

# CONJUNTURA

## Paranapiacaba: de onde se avista o mar, as matas e a memória ferroviária

Do tupi guarani, Paranapiacaba significa lugar de onde se avista o mar. Na geografia brasileira, é o nome da elevação que se estende ao longo de todo o litoral paulista: a Serra de Paranapiacaba ou Serra do Mar, a grande muralha de difícil transposição que condenou ao isolamento o planalto paulista por todo o período colonial.

Foi somente com a operação da primeira ferrovia paulista que a transposição da Serra do Mar foi possível. Foi para facilitar o escoamento do café que a companhia inglesa São Paulo Railway construiu a ferrovia a partir de 1860, iniciando o tráfego comercial em 1867 e facilitando o transporte de mercadorias e o contato cultural e comercial com a Europa através do Porto de Santos que transformou a cidade de São Paulo na atual Metrópole do Café (alguns historiadores, como Richard Morse, 1970, tratam este período como a segunda fundação de São Paulo).

O Alto da Serra, hoje, Paranapiacaba, foi o lugar escolhido pelos ingleses da São Paulo Railway para abrigar seus operários que garantiram a operação do sistema funicular. Nascida como um canteiro de obras, a operação da estrada exigiu a manutenção de trabalhadores no local que somente foram fixados dez anos após a inauguração de uma estação ferroviária. No final do século XX, com a duplicação da via férrea e a implantação de um segundo sistema funicular, a vila ferroviária foi ampliada por um projeto urbanístico inovador para a época trazendo um novo padrão de moradia para os padrões brasileiros: ao longo de ruas largas e retilíneas, casas térreas e geminadas construídas de madeira sobre embasamento de pedra traziam jardins frontais e recuos laterais. A repetição de modelos, a pré-fabricação da construção civil e a adoção de técnicas de saneamento e higiene trouxeram para o planalto paulista o mesmo tratamento dado às vilas operárias do início da Revolução Industrial na Europa e Estados Unidos.

### Silvia H. Passarelli

*Arquiteta e urbanista, doutora em Estruturas Ambientais e Urbanas pela Universidade de São Paulo (2005). Tem experiência em gestão urbana, história da cidade e do urbanismo e salvaguarda do patrimônio cultural. Atualmente é professora do Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Gestão do Território da UFABC.*



### PALAVRAS-CHAVE

*memória  
turismo  
sustentabilidade*

# CONJUNTURA

A vila cresceu e se desenvolveu ao redor do trabalho ferroviário. Por Paranapiacaba, passaram o café e os motores da indústria paulista; os imigrantes e a elite cafeeira. Por Paranapiacaba, São Paulo entrou na modernidade da vida urbana, conheceu o trabalho assalariado que substituiu o trabalho escravo, conheceu o tempo marcado por relógio em um mundo agrário onde a passagem do tempo era medida pela natureza.

A partir dos anos 1980, a vila de Paranapiacaba perdeu sua função de vila operária com a operação do sistema cremalheira-aderência (inaugurado em 1976) e a desativação do sistema funicular (1981) quando já não havia necessidade de permanência de ferroviários no alto da serra. Pouco a pouco a manutenção da vila foi reduzida e seus moradores perderam o vínculo com o trabalho ferroviário.

No mesmo período, foram iniciados os movimentos pela preservação da vila a partir da ação do Sindicato dos Ferroviários, de associações profissionais de Santo André e professores da USP, com o pedido de tombamento da vila e do pátio ferroviário no CONDEPHAAT e IPHAN. A vila foi tombada por estes dois órgãos, respectivamente em 1987 e 2008, atestando o valor histórico cultural da área. O CONDEPHAAT tombou ainda a área envoltória da vila, Mata Atlântica e as nascentes do Rio Grande (principal formador da Represa Billings) que abastece a vila, a Serra do Mar, e os remanescentes do sistema funicular. Paranapiacaba é, portanto, registro da memória da tecnologia e do trabalho ferroviários.

**"Por Paranapiacaba, São Paulo entrou na modernidade da vida urbana, conheceu o trabalho assalariado que substituiu o trabalho escravo, conheceu o tempo marcado por relógio em um mundo agrário onde a passagem do tempo era medida pela natureza."**

No entanto, a vila sofreu com a falta de manutenção e com a falta de vínculo dos novos moradores sem condições de manter as casas. O turismo ambiental e histórico se mostrou como alternativa de trabalho e renda para muitos moradores da vila, especialmente após os anos 2000, quando a vila foi adquirida pela Prefeitura de Santo André dentro do processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A, apesar da dificuldade de acesso à vila, não servida por trens desde 1996.

# CONJUNTURA

Sobrepõe à dificuldade de preservação da vila e da vegetação do entorno, interesses de desenvolvimento local na região de Campo Grande, localizada há cinco quilômetros da vila, onde funciona desde 1948 a indústria química Solvay (inicialmente denominada Eletro Cloro) em área declarada como Zona de Desenvolvimento Compatível pelo Plano Diretor do Município de Santo André, com o objetivo de "ofertar áreas para o desenvolvimento econômico local com as atividades econômicas de impacto compatível com as atividades de turismo ambiental, conservação dos mananciais e respeitando o princípio da sustentabilidade". (artigo 42 da Lei Municipal 9394/2012).

A falta de clareza sobre o conceito do princípio de sustentabilidade possibilita as mais distintas propostas, como a que vem sendo discutida desde 2016 junto à CETESB para a implantação de um Centro Logístico que vai exigir o desmatamento de área equivalente a 96 hectares e a ampliação do sistema viário para garantir o tráfego de 1400 caminhões por dia (CPEA, 2017), pondo em risco todos os esforços no sentido de tornar a vila um local vocacionado para o turismo ambiental e histórico.

O debate sobre alternativas de desenvolvimento local ganha, assim, uma nova vertente. Se antes o embate se dava em nível local, buscando adequar o turismo ao cotidiano da vila e seus moradores e a preservação do patrimônio, entra em pauta a necessidade de debater a sustentabilidade de toda a região com foco em alternativas de desenvolvimento econômico que atenda a preservação dos recursos hídricos, da qualidade ambiental e memória ferroviária.

## REFERÊNCIAS

MORSE, Richard. *Formação Histórica de São Paulo (de Comunidade à Metrópole)*. São Paulo: Difusão Europeia, 1970.

CPEA. *Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais. Centro Logístico Campo Grande: caminho do desenvolvimento e da sustentabilidade. Estudo de Impacto Ambiental – EIA*. São Paulo: CPEA, 2017.