

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

ARTHUR RODRIGO FERREIRA DA SILVA

Paranapiacaba: patrimônio histórico e periferia urbana

São Paulo

2017

ARTHUR RODRIGO FERREIRA DA SILVA

Paranapiacaba: patrimônio histórico e periferia urbana

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Rita de Cássia Ariza Cruz

São Paulo

2017

Resumo

Este trabalho busca analisar os indicadores sociais na vila de Paranapiacaba, município de Santo André. Construída na segunda metade do século XIX esse importante exemplar do patrimônio histórico ferroviário brasileiro busca superar por meio da implantação do segmento turístico o cenário de estagnação econômica e social que perdura a anos. Para conhecer as causas desse cenário será feito um levantamento histórico para apontar os fatos que contribuíram para o processo de empobrecimento de grande parte de sua população, bem como auferir os resultados obtidos por meio da proposta de turismo sustentável e valorização do patrimônio histórico.

Palavras-chaves: Indicadores, patrimônio histórico, estagnação econômica, turismo sustentável.

SUMÁRIO

Introdução.....	05
Objetivo	08
1. O Distrito de Paranapiacaba – caracterização atual.....	09
2. Vila de Paranapiacaba – caracterização histórica:	
I. Vila Velha.....	11
II. Parte Alta e Rabique.....	11
III. Vila Martin Smith.....	13
3. Paranapiacaba: breve histórico no período da São Paulo Railway.....	17
4. O início do processo de estagnação econômica e social.....	22
I. O sistema cremalheira-aderência.....	23
II. A década de 1980 e as ações de resgate da vila.....	24
III. A década de 1990 e a perda da identidade ferroviária.....	27
5. A compra da Vila de Paranapiacaba e o viés turístico.....	34
I. O processo de implantação do Plano Patrimônio.....	36
II. Patrimônio da humanidade.....	41
III. A Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba.....	43
6. A vila de Paranapiacaba hoje.....	45
Conclusão.....	59
Referências Bibliográficas.....	63

Introdução

Por ser neto de ferroviário sempre me chamou os assuntos relativos à ferrovia. Em minhas mais antigas memórias, do tempo em que eu era criança, lembro que havia na casa de meus avós paternos um pedaço de trilho, não maior que as dimensões de um tijolo, que era usado como peso para aparar a porta da sala, mantendo a mesma aberta. Recordo também da figura do meu avô caminhando pela casa com o apoio de sua bengala e de como era lento o seu caminhar. O motivo pelo qual meu avô precisava do apoio da bengala era porque parte de seu pé fora cortado pela roda de um trem. Só depois de anos soube que este acidente havia ocorrido enquanto meu avô trabalhava no pátio ferroviário de Paranapiacaba.

Este episódio da minha vida é apenas um entre milhares vividos por diversas pessoas e famílias ao longo de décadas e em diversas localidades do Brasil que tiveram o trem como condutor do progresso. Responsáveis pelo nascimento de inúmeros povoados, os caminhos de ferro representam parte significativa do desenvolvimento econômico e social brasileiro, no caso do desenvolvimento paulista esta relação tem início no longínquo ano de 1867, ano de inauguração da ferrovia São Paulo Railway, que ligou o interior do estado ao porto da cidade de Santos, prelúdio das mudanças e do desenvolvimento econômico que deslizariam pelos trilhos e transformariam para sempre a paisagem e determinariam a produção do espaço na então Província de São Paulo.

Neste cenário de mudanças e desenvolvimento surge a vila de Paranapiacaba. Inicialmente um acampamento feito de pau a pique para abrigar os trabalhadores encarregados das obras da primeira ferrovia paulista no trecho de serra, com o passar dos anos transformou-se, devido as necessidades operacionais, em um importante entreposto na estrutura da ferrovia, sendo escolhida pelos engenheiros ingleses para abrigar a estrutura fabril necessária para o pleno funcionamento das operações do sistema funicular no trecho de entre o planalto e a planície costeira, além de abrigar os trabalhadores e suas famílias.

Denominada pela administração como Alto da Serra, a tímida estação deu lugar a uma edificação robusta, evidenciando a importância da localidade para os administradores. No seu entorno é construído um novo conjunto urbano, popularmente chamado de Vila Nova, que passa a compor a paisagem juntamente com outros dois assentamentos, a Vila Velha e a Parte Alta, conjunto urbano este que permanecem até hoje.

No ano de 1946 é firmado o contrato de concessão entre o governo federal e os administradores ingleses, transferindo a posse do patrimônio da ferrovia para a União, inclusive a estação Alto da Serra e seu entorno, que passa a ser denominada estação Paranapiacaba. É o início da transformação que irá modificar gradativamente as relações sociais na localidade. Com o decorrer dos anos as mudanças nas políticas de transporte implantadas pelo Governo Federal visam beneficiar o setor automotivo em detrimento do ferroviário, culminando na desativação de vários ramais, permanecendo apenas aqueles necessários ao escoamento da produção de minérios e cargas. Devido à necessidade de aumentar a capacidade de escoamento, no ano de 1974 é inaugurado o sistema de cremalheira no trecho de serra, extinguindo vários postos de trabalho e causando um êxodo populacional na vila de Paranapiacaba.

No decorrer da década de 1980 ocorrem mudanças significativas na vila: um incêndio de causas desconhecidas consome o prédio da antiga estação, pondo fim a um singular patrimônio ferroviário brasileiro; outro patrimônio – os imóveis do trecho de serra do extinto sistema funicular – passam a ser demolidos a mando do próprio Governo Federal, despertando o ativismo de grupos da sociedade civil que passam a lutar pela conservação do patrimônio histórico, além de propor alternativas para reverter o quadro de estagnação que assola a localidade. Na esfera política a luta é pelo tombamento como forma de conter o processo de degradação do patrimônio histórico.

A década de 1990 chega e com ela a intensificação da estagnação social e econômica da vila, materializada no estado de abandono dos imóveis e nas carcaças de antigos vagões estacionados no pátio ferroviário. Em meados da década é colocado em ação o processo de privatização das ferrovias federais, resultando em um novo êxodo, dessa vez sucedido pela ocupação dos imóveis vagos por pessoas atraídas pelo baixo valor dos aluguéis, causando conflitos

entre os novos e velhos moradores. A década termina com a diminuição da oferta do serviço de trens suburbanos, até que no início da década de 2000 o Governo Estadual extingui os serviços de trens na vila, criando o paradoxo de uma vila ferroviária sem trens.

Após negociações entre a prefeitura de Santo André e Governo Federal é consumada a compra dos conjuntos Vila Velha e Vila nova pelo município, que passa a geri-los. Inicia-se então um processo de regularização fundiária e de implantação do projeto turístico, alternativa escolhida para dar um novo significado a vila e proporcionar a geração de emprego e renda aos seus moradores, uma tentativa de reverter o quadro de estagnação e pobreza que a muito impera na vila de Paranapiacaba e que após 15 anos ainda não atingiu seu propósito de forma plena.

Objetivo

O presente trabalho busca contextualizar a vila de Paranapiacaba em períodos distintos, por meio de sua caracterização histórica com vistas a compreender a necessidade de sua construção e consequente expansão, bem como os fatores que incidiram sobre a localidade no período pós concessão e que a conduziu gradativamente a um estado de pobreza e estagnação socioeconômica – cujas manifestações podem ser percebidas pela degradação do conjunto arquitetônico. Por fim será descrita as etapas para a implantação do segmento turístico e será feita a análise dos indicadores sócio econômicos obtidos por meio de dados censitários confrontando-os com os de outros bairros periféricos inseridos na região de mananciais como forma de avaliar o desempenho das medidas implantadas pela administração municipal.

Distrito de Paranapiacaba – caracterização atual

O município de Santo André possui uma área de 174,38 km² e está localizado na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), distante cerca de 18 km da capital paulista. Integra a região do ABC junto com as cidades de Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, abrigando uma população de 710.210 habitantes, segundo estimativas do IBGE, e está dividida em três distritos: Sede (subdivido em dois subdistritos), Capuava e Paranapiacaba. O uso do solo segue as determinações do Plano Diretor Municipal¹, estabelecendo duas áreas distintas de ocupação - macrozona urbana e macrozona de proteção ambiental. A macrozona urbana corresponde ao setor noroeste do município e abrange uma área de 66,45 km², abrigando 95% dos habitantes. Por sua vez a macrozona de proteção ambiental abrange cerca de 55% do território do município possui uma área de 107,93 km², abrigando apenas 5% dos habitantes do município.

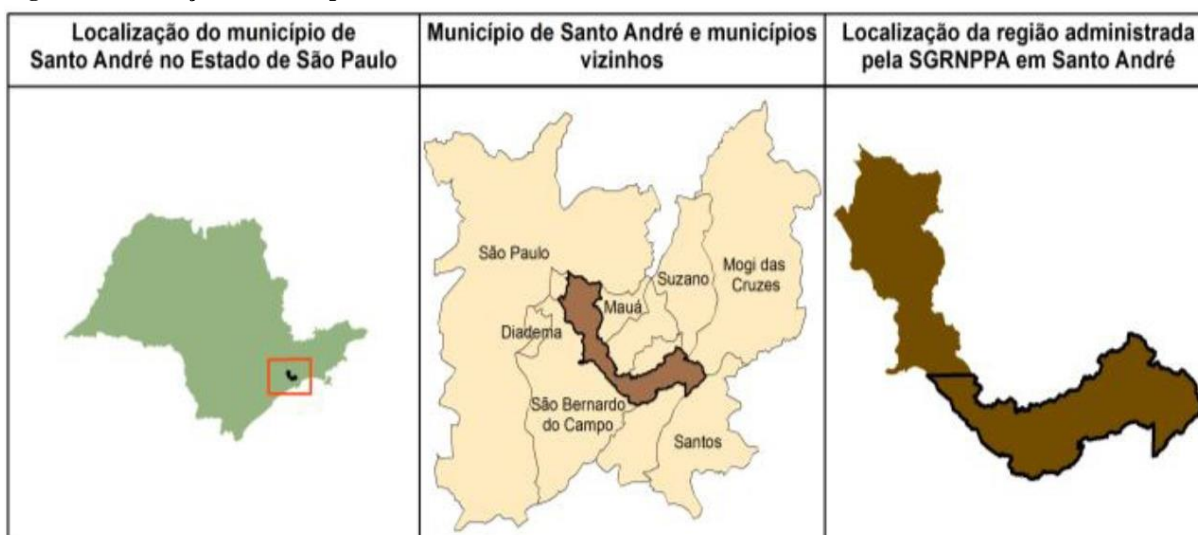
O distrito de Paranapiacaba possui área de 83 km² - correspondentes a 47% da área total do município – os quais estão inseridos na área de Proteção dos Mananciais da Região Metropolitana de São Paulo². Nele estão inseridas três unidades de conservação - duas de administração do governo estadual (Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba e Parque Estadual da Serra do Mar) e uma administrada pelo governo municipal (Parque Natural Nascentes de Paranapiacaba) - que juntas abrangem uma área de 7,32 Km², o restante da área constitui, de acordo com o Plano Diretor, a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais (APRM) do município de Santo André e zoneamentos diversos, classificados conforme o grau de ocupação e localizados em grande parte nas regiões próximas aos limites dos municípios vizinhos, que outrora foram objeto de disputa judicial entre os mesmos, fator este que tornou a distribuição populacional desigual e resultou em zonas distintas e classificadas conforme sua ocupação em: Zonas de Ocupação Dirigida I e II, onde se localizam os loteamentos populacionais com baixa ocupação humana; Zona de

¹ Lei nº 8.696/04, alterada pela Lei nº 9394/12

² Leis estaduais nº 898 de 18/12/1975 e 1.172 de 17/11/1976

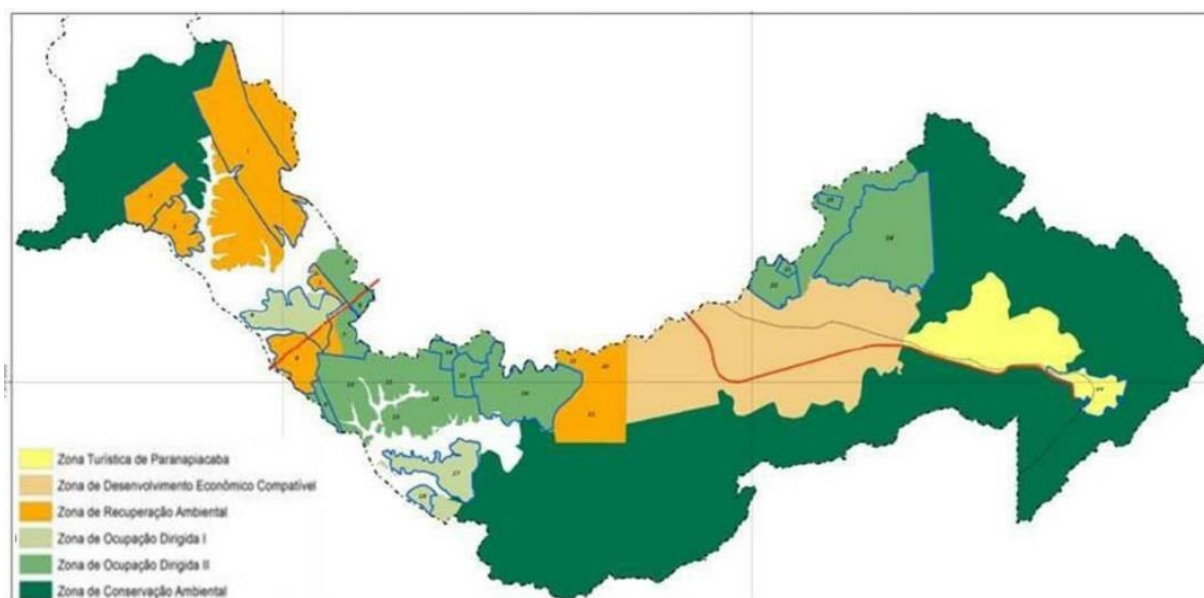
Desenvolvimento Econômico Compatível, que compreende trecho da várzea do rio Grande, marginal à ferrovia e à rodovia SP 122; Zona de Recuperação Ambiental, que compreende áreas onde a ocupação humana é mais densa e ambientalmente inadequada; Zona de Conservação Ambiental que compreende as Unidades de Conservação e as cabeceiras dos rios Grande, Pequeno, Araçáúva e Mogi e por último a Zona Turística de Paranapiacaba que compreende a vila de Paranapiacaba e se estende até Campo Grande. Distrito mais antigo do município, Paranapiacaba foi criado em 1097 e a área onde atualmente está situada a Zona Turística teve o início do seu loteamento por volta do ano de 1867.

Figura 1 Localização do município de Santo André



Fonte: Diagnóstico Santo André, Plano Plurianual Participativo. PMSA, 2013.

Figura 2 Zoneamento da Macrozona de Proteção Ambiental, conforme Plano Diretor Municipal de Santo André.



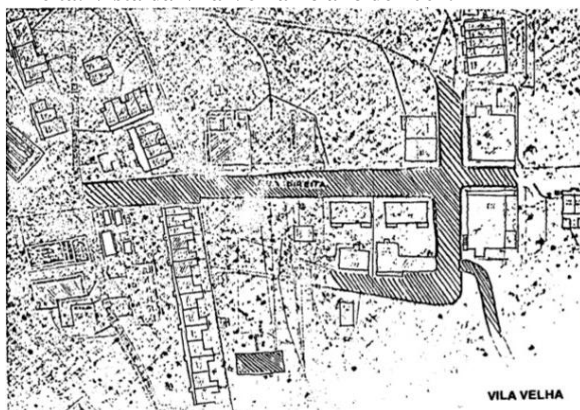
Fonte Diagnóstico Santo André, Plano Plurianual Participativo. PMSA, 2013.

Vila de Paranapiacaba - caracterização histórica

Vila Velha

Construída inicialmente com a finalidade de abrigar os trabalhadores, logo agregou também a função de abrigar os maquinários e o corpo operacional necessário para manter as operações em funcionamento. A Vila Velha foi um assentamento erguido sem planejamento prévio, suas ruas e lotes são irregulares e foram construídos aleatoriamente sem acompanhar o eixo estrutural, a rua Direita. Suas edificações -habitações galpões, oficinas e depósitos- foram erguidas próximas a via férrea, garantindo o acesso fácil aos trabalhadores. O aumento na demanda operacional exigiu a construção da primeira estação – Alto da Serra – localizada no início da Rua Direita, ao lado do Largo dos Padeiros, que anos depois seria demolida em virtude das obras de construção do novo trecho de serra (Cruz,2007).

Figuras 3 e 4: Croqui da organização espacial da Vila Velha. O destaque hachurado mostra o eixo estrutural, a rua Direita. Vista da Vila Velha no ano de 2004.



Fonte: Santos, 1980. Foto: Arthur Rodrigo Ferreira.

Parte Alta e Rabique

Na mesma época do início da construção da primeira planta ferroviária, deu-se início a outra ocupação ao lado oposto da linha férrea. Denominado em um primeiro momento de Morro e posteriormente de Parte Alta esse aglomerado urbano, sem nenhuma ligação administrativa com a ferrovia, surgiu da iniciativa de Bento José Rodrigues da Silva, comerciante de Mogi das Cruzes, que requereu junto ao governo imperial uma gleba de terra para lá construir um estabelecimento comercial voltado a atender as necessidades do crescente número de trabalhadores da ferrovia. Com o passar dos anos, Bento Ponteiro,

como era conhecido, parcelou os lotes e os doou para os que desejavam construir sua moradia no local (Passareli,1989), formando um núcleo de comerciantes e prestadores de serviços que vieram atraídos pelo grande número de trabalhadores da ferrovia.

Este aglomerado diferencia-se do conjunto arquitetônico por não fazer parte da ferrovia, resultando em uma organização espacial diferente devido sua topografia acentuada que impossibilitou um arruamento amplo e largo, fator determinante para a configuração compacta e densa, de ruas estreitas e sinuosas com edificações de frente estreita e de orientação arquitetônica influenciada pela colonização portuguesa. Na parte superior do morro foi construída a Capela do Bom Jesus, construção rústica que posteriormente de lugar a Igreja do Bom Jesus, construída em alvenaria até hoje é o principal marco referencial na paisagem da Parte Alta. Nas décadas seguintes este núcleo se tornou opção de moradia para os funcionários que se aposentavam e não optavam por manter o vínculo afetivo com o lugar, o que lhe conferiu também a denominação de “vila dos aposentados”. Com uma organização social bem desenvolvida o morro passou a ser parte importante dentro do núcleo urbano constituído até então no alto da serra (Cruz, 2007).

O Rabique constitui uma parcela ainda menor e se encontra entre a malha ferroviária e a Reserva Biológica da Serra do Mar. Ainda são consideradas as áreas formadas por remanescentes de Mata Atlântica nos limites da Reserva do Parque Estadual da Serra do Mar e da Reserva Biológica do Estado (LUME, 1999).

Figura 5: Rabique.



Fonte: Laboratório de Urbanismo da Metrópole - FAUUSP

Vila Martin Smith

Paralelamente à construção do novo sistema funicular o novo assentamento, denominado Vila Martin Smith, foi planejado adotando padrões urbanísticos e sanitários correntes na Europa após a Revolução Industrial. Por ser um núcleo constituído para apenas uma atividade econômica, nele só podiam morar funcionários que tinham vínculo com a ferrovia e suas famílias.

Considerado bastante inovador para a época, a Vila Nova contava com um traçado ortogonal e regular de ruas largas e hierarquizadas com vias principais, secundárias, vielas sanitárias e redes de infraestrutura urbana em abastecimento de água, coleta de esgoto, drenagem, energia elétrica e até proteção contra incêndio.

O conjunto arquitetônico é marcante pelo estilo da arquitetura inglesa, constituído de habitações padronizadas em madeira, conjuntos geminados de duas ou quatro unidades com recuos frontais, próprios para os jardins. . Chama a atenção na paisagem a edificação assobradada localizada no topo da colina entre a Vila Nova da Vila Velha, conhecida popularmente como “Castelinho”. Destinada ao mais alto cargo da ferrovia – engenheiro chefe - sua localização privilegiada permitia ao administrador observar toda a movimentação do núcleo urbano e do pátio ferroviário.

Dentro da organização do novo núcleo foram pensados equipamentos urbanos necessários ao cotidiano dos habitantes. Foram construídos o Clube Sociedade Recreativa Lyra da Serra e a sede do Serrano Atlético Clube, que posteriormente fundiram-se criando o atual Clube União Lyra Serrano, possibilitando o convívio social dos ferroviários e suas famílias. A estrutura da nova sede comportava a realização de bailes, de jogos de salão, peças de teatro e até exibição de filmes por meio de uma sala de projeção ali instalada. Para o abastecimento e atendimento da população foram erguidos o mercado, onde eram feitos o comércio de itens secos e molhados, o posto médico e o grupo escolar, que inicialmente funcionou espaço adaptado até a inauguração da nova sede construída em alvenaria. Posteriormente, com o aumento do número de trabalhadores e moradores houve a necessidade de se implantar dois pequenos

núcleos comerciais, onde foram instalados padarias e farmácia, além de “Pensão dos Solteiros”. (Passareli,1989)

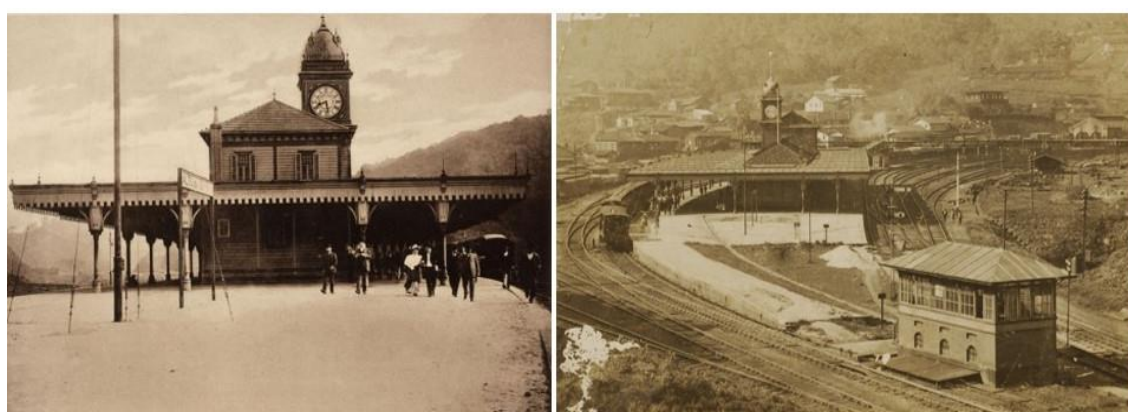
Figuras 6 e 7: Vista aérea e lateral da Vila Martin Smith.



Fotos: Acervo da Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense (vista aérea), Arthur Rodrigo Ferreira (vista lateral).

Devido ao grande número de passageiros que utilizavam o sistema foi construída uma nova estação, denominada Estação Alto da Serra. Localizada no centro do pátio de manobras, planejada com plataformas largas e compridas, possuía um edifício construído em madeira e suas dependências contavam com acomodações para passageiros, armazéns e até um “botequim”.

Figuras 8 e 9: Segunda planta da Estação Alto da Serra



Fonte: www.estacoesferroviarias.com

Toda eletrificada, a estação possuía ainda um relógio cuja arquitetura remetia ao Big Ben londrino. Nos antigos relatos é comum as pessoas citarem a estação como o local propício para o encontro, onde eram debatidos diversos assuntos e os jovens da época frequentavam, especialmente casais de namorados.

Outro importante equipamento era o campo de futebol. Segundo historiadores Paranapiacaba possui o primeiro campo com as medidas oficiais do Brasil e sua construção foi influência de Charles Miller, brasileiro filho de pai inglês funcionário da ferrovia, considerado o introdutor da prática futebolista no país. Fundado em dezembro de 1903, o Serrano Atlético Clube foi o primeiro clube de futebol da região e sua fundação decorre da insatisfação de ferroviários com os jogos de salão praticados na Sociedade Recreativa Lyra da Serra, entidade fundada com a finalidade de promover diversões em salão (Paschoalino, 1990).

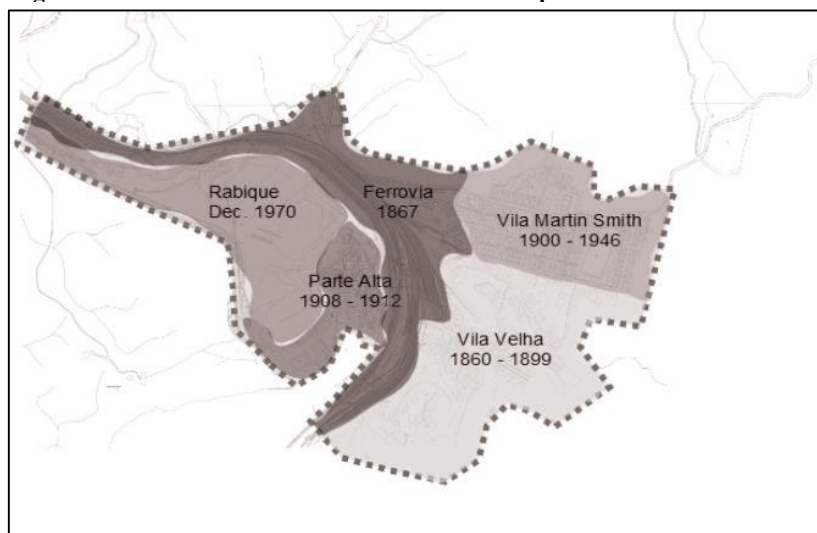
Figura 10: Campo de futebol do Serrano Atlético Clube (2008).



Fonte: Arthur Rodrigo Ferreira

Do ponto de vista social, o aumento do número de operários e a nova organização do espaço da ferrovia conferiram um sentimento de identidade local aos trabalhadores e suas famílias, tornando a SPR uma das mais importantes empresas ferroviárias no cenário nacional.

Figura 11: Zoneamento histórico da Vila de Paranapiacaba



Fonte: Fernanda D'Agostini

Figura 12: Setores da Vila de Paranapiacaba



Fonte: Laboratório de Urbanismo da Metrópole - FAUUSP

Figura 13: Imagem de satélite da Vila de Paranapiacaba.



Fonte: Google Earth

Paranapiacaba: breve histórico no período da São Paulo Railway

A consolidação do café como principal atividade agrícola voltada para a exportação fez surgir em meados do século XIX a necessidade de aprimoramento técnico que possibilitasse a integração das regiões produtoras do sudeste com o litoral. Com a expansão da fronteira cafeeira para o norte e nordeste da província de São Paulo, o governo imperial, pressionado pelos fazendeiros, aprovou medidas que fixaram as regras gerais e garantias para a construção de estradas de ferro no país (Lamounier, 2012). A promulgação da Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, fez parte do esforço governamental para atrair novas iniciativas por meio de garantias e privilégios aos grupos interessados em investir na construção de ferrovias.

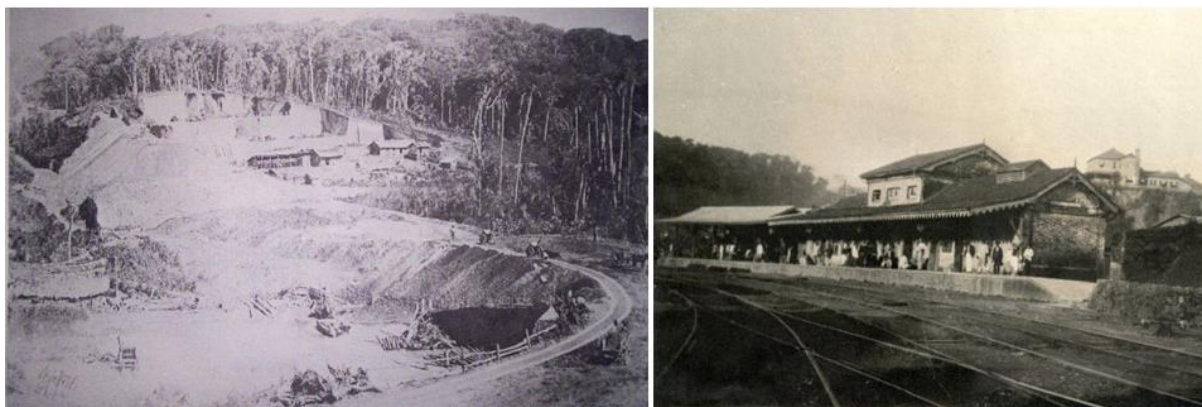
No caso da província de São Paulo o aumento da produção e o avanço da fronteira cafeeira em sentido oeste impôs a urgência de uma logística capaz de escoar as safras das fazendas até o porto de Santos – o transporte até então era feito por tropas de mulas - e colocar as safras em circulação no mercado externo com maior rapidez. Tal necessidade foi atendida em 1856 pelo Decreto Imperial nº 1.759, que concedia a recém-criada “São Paulo Railway Company Ltd” (SPR) a autorização para a construção de uma estrada de ferro entre a cidade de Santos e a vila de Jundiaí, no interior de São Paulo. As obras iniciaram do ano de 1860 e seu o projeto divide a ferrovia em três segmentos para efeito de execução e operação. O primeiro trecho ligava o Porto de Santos à Raiz da Serra, atravessando uma planície pantanosa. O terceiro segmento ligava o topo da serra à cidade de Jundiaí, passando pela capital São Paulo. O segundo trecho, o mais complexo, correspondia à subida da Serra do Mar, contraforte rochoso, escarpado, com cobertura de floresta tropical sobre terreno frágil, sujeito a índices pluviométricos altíssimos, onde seria necessário vencer um desnível de 762 metros em apenas oito quilômetros (Secco, 2017).

Para vencer o trecho da serra do mar os engenheiros optaram pelo sistema funicular, inovação tecnológica que consistia na construção de quatro planos inclinados no trecho de serra, aos quais máquinas fixas movidas a vapor tracionavam os cabos de duas pontas (*tail-end*), preso em uma das extremidades a um vagão sem força motriz, o chamado serra-breque, ao qual era acoplado um

conjunto de três vagões e capacidade de no máximo 60 toneladas. O mesmo procedimento era utilizado no sentido contrário, garantindo aproveitamento do contrapeso e movimentando os vagões, possibilitando a subida e a descida. Tal aparato exigia a permanência de operários na região do trecho de serra em caráter definitivo, motivando a inauguração, no ano de 1868, das estações Raiz da Serra e Alto da Serra.

O aumento da produção cafeeira no interior, o povoamento de áreas próximas as linhas férreas e o pulsante desenvolvimento da cidade de São Paulo resultam, no início da década de 1890, em um esgotamento do sistema de transporte e armazenamento nas linhas da SPR, gerando pressões e questionamentos sobre o monopólio da companhia no trecho de serra por parte do governo de São Paulo e dos agricultores, que alegavam prejuízos face a capacidade limitada de escoamento da linha (Secco,2017)

Figuras 14 e 15: O início da ocupação no alto da serra, 1860; estação Alto da Serra, fim do século XIX.

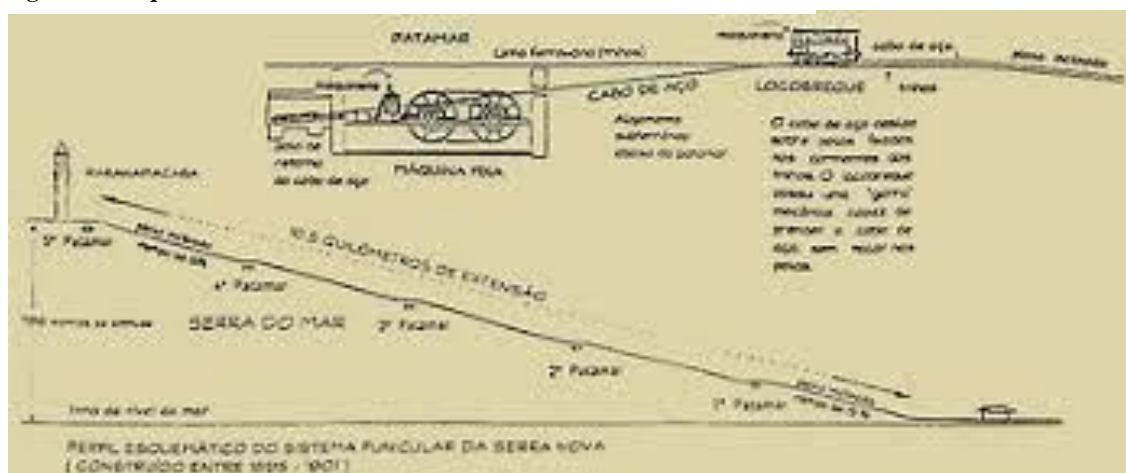


Fonte: www.estacoesferroviarias.com

Diante deste cenário a SPR começa os estudos para a ampliação em toda extensão da linha, iniciando as obras de duplicação em 1896 com seu término em 1899 e oficialmente inaugurado em 1901. O traçado do novo sistema funicular, chamado de Serra Nova, seguiu ao longo do mesmo espigão de serra onde estava a linha antiga, um pouco acima e conta com cinco planos inclinados e cinco patamares de manobra, o sistema de cabos sem fim (*endless-rope*), no qual os cabos de aço passam a se movimentar em somente uma direção e suportam até 96 toneladas.

Outra inovação foi a introdução de um veículo com força motriz própria, conhecido como loco-breque, cujo recurso técnico permite engatar no cabo e receber a tensão, movimentando o conjunto de vagões nas viagens do trecho de serra. Em cada patamar, são construídas uma Casa de Máquinas, localizada sob os trilhos, uma Casa de Caldeiras e respectiva chaminé, localizadas na lateral dos trilhos no mesmo nível da máquina fixa para abrigar quatro caldeiras, e um poço de tensão localizado também sob os trilhos e cujo objetivo era manter o cabo sem fim sempre tensionado (Secco, 2017).

Figura 16: Esquema de funcionamento do sistema funicular



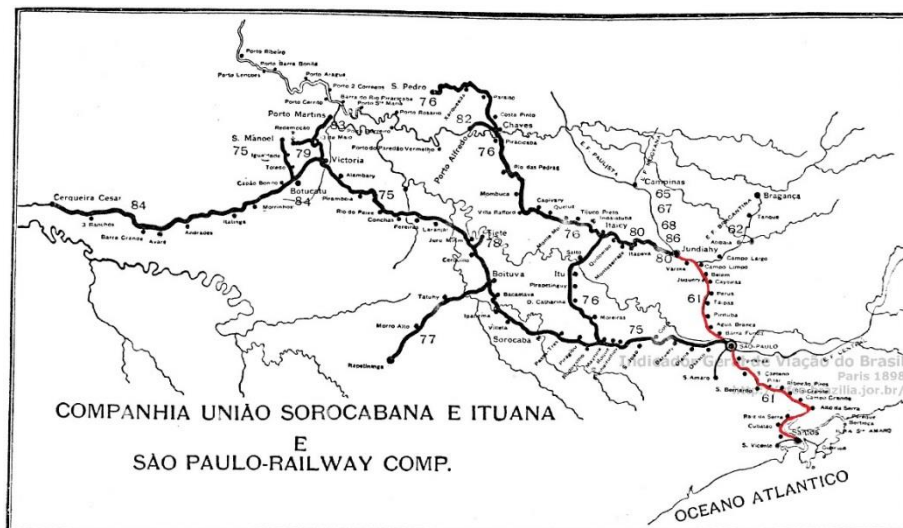
Fonte: www.abpfsp.com.br

Diante da nova realidade foi necessário construir uma nova estrutura para o gerenciamento do novo sistema de transporte de cargas e manter equipes permanentes de manutenção para garantir a segurança e a qualidade dos serviços prestados. Por sua localização geográfica os engenheiros optaram pela região do alto da serra, até então considerada um entreposto entre o planalto e o litoral, como o local ideal para a construção de uma estrutura fabril capaz de abrigar a estação de trem, os maquinários, galpões, áreas de manutenção, as residências do corpo administrativo e a equipe de empregados responsáveis pelas diversas áreas da ferrovia, bem como suas respectivas famílias, tornando a estação Alto Serra um importante ponto dentro da estrutura da companhia.

A ligação entre o litoral e o interior paulista impulsionou a construção de diversas ferrovias e ramais que atenderam as demais regiões cafeeiras interioranas, garantindo a integração da capital com o interior e conferindo as companhias ferroviárias importância significativa no desenvolvimento econômico

e urbano paulista, sobretudo na cidade de São Paulo e na região do ABC, onde o modal ferroviário aliado a outras inovações técnicas do início do século XX - como a eletrificação do sítio urbano e a disponibilidade de recursos hídricos garantida pela construção dos reservatórios nas regiões de mananciais – possibilitaram a instalação de diversas indústrias que resultaram no aumento do adensamento populacional na região. Segundo Langenbuch (1971) a SPR passa então a impulsionar o setor industrial, visto que muitas empresas passam a se instalar ao longo da ferrovia, “transformando afaixa entre São Caetano e Santo André em verdadeira zona industrial suburbana”, facilitando a chegada de matérias-primas e o escoamento da produção para outras regiões do estado, além do porto de Santos.

Figura 17: Ferrovias do estado de São Paulo, 1920. Em vermelho o trecho a ferrovia SPR.



Fonte www.estacoesferroviarias.com

A partir dos anos 1930, as ferrovias passam a ter a concorrência do modal rodoviário, impulsionado pela política do Governo Federal de construção de estradas pavimentadas. Os pesados investimentos e as políticas públicas voltadas para o modal rodoviário impactaram diretamente no setor ferroviário,

culminando no sucateamento gradativo de grande parte da malha ferroviária e a desativação de trechos considerados pouco lucrativos, principalmente no transporte de passageiros em regiões do interior estado.

No caso do escoamento de cargas para o porto de Santos via ferrovia a SPR passa a ter, a partir de 1937, a concorrência da Estrada de Ferro Sorocaba, que ligou a cidade de Santo a Mairinque, acabando com o monopólio no trecho da serra do mar, que durante décadas garantiu aos ingleses alta lucratividade, contudo, sua importância na logística de transporte de cargas e passageiros

Figura 18: Ferrovias do estado de São Paulo, 1940. Em destaque o trechos SPR (vermelho) e Sorocabana (preto).



continua Fonte: www.estacoesferroviarias.com

por

se tratar do principal trecho entre o porto e a capital do estado.

No ano de 1946, com o término da concessão entre a SPR e o governo federal, quem passa a administrar todas as operações da ferrovia e incorporando todo o seu patrimônio é a União, mudando sua denominação para Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Habitados ao modelo de administração inglesa – com viés paternalista e com total interação entre corpo diretivo e funcionários-, os moradores da vila de Paranapiacaba passam a testemunhar o patrimônio entrar em decadência em virtude do modelo de administração pública, cujo processo burocrático impossibilitou a manutenção das relações outrora estabelecidas.

O início do processo de estagnação social

A partir de meados da década de 1940 intensificou-se a construção rodoviária, com traçados de estradas paralelas aos trilhos, o que contribuiu para acirrar a competição entre rodovias e ferrovias, em vez de estimular a integração intermodal de transportes (De Paula, 2010). As políticas voltadas para desenvolvimento econômico do país implicam em profundas transformações no sistema de transportes, sobretudo no estado de São Paulo, com a inauguração da rodovia dos Imigrantes, agora concorrente do modal ferroviário no trecho de serra. A política rodoviária/automobilística veio acompanhada de uma progressiva desativação de ramais e de estradas de ferro. Tal diretriz foi executada durante a ditadura civil-militar, em que as chamadas ferrovias estratégicas foram priorizadas para o transporte de grãos e minérios (De Paula, 2010). Além desta outra mudança importante que irá impactar diretamente na vila de Paranapiacaba é a criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA)³, que passa a centralizar a administração das ferrovias.

Com a vila distante do centro das decisões da ferrovia há o agravamento de problemas já em curso após o encerramento da concessão aos ingleses, fruto da inoperância do poder público nas esferas federal e municipal, resultando, principalmente, na degradação estrutural das casas e prédios, uma vez que os serviços de manutenção não eram feitos pela RFFSA e muitos moradores também não demonstravam interesse, ou por não poder arcar com os custos ou pelo fato de não serem proprietários dos imóveis. Os problemas estruturais que outrora não existiam passam a dificultar a vida dos moradores, sobretudo na área de saúde, que sofre uma mudança significativa em relação ao período da concessão: o serviço médico passa a atuar apenas duas vezes por semana e em horários determinados, obrigando os moradores, assim como os estudantes, a procurar assistência em cidades vizinhas ou na sede do município. No período

³ Lei Federal nº 3.115, de 1 de março de 1957.

da SPR havia um médico a disposição diariamente por fazer parte do quadro de funcionários da companhia⁴.

Nesse período uma série de emancipações fragmentam o território do município de Santo André e em 1963⁵ o município de Ribeirão Pires passa a disputar com Santo André a posse do distrito de Paranapiacaba, levando a uma consulta popular onde prevalece a vontade de seus moradores em continuar junto ao município sede. Cerca de uma década depois há novo plebiscito, dessa vez pela criação de um município autônomo, também vencido por aqueles que viam na permanência como distrito andreense o melhor caminho, apesar das dificuldades resultantes do isolamento geográfico.

O sistema cremalheira-aderência

Com o crescimento econômico impulsionado pelas políticas do governo federal, o aumento da demanda para o escoamento da produção trouxe consigo a necessidade de otimização e modernização do sistema de ferroviário no trecho da serra do mar. Em meados dos anos 1960 iniciaram-se os estudos para um novo sistema de tração para vencer com mais rapidez o trecho de serra. Os engenheiros da RFFSA optaram por utilizar o sistema cremalheira-aderência, que consiste em um trilho dentado fixada no centro da bitola, a este trilho é ajustado um conjunto de engrenagens que impulsionarão a locomotiva, garantindo maior rapidez e possibilitando o aumento na capacidade de movimentação de cargas e passageiros.

As obras para a implantação do novo sistema foram feitas no traçado da linha Serra Velha, exigindo uma série de adequações na área do platô próximo ao início da descida resultam na decisão, por parte da Rede Ferroviária Federal, de demolir parte do antigo conjunto da estação para a ampliação do pátio de triagem e manobras, gerando uma série de protestos da população local e de parte da sociedade, que entenderam esta decisão como um prenuncio do fim da vila ferroviária, embora o discurso governamental fizesse menção ao progresso. As obras do novo sistema foram concluídas no ano de 1974, contudo, foi

⁴ “Paranapiacaba quer viver” (Diário do Grande ABC, 23 out. 1968)

⁵ Resolução ALESP nº475, de 08 de novembro de 1963, que determina o arquivamento do processo RG1573, de 1963, o qual pleiteava a anexação do distrito de Paranapiacaba, do município de Santo André, ao município de Ribeirão Pires.

necessário um período de testes e somente no ano seguinte o sistema é inaugurado, sem todas as adequações previstas, inclusive o pátio de manobras.

Após a inauguração do sistema cremalheira o movimento de cargas e passageiros na linha Serra Nova foi diminuindo gradativamente, ao ponto de haver apenas dois horários diários para a descida e subida pelo sistema, em contrapartida as modernas locomotivas movidas a eletricidade que eram responsáveis pelo aumento da capacidade de movimentação de cargas no novo sistema, chegando a transportar 500 toneladas por dia ante as 120 toneladas do sistema funicular.

Figuras 19, 20 e 21: Sistema cremalheira-aderência no trecho entre Paranapiacaba e Piassaguera. A imagem do meio mostra o detalhe do trilho onde no qual o conjunto de engrenagens traciona a locomotiva.



Fonte: www.novomilenio.inf.br

No ano de 1979 a torre do relógio da antiga estação – sem funcionamento desde 1977 - é transferido para a plataforma da nova estação de trens suburbanos, forma de atenuar os efeitos causados pela inevitável demolição para a construção do pátio de manobras. Símbolo do esplendor de outrora, o antigo edifício da estação de Paranapiacaba àquela altura já se encontrava abandonado e descaracterizado.

A década de 1980 e as ações de resgate da vila

Apesar do sucesso no aumento da capacidade de movimentação de cargas, o período posterior à inauguração do novo sistema foi de intensificação dos problemas estruturais e sociais. No início da década de 1980 Paranapiacaba contava com uma população de 3.516 habitantes ⁶ - entre aposentados,

⁶ IBGE – Censo Demográfico – dados distritais, 1980, São Paulo, Volume I, Tomo 3, nº 17.

funcionários da RFFSA e seus familiares – e a ausência de planejamento governamental voltado para a promoção do desenvolvimento e melhorias das condições econômicas e sociais aprofundam ainda mais o quadro já em curso de estagnação da localidade. Outro efeito da falta de planejamento governamental reflete na precariedade da oferta de serviços essenciais na vila, como o abastecimento de produtos – como já acontece com os serviços de saúde e educação. Sem mais contar com as cooperativas de consumo⁷ a estrutura de abastecimento foi reduzida a alguns estabelecimentos comerciais cujos preços eram considerados caros e a variedade insuficiente, forçando os habitantes a se deslocarem aos municípios vizinhos para atenderem as suas necessidades.

O ano de 1981 foi marcante para a história da vila, pois trouxe consigo dois acontecimentos que impactaram diretamente no conjunto do patrimônio histórico do distrito: no início do mês de janeiro um incêndio destruiu o antigo prédio da estação, subtraindo da paisagem aquele que fora por décadas o cartão postal do alto da serra e parte importante do conjunto ferroviário.

Figura 22: Incêndio na estação de Paranapiacaba.



Fonte: www.estacoesferroviarias.com

Em meio às dificuldades, a vila recebe a notícia de que o sistema funicular será totalmente desativado, causando demissões e realocações de

⁷ No ano de 1908 foi criada a Cooperativa de Consumo dos Planos Inclinados para o atendimento das famílias moradoras do trecho de serra e da vila, tendo a função de receber, armazenar e distribuir toda a mercadoria encomendada em outros centros (PASSARELI, 1989).

empregados que trabalhavam no trecho de serra para outros setores da companhia, iniciando o processo de dispersão de parte da população. O bom desempenho do sistema cremalheira não justificava mais o custo de se manter a antiga estrutura, que começa a ser demolida.

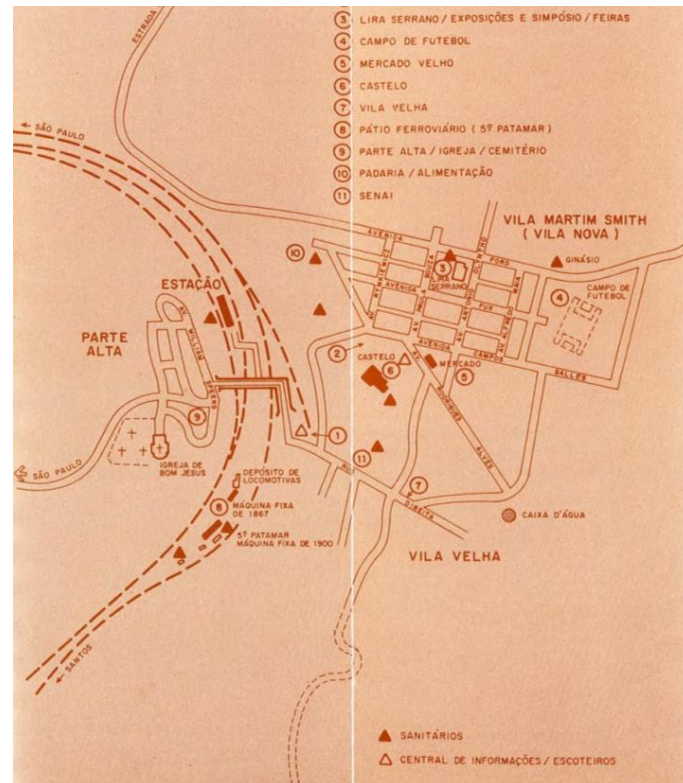
Desde a desativação da antiga estação houve no meio político e na sociedade atores dispostos a impedir a degradação da vila de Paranapiacaba, iniciando um movimento pelo resgate da memória social e preservação do conjunto arquitetônico. No ano de 1977 o vereador José Mendes Botelho solicita ao CONDEPHAAT o tombamento da vila, motivado por denúncias de degradação veiculadas na imprensa local. Após a desativação completa do sistema funicular, no ano de 1982, é criada a Comissão Pró-Paranapiacaba - grupo formado por engenheiros, arquitetos, pessoas do meio acadêmico, moradores e simpatizantes – que entende que deve haver a preservação do “sistema Paranapiacaba” e não apenas da vila, inclusive solicitando junto a direção da RFFSA a paralização das demolições das casas no trecho da serra do mar⁸. É consenso entre os preservacionistas de que o viés turístico é a possibilidade de preservação do patrimônio histórico.

Em 1983 é criado o Movimento Pró-Paranapiacaba, que realiza o 1º Simpósio Pró-Paranapiacaba cuja proposta principal é o aproveitamento do potencial turístico e pedagógico do conjunto, logo endossada pela Prefeitura de Santo André que declara a área da vila e seu entorno como sendo de proteção ambiental e de interesse de preservação por meio de Decreto Municipal⁹. No ano de 1985 ocorre o 2º Simpósio Pró-Paranapiacaba para discutir as propostas de legislação de uso e ocupação da área, simpósio este que foi aberto com a leitura da portaria nº 312 de 30 de maio de 1985 na qual o Ministério dos Transportes declara de interesse para preservação a Vila Ferroviária de Paranapiacaba e as instalações fixas do 4º e 5 patamares do sistema funicular. Neste mesmo ano é aberto o processo de tombamento da Vila no Condephaat.

⁸ “O apelo da comissão: parem as demolições” (Diário do Grande ABC, 10 out. 1982).

⁹ Decreto Municipal nº 10.472 de 14/07/1982 – A PMSA declara a Vila e seu entorno como área de proteção ambiental e de interesse de preservação

Figura 23: Croqui dos atrativos da Vila produzido pelo Movimento Pró Paranapiacaba



Fonte: Movimento Pró Paranapiacaba

No ano de 1986 o sistema funicular volta a funcionar entre o 5º e 4º patamares com fins turísticos, operado pela ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, passando por 6 túneis e 3 viadutos¹⁰, além de restaurações em pontos de maior visitação, como o Castelinho. O tombamento é consagrado em 1987 com a Resolução nº 37 do Condephaat, abrangendo a Vila, a área natural do entorno e conjunto ferroviário da SPR.

A década de 1990 e a perda da identidade ferroviária

Embora houvesse o interesse na preservação não havia políticas para reverter o cenário econômico e social resultante do processo de abandono da

¹⁰ Plano de Desenvolvimento Sustentável da Vila de Paranapiacaba. Fonte: FAU USP - Laboratório de Urbanismo da Metrópole - LUME

localidade, acentuando o decréscimo no número de habitantes - segundo o censo do IBGE de 1991 a população da Vila era de 2012 habitantes.

Em 1992 mudanças significativas ocorrem na administração dos transportes ferroviários, sobretudo na região metropolitana de São Paulo. No âmbito nacional a RFFSA é incluída no Programa Nacional de Desestatização¹¹, estratégia adotada pelo Governo Federal que visava a transferência, à iniciativa privada, de empresas e atividades ineficientes exploradas pelo Estado. No âmbito estadual a lei nº 7.861, de 28 de maio de 1992 cria a CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, que passa a gerir os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos na região metropolitana. De acordo com a nova lei toda a circulação de trens no trecho Paranapiacaba – Jundiaí passa a ser responsabilidade da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.

No ano de 1996, como parte do processo de desestatização, a operação do trecho sudeste da RFFSA passa a ser, a partir de 01 de dezembro, de responsabilidade do consórcio privado Malha Região Sudeste (MRS)¹² que passa a administrar com exclusividade o transporte de cargas no trecho da ferrovia Santos – Jundiaí pelo período de 30 anos, conforme as regras impostas pela união ao regime de concessão de empresas estatais. Apesar das mudanças no quadro administrativo a vila de Paranapiacaba continua sendo patrimônio da União. Como medida visando a modernização da administração e equilíbrio das contas públicas o Governo Federal institui o Programa de Desligamento Voluntário (PDV)¹³ no qual muitos funcionários da RFFSA aderem, iniciando um novo êxodo das famílias residentes na vila devido a cessão do direito de continuar habitando as casas. Embora não tenha sido possível auferir com exatidão o número de funcionários que deixam a vila de Paranapiacaba, no quadro abaixo é possível ter uma dimensão do número de funcionários da RFFSA que aderiram ao PDV ou foram realocados em outras autarquias:

¹¹ Decreto nº 473 de 10/03/1992 - Ministério dos Transportes.

¹² O Consórcio MRS Logística é formado pelas empresas Grupo Bradesco, Açominas, Camargo Corrêa, Cosipa, Fábrica de Estruturas Metálicas (FEM), Cia. Siderúrgica Nacional (CSN), Ferteco, Gerdau, Lachaman, Minerações Brasileiras Reunidas (MBR), Soicom, Usiminas, Vale do Rio Doce e Tora – Fonte: Laboratório de Urbanismo da Metrópole - LUME.

¹³ Lei nº 9.468 de 10 de julho de 1997. Institui o Programa de Desligamento Voluntário de servidores civis do Poder Executivo Federal.

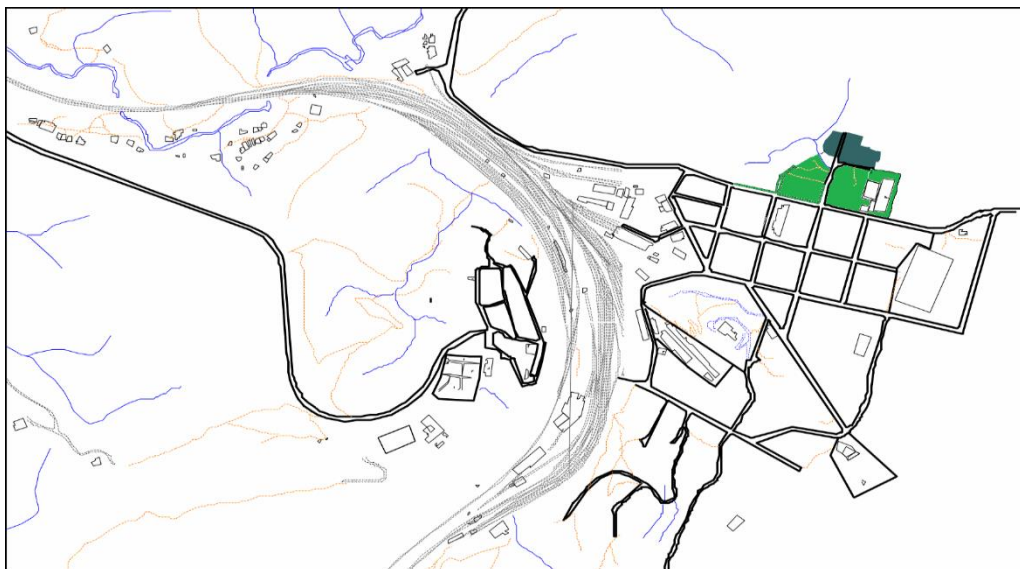
Tabela 1: Diminuição do quadro de funcionários RFFSA

Ano	Nº Total de empregados
1997	2.385
1996	10.264
1995	37.469
1994	44.646
1991	49.342
1990	52.976
1989	58.449
1987	62.829
1978	94.931
1968	131.000
1954	154.000

Fonte: Anuários estatísticos – RFFSA – 1980/ 1982/1983/1984/1985/1986/1987/1989-1991/ 1994-1997

O reflexo desse movimento para o patrimônio é a deterioração de muitas casas, em especial as que estão em áreas periféricas da na parte baixa da Vila, como os lotes localizados nas quadras entre as avenidas Paula Souza, Fox e Antônio Olyntho, próximos a escola Senador Lacerda Franco, na qual a descaracterização do patrimônio é notória¹⁴.

Figura 24: Mapa da Vila de Paranapiacaba. Em destaque as áreas periféricas onde houve a maior deterioração.

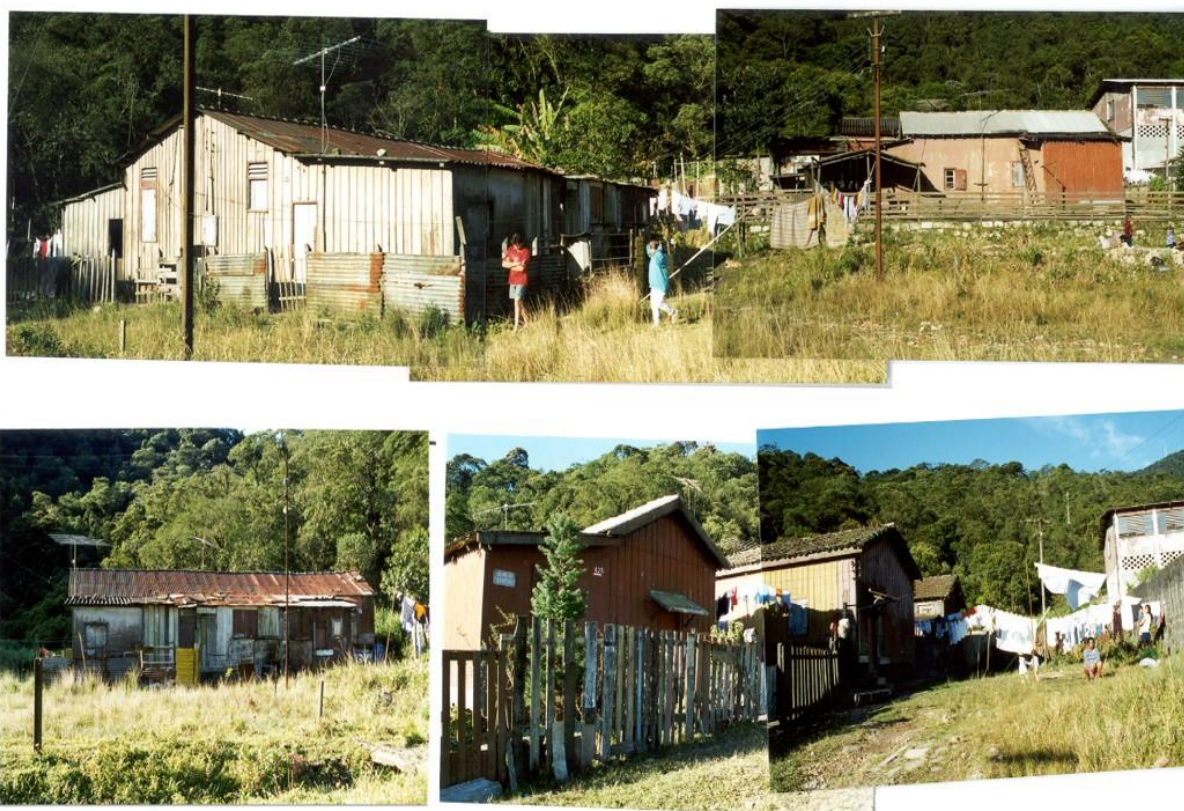


Fonte: Laboratório de Urbanismo da Metrópole - FAUSP

¹⁴ “Paranapiacaba monta guarda antidestruição”(Diário do Grande ABC, 22. Nov. 1996)

Por não haver moradores habitando os imóveis muitos habitantes passam a fazer a manutenção de suas casas com materiais retirados das residências vazias, além de pintarem as fachadas com outras cores, descaracterizando-as. Completando o quadro de abandono, o pátio ferroviário passa a receber grande quantidade de vagões deteriorados pela falta de manutenção, acumulados a espera de algum destino¹⁵. Com a saída dos ex-funcionários, famílias que moravam na própria vila e na Parte Alta, além de ferroviários e pessoas vindas de outros municípios da RMSP, passam a ocupar de forma ilegal as casas, parte temendo uma nova onda de depredação e outras em busca de aluguéis com valores mais baixos¹⁶. A vinda de parte desses novos habitantes acentua a mudança no perfil de habitantes da parte baixa da vila, composta, em sua maioria, de ferroviários e seus parentes ou pessoas cujo passado tenha relação com a ferrovia.

Figuras 25, 26, 27, 28, 29 e 30: Descaracterização das casas na quadra entre as aveidas Paula Souza e Antonio Olyntho.



Fonte: Laboratório de Urbanismo da Metrópole - FAUUSP

¹⁵ “Paranapiacaba cemiterio de trens” (Diário do Grande ABC, 22 nov. 1996)

¹⁶ “Casas de Paranapiacaba tem nova ocupação”(Diário do Grande ABC, 01 mai. 1997).

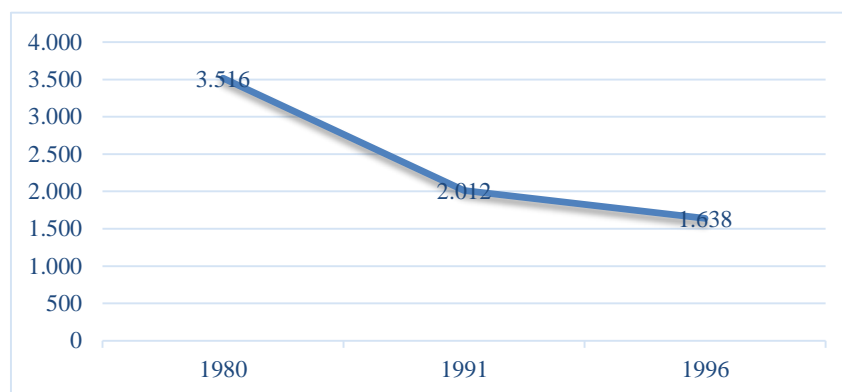
Figura 31: Exemplo de depredação do patrimônio localizado na Vila Velha.



Fonte: Laboratório de Urbanismo da Metrópole - FAUUSP

O gráfico abaixo mostra que no período de quinze anos houve uma diminuição significativa no número de habitantes, sendo a maior perda no período entre 1981 e 1991. Nesse período um total de 1414 habitantes deixam a vila e entre os motivos podemos considerar a desativação do sistema funicular. No período de 1991 a 1996 o decréscimo continua, porém, menor que o período anterior, com a vila perdendo 374 habitantes, motivados, sobretudo, pelo programa de demissão voluntária apresentado pela RFFSA.

Figura 32: Decréscimo da população da vila de Paranapiacaba no período entre 1980 e 1996.



Fonte: Dados Censo IBGE 2010. Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Ainda no ano de 1996 tumultos causados por passageiros da então Linha Noroeste (atual Linha 7 Rubi), que operava o trecho entre as estações Luz e Francisco Morato, causou a interdição de trechos entre Jundiaí e Paranapiacaba e levou a CPTM a fechar 13 estações, além de tirar de circulação vários trens devido a depredação. Como resultado desses tumultos foi necessário

racionalizar o uso dos trens em outras linhas, causando a interrupção das operações dos trens entre as estações de Paranapiacaba e Rio Grande da Serra¹⁷. Para este trajeto a Secretaria de Transportes ofereceu ônibus como forma de garantir o acesso dos moradores ao trem. Após protestos a circulação de trens é reativada, contudo, a oferta é reduzida a quatro operações diárias: 5h55, 13h, 19h e 23h para as partidas no sentido de Rio Grande da Serra a Paranapiacaba e 5h, 12h20, 18h55 e 23h50 no sentido de Paranapiacaba a Rio Grande da Serra. A alegação da CPTM, baseada no total de vendas de passagens, é de que a quantidade de passageiros que utilizam o trecho não justifica o custo da operação, portanto, os trens atenderiam a parcela da população que necessitavam do transporte de trens para se deslocar para o trabalho em outros municípios da RMSP.

Tabela 2: Quantidade de passageiros embarcados na estação de Paranapiacaba

ANO	Paranapiacaba
1991	340.153
1992	269.799
1993	231.491
1994	175.733
1995	168.817
1996	130.433
1997	13.483
1998	14.048
1999	17.925
2000	46.077
2001	(1)

Fonte: Anuário de Santo André - 2010. Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Pela tabela é possível constatar que a diminuição do número de habitantes incide na queda do número de passagens vendidas pela Companhia. Além do percentual de queda da população outro aspecto relevante para a diminuição é a quantidade de pessoas que optaram por não pagar passagem. Em conversa com a moradora e proprietária da hospedaria Os Memorialistas, Zélia Paralego, muitos moradores adentravam a área das plataformas por meio de buracos na cerca, como forma de não pagarem passagem, sem levarem em conta o prejuízo advindo de tal atitude, o que foi confirmado pela monitora ambiental Valdinete Maria Matos, conhecida na Vila como Monika. “Sem

¹⁷ “Depredação suspende trens por 4 meses” (Folha de São Paulo, p 1, 15 out 1996)

perceberem as pessoas ajudaram a piorar a própria condição ao optarem por não pagarem passagem” comenta Zélia.

Tabela 3: Média diária de passagens vendidas na estação de Paranapiacaba

ANO	Média de passagens por dia
1991	931
1992	739
1993	634
1994	481
1995	462
1996	357
1997	37
1998	38
1999	49
2000	126
2001	(1)

Fonte: Anuário de Santo André - 2010. Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Os dados da tabela revelam o decréscimo gradativo nas vendas diárias de passagens, reflexo do êxodo populacional. É importante ressaltar que entre os anos de 1997 e 2000 a média de venda de passagens decaiu bruscamente, chegando a menos de 50 passagens diárias, motivado pela diminuição da oferta nos horários dos trens. No ano de 2001 a CPTM encerra as operações no trecho entre Rio Grande da Serra e a vila, decretando o fim do transporte ferroviário na vila ferroviária de Paranapiacaba.

Figura 33: Composição com três vagões designada para fazer o transporte de passageiros da vila.



Fonte: www.estacoesferroviarias.com

A compra da Vila de Paranapiacaba e o viés turístico

O isolamento geográfico tornou-se o principal problema após o fim dos serviços de trens de subúrbio. Diante deste cenário, as antigas reivindicações dos movimentos e atores sociais com vistas a recuperação e preservação do conjunto arquitetônico, urbanístico e ambiental, associando esse processo a um possível desenvolvimento local, ancorado na implantação e potencialização da atividade turística¹⁸ da vila serão atendidas, em 2001, pelo então prefeito do município, Celso Daniel, que dá início ao processo de aquisição da vila junto ao Governo Federal.

Após assumir a gestão, no ano de 2002, o governo municipal implanta a Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense, restabelecendo o poder central na vila após cinco décadas, contudo, os trabalhos de recuperação do patrimônio já estão em curso desde 1998 com o início do Projeto Gerenciamento Participativo de Áreas de Mananciais (GEPAM), em parceria com o Centro de Assentamento Humano da Universidade de British Columbia (CHS-UBC) e a Agência Canadense de Desenvolvimento Internacional (CIDA). Segundo o CHS este projeto tem por objetivo melhorar a proteção e reabilitação das áreas de mananciais na RMSP que são afetadas por assentamentos humanos, promovendo o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria das condições de vida de moradores vulneráveis. No ano de 1999 a Prefeitura de Santo André solicita ao Laboratório de Urbanismo da Metrópole (LUME) pertencente a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) a elaboração de estudo que visou a caracterização da vila e seu potencial físico e natural. O produto deste estudo, denominado “Plano de Desenvolvimento Sustentável de Paranapiacaba” serviu de base para a elaboração e sistematização do “Plano Patrimônio”, lançado em 2003 e que primou pelo aproveitamento dos atrativos naturais e do conjunto arquitetônico como forma de promover ações voltadas para o segmento do turismo cultural e de aventura como forma de promover o desenvolvimento econômico e social da população local. O turismo, tal como outras atividades – e concorrendo com elas

¹⁸ D’Agostini, Abascal. 2014.

– introduz no espaço objetos definidos pela possibilidade de permitir o desenvolvimento da atividade (...) tendo seu significado alterado para atender a uma nova demanda de uso, a demanda de uso turístico (Cruz, 2003).

Segundo Valderrama e Oliveira (2008) as vilas operárias, mesmo sendo de uso residencial, sofrem profundos impactos da velocidade das mudanças no tempo-espaço global e mesmo quando preservam sua função original de habitação, precisam ser adaptadas à nova forma de morar imposta pelo mundo contemporâneo. É o caso da vila de Paranapiacaba, embora não esteja inserida no contexto urbano, sua construção é resultado da necessidade de um segmento econômico em um dado tempo histórico, portanto, há a necessidade de preservar o patrimônio por meio de novos usos atribuídos, pois, segundo Cruz (2003) “esse patrimônio histórico arquitetônico interessa ao turismo urbano, pois pode representar uma possibilidade de diversificação da oferta turística do lugar”. Nesse caso, a introdução do turismo na Vila significa uma possibilidade da municipalidade em aproveitar parte singular de seu território.

Outro aspecto importante que ressalta a importância do sítio histórico são os tombamentos da vila de Paranapiacaba pelas instâncias federal e municipal - até então tal processo havia sido aprovado apenas por órgão estadual. Na esfera federal o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) aprova o tombamento no ano de 2002¹⁹ e o perímetro do tombamento circunscreve-se, predominantemente, às instalações que têm relação direta com a ferrovia, portanto estão excluídas a Parte Alta e toda a área natural envoltória à Vila (Alamido, 2011). Com a aquisição e a resolução fundiária da vila o Condephaapasa²⁰ (Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André) homologa o tombamento em 2003, sendo a área deste tombamento maior que aquelas definidas nas instâncias federal e estadual, incluindo toda a área urbana da Vila – Parte Alta, Vila Velha, Vila Martin Smith – e o meio ambiente natural que a cerca (o Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba). Foram tombados também a Linha Férrea e seus complementos: ruínas das pontes da Serra Velha e da Máquina Fixa do 4º Patamar (Alamido, 2011).

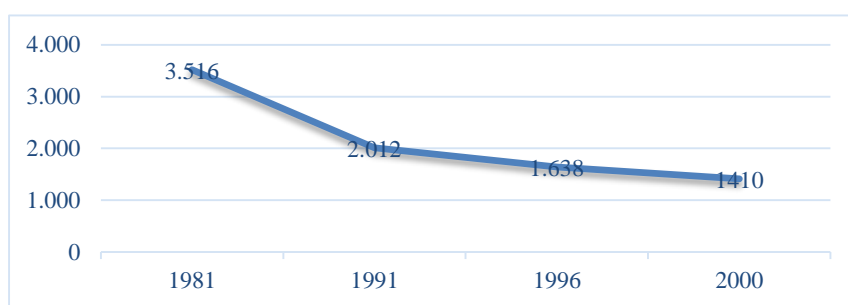
¹⁹ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, processo nº 1.252-T-87.

²⁰ Condephaapasa, processo nº 56.616/96-5.

O processo de implantação do Plano Patrimônio

Implantado gradativamente, o projeto de turismo proposto teve como objetivo a promoção do turismo de base comunitária. Com o objetivo de gerar renda para a população local, o projeto foi estruturado em três etapas: a primeira de implantação, a segunda de qualificação e a terceira de formalização dos empreendimentos e empreendedores (Figueiredo, 2011).

A primeira etapa foi desenvolvida no período entre 2001 e 2004. Para esta fase os principais feitos foram a elaboração de um diagnóstico dos atrativos turísticos, programas de incentivo a fixação dos moradores na Vila e a inserção da população no processo de implantação do projeto de turismo. O gráfico abaixo mostra a diminuição do número de moradores no período de 19 anos:



Fonte: IBGE, Censos 1980, 1991 e 2000. Anuário PMSA (1997). Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira

Como podemos constatar, o total de perda populacional entre os anos de 1981 e 2000 foi de 2.106 habitantes, um decréscimo de aproximadamente 60% em relação a 1981, por isso promover o turismo como forma de conter o êxodo por meio de oportunidades de geração de emprego e renda se tornou um dos principais objetivos do projeto.

Outra medida proposta como forma de impulsionar e reforçar a imagem de destino turístico no contexto regional foi a criação de uma logomarca e o desenvolvimento de um calendário de eventos abrangente no intuito de atrair os visitantes. Segundo Moretto o calendário não se limita a um evento, mas desenha uma programação anual, onde mês a mês, são criadas oportunidades e focos de atração. No ano de 2005 o calendário estava assim constituído:

Tabela 4: Calendário de eventos (2005)

Mês	Evento
-----	--------

Fevereiro	Copa Brasil de Cross Country
Março	Bailes Tradicionais de Carnaval e Encontro de Mulheres das Áreas de Mananciais
Abril	Aniversário da Cidade e Festa do Cambuci
Junho	Dia do Meio Ambiente e Festa Junina
Julho	Festival de Inverno
Agosto	Festa do Padroeiro Bom Jesus de Paranapiacaba
Setembro	Missa do Ferroviário, Semana do Ferroviário, Festival de Jardins de Paranapiacaba e Dia do Ferroviário
Outubro	Baile de Aniversário do Clube União Lira Serrano e Baile das Bruxas
Dezembro	Dia do Amigo e Programação Natalina

Fonte: Marco Moretto, 2005.

É importante ressaltar que todos os eventos eram realizados aos finais de semana e feriados, razão pela qual a empresa responsável pelo transporte urbano passou a disponibilizar ônibus com intervalos de 30 minutos – de segunda a sexta-feira e o intervalo das partidas é de hora em hora. Com o decorrer dos anos houve alteração no calendário, buscando o aperfeiçoamento dos eventos para garantir o atendimento a um público diferenciado. Atualmente o calendário de eventos engloba todos os meses do ano e está assim definido:

Tabela 5: Calendário de eventos (2017)

Mês	Evento
Janeiro	1ª Festa retrô
Fevereiro	Carnaval / Ferromodelismo
Março	Dia da mulher / Encontro de mulheres das Áreas de Mananciais
Abril	Festival do cambuci / Festival gastronômico
Maio	Encontro de Bruxas e Magos / Virada sustentável
Junho	Festa Junina
Julho	Festival de Inverno
Agosto	Festa do Padroeiro Bom Jesus de Paranapiacaba
Setembro	2ª Festa Retrô / Roda da primavera
Outubro	Festa das crianças / Festival do Chevette
Novembro	Encontro de Fuscas
Dezembro	Programação Natalina

Fonte: Valdinete Maria Matos

Nota-se que no decorrer dos anos houve a implantação de eventos nos meses de janeiro, maio e abril, tornando o calendário abrangente o ano todo. Destes eventos o destaque é o Festival de Inverno (FIP), evento criado para proporcionar uma imagem positiva da Vila, responsável por cerca de 50% da visitação anual da Vila.

Tabela 6: Número de visitantes por ano na Vila de Paranapiacaba

Ano	Visitantes	F.I.P.
2003	22.462	*
2004	153.927	70.000
2005	206.662	90.000
2006	220.360	*
2007	194.638	100.000
2008	221.982	109.000
2009	185.000	*
2010	220.114	110.000
2011	271.234	151.000

Fonte: Anuário PMSA 2005, 2009, 2012. *não foi possível averiguar

Outro atrativo turístico criado nesta primeira fase foi o Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba, de 2003, considerado o principal produto ecoturístico, oferecendo trilhas, arborismo e interpretação ambiental na Mata Atlântica (Figueiredo, 2011).

Outra importante iniciativa nesta etapa foi a criação de um mapa turístico para distribuição:

Figura 35: Mapa turístico da Vila de Paranapiacaba



Fonte: Prefeitura de Santo André (PMSA)

A segunda etapa foi desenvolvida entre os anos de 2005 e 2008 e teve o foco na qualificação dos empreendimentos abertos na primeira etapa e na integração definitiva entre desenvolvimento turístico e social, conservação ambiental e preservação do patrimônio cultural. 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 (Figueiredo, 2011). Durante essa etapa foi implantado o Circuito Museológico, em 2007, baseado na concepção de “museu a céu aberto”, trata-se de um circuito onde o visitante pode contemplar a paisagem cultural da Vila, inclusive visitando os principais edifícios históricos.

A terceira etapa, segundo Figueiredo, não chegou a ser implantada devido à troca da administração municipal em 2009 pelo novo governo assumido após as eleições de 2008. É importante ressaltar que após a implantação do Plano Patrimônio e mesmo com a mudança de administração houve um aumento significativo no número de visitantes.

Ainda na primeira etapa foram criados e estruturados cinco eixos voltados às necessidades do Plano Patrimônio: conscientização sobre o patrimônio, participação dos moradores junto às decisões, políticas de desenvolvimento social e econômico, gestão do patrimônio e adaptação de infraestrutura, sendo que o primeiro eixo envolve a conscientização da população sobre questões referentes a forma de se viver e se relacionar com o meio em regiões de áreas protegidas, por meio da educação ambiental e conservação do conjunto arquitetônico e do patrimônio natural. Dentro das medidas voltadas para a população foram conferidas palestras mostrando as potencialidades do turismo quando bem planejado, além de visitas técnicas a cidades e localidades onde houve êxito na implantação de projetos de turismo. Estas ações contribuíram para mudar a visão que alguns tinham em relação ao turismo, mostrando a eles que esta podia ser uma opção viável para a Vila de Paranapiacaba (Moretto, 2005).

O segundo eixo tem o objetivo de estimular a participação da população no processo de tomada de decisões, forma encontrada para estabelecer um diálogo entre poder público e população, necessário devido à resistência de parte da população local em aceitar as mudanças propostas e implantadas pela Subprefeitura. Neste sentido foram criados fóruns de discussão e instâncias de participação popular com o objetivo de adaptar as ações ou formatá-las de acordo com os anseios e realidades locais (Moretto, 2005). Dentre as instâncias de participação popular destacam-se o Conselho de Representantes de Paranapiacaba e Parque Andreense, Câmara Técnica de Paranapiacaba e Orçamento Participativo, este abrangendo todo o município. O terceiro eixo estrutura as políticas de desenvolvimento social e econômico por meio de ações de qualificação profissional -como cursos voltados para a educação patrimonial, cursos de educação para o turismo e curso de monitoria ambiental- e no fomento ao desenvolvimento de micro empreendimentos voltados para o turismo como o programa “Portas Abertas”, resultando na criação de empreendimentos, sendo os principais: Fog & Fogão: moradores que disponibilizam cômodos de suas residências para servir refeições caseiras aos turistas e visitantes; Bed and Breakfast: residências de moradores que disponibilizam cômodos para hospedagem com cama e café aos visitantes que pretendem ficar mais de um dia na Vila; e o Atelier-Residência: residência de artistas e artesão abertos para visitação com venda e exposição de arte e artesanato (Moretto, 2005).

Figuras 35, 36 e 37: Placas remanescentes dos primeiros empreendimentos turísticos (2014)



Fotos: Arthur Rodrigo Ferreira

O quarto eixo compreende as ações da prefeitura no âmbito administrativo, buscando regularizar o uso e ocupação dos imóveis, por meio de contratos de

concessão, estabelecendo valores de aluguéis distintos conforme o uso dado pelo morador ao imóvel, que pode ser domiciliar ou comercial.

O quinto e último eixo compreende a adaptação necessária para viabilizar os novos projetos, observando as normas e legislações vigentes e também as designações de cada órgão, nas três esferas de atuação, responsáveis pela defesa do patrimônio histórico, natural e cultural.

Patrimônio da humanidade

Devido suas características singulares que abrangem o conjunto arquitetônico e o meio natural, a Vila de Paranapiacaba possui valores excepcionais do ponto de vista da história e nesse contexto o IPHAN decidiu pela indicação da Vila ao título de Patrimônio da Humanidade da UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) no ano de 2007 - além da Vila foram indicados para integrar a lista o Cais do Valongo, no Rio de Janeiro, e o Mercado Ver-o-Peso, em Belém do Pará. Todas candidaturas foram incluídas na lista de bens culturais brasileiros apresentados para avaliação do Comitê do Patrimônio Mundial no ano de 2014. Com o slogan *Paranapiacaba: Patrimônio Cultural e Natural de Santo André*, a prefeitura lançou a candidatura no ano de 2008. Como requisito para tal foi necessária uma série de adequações e restauros, cujo incentivo financeiro veio por meio da segunda fase do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC 2), que em 2013 autorizou a criação de uma linha de crédito destinada exclusivamente aos sítios urbanos protegidos pelo IPHAN, dando origem ao *PAC Cidades Históricas* (Iphan, 2013), nesse sentido Cruz (2003) atribui ao turismo a característica de “apropriar-se do patrimônio histórico arquitetônico” por meio de “intervenções importantes, como é o caso dos projetos de revitalização”.

O montante disponibilizado para a Vila de Paranapiacaba foi destinado aos trabalhos de restauro de prédios públicos, como a biblioteca, a garagem das locomotivas, os galpões das oficinas de manutenção e também para empreendimentos privados, como o almoxarifado da antiga ferrovia, que passou a abrigar o Bar da Zilda. Ainda, segundo a prefeitura, outros espaços como o

campo de futebol, a sede da antiga Sociedade Recreativa Lyra da Serra e o grupo de 242 imóveis situados na Vila Martin Smith serão contemplados.

No caso da garagem das locomotivas a restauração teve o objetivo de abrigar o Expresso Turístico, projeto da Secretaria de Estado dos Transportes

Figuras 38 e 39: Placa informativa PAC2. Restauração da antiga biblioteca (2015)



Metropolitanos em parceria com a CPTM, que tem como objetivo integrar pontos

Figuras 40 e 41: Bar da Zilda em 2015 e em 2017, após término da restauração.



Fotos: Arthur Rodrigo Ferreira; www.repórterdiário.com.br.

de interesse turístico localizados ao longo da malha ferroviária (CPTM, 2009). Contemplam o trajeto as estações de Jundiaí, no interior paulista, a estação da Luz, no centro da cidade de São Paulo, a estação de Mogi das Cruzes e Paranapiacaba na Região Metropolitana. O traslado é feito em vagões doados pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e restaurados pela CPTM. É importante ressaltar que tal projeto não se trata da volta dos trens à Vila, uma vez que as viagens do Expresso Turístico são vendidas como atrativo turístico, tornando-o o principal produto, sendo necessário reservas prévias,

cujas partidas ocorrem somente aos domingos e o valor máximo do bilhete unitário é de R\$ 48, partindo da estação da Luz (valor de setembro de 2017).

Figuras 42 e 43: Estrutura provisória montada para desembarque do trem turístico (2014)



Fotos: Arthur Rodrigo Ferreira

Figuras 44 e 45: garagem das locomotivas restaurada para utilização do Expresso Turístico (2017)



Fotos: Arthur Rodrigo Ferreira

A Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba

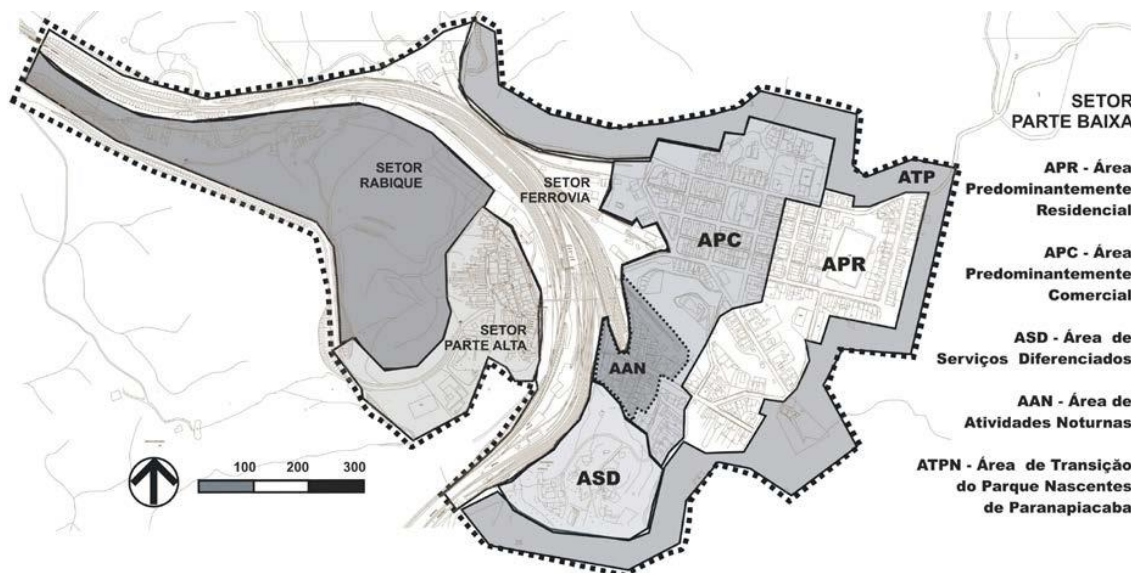
No plano legislativo o governo municipal aprovou o Projeto de Lei nº 35, de 30 de junho de 2006, que cria a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba (ZEIPP)²¹, que tem por princípios o desenvolvimento local sustentável e a gestão democrática e participativa como forma de preservar e valorizar a paisagem cultural da Vila de Paranapiacaba. Estão contemplados nesta lei os setores da Parte Alta, Parte Baixa (Vila Martin Smith), a área do Rabique e da ferrovia, além do ambiente natural, conforme o artigo 4º. Para assegurar a efetivação da Lei o Poder Público Municipal atuou nas áreas de planejamento (Plano de Desenvolvimento Turístico Sustentável), infraestrutura (Projeto de Energia Elétrica e Iluminação Pública), saneamento (Pano de

²¹ Lei Municipal nº 9018, de 21 de dezembro de 2007.

Melhoria do Saneamento Ambiental) e prevenção a incêndios (Programa de Prevenção e Combate a Incêndios), este último devido a episódios de incêndios em algumas residências abandonadas²². É importante ressaltar que a Lei estabelece ainda as diretrizes básicas para assegurar a conservação, tomando o cuidado de adotar conceitos e estabelecer as normas com vistas a assegurar que os atuais e futuros moradores zelem pela manutenção do patrimônio.

Outro aspecto importante é o zoneamento proposto que regula o estoque de edificações disponíveis para cada setor e fixando em 50% o estoque de imóveis para uso residencial na Parte Baixa. Na Área Predominantemente Residencial as categorias de uso não-residencial e misto são permitidas até atingir 20% dos lotes, na Área Predominantemente Comercial o uso não-residencial é permitido até o estoque de 60%. Desta maneira, o zoneamento garante uma mistura de uso nas zonas evitando ao mesmo tempo a existência de zonas de uso exclusivo e a incomodidade pela proximidade de usos incompatíveis (Figueiredo, 2012).

Figura 42: ZEIPP: zoneamento.



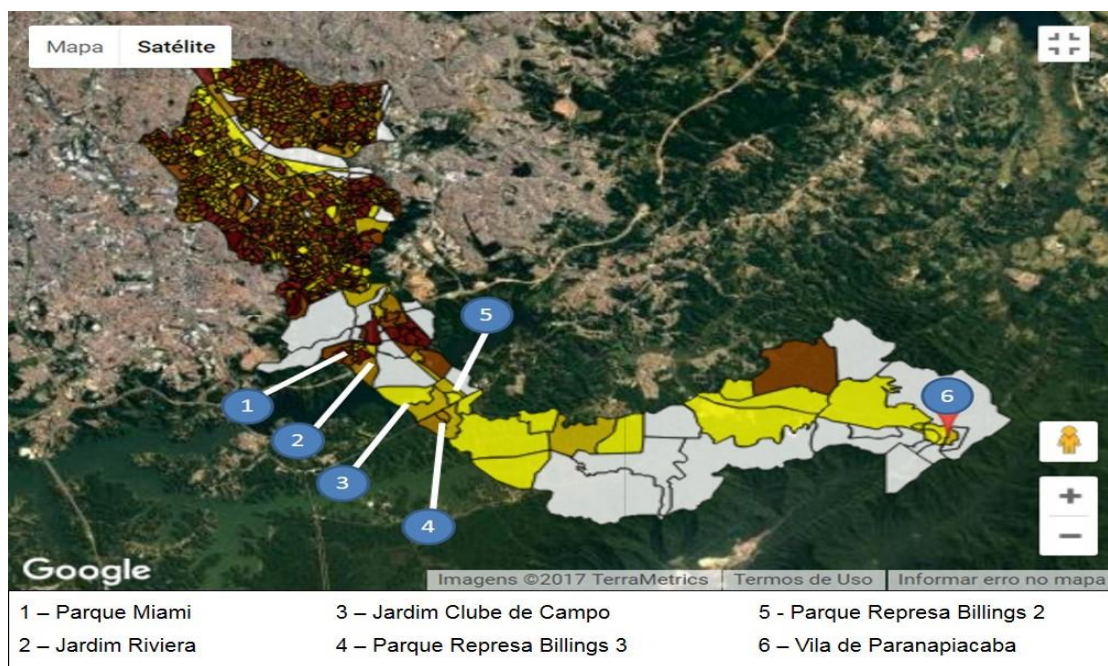
Fonte: Lei 9.018/07. Mapa: Vanessa Figueiredo

²² Paranapiacaba oferece 17 imóveis para moradia (Repórter Diário. 28 Fev. 2007).

A Vila de Paranapiacaba hoje

Conforme descrito anteriormente Paranapiacaba surge em função de uma necessidade e seu funcionamento era exclusivamente voltado às atividades da ferrovia e após a década de 1980 há um quadro de estagnação social e econômica que impera na localidade. A proposta do governo municipal foi a de reorganização da função econômica, preenchendo o vácuo deixado pelas mudanças no sistema de transporte por trilhos com a proposta fundamentada no segmento turístico, incentivando por meio de projetos e ações o desenvolvimento de empreendimentos que possibilitem a geração de emprego e renda. No sentido de avaliar o cenário socioeconômico atual da Vila serão utilizados dados do censo do IBGE do ano de 2010 e para efeito de comparação os mesmos serão confrontados com os mesmos dados de alguns bairros que compõem a Área de Proteção e Recuperação de Mananciais estabelecidas pelo Plano Diretor: Parque Miami, Jardim Rivera, Jardim Clube de Campo e Parque Represa Billings (Glebas 2 e 3), conforme o mapa a seguir:

Figura 47: localização dos bairros por setor censitário da Macrozona Ambiental utilizados para comparativo



Fonte: IBGE Sinopse por setores. **Elaboração:** Arthur Rodrigo Ferreira.

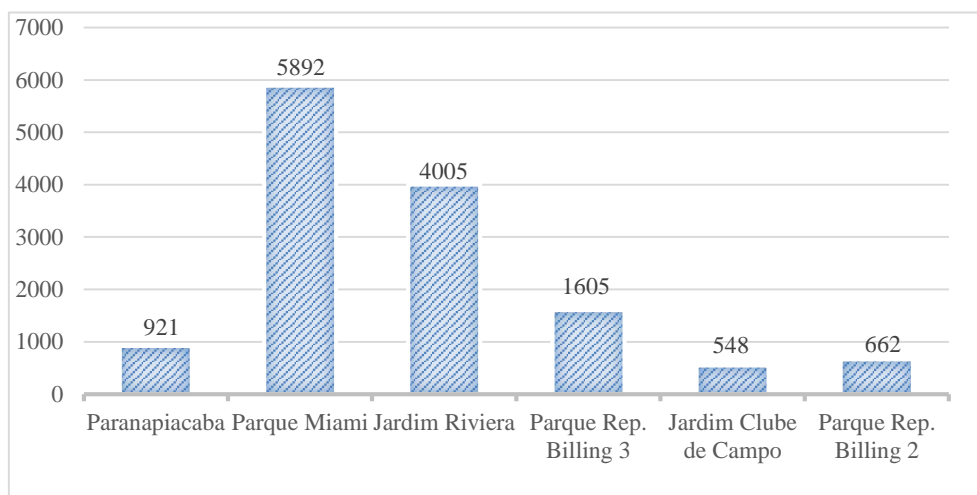
Para esta análise também serão utilizadas algumas estimativas feitas pelo DISE (Departamento de Indicadores Sócio Econômicos), departamento da Prefeitura de Santo André responsável por desenvolver estudos a partir de dados

censitários elaborados pelos órgãos governamentais. As estimativas foram produzidas por meio da ferramenta SIDRA (Sistema IBGE de Recuperação Automática), utilizando os dados disponíveis em sua plataforma.

Embora o Jardim Riviera e o Parque Miami sejam assentamentos periféricos localizados em área de mananciais estão contiguamente ligados a área central do município, lhe conferindo importante característica que os difere dos demais bairros: o adensamento populacional. Nestas localidades há um total de 9.897 pessoas que vivem em uma área de 1,75 km² - uma das maiores densidades demográficas região da Macrozona Ambiental.

Segundo Ademir Médici a ocupação da região do Parque Miami e do Jardim Riviera se deu a partir de 1877 por famílias de origem europeia, em sua maioria italianas. Seu loteamento começou no ano de 1968 e a partir do início da década de 1970 houve a expansão da área urbana. Por estarem ligadas contiguamente a área urbana estes bairros apresentam índice de adensamento populacional superior em números absolutos aos demais bairros do comparativo:

Figura 48: Total de habitantes entre os bairros analisados da Macrozona de Proteção Ambiental (estimativa 2015)



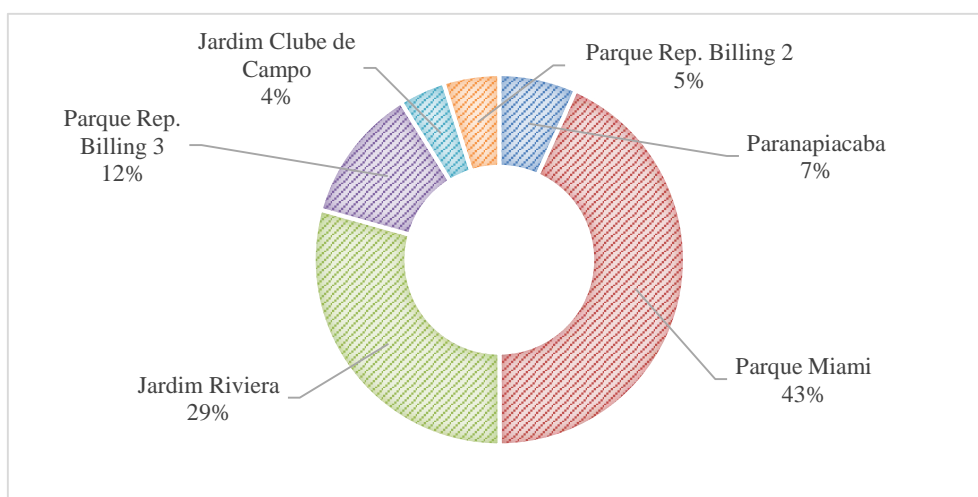
Fonte: DISE - PMSA (2016). Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

No caso do Jardim Clube de Campo e Parque Represa Billings glebas 2 e 3 os mesmos estão separados do restante do município pelo reservatório da Represa Billings e integram a região conhecida por Parque Andreense. Sua ocupação ocorreu no início dos anos 1960 e foi acentuada devido a construção da Rodovia Índio Tibiriçá (SP-31), interligando a Estrada Velha do Mar, em São Bernardo do Campo, e a região de Mogi das Cruzes. Nessa época grandes

chácaras foram loteadas e vendidas a preços populares no Parque Represa Billings glebas 2 e 3, motivo que lhes conferem o maior número de habitantes dentre os bairros da região (Medici, 1989). O fato de estar separado geograficamente do restante do município sede obriga seus moradores a atravessar outros municípios para acessar a área central, devido a esse fator é comum a população buscar por serviços nos municípios vizinhos, como São Bernardo do Campo e Ribeirão Pires.

O gráfico abaixo nos dá a dimensão da população residente nestes bairros, nota-se que entre os bairros selecionados os que se relacionam diretamente com a sede do município possuem o maior percentual de população, correspondendo a 72% do total:

Figura 49: total de população relativa dividida entre os bairros analisados da Macrozona de Proteção Ambiental (estimativa 2015)



Fonte: DISE - PMSA (2016). Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira

É importante ressaltar que dos bairros selecionados apenas a vila de Paranapiacaba conta com um projeto voltado ao segmento turístico. Embora façam parte da mesma Subprefeitura, foram estabelecidas no Plano Diretor formas distintas de ocupação e organização. No caso de Paranapiacaba para impulsionar seu desenvolvimento houve a criação da Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba (ZEIPP), conforme já descrito neste trabalho. Conforme depoimento da monitora ambiental Valdinete Maria Matos, moradora da Parte Baixa desde 1987, a implementação da ZEIPP “foi um marco no sentido de assegurar direitos aos concessionários”, com destaque para o artigo 72 que

prevê isenção total ou descontos nas contraprestações dos imóveis na parte baixa, desde que o concessionário ou permissionário participe do Programa de Turismo coordenado pela Administração Pública. Segundo o artigo o desconto pode variar entre 20% e 70% de acordo com os critérios de qualificação dos serviços turísticos. Outros aspectos importantes da lei é a possibilidade de desconto no valor do aluguel abatendo o gasto das despesas com a manutenção ou restauro do imóvel, desde que autorizada e aprovada pela Prefeitura de Santo André e a possibilidade do morador que esteja em condição de vulnerabilidade social- comprovada pelo setor competente da Administração Pública- ter seis meses de isenção total nas contraprestações.

Antes da compra da Vila pela Prefeitura de Santo André o processo de ocupação dos imóveis não atendia nenhum critério, como já descrito muitas casas foram ocupadas por pessoas vindas de fora da Vila, sem nenhuma ligação com a ferrovia. Moretto (2005) afirma que o isolamento (geográfico) e a ausência por muitos anos de uma ação mais efetiva do poder público (municipal, federal e estadual) criaram o cenário favorável para que a Vila e seus moradores criassem suas próprias regras e líderes que decidiam tudo, desde quem poderia ou não morar na Vila até o valor dos aluguéis.

A partir de 2002 houve um processo gradativo de regularização dos ocupantes dos imóveis, sendo redigidos termos de permissão de uso a todos os moradores mediante contrato de contraprestação, contudo, até 2014 esta regularização não havia sido concluída.²³ A partir de 2007 ocorre uma mudança no processo de ocupação dos imóveis: é feito um edital para a ocupação de imóveis residenciais e o chamamento público, por meio da imprensa, aos interessados em morar na Vila²⁴, é estipulado um valor mínimo e se houver mais de um interessado no mesmo imóvel terá a permissão aquele que der o maior valor. Este critério vigora atualmente, sendo o contrato com vigência de cinco anos com possibilidade de prorrogação.

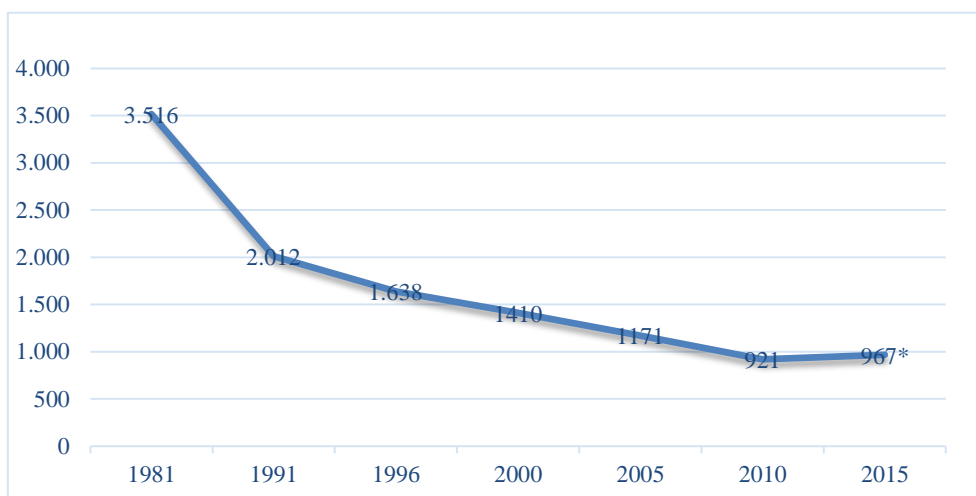
É importante ressaltar que as ações promovidas pela prefeitura a partir do ano de 2002 não foram suficientes para conter o êxodo populacional da Vila. Os

²³ Santo André inicia regularização de termos de uso de imóveis de Paranapiacaba (PMSA. 6 Fev. 2014)

²⁴ Idem 5

gráficos a seguir demonstram o decréscimo populacional no período de 1980 a 2015:

Figura 50: Total de habitantes no período de 1981 a 2015



Fonte: IBGE, Censos 1980, 1991, 2000 e 2010, anuário PMSA (1997, 2016). Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira

A respeito do decréscimo observado a partir da década de 2000 Valdinete faz o seguinte comentário:

“Acredito que o número de habitantes decaiu por que a prefeitura precisou fazer reintegração de posse. Também se deve a dificuldade de condução principalmente... Emprego... tive contato com muitas (pessoas) que se foram que justificaram a dificuldade de arrumar emprego pela distância do local. Outras até arrumaram mas não puderam ficar na vila porque os ônibus são imprevisíveis” .(Valdinete Maria Matos)

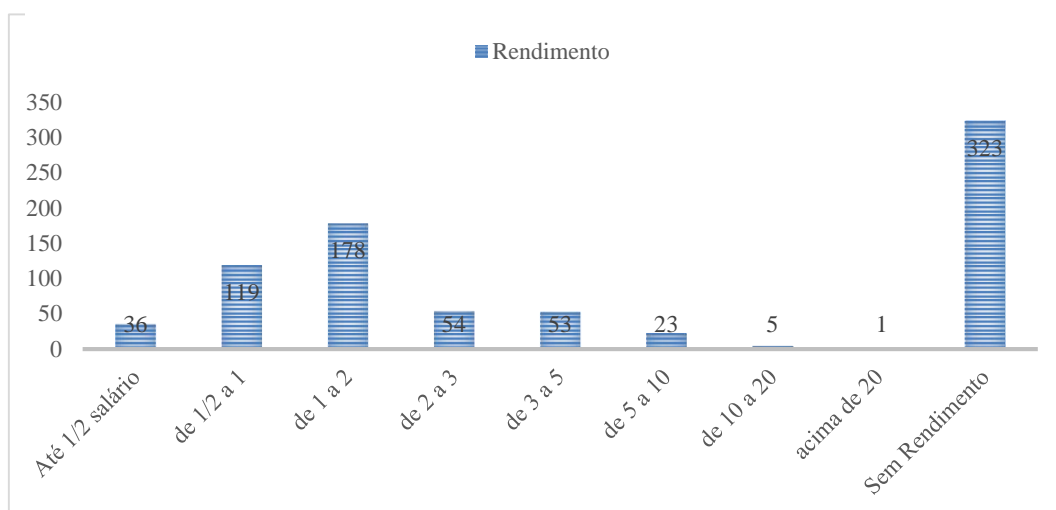
Ainda, segundo Valdinete, um problema enfrentado pelos novos moradores é o estado de deterioração das residências. Ela recorda de episódios em que um parente, ao mudar para a Vila, notou que não havia encanamento em sua residência. “Este estado de deterioração afasta as pessoas por não haver condições de habitação imediata e nem todos tem a possibilidade de promover as reformas necessárias antes de ocupar o imóvel”. Ainda, segundo seu depoimento, houve casos de inquilinos que passaram a vigência do contrato sem pagar as contraprestações devido ao valor da despesa com a reforma do imóvel, contudo, salienta Valdinete, nem todos tem a possibilidade de arcar com as despesas das reformas. Segundo suas estimativas na Vila há atualmente cerca de 60 residências vazias devido aos problemas estruturais.

Quando questionada sobre o mau estado de conservação das residências Valdinete declara:

“Hoje o nível social da maioria das pessoas que residem em Paranapiacaba é classe D, então podemos dizer que passamos por uma crise. O nível de desemprego é muito alto, então hoje quem mora em Paranapiacaba e lida com o turismo é um índice muito pouco da população, a grande maioria acaba indo para fora. E eu digo a grande maioria não em uma quantidade alta, porque o nível de desempregados aqui na Vila também é muito alto. Então a maioria acaba escolhendo entre ‘eu como ou eu faço’ a manutenção das residências”.(Valdinete Maria Matos)

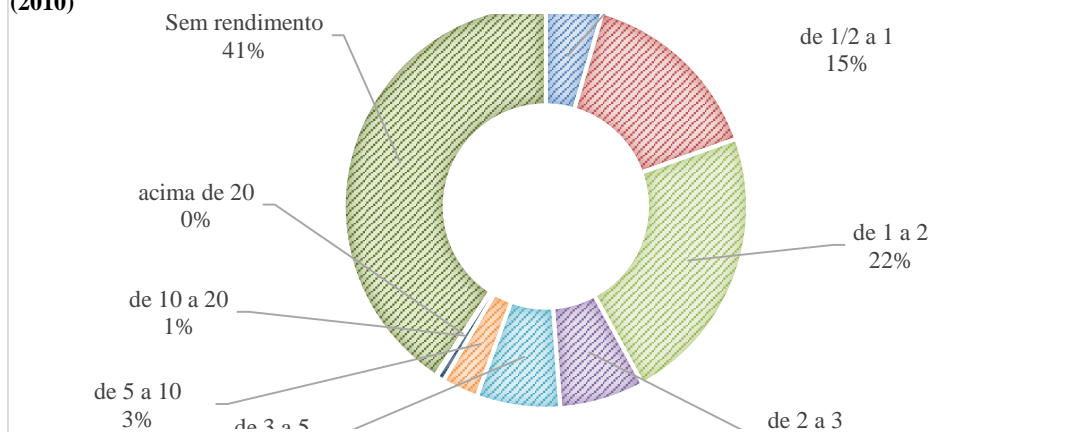
Nesse sentido os gráficos abaixo elaborado a partir de dados extraídos do Censo de 2010 corroboram seu relato:

Figura 51: Faixa de rendimento médio da população acima de 10 anos em Paranapiacaba(2010)



Fonte: Dados Censo IBGE 2010. Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Figura 52: Percentual de faixa de rendimento médio da população acima de 10 anos em Paranapiacaba (2010)



Fonte: Dados Censo IBGE 2010. Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Os dados demonstram que a faixa de pessoas que se declararam sem rendimento e as que declararam ganhar até dois salários mínimos é de 82%, ou seja, em 2010 um total de 656 pessoas acima dos 10 anos de idade estavam na faixa de renda de até R\$ 1020,00²⁵. Também é notória a quantidade de pessoas que tem nenhum rendimento: 323 num universo de 756 pessoas, que foi a amostra da pesquisa. Dessa forma podemos concluir que 41% da população acima de 10 anos não participa do mercado de trabalho, dentro ou fora da vila, dado este que vai de encontro ao depoimento. Contudo, este cenário também é observado nos demais bairros:

Figuras 53, 54, 55, 56, 57 e 58: Percentual de rendimento da população acima de 10 anos nos bairros da Macrozona Ambiental (2010).

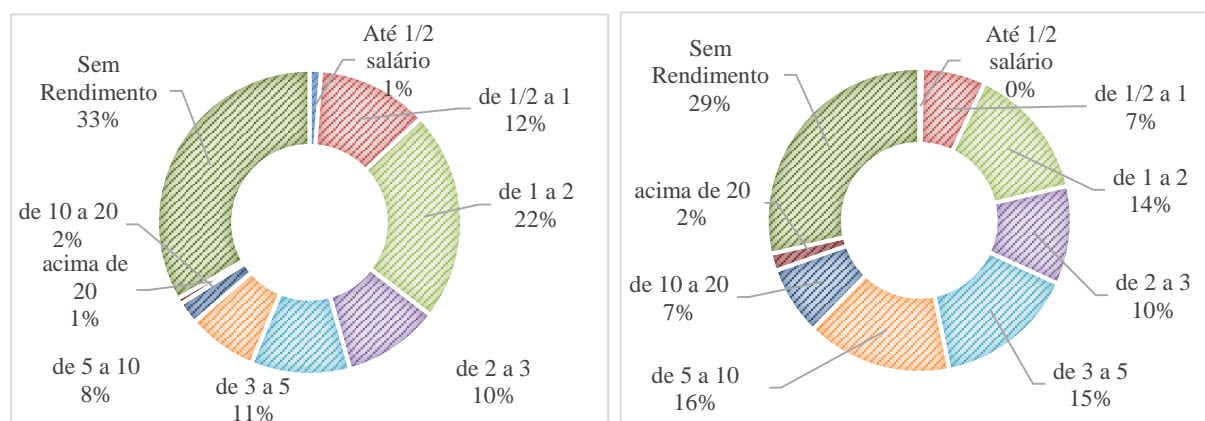


Fonte: Dados Censo IBGE 2010. Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

²⁵ O valor do salário mínimo na época era de R\$510,00 segundo o DIEESE.

Quando observados os dados dos demais bairros da amostra é notório que a maior parcela da população está na faixa de renda até 2 salários mínimos. Entre os que não possuem rendimento chama a atenção que em todos os bairros da amostra o índice fica em torno de 39% a 41% da população, sendo que no município esse índice está em torno de 33%. Quando analisamos outro bairro, mais antigo e próximo ao centro, exemplo do bairro Campestre, esse índice cai para 29%, conforme gráficos a seguir:

Figuras 59 e 60: Percentual de rendimento do município e do bairro Campestre (2010).



Fonte: Dados Censo IBGE 2010. Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Quando observamos dentro da amostra dos bairros da Macrozona Ambiental o percentual da população acima de 10 anos que se declararam sem rendimento e as que declararam ganhar até dois salários mínimos temos o seguinte quadro:

Tabela 7: Pessoas acima de 10 anos sem rendimento até 2 salários mínimos (2010)

Parque Represa Billings 3	89%
Parque Miami	86%
Jardim Riviera	86%
Paranapiacaba	82%
Parque Represa Billings 2	77%
Jardim Clube de Campo	76%
Total Município	68%

Fonte: Dados Censo IBGE 2010. Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Nesse caso todos os bairros da amostra tem o percentual acima do restante do município e estão na faixa entre 76% e 89%, contudo, se observarmos apenas o percentual das pessoas que possuem rendimentos

entre 1 e 2 salários mínimos no geral é maior que o percentual de pessoas com renda até 1 salário mínimo, como podemos observar no quadro a seguir:

Tabela 8: Pessoas acima de 10 anos com rendimento até 2 salários mínimos (2010)

BAIRRO	Entre 1 e 2 salários	De ½ até 1 salário	Total
Parque Represa Billings 3	27%	21%	48%
Parque Miami	29%	18%	47%
Jardim Riviera	29%	18%	47%
Paranapiacaba	22%	19%	41%
Parque Represa Billings 2	26%	11%	37%
Jardim Clube de Campo	19%	16%	35%
Total Município	22%	13%	35%

Fonte: Dados Censo IBGE 2010. Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Ao analisarmos as duas tabelas podemos constatar o grande índice de pessoas sem rendimentos e nesse caso podemos deduzir que fazem parte desse conjunto todas as crianças abaixo de 10 anos, jovens e adultos desempregados. Quando consideradas as pessoas cujos rendimentos estão na faixa entre ½ salário até 1 salário mínimo a vila de Paranapiacaba se encontra com percentuais acima aos do município, assim como os demais bairros da amostra, exceto o Parque Represa Billings 2. Um fator que contribui para estes percentuais estão nos mecanismos de transferência de renda, como o Bolsa Família, cujos números estão no quadro a seguir:

Tabela 9: Famílias beneficiadas pelo Programa Bolsa Família (2013).

BAIRRO	Nº de famílias PBF	Percentual
Parque Represa Billings 2 e 3	225	10%
Parque Miami	1.952	33%
Jardim Riviera	396	10%
Paranapiacaba	222	24%
Jardim Clube de Campo	85	15,5%
Total Município	52,224	7,7%

Fonte: Panorama da pobreza em Santo André – DISE (2013). Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Em se tratando do Programa Bolsa Família observa-se que o percentual de beneficiários na vila de Paranapiacaba é o triplo em relação ao município, evidenciando o quadro de vulnerabilidade econômica existente na localidade.

Ao confrontarmos os dados de 2010 com os de Moretto (2005) constatamos que o percentual de renda da população que declarou ganhar até dois salários mínimos²⁶ em 2005 é pouco inferior ao de 2010:

Tabela 10 Faixa salarial Paranapiacaba (2005 -2010)

Faixa salarial (R\$)	2005	2010
Até 1 salário	42,27%	33%
De 1 a 2 salários	28,86%	38%
De 2 a 3 salários	15,00%	12%
De 3 a 5 salários	9,1%	11%
Acima de 5 salários	4,77%	6
	100%	100%

Fonte: Marco Moretto (2005). Dados Censo IBGE 2010.

A tabela mostra que o percentual de pessoas que se declararam com renda de até dois salários mínimos em 2005 é de aproximadamente 72%. É importante frisar que no estudo de Moretto foram considerados apenas os moradores da parte baixa da Vila, razão pela qual o número de pessoas que declararam rendimento até 1 salário mínimo ser quase 10% maior que o número obtido pelo censo de 2010 – considerando todos os setores da Vila – e não necessariamente indica uma mobilidade na faixa de renda. O aspecto interessante destes números é que considerando as pessoas cuja faixa salarial está acima de três salários mínimos podemos notar que os percentuais não são tão diferentes, possibilitando uma leitura na qual as maiores faixas salariais estão na parte baixa da Vila, onde se concentram as iniciativas implantadas pelo governo municipal.

Podemos constatar, diante deste quadro, que o estado de conservação de muitos imóveis expressa a condição de vulnerabilidade socioeconômica ao observarmos a renda *per capita* da faixa de pessoas que se declararam sem rendimento e as que declararam ganhar até dois salários mínimos, cujo valor é de R\$ 383,30. Quando somadas todas as faixas da amostragem a renda *per capita* sobe para R\$ 714,00. Ao confrontarmos a renda *per capita* da Vila com a do município constatamos que a mesma é cerca de 46% menor em relação a

²⁶ O valor do salário mínimo na época era de R\$300,00 segundo o DIEESE.

renda *per capita* do município para o mesmo ano. A tabela a seguir mostra a renda *per capita* geral do município e abrange os três últimos censos:

Tabela 11: Renda *per capita* do município de Santo André

Santo André - SP	
1991	836,27
2000	1.029,13
2010	1.304,31

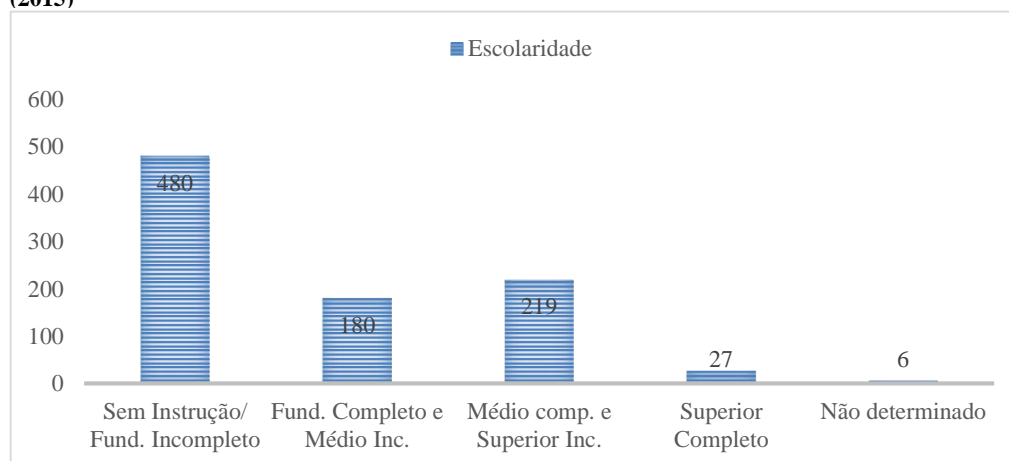
Fonte: www.atlasbrasil.org.br

Outro aspecto que incide indiretamente sobre o estado de conservação das casas é o nível de escolaridade dos moradores. Quando indagada Valdinete faz o seguinte relato:

“O nível de estudo entre os moradores é muito baixo, inclusive entre os monitores. A maioria só possui o fundamental. Quando eu fiz o curso para monitores ambientais a exigência era o ensino médio e hoje eu converso com monitores que só tem o fundamental, pararam no tempo, não evoluíram.” (Valdinete Maria Matos).

Ao analisarmos as estimativas fornecidas pelo governo municipal podemos constatar que de fato o que foi relatado é possível auferir nos dados:

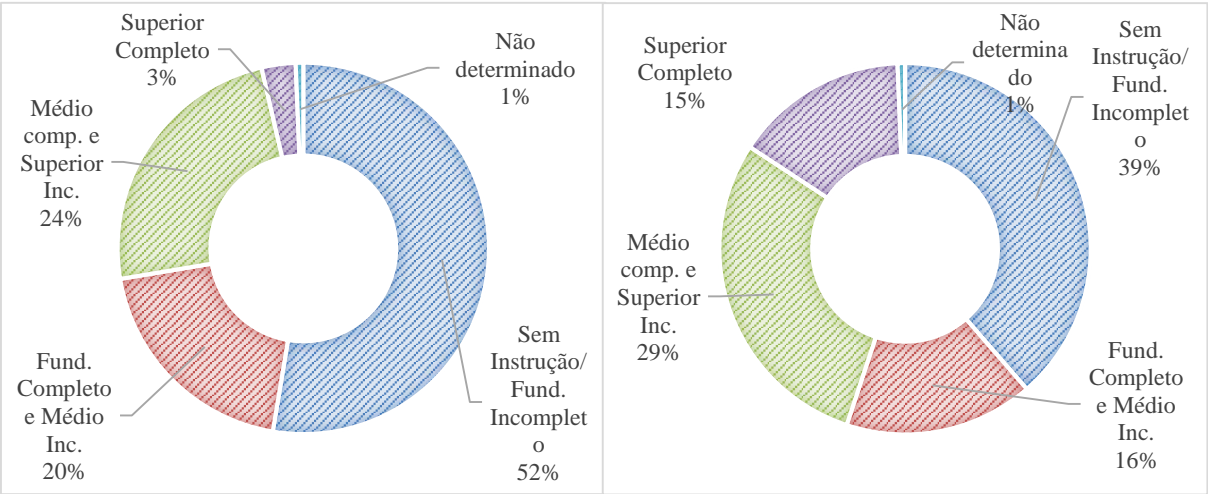
Figura 61: Estimativa do nível de escolaridade da população acima de 5 anos de Paranapiacaba (2015)



Fonte: DISE - PMSA (2016). Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

É necessário enfatizar novamente que se trata de uma estimativa, contudo, a mesma foi obtida diretamente da ferramenta SIDRA (Sistema IBGE de Recuperação Automática). A partir do gráfico podemos constatar que o número de habitantes acima de cinco anos que declararam seu nível de escolaridade na faixa entre sem instrução e ensino fundamental incompleto é de 480 pessoas, ou 52%. Os gráficos a seguir mostram o percentual entre a Vila e o total do município:

Figuras 62 e 63: Estimativa do nível de escolaridade da população de Paranapiacaba e do município de Santo André



Fonte: DISE - PMSA (2016). Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Ao analisarmos o dados das estimativas referentes ao nível de escolaridade das pessoas acima de cinco anos que se declararam na faixa entre “sem instrução e ensino fundamental incompleto” constatamos que a Vila possui um índice 13% maior em relação ao total do município. Se somarmos as faixas abrangem desde o nível “sem instrução” ao “ensino médio incompleto” esse percentual sobe para 18%. No caso do ensino superior o município possui um índice 5 vezes maior que a Vila de Paranapiacaba:

Tabela 12: Percentual de escolaridade entre a população de Paranapiacaba e do município segundo estimativas de 2015

Nível de escolaridade	Paranapiacaba	Município de Santo André
Sem instrução e fundamental incompleto	52%	39%
Ensino fundamental completo e ensino médio incompleto	20%	16%
Médio completo e superior incompleto	24%	29%

Superior completo	3%	15%
Não determinado*	1%	1%
Total	100%	100%

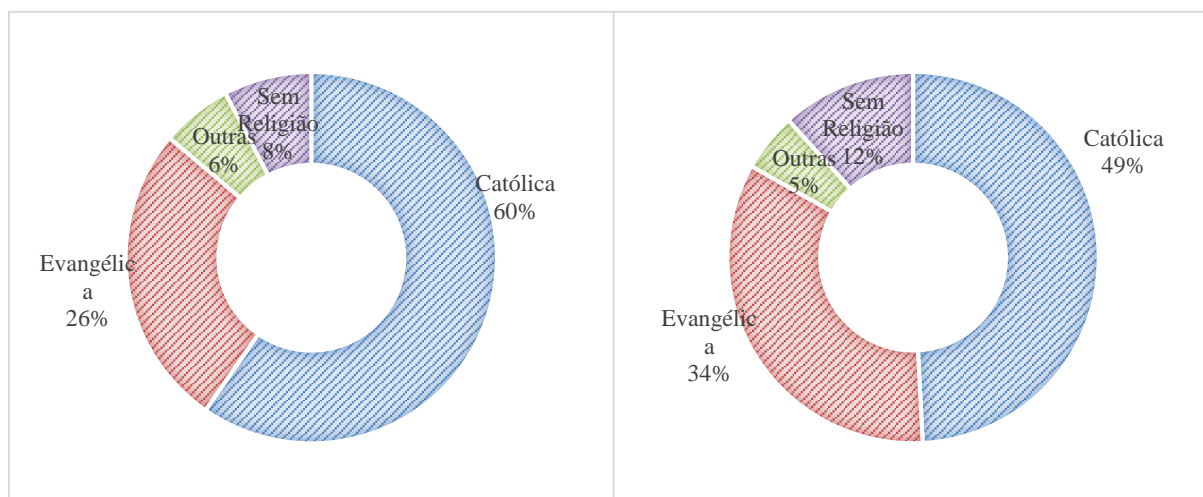
Fonte: DISE - PMSA (2016). Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Outro indicador relevante para confrontar a realidade social da vila de Paranapiacaba com o restante do município é a distribuição da população por religião ou culto. É notório o avanço dos evangélicos, sobretudo os pentecostais, nas últimas décadas, fato explicado da seguinte forma por Ricardo Mariano:

O pentecostalismo continua se expandindo nos estratos econômica e socialmente mais vulneráveis da população, concentrando-se nas periferias urbanas das capitais e das áreas metropolitanas (...). Expande-se, sobretudo, em territórios pobres e desassistidos, onde, a partir de 1980, tornou-se epidêmica a violência entre jovens do sexo masculino e disseminaram-se gangues e facções armadas, locais geralmente em que tanto a presença católica quanto a dos poderes públicos é rarefeita. (Ricardo Mariano. In: Mudanças no campo religioso brasileiro no censo 2010. Porto Alegre, 2013)

Embora obtidos por meio de estimativas os gráficos abaixo nos possibilitam ter uma noção deste fenômeno social no município e também na Vila:

Figuras 64 e 65: População segundo religião ou culto no município de Santo André e na vila de Paranapiacaba (2015)



Fonte: DISE - PMSA (2016). Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

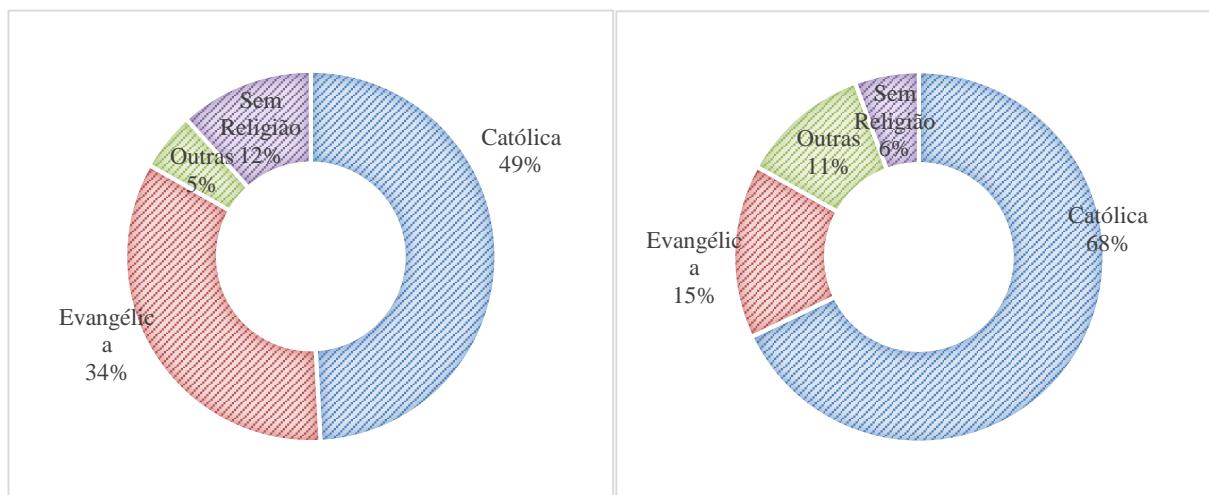
Podemos constatar que o percentual de católicos é maior tanto no município quanto na Vila, contudo, esses dados revelam que, diferente do total do município, o percentual de católicos em Paranapiacaba não chega a 50% da população. Em contrapartida o número de evangélicos na Vila é 12% maior em

relação ao total do município. A esse respeito desse avanço Ricardo Mariano explica:

Quanto ao perfil socioeconômico, o Censo 2010 reitera que os protestantes mantêm-se com níveis de renda e de escolaridade superiores à média nacional, enquanto os pentecostais permanecem avançando, sobretudo, na base da pirâmide social: 63,7% dos pentecostais acima de 10 anos ganham até um salário mínimo, 28% recebem entre um e três salários e 42,3% dos acima de 15 anos têm apenas o ensino fundamental incompleto. (Ricardo Mariano. In: Mudanças no campo religioso brasileiro no censo 2010. Porto Alegre, 2013)

De fato podemos constatar que em localidades onde a presença do poder público se faz presente o percentual de evangélicos é menor. Abaixo é possível constatar que o número de católicos no bairro Campestre é 8% superior à média do município e 21% maior que na Vila. Nota-se que o percentual de evangélicos é de apenas 15%, ante os 26% do município e 34% observados na Vila. Outro ponto que chama a atenção é em relação a outras religiões, que somam 11%, com destaque para a Espirita com 7,8%.

Figuras 66 e 67: População segundo religião ou culto na vila de Paranapiacaba e no bairro Campestre (2015)



Fonte: DISE - PMSA (2016). Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira.

Conclusão

Paranapiacaba possui a característica singular de ser um assentamento urbano geograficamente isolado em meio a uma região de mata atlântica. Embora preceda as vilas operárias do início do século passado, sua função era a de abrigar os trabalhadores necessários para o gerenciamento e funcionamento de parte importante do conjunto da estrada de ferro São Paulo Railway Co. Por ser um assentamento urbano voltado exclusivamente a uma atividade econômica o mesmo ficou à mercê das mudanças advindas com o fim do contrato de concessão, apesar de continuar exercendo sua função mesmo após o término da administração inglesa.

No período pós concessão, já sob a administração estatal, o conjunto arquitetônico até então conservado passa gradualmente a sofrer com a demora em sua manutenção ao mesmo tempo em que serviços essenciais, como atendimento médico, sofrem mudanças significativas, dificultando a vida de quem morava na vila. Paralelamente houve a prioridade da União na construção de rodovias, em detrimento do modal ferroviário, que passa a manter em funcionamento apenas as ferrovias essenciais e priorizando o transporte de cargas. Apesar do crescente interesse no modal rodoviário continuam os serviços de transporte de cargas e passageiros no trecho de serra por meio do sistema funicular, responsável por fixar moradores na vila e nas residências no trecho de serra e garantindo empregos a uma parcela significativa da população.

Quando houve a necessidade de modernizar e otimizar o sistema de transporte no trecho de serra foi implantado o sistema de cremalheira, com capacidade maior de carga, houve a desativação do sistema funicular e consequente diminuição do número de funcionários, reduzindo o número de moradores e aumentando o êxodo populacional, fator este que se torna um problema para a conservação do conjunto arquitetônico, uma vez que a manutenção há muito não era feita devido a burocracia da administração estatal, potencializada pelo fato de os moradores, por não serem proprietários, não realizarem em sua maioria a manutenção das casas. Soma-se a este cenário a questão do desemprego, haja visto que de acordo com as normas da administração estatal, ao funcionário, quando desligado do quadro da ferrovia, lhe era observado o direito de morar na vila até o período máximo de um ano,

dessa forma muitas famílias permaneceram na vila sem vínculo empregatício com a Rede Ferroviária. Outro fator determinante para o processo de estagnação social e econômica foi o distanciamento da vila com a sede do município, gerando um sentimento de abandono nos moradores devido a ausência de políticas públicas voltadas para a promoção econômica da localidade, embora organizações civis e parte do poder público atuassem no sentido de preservar o patrimônio histórico e de encontrar alternativas para atenuar os problemas socioeconômicos.

O desemprego, a distância geográfica, a inócua participação do poder público e a posterior privatização da Rede Ferroviária culminaram em um novo êxodo populacional, abrindo espaço para que pessoas de fora, atraídas pelo baixo valor dos aluguéis, ocupassem os imóveis vazios, gerando conflitos entre os novos e os antigos moradores, além da depredação de vários imóveis, cujas partes foram utilizadas em outros imóveis. Com a extinção do serviço dos trens suburbanos as dificuldades aumentam, ficando a população a mercê dos serviços de ônibus intermunicipais, cuja tarifa é maior que as praticadas pela CPTM, inviabilizando, inclusive, a procura de emprego por parte da população devido aos custos do transporte.

Com a compra da vila pela prefeitura de Santo André houve a implantação de projetos voltados para o turismo, uma forma de aproveitar o potencial do conjunto arquitetônico e dos atrativos naturais. Segundo Herbe Xavier (2007) “em regiões carentes ou estagnadas são implementadas as atividades turísticas com vistas à correção de desníveis de desenvolvimento”, de fato a vila de Paranapiacaba na época da implantação do Plano Patrimônio passava por um estágio crítico de estagnação social e econômica, portanto, a atividade turística era vista pelo governo municipal como forma de inserir e incentivar o empreendedorismo e a geração de renda entre os moradores, revertendo o quadro a muito tempo estabelecido. No plano administrativo houve a criação da subprefeitura e seus departamentos, responsáveis por organizar os cursos e projetos voltados para o turismo, a criação de uma unidade de conservação, a elaboração de um calendário de eventos e a regularização fundiária dos imóveis. Segundo a monitora ambiental Valdinete Matos a entrada do governo municipal deu uma nova cara à Vila pois a proposta do turismo sustentável “inseriu muitos

moradores, na época eu estava fora mas quando voltei, em 2005, me envolvi com a proposta da monitoria ambiental e continuo até hoje”.

Após 15 anos de implantação do Plano Patrimônio e das ações voltadas para a geração de emprego e renda é possível constatar pelos dados censitários e estimativas fornecidas pelos órgãos oficiais que o quadro de estagnação continua, embora muitas mudanças ocorreram neste período. Neste sentido o quadro social da vila de Paranapiacaba é semelhante aos de outros bairros periféricos, portanto a implantação do segmento turístico não foi capaz de promover o desenvolvimento pleno da vila. Atribuir a responsabilidade do baixo desempenho dos indicadores única e exclusivamente a prefeitura e a população é ter um olhar parcial sobre o problema, é necessário levar em conta também a falta de um serviço de transportes eficiente, que contemple as necessidades da população e também dos visitantes. Nesse sentido o retorno dos trens suburbanos impactaria na questão do desemprego, uma vez que o acesso ao mercado de trabalho em outras localidades seria facilitado. Haveria impactos também na atividade turística, com o aumento do número de visitantes devido ao fácil acesso que o trem pode proporcionar, contudo, o contrato celebrado entre o governo estadual e o grupo MRS estabelece que o tráfego no trecho que abrange a estação de Rio Grande da Serra e a vila de Paranapiacaba é de exclusividade de trens de carga, portanto, este é um problema ainda sem solução, uma vez que a vigência do contrato é de 30 anos. No âmbito municipal a descontinuidade de projetos - característica marcante do sistema político brasileiro em todas as esferas do poder – foi responsável pela estagnação do projeto turístico. Após o ano de 2009 em diante poucos foram os avanços neste sentido, sendo o mais significativo os restauros visando a prêmio de patrimônio da humanidade, com investimentos do governo federal voltados para a revitalização, de comum entre as diferentes administrações houve apenas a manutenção do calendário de eventos.

Embora com viés desenvolvimentista os projetos fundamentados no turismo necessitam de um conjunto de fatores para serem bem sucedidos e no caso da vila de Paranapiacaba, apesar do patrimônio histórico e do conjunto natural, grande parte da população não estava preparada para tomar parte neste processo, conforme o já citado relato de Valdinete Matos afirmando que “hoje

poucos trabalham com o turismo na vila”. Um projeto voltado para o desenvolvimento, seja econômico ou cultural, de uma comunidade precisa do incentivo do poder público e do engajamento da população local.

Referências Bibliográficas

- ALAMINO, Caroline Antunes Martins. VILA DE PARANAPIACABA: Paradoxos de um patrimônio histórico e um ponto turístico. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH • São Paulo, julho 2011.
- ASSUMPÇÃO, Paschoalino. História do Futebol em Santo André. 1 ed. Santo André: PUBLIC Gráfica e Fitolito Ltda, 1990.
- CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Introdução à Geografia do Turismo. Roca: 2003.
- CRUZ, Thais Fátima dos Santos. A arquitetura e o urbanismo de uma vila ferroviária. Dissertação Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2007.
- D'AGOSTINI, Fernanda Figueiredo; ABASCAL, Eunice Helena Sguizzardi. Vila Ferroviária de Paranapiacaba: patrimônio, identidade e imagem como motores de desenvolvimento. Paranoá, Brasília, no 13, 2014.
- FIGUEIREDO, V. G. B. Paranapiacaba: um caso de preservação sustentável da paisagem cultural. In: Lanor & Engenho, Campinas, v.5,n.3, p61-84. 2011
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 2012.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, 1971.
- MARIANO, Ricardo. Mudanças no campo religioso brasileiro no censo 2010. Debates do NER, Porto Alegre, ano 14, n.24, p.119-137, jul/dez. 2013
- MEDICI, Ademir. Migração, Urbanismo e Cidadania: a história de santo André contada por seus personagens. PMSA, 1992.
- MORETTO NETO, M. Protagonismo comunitário em Paranapiacaba: o impacto das ações governamentais no desenvolvimento socioeconômico e comunitário de Paranapiacaba, no período de 2001 a 2004. 2005. Dissertação – IMES, São Caetano do Sul, 2005.
- PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. Revista Brasileira de História da Ciência. Rio de Janeiro, v.3, n.2, p. 142-156 jul/dez. 2010.
- Plano de Desenvolvimento Sustentável da Vila de Paranapiacaba. Laboratório de Urbanismo da Metrópole – FAUUSP, 1999.

PASSARELLI, Silvia Helena. Sobre a Via de Paranapiacaba. Paranapiacaba – Estudos e Memória. 1 ed. Santo André: PUBLIC Gráfica e Fotolito Ltda, 1990.

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 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6435>>.

VALDERRAMA, Berna Buit; Oliveira, Melissa Ramos da Silva. Novos usos e significados das vilas operárias da antiga fábrica Brasital. Revista CPC, São Paulo, n.5, p 53-75, nov.2007/abr.2008

XAVIER, Herbe. A Percepção Geográfica do Turismo. São Paulo: Aleph, 2007

.