

VISITA TÉCNICA

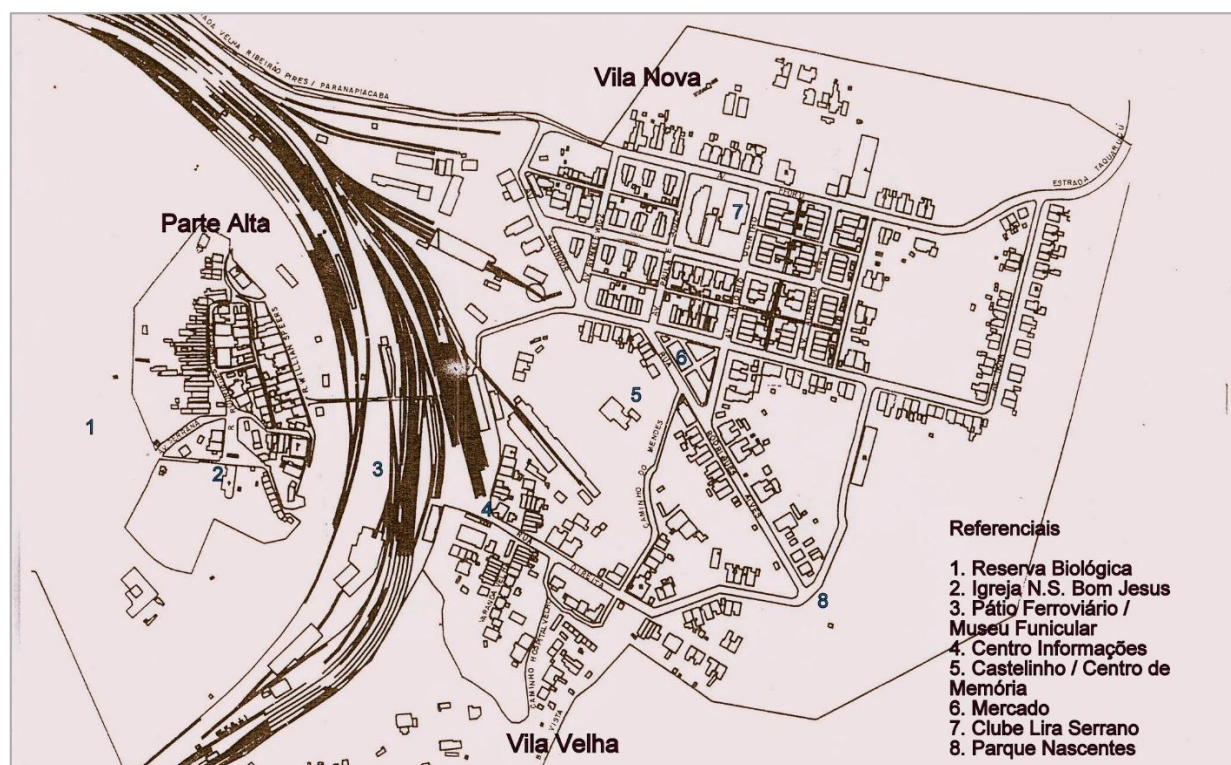
VILA FERROVIÁRIA DE PARANAPIACABA, SANTO ANDRÉ, SP

OBJETIVO

Visita à vila de Paranapiacaba, conjunto operário da antiga São Paulo Railway, implantado no final do século XIX, onde é possível debater questões como moradia, trabalho e alternativas de preservação do conjunto encravado no alto da Serra do Mar.

ROTEIRO

Horário	Atividade
9:00 hs	Saída da UFABC
10:00 hs	Chegada à vila de Paranapiacaba e realização de percurso a pé pelas ruas do Morro e da vila ferroviária. Visita ao Centro de documentação em Arquitetura e urbanismo de Paranapiacaba (abriga uma exposição permanente sobre a formação da vila e o sistema construtivo das casas de madeira da vila ferroviária) Visita ao Núcleo Olho d'Água do Parque Nascentes de Paranapiacaba onde se verifica o sistema de abastecimento de água da vila ferroviária.
13:00 hs	Almoço na vila (cerca de R\$ 30,00 por pessoa)
15:00 hs	Retorno à UFABC com chegada prevista às 16:00 hs



Levantamento Planimétrico da Vila de Paranapiacaba indicando principais referenciais.

PARANAPIACABA: lugar do trabalho e do morar, lugar de memórias

Silvia Helena Passarelli

Inusitada a cidadela /.../. Passagem de meio século, mais, depois do trem de ferro, chiando ferragens fogo roda trilhos. Tentarei traços de seu conjunto ocasional de cem casas incrustadas na lombada, diante da estação e sobre. O passageiro parava às vezes para contemplar, não se atrevia a mais. /.../ A estação tinha o nome, os trabalhadores moravam lá. Antiga e parada fragmentariamente erigida em oposição ao leito da estrada, às fitas de aço de triagem /.../ era o encontro e a passagem obrigatória desde quando o trem de ferro, chiando rodas fogo rodas. Ficava na boca do funil de cabos sobre outras rodas trilhando, ferro contra ferro. (Ferraz, 1975, 21)

Paranapiacaba nasceu e se desenvolveu em função da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí. Localizada no extremo sul do município de Santo André, no alto da Serra do Mar, sua origem remonta a construção da via férrea, na segunda metade do século XIX.



Figura 1. Delimitação da Região do ABC, com a indicação da Vila de Paranapiacaba sobre a base do Google Earth.

Foi de um acampamento de obras ao redor da linha férrea, que se originou a vila de Paranapiacaba, onde, em meio às sólidas edificações de alvenaria que abrigavam as máquinas e as oficinas da ferrovia, pequenas e precárias habitações abrigavam os trabalhadores no alto da Serra do Mar. Implantada em terras que eram denominadas por “Fazenda Mogy”, provavelmente, em vista da proximidade das nascentes do rio de mesmo nome, não possuíam registro de proprietários e tinha um caráter de moradia precária e provisória (SÃO PAULO RAILWAY, [188-], 47).

Com o início da operação da Estrada de Ferro de São Paulo, em 1867, a contenção das encostas da Serra do Mar, constantemente atingidas pela umidade característica do local e por torrenciais chuvas no verão, ainda representava um problema a ser enfrentado para garantir a fluidez do tráfego dos trens que movimentavam a economia paulista, exigindo a manutenção de um grupo de operários residentes no local para o atendimento de emergências, consolidando a formação de um núcleo urbano que passou a ser denominado de Alto da Serra.

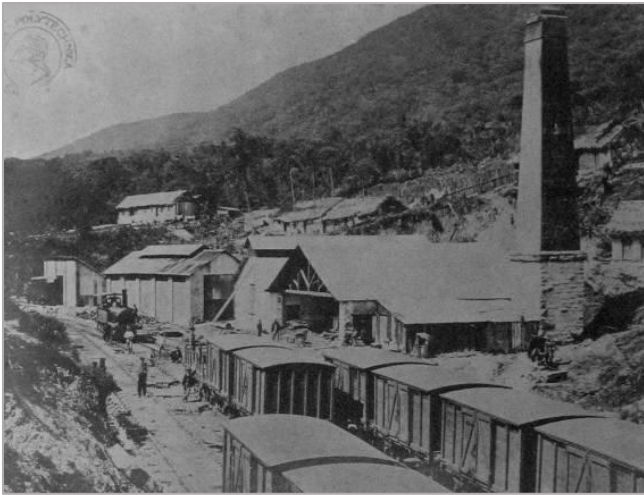


Figura 2. A via férrea em construção, com suas máquinas e oficinas no primeiro plano e o canteiro de obras do Alto da Serra ao fundo e suas precárias residências dos operários, em madeira ou barro, cobertas de sapé (foto de Militão Augusto de Azevedo [1865], acervo do Museu Paulista).

A estação ferroviária para atendimento do núcleo, no entanto, só veio depois, quando um novo Decreto Imperial (nº 5.525, de 07 de janeiro de 1874) alterou o contrato da São Paulo Railway Company e obrigou a construção de novas estações de passageiros, entre elas, uma no Alto da Serra e outra na Raiz da Serra, e outras obras de adequação da operação dos trens.

Do outro lado do pátio ferroviário, uma outra ocupação garantia o abastecimento dos trabalhadores da ferrovia: no lado oposto ao que se concentravam oficinas e moradias do acampamento de obras de construção da estrada de ferro, sobre uma elevação, formou-se uma aglomeração urbana que, segundo relatos de seus moradores, prestava serviços aos trabalhadores da ferrovia e ficou conhecida como Morro ou Parte Alta.

Sobre a elevação, pequenos edifícios térreos foram construídos no alinhamento de caminhos estreitos e tortuosos como era registrado nas demais cidades brasileiras implantadas no período colonial. Eram três caminhos, três ruas em três níveis diferentes na encosta do morro. No local foram construídos edifícios térreos ou sobrados, sem recuos frontais ou laterais, que abrigaram residências, pensões, bares, bazares e vários outros negócios para atender aos operários da ferrovia, todos com abertura principal para o pátio ferroviário. No alto do morro a igreja católica em homenagem a Bom Jesus de Paranapiacaba foi construída, mantendo as tradições dos núcleos tradicionais brasileiros.

À maneira de contas num colar, a cidade brasileira tradicional, as casas térreas e os sobrados se amoldam à topografia. Apertados uns contra os outros, disputam a frente para as ruas, aspirando maior destaque na cena urbana (MARX, 1980 98).

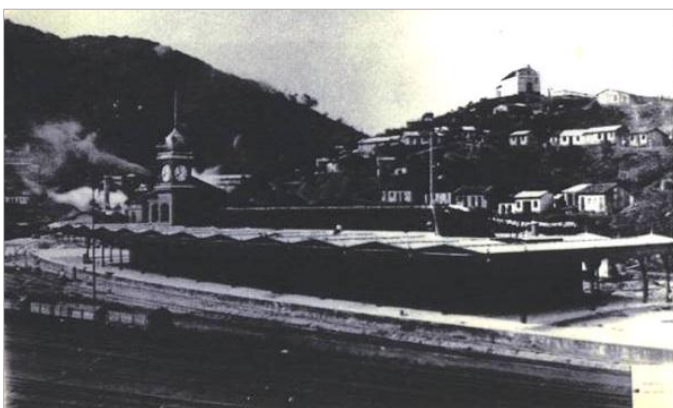


Figura 3. Vista da estação do Alto da Serra em foto dos primeiros anos do século XX, tendo ao fundo o Morro onde está assentada a Parte Alta e a Capela do Bom Jesus de Paranapiacaba (acervo RFFSA).

Com a virada para o século XX, a São Paulo Railway Company duplicou a estrada de ferro em toda a sua extensão, construindo um novo sistema de tração dos trens na Serra do Mar e uma vila operária para abrigar ferroviários necessários para a operação dos trens e das máquinas da serra do Mar.

A vila foi implantada em novo arruamento formado por ruas largas e retas que se cruzavam perpendicularmente formando uma retícula em semelhante a um tabuleiro de xadrez, conformando uma paisagem regular e uniforme, a exemplo dos novos parcelamentos de terra que se realizavam desde meados do século XIX em diferentes localidades brasileiras, como Mococa, Matão ou Bauru no oeste paulista, cidades que se formaram no avanço da fronteira agrícola e junto à expansão ferroviária, ou ainda as capitais Teresina e Aracaju, levantadas, uma no interior de Piauí, em 1855 e outra, junto à praia sergipana, em 1855 (Marx, op. cit. 38).

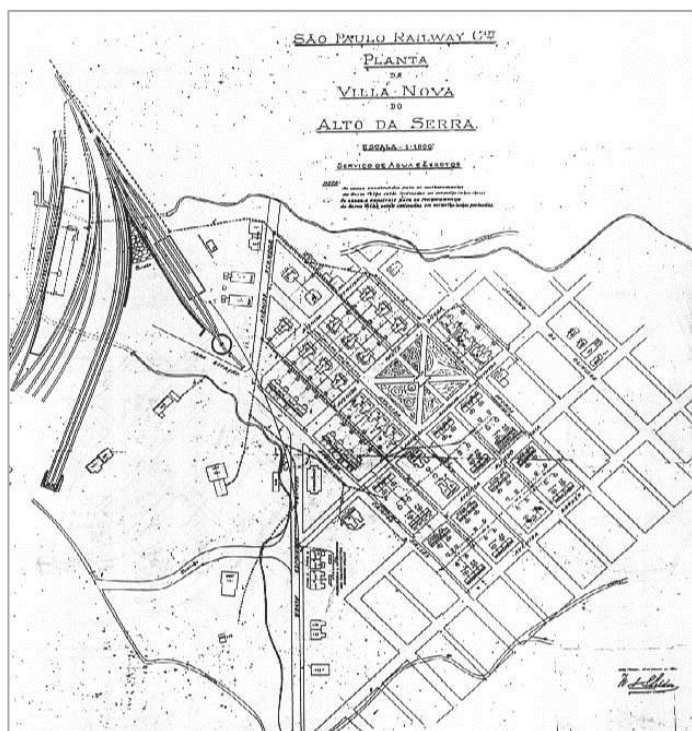


Figura 41. Vila Nova do Alto da Serra em planta de 1914, com o registro das residências operárias e do sistema de saneamento implantado (Acervo da RFFSA)

O conjunto logo em sua implantação recebeu, ainda, toda a rede de infraestrutura urbana que poucas cidades brasileiras ofereciam, adotando os padrões de higiene e saneamento que se utilizava na Europa desde meados do século XIX, bastante avançada para os padrões brasileiros em especial por se tratar de uma vila para operários, com redes de abastecimento de água, coleta esgoto, hidrantes, distribuição de eletricidade e sanitários nos fundos dos lotes em todas as unidades residenciais.

No alto da Serra do Mar foi, então, construída a Vila Martin Smith em terrenos pertencentes ao Estado que, após a discriminação de terras, passaram a pertencer à companhia inglesa. No conjunto operário foram construídas habitações em madeira sobre base de alvenaria ou pedra, com tipologias previamente definidas, geminadas em grupos de duas, quatro ou até oito unidades.

As habitações, destinadas aos empregados da estrada, eram diferenciadas pelo tamanho em função da atividade de cada operário. Havia a “rua dos ingleses” (FERREIRA, op. cit., 1999), com casas amplas e isoladas no lote. Havia a casa dos empregados solteiros, barracões com oito a doze dormitórios e cozinha e banheiros coletivos. Havia a casa dos maquinistas, dos foguistas, dos mecânicos, todas construídas em madeira, todas

térreas e recuadas dos lotes formando jardins frontais e, exceção feita às casas dos funcionários mais graduados, em geral ingleses, todas geminadas.



Figura 5. Conjunto de casas geminadas na Avenida Campos Sales (foto de Ricardo de Almeida, 1999, acervo Museu de Santo André)

A adoção de projetos padronizados, casas agrupadas, o uso da madeira criando casas com varandas e telhados com duas ou mais águas, lotes bem definidos e a proporcionalidade entre cheios (áreas edificadas) e vazios (quintais ajardinados) conferem à Vila Martin Smith um aspecto de grande homogeneidade. No entanto, um olhar mais atento às dimensões das casas põe à mostra a extrema hierarquia na forma de habitar onde cada categoria funcional da ferrovia tem uma tipologia residencial correspondente com maior ou menor conforto. O conjunto é a expressão da adoção de padrões da modernidade que a Revolução Industrial criou para adequação de cidades europeias e norte-americanas sob o signo da higiene, de um lado, e do controle do trabalhador, por meio da oferta de moradia e serviços para a família, de outro.



Figura 3. Vista aérea da Vila de Paranapiacaba (foto de Nelson Kon, 2000, Acervo Plano Lume FUPAM; Prefeitura de Santo André).

Em meados da década de 1970, a ferrovia, desde 1946 sob administração do Governo Brasileiro e, depois, da Rede Ferroviária Federal S/A, recebeu uma modernização no seu sistema de tração na Serra do Mar, tornando desnecessária a manutenção de operários morando próximos aos postos de trabalho. Pouco a pouco, a manutenção da vila foi sendo abandonada deteriorando as edificações e os sistemas de infraestrutura urbana instalados.

A degradação da vila durante os últimos vinte anos do século XX foi bastante evidente. Projetos, ações pontuais de restauro e preservação, tombamento da vila e de seu entorno não garantiram a manutenção dos antigos ferroviários no local ampliando a insegurança dos moradores e de visitantes e a deterioração do patrimônio.

Adquirida pela Prefeitura de Santo André no ano de 2002, a vila ferroviária de Paranapiacaba passa a ser o foco de atenção do governo municipal no sentido de reverter a degradação do patrimônio a partir da busca de uma nova vocação com foco no turismo em substituição ao trabalho ferroviário. A ação da municipalidade para retomada do desenvolvimento a partir do turismo vai recair sobre uma população não capacitada para a atividade de recepção de visitantes e com vínculos remotos com a vila e a ferrovia, e a falta de acessibilidade por via férrea.

Em 2013, Paranapiacaba foi inserida no Programa de Aceleração do Crescimento – Cidades Históricas (PAC-CH) que destinará R\$ 42 milhões para investimentos na vila voltados à restauro de oficinas ferroviárias, restauro do campo de futebol, de sede do antigo clube social local, da biblioteca e de 252 imóveis da vila ferroviária (IPHAN,s.d.).

Referência bibliográfica

FERREIRA, João. etti alli. *Paranapiacaba*, estudos e memória. Santo André: Prefeitura, 1991.

FERRAZ, Geraldo. *Doramundo* . 3ª edição. São Paulo, Edições Melhoramentos, 1975.

MARX, Murillo. *Cidades Brasileiras*. São Paulo: Edusp; Melhoramentos, 1980.

SÃO PAULO RAILWAY. *Plans of Property and Titles Deeds*. São Paulo, [188-]. Álbum. Escala 1: 2.376.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. PAC 2. Cidades Históricas. Brasília:IPHAN, s.d. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17776&retorno=paginalphan>.