade do século XXI, com incisivo recorte temporal entre os anos de 1982 – 2008 abordar as políticas patrimoniais que endossam a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, destacando o tombo em diferentes esferas. Justificados por serem os respectivos anos de abertura do processo de tombamento a nível estadual (processo nº 22.209/82 do CONDEPHAAT) e finalização do processo de tombo a nível federal pelo IPHAN (Processo nº 1252-T-87), com a inscrição no Livro Histórico (Nº inscr. 586, vol. 2, f. 093-094) em 30/09/2008.

Imbuído na metodologia do trabalho com a Cultura Material, privilegiando uma narrativa histórica alicerçada na corrente historiográfica da “História política”, buscou-se apresentar da melhor forma possível o tramitar institucional dos processos de tombamento em interlocução com o que se passava na sociedade.

Também buscando por meio das miudezas, tal qual os arabescos com a logo da SPR, a típica cor vinho nos prédios e casas da vila, a criatividade na utilização de trilhos e cabos de aço em diferentes usos como corrimões, cercas, divisórias e estacas, após cumprido sua função inicial de ser peças adjuntas do material rodante da ferrovia. Os esforços do trabalho com a cultura material de Paranapiacaba, buscou assim apresentar para além de grandes nomes como Barão de Mauá e o do engenheiro Daniel Makinson Fox, figuras tidas como viabilizadores da primeira estrada de ferro de São Paulo. Buscou-se apresentar por meio da análise do tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba os esforços de homens e mulheres que construíram esse patrimônio brasileiro, em vias de fato a ser reconhecido internacionalmente tal qual seu entorno natural, já reconhecido e tombado como a “Mata Atlântica Reservas do Sudeste” pela UNESCO (inscrição: 893 de 1999).

Ressaltando mais do que nunca, pontos de interessantes aspectos do patrimônio natural, histórico, cultural e industrial do estado de São Paulo. Esse último aspecto já em uma abordagem mais recente, como campo de estudo, que enxerga na temporalidade histórica do ponto de vista das técnicas industriais passíveis a uma historicização a ponto de serem reconhecidas e preservadas também como um patrimônio.

Realizar um enfoque na materialidade da vila é também contemplar as massas de trabalhadores brasileiros e estrangeiros, escravizados e livres, que abriram a Serra do Mar para a maior engenharia brasileira do século XIX, sanando a demanda de operários para realizar as operações nos sistemas funiculares que traspunham o obstáculo natural.

Entender as razões da construção de uma vila de operários no meio da serra por volta de 1867 é consolidar a ideia de que, a demanda por mão de obra a ponto de se criar uma vila ligada diretamente ao comando da SPR, cuja estruturação arquitetônica de características vitorianas marcada pelo sistema panóptico, materializado na figura da casa do engenheiro chefe (Castelinho), e com características do higienismo estruturado em toda a sua arquitetura. Algo novo ao estado de São Paulo, que se destacou pelo pioneirismo, influenciando consideravelmente a arquitetura paulista. É também compreender as massas de funcionários que precisavam ser “vigiados” dentro da lógica do trabalho, mas que também demandavam estruturas como saneamento, moradia, e organização urbana.

Entender a estrutura da vila é buscar conhecer também as pessoas que ali viviam, que usos eram feitos do espaço, como trabalhavam e se divertiam. É entender que nessa “grande família de ferroviários” também havia relações de poder, não indiferente a essa situação, existia as cooperativas de ferroviários, essas sim em choque direto com as lideranças empresariais (por ser uma vila privada em um primeiro momento) e lideranças políticas após a estatização.

Conhecer a vila é enxergar o que as pedras, os trilhos, cabos de aço, e paredes de madeira escancaram ali sem precisar nada dizer. É ter a possibilidade de ver a história da riqueza de um dos principais centros econômicos do Brasil construído por muitas mãos. E entender que na São Paulo do século XIX, já cruzada por sua primeira e principal estrada de ferro na quase intransponível barreira natural da Serra do Mar. Descia-se o café, mas subia-se com a ferrovia, o imigrante, a industrialização, e o desenvolvimento econômico, desta que hoje é a maior metrópole das Américas. E toda essa história pode ser contada e vista ali, na vila de Paranapiacaba o grande canal de conexão do planalto com o litoral paulista.

A organização da vila (parte baixa), não deixou de demandar serviços e estruturas não contemplados em uma ótica congruente da finalidade de uma “vila operária”. Diferente das demandas normais de uma cidade, na vila ferroviária, foram atendidas áreas específicas ao mínimo necessário das demandas dos funcionários como: Educação com a criação do primeiro Grupo Escolar construído entre 1895 e 1901, e a Escola Profissional Ferroviária de

Paranapiacaba⁴⁸ de 1951; demandas relacionadas ao Comércio, com a criação do antigo mercado secos e molhados, e o trem pagador; demandas de saúde pública, como toda a estrutura de tratamento de água da parte baixa⁴⁹, a construção do hospital velho, o vagão funerário de 1907, e Automotriz Satélite encomendada em 1934 que atuou como ambulância; A promoção do lazer materializados no Clube União Lyra Serrano (1903), o campo de futebol do clube União Lyra Serrano e o Cine Lyra.

Os funcionários e moradores da vila (parte baixa), tinham outras demandas que eram supridas pela parte alta dentro de uma certa situação de complementaridade ao espaço urbano. Essa situação acabou propiciando uma expansão diferenciada na parte alta, além de suprir a exemplo a prática religiosa como a criação da Igreja Bom Jesus de Paranapiacaba, e a questão funerária com a criação do cemitério.

A interseção dos temas secundários aos processos de tombamento, tratados neste trabalho buscou organizar uma narrativa que pudesse sinalizar a grandeza do reconhecimento deste patrimônio em todas as esferas de preservação do Brasil. Uma vez que, por meio de muitas lutas e manifestações de moradores, arquitetos, ambientalistas, historiadores, entidades governamentais e populares, que se mobilizaram pelo reconhecimento de Paranapiacaba. Na chancela a nível municipal por meio do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André (COMDEPHAAPASA); a nível estadual por meio do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT); e pôr fim a nível federal junto a autarquia do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

O trabalho junta-se aos esforços e expectativas quanto a um posicionamento favorável a deliberação do reconhecimento da “Vila Ferroviária de Paranapiacaba (Santo André - SP)” como um patrimônio cultural mundial, reconhecido assim, em última instância a se galgar, que é a internacional. Pois encontra-se atualmente como candidata à Patrimônio Cultural, na Lista Indicativa a Patrimônio Mundial apresentada pelo IPHAN, na Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural da UNESCO.

⁴⁸ Moradores mais antigos tem por costume chamar de SESI, mas na verdade sempre foi uma escola técnica atendendo demandas da ferrovia. Frente a criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) em 1961, o nome foi alterado para SENAI Ferroviária de Paranapiacaba, atualmente ligado ao SENAI chama-se Centro de Formação Profissional “Engº James C. Stewart” mas a escola não se encontra mais na vila.

SENAI. **Histórico da Escola.** Disponível em: <<https://ferrovia.sp.senai.br/institucional/3539/3538/historico-da-escola>>. Acesso em: 14 outubro 2023.

⁴⁹ Atualmente Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba (decreto municipal nº 14.937 de 05 de junho de 2003).

Apresentamos que o tombamento, seja ele em qual esfera for, não é garantia da preservação plena do objeto tombado. Demandando muito mais que o ato de escrever no livro tomo.⁵⁰ Somente a promoção de toda a estrutura burocrática e de assistência que permita a existência plena e duradoura do bem em questão tornará efetiva qualquer ação de tombamento.

Como observado no narrar histórico dos processos, e principalmente das experiências e denúncias feitas por grupos como o SOS Paranapiacaba, para além da já preocupante situação da vila em meados da década de 1970, que conseguiu mobilizar principalmente a imprensa, na denúncia do risco de perda de Paranapiacaba. Após o tombamento os esforços dobram-se na defesa deste patrimônio. Pois incorre agora a riscos como os da ingerência política como a do ex-prefeito de Santo André Aidan Antonio, condenado por corrupção na venda de licenças ambientais no SEMASA, e que ainda, teve como “legado” de seu mandato, a extinção da estrutura da Subprefeitura de Paranapiacaba, e com ela os demais projetos não só de preservação e manutenção da vila como os de desenvolvimento social e qualidade de vida dos moradores de Paranapiacaba.

Ainda na demanda da preservação, os riscos não se encerram no âmbito político e de governança, que também por muitas vezes como denunciado pelo SOS Paranapiacaba, acabam promovendo verdadeiras atrocidades na vila como a desconfiguração da paisagem histórica, péssima condução de obras de reparos e restauração, normalmente o “pinta casas” de fachada. O endêmico caso de despreparo técnico para lidar com patrimônios tombados, a postura por vezes de abandono como no caso da Cabine de desvios do 5º Patamar, dos prédios do Clube União Lyra Serrano do Cine Lyra ou o próprio Museu Tecnológico Ferroviário do Funicular.

Este último ainda desamparado de ferramentas mínimas como uma comunicação visual e expográfica mais atualizada e em sintonia com o acervo do museu, feito aqui a

⁵⁰ No Brasil utilizamos o termo tomba, para sinalizar o reconhecimento de um patrimônio (natural, histórico, artístico, cultural, arquitetônico etc.) a fim de buscar preservá-lo por meios institucionais. O termo, é associado erroneamente a derrubar, destruir, levar ao chão quando pensado em características físicas. Todavia ressalto que o termo no Brasil, atrelado a ideia de registro, surge na década de 1930, por meio do anteprojeto elaborado por Mario de Andrade, ao que viria se tornar o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN, atualmente IPHAN). Mario utilizou o termo para classificação e catalogação, mas foram alterados por Gustavo Capanema, a época Ministro da Educação e Saúde. A redação do Decreto-Lei 25 de 1937 começa por afirmar “§ 1º Os bens a que se refere o presente artigo só serão considerados parte integrante do patrimônio histórico o artístico nacional, depois de inscritos separada ou agrupadamente num dos quatro Livros do Tombo, de que trata o art. 4º desta lei” (Brasil, 1937). DEPAC. **A origem do tombamento no Brasil**. Cultura Niterói, 2010. Disponível em: <<https://culturanniteroi.com.br/blog/depac/527>>. Acesso em: 13 out. 2023. BRASIL. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm>. Acesso em: 13 out. 2023.

ressalva de que o acervo é histórico e de exposição permanente. Mas falta informações no museu, isso quando não falta a peça em si (seja pelas mais tenebrosas questões). Essa situação é um despertar para toda a sociedade da necessidade do constante aperfeiçoamento ainda da preservação da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Seria interessante que houvesse uma curadoria, uma ênfase na melhora das comunicações, a exemplo, não havendo a possibilidade de se retornar a ligar as máquinas fixas do 4º e 5º Patamar, mas nada impede que por meio da comunicação no próprio espaço do museu, seja ela por projeções, monitores ou Totem digital interativo, a exibição de vídeos da máquina em funcionamento. Conhecer um museu como o da Funicular, frente a sua impossibilidade de pleno funcionamento como na década de 1990, em que se descia de Locobreque até o 4º patamar, demanda a apresentação de como era seu funcionamento na “prática”. A situação atual mais do que abusa da boa vontade do campo do imaginário de seus visitantes, que assim como eu, por diversas vezes confundiram o primeiro sistema e o segundo sistema funicular.

A defesa deste patrimônio se faz mais do que necessária em tempos de crise das democracias liberais. Não à toa, quanto ao período de desregulamentação de políticas ambientais, do tempo do “passar a boiada”, se observou surgimento da mais recente ameaça a Vila de Paranapiacaba e todo o seu entorno. O escuso projeto da empresa “Fazenda Campo Grande Empreendimentos” de Jael Rawet, representado na alegoria do Centro Logístico Campo Grande, versando sobre o empreendimento mobilizador de uma “vocação logística” da região, logo rechaçado recebendo a titulação como “porto seco”, revelou suas reais intenções para a região. As “joias” que são, tal qual um rubi cravejado de esmeraldas a seu entorno, Paranapiacaba e o Parque Estadual Serra do Mar são mais do que importantes em inúmeros aspectos para São Paulo. Indo de características relacionados a regulação climática e abastecimento hídrico da região, avançando em pontos remanescentes de Mata Atlântica no Sudeste, e finalizando em seu reconhecimento com alto valor de biodiversidade da região, além do valor histórico da vila.

A desatinada proposta como denunciadas por diversas entidades, mas principalmente pelo grupo SOS Paranapiacaba (2018), revelaram mais uma vez a fragilidade e a não possibilidade de se evitar que patrimônios como esse não sejam especulados e atacados, por visões diminutas que não enxergam mais do que o valor monetário das coisas. A ação veemente de combate a empresa, de mobilização das pessoas e de reafirmação da importância da “floresta de pé”, protegendo inclusive a Vila ferroviária de Paranapiacaba. Só foi possível frente ao peso dos tombamentos reconhecidos por vias institucionais de fato, pois

constantemente foi rememorado como no parecer técnico da CETESB (Nº 123/22/IE de 28/04/2022), em que a justificativa, surpreendendo o senso e a expectativa de que seria rechaçada desde o primeiro momento, afirma que:

3.6 IMPACTOS À VILA HISTÓRICA DE PARANAPIACABA – (...) Enquanto os órgãos IPHAN e CONDEPHAAT não apresentaram restrições à implantação proposta, o COMDEPHAAPASA, após delimitar as áreas vizinhas ao empreendimento protegidas pelo tombamento, Vila de Paranapiacaba e Capela São José de Boa Viagem em 24/11/2017, solicitou prazo para analisar minuciosamente a intervenção pretendida, destacando como pontos preocupantes os possíveis impactos na áreas tombadas em virtude do acesso de veículos na vila ferroviária pelo alargamento das estradas, o aumento do fluxo de veículos pesados e a precarização da paisagem, entre outras consequências, não tendo se manifestado até o momento.” (São Paulo, 2022, p. 13).

Só gostaria de lembrar que o parecer é de 2022, e não deixa de apresentar características do tempo presente. Incluindo o aparelhamento do Estado brasileiro por figuras nefastas como Ricardo Salles. Ações como a do SOS Paranapiacaba tornaram-se grandes exemplos de que a organização da sociedade munida do arcabouço jurídico das legislações que tombam a vila e todo o seu entorno, conseguem por assim dizer, realizar uma efetiva e satisfatória defesa do patrimônio, que por si só não bastaria.

A mobilização e participação popular na gerência desses patrimônios é mais do que necessária a fim da sobrevivência dos bens em questão, seja por meio da apropriação e reconhecimento de seus significados, seja na interação que permita novos usos e adaptados as necessidades contemporâneas, porém, em sintonia, respeito e valorização histórica dos bens. Gozando de toda sorte de apoio técnico, jurídico e histórico para a sua preservação coerente com as técnicas de preservação, restauro, restauração e construção.

Não é possível conceber uma Paranapiacaba sem a participação de seus moradores e demais entidades da sociedade, de forma democrática e ampla, pois é principalmente na participação coletiva, entende-se aqui o período da Subprefeitura de Paranapiacaba e todos os demais projetos como os fóruns, cooperativas, projetos e membros da sociedade civil com alguma ligação com a vila. Observou-se um gerenciamento amplo dos bens, apoiado

principalmente na valorização das pessoas, apropriação dos bens tombados, preservação por meio de formação técnica e promoção da vila, a apresentando para o mundo.

Há quem comemore como foi o caso da prefeitura de Santo André, a aparição da vila como cenário de guerra na novela de época da TV Globo, “Éramos Seis” (2019). Que curiosamente contou com a aparição da Cabine de desvios do 5º Patamar, já grupos como o SOS Paranapiacaba lamentaram o cenário de abandono da ficção, pois este era o mesmo também na realidade. Fato é que essa foi a derradeira aparição deste que já foi um dos cartões postais da vila, pois a quem chegava a primeira vez no planalto paulista lia-se 5º Patamar quando se olhava ao lado esquerdo, mas na verdade podia-se interpretar como a entrada na vila de Paranapiacaba via trem. Atualmente, como denunciado em 2022 pelo SOS Paranapiacaba, ruiu mesmo sendo parte indissociável do sítio reconhecido, no pleonismo “tombou” mesmo sendo tombada.

Quero crer que essa tenha sido a última arbitrariedade que tenha ferido os bens patrimoniais de Paranapiacaba, aguardando agora, destinado à vila, apenas um futuro de mais respeito e preservação, parafraseando aqui o grande professor nordestino Ariano Suassuna, em dizer que: “Não sou nem otimista quanto a vila, sendo respeitada em toda a sua glória e plenitude, nem pessimista em deixá-la ruir ao tempo e ao léu do poder público. Os otimistas são ingênuos, compram facilmente o falseamento histórico dos monumentos. E os pessimistas amargos, tal qual John Ruskin, não são flexíveis as mudanças do tempo, dos homens e de seus monumentos. Sou um realista esperançoso, sou um homem da esperança em uma situação melhor para a preservação da Vila Ferroviária de Paranapiacaba”.

REFERENCIAS

ALAMINO, Caroline Antunes Martins. **VILA DE PARANAPIACABA: Paradoxos de um patrimônio histórico e um ponto turístico**. In: ANAIS DO XXVI SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH, 26., 2011, São Paulo. Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos CODE 2011. São Paulo: ANPUH, 2011. Disponível em: <<https://www.anpuh.org.br/index.php/documentos/anaais/category-items/1-anaais-simposios-anpuh/32-snh26>>. Acesso em: 18 set. 2023.

AMARAL, Anderson. ‘**Revogação de artigo na Luops não inviabiliza, mas machuca muito centro logístico**’, diz Rawet. Diário Regional, 2018. Disponível em: <<https://www.diarioregional.com.br/revogacao-de-artigo-na-luops-nao-inviabiliza-mas-machuca-muito-centro-logistico-diz-rawet/>>. Acesso em: 11 de out. de 2023.

ANTUNES, Camila; FERREIRA, Fernanda; PÁSSARO, Thiago. **Entre trilhos: uma viagem de histórias pela primeira estrada de ferro paulista, a São Paulo Railway**, São Paulo: Universidade Metodista de São Paulo, 2014, 146 p.

BRASIL. **Constituição (1934)**. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro, 1934. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm>. Acesso em: 24 de out. de 2023.

BRASIL. **Constituição (1937)**. Constituição dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro, 1937. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao37.htm>. Acesso em: 24 de out. de 2023.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Rio de Janeiro, 1937b. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm>. Acesso em: 24 de out. de 2023.

BRASIL. **Lei nº 378, de 13 de janeiro de 1937**. Dá nova, organização ao Ministério da Educação e Saúde Pública. Rio de Janeiro, 1937a. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1930-1949/10378.htm>. Acesso em: 24 de out. de 2023.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. 5. ed. – Campinas, SP: Unicamp. IE, 2007.

CARVALHO, Carlo. **Cetesb nega licença ambiental para Centro Logístico Campo Grande**. Reporter Diário, 2022. Disponível em: <<https://www.reporterdiario.com.br/noticia/3096028/cetesb-nega-licenca-ambiental-para-centro-logistico-campo-grande/>>. Acesso em: 11 de out. de 2023.

CENTRO LOGÍSTICO CAMPO GRANDE. **Apresentação Comitê de Bacias Hidrográficas do Alto Tietê**. Paranapiacaba Santo André/SP, 20 de fevereiro de 2018. Disponível em: <https://sigrh.sp.gov.br/public/uploads/documents//CBH-AT/12512/apresentacao-centro-logistico-campo-grande.pdf>>. Acesso em: 10 de out. de 2023.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**; tradução de Luciano Vieira Machado. 4º ed. – São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

COLAVITE, Ana Paula. **GEOPROCESSAMENTO APLICADO A ESTUDOS DO CAMINHO DE PEABIRU**. Revista da ANPEGE, v. 5, p. 86 - 105, 2009.

COMITÊ DA BACIA HIDROGRÁFICA DO ALTO TIETÊ. **Deliberação CBH-AT nº 69 de 14 de março de 2019**. Diário Oficial do Estado, São Paulo, 1 mar. 2019. Caderno I, p.67. Disponível em: <<https://comiteat.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/02/Delibera%C3%A7%C3%A3o-CBH-AT-69-de-14.03.2019-Aprova-o-parecer-t%C3%A9cnico-sobre-o-EIA-RIMA-do-Centro-Log%C3%ADstico-Campo-Grande-2.pdf>>. Acesso em: 10 de out. de 2023.

CPEA, **Relatório de Impacto Ambiental – RIMA Centro Logístico Campo Grande**, CPEA 2935, outubro de 2017, 58 pag. Disponível em: <<https://sigrh.sp.gov.br/public/uploads/documents//CBH-AT/12512/eia-rima.pdf>>. Acesso em: 10 de out. de 2023.

CYRINO, Fábio R. Pedro. **Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da the São Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. Através da análise de sua Arquitetura**. São Paulo: Landmark, 2004.

DANIEL, Celso. Prefácio, “... de ver o mar, de ver a vida”, In: FERREIRA, João; PASSARELLI, Silvia Helena; SANTOS, Marcos Antonio Perone. Paranapiacaba – Estudo e Memoria. Santo André: PUBLIC Grafica e Fotolito LTDA, 1990.

DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo: 1880-1945**. Tradução de Octavio Mendes Cajado. São Paulo. Difusão Européia do Livro. 1971. 229 págs. Coleção "Corpo e Alma do Brasil", volume 33.

EMPLASA. **Plano Integrado de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba**. Santo André: EMLASA, 1986.

FARAH, Marta Ferreira Santos. **O LEGADO DE CELSO DANIEL PARA A GESTÃO PÚBLICA**. RAE - Revista de Administração de Empresas, São Paulo, v. 42, n. 2, p. 110-114, Abr./Jun. 2002.

FÉRAT, Françoise. **Rapport d’information fait par le groupe de travail sur le Centre des monuments nationaux** (RELATÓRIO DE INFORMAÇÕES, feito em nome da Comissão da Cultura, da Educação e da comunicação do grupo de trabalho do Centro de Monumentos nacional). Sénat, Session ordinaire de 2009-2010, Commission de la culture, de l’éducation et de la communication. N° 599. Enregistré à la Présidence du Sénat le 30 juin 2010. Acesso em: <<https://www.senat.fr/rap/r09-599/r09-5991.pdf>>. Acesso em: 24 de out. de 2023.

FERREIRA, João; PASSARELLI, Silvia Helena; SANTOS, Marcos Antonio Perone. **Paranapiacaba – Estudo e Memória**. Santo André: PUBLIC Grafica e Fotolito LTDA, 1990.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. **Da tutela dos monumentos à gestão sustentável das paisagens culturais complexas: inspirações à política de preservação cultural no Brasil**. 2014. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e

Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. doi:10.11606/T.16.2014.tde-14082014-134950. Acesso em: 10 de out. de 2023.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. **Desenvolvimento Local Sustentável: os desafios da preservação, do planejamento participativo e da gestão pública em Paranapiacaba**. In: II CONFERÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO – IPEA (CODE), 2011, Brasília. Anais [...]. Brasília: IPEA, 2011.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. **Desenvolvimento Local Sustentável: os desafios da preservação, do planejamento participativo e da gestão pública em Paranapiacaba**. In: II CONFERÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO – IPEA (CODE), 2011, Brasília. Anais [...]. Brasília: IPEA, 2011. SANTO ANDRÉ (SP). Lei nº 9.018 de 21 de dezembro de 2007. Ementa. Diário Oficial da União, São Paulo, 22 dez. 2007. Disponível em: <<http://www4.cmsandre.sp.gov.br:9000/arquivo/11824>>. Acesso em 05 de out. de 2023.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. **Patrimônio cultural, cidade, sustentabilidade: qual o papel da legislação urbanística na preservação e no desenvolvimento?** Ambiente & Sociedade, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 91-110, abr.-jun. 2014.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. Brasília, 2013, Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília – Unb – Brasília, 2013.

FINGER, Anna Eliza. **Uma Vila Inglesa e Uma Vila Belga. Os Casos de Paranapiacaba, em São Paulo, e da Vila Belga, no Rio Grande do Sul**. In: Temática 06 - Patrimônio Ferroviário. Vilas Ferroviárias e o Mundo de Trabalho: Recuperação e Conservação, 2012.

FRANCISCO, Adressa Ribeiro. **Tombamento do Patrimônio Cultural em Ouro Preto: O processo de seleção dos bens imóveis**. Monografia apresentada à Diretoria de Pesquisa, Graduação e Pós-graduação do Instituto Federal Minas Gerais – Campus Ouro Preto, 79 pag.; 2017.

FREY, Klaus. **“Poder local, Governança e Resistência: Um olhar sobre Paranapiacaba”** in: Paranapiacaba: conflitos, saberes e perspectivas de desenvolvimento na Macrometrópole Paulista / Organizado por Ruth Ferreira Ramos, Samia Nascimento Sulaiman, Silvia Helena Passarelli e Pedro Roberto Jacobi. — Santo André, SP : EdUFABC, 2021.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. **Patrimônio Histórico e Cultural**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

GRAZIANO da Silva, José. **A nova dinâmica da agricultura brasileira**. 2. ed. rev.-. Campinas, SP: UNICAMP. IE, 1998. ISBN 85-86215-01-5.

HOBBSAWM, E. J. **A era das revoluções: Europa 1789-1848**. 25. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

IPHAN. **Lista Indicativa a Patrimônio Mundial**. 2023. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/813>>. Acesso em: 25 set. 2023.

IPHAN. **PAC Cidades Históricas. Brasília: IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, 2023. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/235>>. Acesso em: 08 out. 2023.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Os Restauradores e o Pensamento de Camillo Boito sobre a Restauração** In: VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. Restauração, apresentação e tradução Beatriz Mugayar Kuhl; revisão Renata Maria Perreira Cordeiro. – 4. Ed. – Cotia, SP: Ateliê editorial, 2006. – (Artes & Ofícios).

LAMARCA, Vicente Adolfo. **A história de Paranapiacaba**. São Bernardo do Campo, SP: Associação Ambientalista Mãe Natureza, 2008.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Lei da ZEIPP – Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba**. 2011. Disponível em: <<https://antigo.mdr.gov.br/institucional/competencias/133-secretaria-nacional-de-programas-urbanos/legislacao-sndu/1796-lei-da-zeipp-zona-especial-de-interesse-do-patrimonio-de-paranapiacaba>>. Acesso em: 07 out. 2023.

MONTEIRO, Flávia. John Ruskin: teorias da preservação e suas influências na preservação do patrimônio brasileiro no início do século XX. **Revista do Colóquio**, vol. 2 nº3, 2012. p. 90–101. . Disponível em: < <https://periodicos.ufes.br/colartes/article/view/7641>>. Acesso em: 02 nov. 2023.

MONTEIRO, John Manuel. **Negros da Terra**. Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo. São Paulo: Cia. Das Letras, 1994.

NUNES, Ivanil. **Café, ferrovia e o fim da era ferroviária em São Paulo**. In: FERROVIA EM SÃO PAULO. São Paulo: ABPHE, [s.d.]. Disponível em: <https://www.abphe.org.br/arquivos/ivanil-nunes_maria-lucia-lamousier.pdf>. Acesso em: 01 de nov. de 2023.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina 1955 - 1994**. 2000. 344 f. Tese (Doutoramento em História) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2000, p. 41.

PINHEIRO, Maria Lúcia Bressan. **John Ruskin e as Sete Lâmpadas da Arquitetura – Algumas Repercussões no Brasil**. In: RUSKIN, John. A Lâmpada da Memória. Tradução e apresentação de Maria Lúcia Bressan Pinheiro; revisão Beatriz e Gladys Mugayar Kühl – Cotia – SP: Ateliê Editorial, 2008. Pp. 9 – 48.

QUATREMÈRE DE QUINEY, Antoine. **Quartas a Miranda**, organização, tradução e apresentação Paulo Mugayar Kuhl e Beatriz Mugayar Kuhl. – Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2016. (Coleção Artes e Ofícios).

RIBEIRO, Antônio Sérgio. **São Paulo 450 anos - OS FUNDADORES**.ALESP, 2004. Disponível em:<
<https://www.al.sp.gov.br/noticia/?16/01/2004/sao-paulo-450-anos---os-fundadores->>. Acesso em: 19 de abr. de 2023.

RIEGL, Alois. **O culto moderno dos monumentos**: A sua essência e a sua origem (1903). Tradução Werner Rothschild Davidsohn, Anat Falbel. – I. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

RODRIGUES, Elaine Aparecida; VICTOR, Rodrigo Antonio Braga Moraes; PIRE, Bely

Clemente Camacho. **A reserva da biosfera do cinturão verde da cidade de São Paulo como marco para a gestão integrada da cidade, seus serviços ambientais e o bem-estar humano**. São Paulo em Perspectiva, v. 20, n. 2, p. 71-89, abr./jun. 2006. Disponível em:<http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v20n02/v20n02_06.pdf>. Acesso em: 25 de set. de 2023.

RUSKIN, John. **A lâmpada da memória**, tradução e apresentação Maria Lucia Bressan Pinheiro; revisão Beatriz Mugayar Kuhl e Gladys Mugayar Kuhl. – Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

SANTANA, Marcela Maciel. **As bordas da cidade colonial: um estudo da paisagem tombada de Ouro Preto-MG**. Viçosa, MG, 2012, Dissertação (mestrado) Universidade Federal de Viçosa.

SANTO ANDRÉ (SP). **Lei nº 8.696 de 17 de dezembro de 2004**. Institui o novo Plano Diretor do município de Santo André, nos termos do artigo 182 da Constituição Federal, do capítulo III da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade - e do Título V, Capítulo III, da Lei Orgânica do Município de Santo André. Diário do Grande ABC, Santo André, 18 dez. 2004. Acesso em:<<http://www4.cmsandre.sp.gov.br:9000/arquivo/8856>>. Acesso em: 05 de out. de 2023.

SANTO ANDRÉ. **Lei nº 7.333, de 26 de dezembro de 1995**. DISPÕE SOBRE O PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ. Diário Grande ABC, Santo André, SP, 29 dez. 1995. Caderno Classificados p. 13.

SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. **A grande barreira da serra do Mar: da trilha dos tupiniquins à Rodovia dos Imigrantes**. São Paulo: O nome da Rosa, 2º ed. 2023.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; LAGE, Claudia; SECCO, Gustavo. **São Paulo Railway 150 anos**. Patrimônio industrial ferroviário ameaçado. Arquitextos, São Paulo, ano 17, n. 201.05, Vitruvius, fev. 2017. Acesso em:<<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6435>>. Acesso em: 01 de nov. de 2023.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; MINAMI, Issao. **Tombamento de Paranapiacaba. Minha Cidade, São Paulo**, ano 03, n. 026.02, Vitruvius, set. 2002

<<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/03.026/2054>>. Acesso em: 03 de nov. de 2023.

SÃO PAULO. Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB. **Parecer SERRANO, Maria Rita. Disparidades Regionais no ABC: Os limites do desenvolvimento em Rio Grande da Serra.** São Caetano do Sul: USCS/ PróReitoria de Pós-Graduação e Pesquisa, 2010.

SILVA, Sergio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil.** São Paulo: Alfa-Omega, 1976.

TOSSATO, Daniel. **TJ-SP libera construção do porto seco em Paranapiacaba.** Diário do Grande ABC, Santo André, 20 fev. 2021. Disponível em: <<https://www.dgabc.com.br/Noticia/3681263/tj-sp-libera-construcao-do-porto-seco-em-paranapiacaba>>. Acesso em: 11 out. 2023.

TRANSCRIÇÕES, **Transcrição de áudio: reunião ministerial de 22 de abril de 2020,** 2020, Disponível em : <<https://transcricoes.com.br/transcricao-de-audio-reuniao-ministerial-de-22-de-abril-de-2020/>>. Acesso em: 15 de out. de 2023.

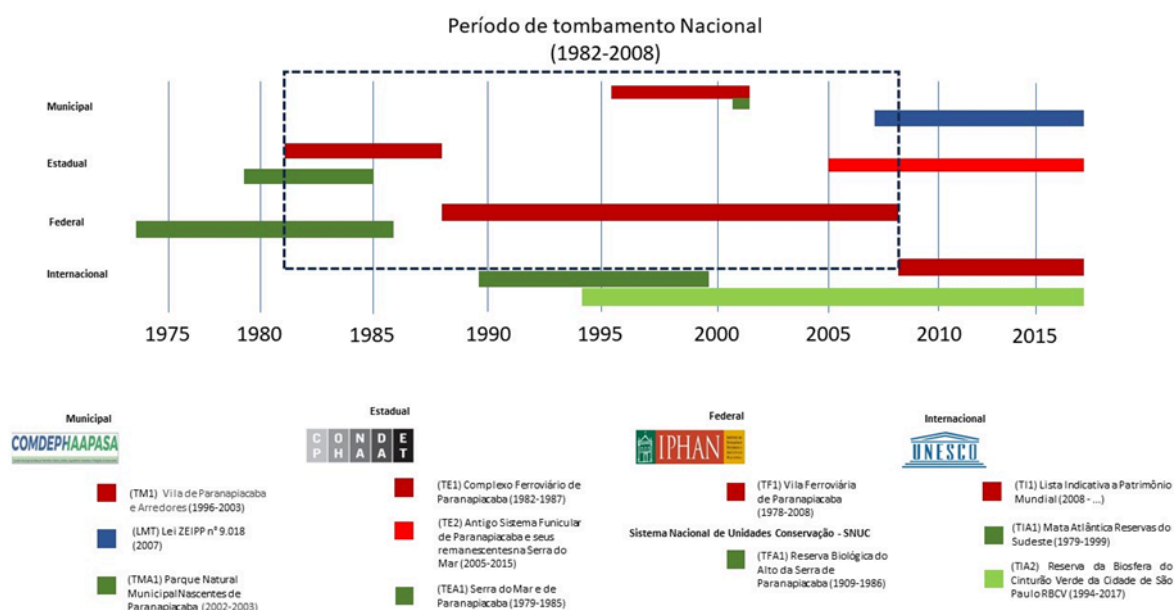
VELLOSO, Mônica Pimenta. **Os intelectuais e a política cultural do Estado Novo.** Rio de Janeiro: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil CPDOC, 1987.

VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. **Restauração,** apresentação e tradução Beatriz Mugayar Kuhl; revisão Renata Maria Perreira Cordeiro. – 4. Ed. – Cotia, SP: Ateliê editorial, 2006. – (Artes & Ofícios).

WMF. **Dedicated to saving the world's most treasured places.** S.d. Disponível em: <<https://www.wmf.org/who-we-are>>. Acesso em: 25 set. 2023.

WMF. **Paranapiacaba.** 2019. Disponível em: <<https://www.wmf.org/project/paranapiacaba>>. Acesso em: 25 set. 2023.

APÊNDICE A – Infográficos dos processos de tombamento



Fonte: Eduardo José, 2023, Autoria própria