

**NO MEIO DO CAMINHO... UMA SERRA, A  
FERROVIA, O CAFÉ E UMA VILA**

**Thais Fátima dos Santos Cruz**

thscruz@yahoo.com.br

**FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**

## **Segundo Seminário de Patrimônio Agroindustrial: Lugares de Memória**

### **No meio do caminho... Uma serra, a ferrovia o café e uma Vila.**

**Resumo.** A Serra do Mar no estado de São Paulo foi o grande obstáculo para o desenvolvimento paulista desde os primórdios do século XVI, quando o território era habitado por grupos indígenas que, apesar das dificuldades de transpor a Serra do Mar havia entre esses grupos um periódico deslocamento rumo a baixada, esta viagem ocorria valendo-se dos caminhos fluviais existentes tanto na região do planalto como na planície litorânea, a travessia da serra era então o grande obstáculo a ser superado. O advento da ferrovia três séculos depois, veio tirar a São Paulo de Piratininga da estagnação em que vivia até então. Foi a Companhia inglesa São Paulo Railway que trouxe toda a tecnologia da Revolução Industrial para transpor os quase 800 metros de altitude da Serra do Mar, fazendo pelos trilhos, a ligação entre o planalto e a baixada, valendo-se desta vez de um engenhoso sistema de cabos e polias interligados por entre patamares distribuídos ao longo da serra denominados sistema funicular. Toda essa tecnologia trazida da Inglaterra se fez necessária para transportar com maior rapidez, eficiência e segurança o maior produto agrícola do período: o café, que expandiu sua cultura de maneira vertiginosa pelo território do estado de São Paulo o que fez surgir, no meio do caminho, a “Vila inglesa” outrora “Alto da Serra”, hoje Paranapiacaba. Esta vila, cujo patrimônio material está distribuído pelos seus três núcleos urbanos, guarda ainda um acervo considerável de seu patrimônio arquitetônico e tecnológico, seus espaços de produção do modo de vida ferroviário e mantém sua configuração espacial de mais de 140 anos atrás.

**Palavras chave:** Patrimônio industrial. Paranapiacaba. Ferrovia.

## No meio do caminho...



**Uma serra** (Serra do Mar. 2005).

São Paulo até o século XVI era um território indígena habitado por grupos indígenas subdivididos nas tribos Tupinambás, Carijós e Tupiniquins. Esta última, era composta por três segmentos: os Guaianás, que ocupavam a porção central do território onde mais tarde surgiria a cidade de Santo André e São Paulo; os Guainás-Tupiniquim que se situavam na faixa litorânea mais ao sul até Cananéia e os Guaianás-Muiramomi que ocupavam a faixa do litoral norte, desde o Vale do Paraíba até Ubatuba.

A região entre a Serra do Mar e a Serra da Cantareira, era a mais valorizada pelo seu clima ameno, relevo favorável e principalmente pelos recursos hídricos que representava excelentes condições de circulação pelo território.

Quando Martin Afonso de Souza desembarcou no litoral santista em 1532, encontrou dois europeus vivendo junto aos índios, um deles era João Ramalho, que vivia próximo ao Alto da Serra. Após a fundação da Vila de São Vicente, Martin Afonso decidiu explorar as terras adiante do litoral com ajuda de João Ramalho, porém as dificuldades da escalada da serra desencorajavam muitas das iniciativas de exploração do território. Sendo a Serra do Mar uma barreira natural, esta serviu como elemento inibidor da colonização num primeiro momento (LAVANDER e MENDES, 2005:9).

A viagem entre o planalto paulista e o litoral ocorria em três fases distintas, a primeira e a última valendo-se dos caminhos fluviais existentes tanto na região de planalto como na planície litorânea, mas a travessia da Serra do Mar era o grande obstáculo a ser superado. Além das perigosas trilhas por escarpas íngremes, a região tem um índice pluviométrico relativamente alto, o que transformava cada viagem em uma autêntica aventura de alto risco. Esta dificuldade de transposição da Serra do Mar pode ser constatada já no século XVII, de acordo com o relato a seguir:

*“Não é andando que a pessoa faz a maior parte da viagem e sim de gatinhas, com os pés e mãos no chão, agarrando-se às raízes das arvores, em meio a rochas pontiagudas e terríveis precipícios. A profundidade do abismo é absolutamente assustadora e a profusão de montanhas que vão surgindo sucessivamente parece nos deixar sem nenhuma esperança de chegar ao final. Quando acreditamos ter alcançado o cume de uma delas, vemos que nos achamos apenas no sopé de uma outra de igual altura.*

*É bem verdade, porém, que de vez em quando somos recompensados das fadigas da subida. Quando me sentava sobre o penhasco e olhava para baixo, parecia-me estar situado no alto do firmamento e que tinha o mundo a meus pés. Uma vista admirável a*

*terra, o mar, as planícies, as matas, as cadeias de montanhas, tudo variava ao infinito, e era mais belo do que é possível imaginar* (SAINT-HILAIRE, 1940).

Para vencer as escarpas da Serra do Mar em direção a Santos, os índios da região costumavam seguir o caminho deixado pela carreira de antas. Os colonos, por sua vez, valiam-se da difícil trilha indígena, conforme testemunha o jesuíta Fernão Cardim, no ano de 1585: “o caminho é tão íngreme que às vezes íamos pegando com as mãos” (CARDIM, 1980).

Lamenta-se também o jesuíta Simão de Vasconcelos das dificuldades encontradas no mesmo itinerário:

*“O mais do espaço não é caminhar, é trepar de pés e mãos, aferrados às raízes das árvores, e por entre quebradas tais, e tais despenhadeiros, que confesso de mim que a primeira vez que passei por aqui, me tremeram as carnes, olhando para baixo”* (VASCONCELOS, 1977).

A ligação entre São Vicente e Piassagüera na época possivelmente um porto fluvial ao pé da serra, era um percurso feito pela água através dos inúmeros canais da região que tinham outra configuração, sendo alterada pelo tempo devido à ação das chuvas e enxurradas. De Piassagüera, a trilha seguia pelo vale do rio Mogi, escalando paredões até os altos da serra, obedecendo a um delineamento que mais tarde seria a base do traçado da São Paulo Railway nesse trecho.

A trilha tupiniquim, também chamada de “Caminho de Piaçagüera”, foi durante muito tempo a única ligação entre o planalto e o litoral, aproximadamente do século XVI ao XVIII, quando da construção da Calçada do Lorena. Todavia, os viajantes corriam grandes riscos ao percorrê-la. Uma nova ligação em área mais ocidental, partindo próximo a Cubatão, foi proposta, seguindo o delineamento do rio Perequê, onde foi construído um pequeno porto fluvial, e prosseguindo até atingir, no planalto, as cabeceiras do rio das Pedras e a região conhecida como Zanzalá. Deu-se a este caminho o nome de “trilha do Padre José”, em alusão ao Padre José de Anchieta, sendo concebida em função da escolha do ponto menos desfavorável à travessia da serra, mas ainda vinculado às redes de circulação fluviais e terrestres existentes tanto na baixada como no planalto.

A trilha do Padre José, segundo Lavander e Mendes (2005, p.9), não era muito melhor que a antiga trilha Tupiniquim e padecia com a falta de conservação. Precipícios e desmoronamentos restringiam o transporte de cargas e animais, impedindo o desenvolvimento da região. Isto fez com que se procurassem novas alternativas do traçado e melhorias dos caminhos existentes. A construção, no fim do século XVIII, de um aterrado para o caminho entre Cubatão e a serra e a escalada pela margem esquerda do rio das Pedras, foi a solução encontrada pelo então governador da Capitania, Morgado de Mateus, e tornou-se mais uma opção de trajeto. Contudo, o novo caminho para Cubatão também estava sujeito às enchentes deste rio.

Em 1792, foi aberto um novo caminho que se fazia valer da vertente do rio das Pedras. Grandes árvores foram derrubadas, construíram-se canais de drenagem e muros de arrimo para que fossem evitados atoleiros em locais de ascensão. O traçado era um verdadeiro zigue-zague e o

calçamento em perfil “v” para drenagem mais eficiente. Ficou conhecido como “Calçada do Lorena” e tornou-se a principal ligação com a baixada, permitindo que o trajeto fosse cumprido em apenas três horas.

O trajeto repetiu, na prática, um sistema de circulação entre os principais elementos: o porto marítimo (Santos), o porto do pé da serra (Cubatão) e o porto fluvial (São Paulo), tendo, como elo de relação, o caminho através da Serra do Mar. Este era essencialmente, a princípio, um caminho para pedestres, mas a transformação na estrutura econômica do planalto, com incremento de lavouras, e os respectivos cuidados necessários para a conservação e transporte para a exportação da produção agrícola exigiram a presença de tropas no Caminho do Mar.

Alguns anos mais tarde, a Calçada do Lorena também já não apresentava mais as mesmas condições, devido à falta de conservação. Além disto, o grande ângulo de ascensão na serra era uma forte restrição à passagem de veículos, tornando-se um novo empecilho ao desenvolvimento econômico em pleno processo de expansão.

Foram feitos diversos estudos para a construção de uma outra estrada que permitisse a passagem de carros e as novas obras foram iniciadas em 1841. Esta estrada foi inaugurada em 1846, na presença do próprio imperador, e ficou conhecida como a “Estrada da Maioridade”, porém a inauguração da obra não significou, em um primeiro momento, que tivessem sido alcançadas plenas condições de trânsito, pois, enquanto corriam as obras, esta estrada passou a ser a opção preferida pelos tropeiros e seus animais. Este uso, aliado à deficiente conservação, levou-a praticamente a ser interdita apenas dois anos após ter sido inaugurada (LAVANDER e MENDES, 2005:12).

Como a agricultura extensiva destinada aos mercados estrangeiros intensificou-se na província de São Paulo, a partir do governo de Morgado de Mateus (1765-75), a questão principal voltava-se para um transporte mais eficiente a partir das regiões produtoras até o porto exportador. Com o objetivo de vencer o maior obstáculo existente neste trajeto, a Serra do Mar, foram sendo aperfeiçoados os caminhos primitivos que se valeram os indígenas, religiosos e colonizadores, e depois utilizados pelas tropas de muares (SANTOS, 2005:44)

Foram quatro as tentativas de vencer a Serra do Mar: Trilha Tupiniquim (c. século XVI-XVIII); Trilha do Padre José (c.1560), Calçada do Lorena (1792) e Estrada da Maioridade (1841-1846). A partir de meados do século XIX, o café passou a ser o principal produto de exportação e a ligação com o porto de Santos era precária. Tornava-se imperioso o estabelecimento de uma via de comunicação mais rápida, segura e eficiente. A quinta e última tentativa se daria pelos trilhos da estrada de ferro.

## No meio do caminho...



**A ferrovia** (Claude Monet. Estação Saint-Lazare, 1877).

A história escrita sobre os trilhos da Companhia inglesa, entre 1867 e 1946 começa em 1856 com a concessão definitiva para a transposição da Serra do Mar e conseqüente ligação do porto de Santos com as regiões agrícolas do interior de São Paulo, foi dada a Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá ao Marquês de Monte Alegre e a José Antonio Pimenta Bueno, o Marquês de São Vicente (CYRINO, 2000:67). De posse da concessão para a estrada de ferro, Mauá buscou em Londres, levantar o capital necessário à concretização da idéia. Daniel Mackinson Fox (1830-1918) materializou o sonho do Barão, estabelecendo a ligação ferroviária entre o litoral e o planalto paulista. Fox deveria proceder não só à escolha, como determinar o trajeto e projetar a construção, vencendo a Serra do Mar. Indicou o melhor sistema para que as composições ultrapassassem os obstáculos naturais da serra, imaginando um mecanismo de ‘cabos de aço’ que, segundo Schoppa (2004, p.45), após cem anos de contínuo e perfeito trabalho, permaneceu em uso com um relevante índice de segurança. Este seu esquema, conhecido por sistema funicular, muito combatido a princípio, prevaleceu e provou sua eficiência.

Depois de estabelecida a *São Paulo Railway* (SPR), iniciaram-se as obras daquela que seria a primeira ferrovia paulista. As dificuldades técnicas que envolveram a construção da linha férrea da SPR foram enormes. O primeiro obstáculo foi a necessidade de subir os quase 800 metros, na distância de oito quilômetros. Quem transpusesse a serra seria dono do interior, e a ferrovia inglesa conseguiu isto construindo uma série de planos inclinados (GRAHAN, 1973:70).

A solução encontrada pelos engenheiros britânicos foi a criação de quatro planos inclinados, onde os trens eram puxados por um sistema de cabos de aço conhecido por “*tail-end*”, tracionados por máquinas a vapor fixas, com carga máxima de 60 toneladas numa extremidade e 30 toneladas na outra, em direção ao litoral. Os cabos de aço, por sua vez, eram presos a um carro-breque denominado “serra-breque” ou “locobreque”, dotado de freio tipo tenazes que ‘mordiam’ os trilhos em caso de emergência. A operação do sistema funicular começava então com a sincronia de posicionamento dos trens nos patamares inferior (Piassagüera) e superior (Alto da Serra, atual Paranapiacaba).

Este primeiro sistema funicular, inaugurado em 1867, tinha uma capacidade média de transporte de carga de 2432 toneladas subindo e 1857 toneladas descendo, percorrendo uma distância de oito quilômetros em cinquenta minutos. Diante do crescimento da economia paulista e das exportações pelo porto de Santos, a SPR empreendeu a duplicação de toda a sua linha tronco, na

serra e no planalto, entre 1896 e 1901, e construiu um novo sistema funicular de maior capacidade. Este por sua vez, possuía cinco planos inclinados e tinha capacidade de transportar 11.747 toneladas acima e 9521 abaixo, em dez quilômetros com um tempo de trinta e cinco minutos (SANTOS, 2005:94). O novo sistema funicular da serra, a partir de então conhecido como “Serra Nova”, era considerado uma maravilha tecnológica. Graham (1973, p.70), denomina a construção dessa estrada como sendo um monumento da engenharia do século XIX.

A *São Paulo Railway* também chamada de “Inglesa”, foi o primeiro trecho ferroviário de São Paulo a entrar em funcionamento, construído para ligar o porto exportador às principais regiões produtoras de café da então província de São Paulo. A SPR foi o ponto de partida para a implantação da demais linhas férreas que surgiram posteriormente, formando a extensa malha ferroviária no território paulista.

A efetivação dessa via que rompeu o isolamento do planalto, em relação ao litoral, foi um fator de grande relevância pelo elevado desenvolvimento que se verificaria, a partir de então, na produção agrícola no interior da província de São Paulo e também do próprio porto de Santos que, com o impulso da cultura cafeeira, passaria a ser um dos mais destacados na América Latina (KÜHL, 1998:131).

O principal objetivo da *São Paulo Railway*, no momento de seu empreendimento, foi propiciar o escoamento de mercadorias com vista à exportação, sendo o café o principal produto.

### **No meio do caminho...**



**O café** (Ramo de café. Vladimir Benincasa, 2002).

Todos os esforços para se chegar a uma via definitiva de ligação com o porto de Santos, tinha uma motivação muito forte, o escoamento da produção agrícola proveniente do interior de São Paulo, e neste período, o maior produto de exportação era o café. De acordo com Graham (1973, p.59), as exportações de café proveram o combustível para o aceleração constante que impulsionou as mudanças sociais e econômicas no Brasil durante a última metade do século XIX. E o aumento da produção de café em terras cada vez mais distantes da costa, tornou-se possível graças às estradas de ferro.

No final do século XVIII, a cultura cafeeira era, ainda, economicamente insignificante no Brasil, restringindo-se a pequenas plantações em volta da cidade do Rio de Janeiro, de onde, a partir do início do século XIX, iniciaria vitoriosa marcha para o interior do país, na direção dos estados de

São Paulo e Minas Gerais. Na região do Vale do Paraíba (SP), entre os anos de 1790-1797, os primeiros cafeeiros foram plantados. Como aponta Argollo (2004, p.27), é a partir daí que o café começa a ganhar *status* de cultura economicamente atrativa em São Paulo, iniciando um processo que lhe modificaria definitivamente o ambiente construído e a própria geografia econômica do país.

O café torna-se, já na década de 1830, o mais importante produto da balança comercial brasileira, superando as exportações de cana-de-açúcar, algodão e fumo. O mesmo vem a ocorrer em São Paulo anos depois, sendo o Vale do Paraíba responsável por noventa por cento da produção do café na província em 1854. Com as contínuas altas de preços, São Paulo torna-se o maior produtor mundial de café e a partir de 1892, o porto de Santos assume a hegemonia na exportação do produto, superando o do Rio de Janeiro e demais portos brasileiros (MOURA, 2000:26).

No início do século XIX, a superprodução implica na formação de estoques invendáveis, aprofunda as tendências de baixa, derruba as cotações e leva o governo a proibir novos plantios. Com a queda das exportações, formações de grandes estoques e cafeicultores endividados anunciam tempos difíceis. Com a crise de 1929 e queda da Bolsa de Nova Iorque, interrompe-se os financiamentos externos ao café. A partir desta data, o café, aos poucos deixa de figurar como produto principal de exportação do país (idem, p.29).

Resumindo, a cultura cafeeira, introduzida no Brasil em 1727, começou a se expandir no Vale do Paraíba, durante os últimos decênios do século XVIII, e está na raiz de importantes transformações verificadas na vida política, social e econômica do Brasil até o início do século XX. Em pouco tempo, o grão tornou-se o principal item da pauta de exportações do país. Com o esgotamento dos solos do Vale, o café seguiu para o oeste paulista, onde gerou as riquezas que deram proeminência econômica ao estado e impulsionaram a industrialização. A cafeicultura foi responsável pela abertura de estradas de ferro que ajudaram a promover a ocupação territorial e o desenvolvimento do estado.

Como parte dessa trajetória cafeeira, a industrialização do estado de São Paulo se desenvolveu e seguiu o ritmo acelerado das ferrovias. A Vila Ferroviária de Paranapiacaba é parte integrante desse processo de transformação e desenvolvimento econômico da cidade de São Paulo, pois foi, através dos trilhos da SPR, que a produção de café escoou em direção ao porto de Santos, rumo ao mercado europeu, e foi por esse mesmo porto que entraram em São Paulo toda a sorte de manufaturas, produtos e mercadorias advindas do velho mundo.

A vila por sua vez, é fruto desse desenvolvimento ferroviário pioneiro no estado de São Paulo, e permanece como herança do café que passou por seus trilhos, onde ainda hoje é possível reconhecer os espaços de trabalho, produção, lazer e moradia ferroviária de meados do século XIX.

## No meio do caminho...



**Uma Vila** (Panorâmica Vila Martin Smith. Adauto Rodrigues, 1986).

E, finalmente, com a quinta e última tentativa de cruzar a Serra do Mar para escoar o café, no meio dessa epopéia ferroviária e intrinsecamente ligada a ela, está a Vila Ferroviária de Paranapiacaba que começou a ser implantada a partir da década de 1860, em decorrência da construção da linha férrea, sendo um marco na historiografia urbana e arquitetônica, onde foi instalada uma moderna infra-estrutura urbanística para a realidade brasileira daquela época, representando um exemplo pioneiro e único de cidade empresarial planejada, projetada e administrada pela companhia inglesa - *São Paulo Railway* - e cuja implantação resultou num padrão arquitetônico e urbanístico diferente dos demais núcleos urbanos que surgiram posteriormente na cidade de São Paulo e que atualmente preserva ainda, sem alteração sua configuração espacial e parte de suas características arquitetônicas originais, com seus espaços de produção e moradia ferroviária, distribuídas pelos três núcleos urbanos que formam o conjunto da Vila, denominados respectivamente de Parte Alta, Vila Velha e Vila Martin Smith.

Abraçada e 'protegida' pelo cinturão verde da Mata Atlântica que circunda toda a Vila, guarda em cada rua, em cada casa, em cada oficina, em cada vagão e locobreque enferrujado, um pouco desse passado ferroviário ainda tão presente no cotidiano da Vila. Este artigo pretende mostrar, ainda que de forma sucinta, um pouco desse patrimônio ferroviário através de seus espaços de produção, de sua arquitetura dentro de sua configuração espacial, onde estão presentes todos esses elementos.

### **As ruas**

A configuração espacial pouco mudou com a passagem do tempo, na Vila Velha, temos ainda o mesmo traçado primitivo com as mesmas denominações de ruas e caminhos. A rua Direita (F1), primeira e única é o eixo estruturador de onde partem os caminhos, do Hospital Velho, da Bela Vista, do Mendes, da Estação.

A Vila Martin Smith (F2) teve, para sua implantação um controle mais rígido e planejado, sendo ele projetado, construído e administrado pela SPR, diferentemente do que ocorreu no início da implantação da vizinha Vila Velha. Para Vila Martin Smith foi adotado um traçado em xadrez, onde as casas dos ferroviários estavam dispostas de maneira hierárquica, em tipologias diferenciadas de acordo com o cargo ocupado dentro da empresa.

Já na Parte Alta (F3), que não pertencia a SPR, a ocupação ocorreu condicionada a topografia

acidentada na encosta do morro e voltada toda ela para o pátio ferroviário.



F1. Rua Direita, 2010. F2. Vila Martin Smith, 2004. F3. Parte Alta, 2007. Fotos da autora.

## **As casas**

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba possui um acervo arquitetônico que inclui além das moradias operárias, as casas de máquinas, os galpões e oficinas ferroviárias, cada qual desses conjuntos possuem suas características peculiares e únicas, seja no modo de construir, seja nos materiais utilizados.

A Parte Alta pode-se dizer que recebeu uma ocupação marcada pela herança portuguesa, pois, em ruas estreitas foram erguidas unidades de pequena frente, edificadas nas divisas e junto ao alinhamento, o que acabou por definir o arruamento de acordo com a inclinação do terreno. Nesta parte da Vila formou-se uma área concentradora das atividades comerciais de abastecimento da população local, lá funcionavam os estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços.

As construções, em geral de uso misto, foram justapostas umas às outras apresentando fachadas coloridas (F4), compondo uma parte contínua junto à rua, com suas aberturas principais fazendo frente, de preferência para o pátio ferroviário.

A Vila Velha foi o local onde se iniciou o acampamento ferroviário nos primórdios da construção da linha férrea no trecho de serra. Pensada a princípio apenas como um lugar para os equipamentos ferroviários e de alojamento dos operadores do sistema funicular (F5). Tinha apenas uma pequena estação provisória, as oficinas e os depósitos construídos em tijolo e pedra e cobertos, no primeiro momento, com folhas de ferro galvanizadas onduladas (LEMOS, 1986).

O conjunto de edificações habitacionais em madeira presente na Vila Martin Smith é constituído por um elenco de tipologias baseadas em uma matriz construtiva que apresenta variações decorrentes principalmente de sua implantação.

É possível verificar cinco diferentes categorias de habitação pré-classificadas pelos ingleses em tipos A,B,C,D, E1 e E2. Além destas, há ainda as que não possuem uma denominação própria, como é o caso das residências isoladas destinadas aos funcionários do alto escalão da ferrovia, e do barracão de solteiros. O exemplar que corresponde à unidade isolada no lote, na realidade é uma variação do tipo B (geminada) que teve seu programa interno alterado passando a ser uma única unidade. Sua área é maior de que nas demais tipologias e construída com a finalidade de

atender funcionários hierarquicamente superiores da ferrovia como técnicos e engenheiros, geralmente ingleses, desta tipologia foram construídas quatro exemplares (F6). A tipologia C, é única e exclusiva do engenheiro chefe da ferrovia. Dentro do conjunto de edificações, temos ainda exemplares de construções comerciais, como o antigo mercado e a padaria; edificações sociais como o primeiro cinema e o Clube Lira Serrano.



F4. Sobrados Parte Alta, 2004. F5. Alojamento V.Velha, 2004. F6. Isoladas, 2008. Fotos da autora.

### **Os espaços de produção**

Os espaços de produção da Vila de Paranapiacaba estão presentes na arquitetura ferroviária, classificadas de acordo com suas funções e estão incluídos basicamente nas seguintes categorias: estações, armazéns, oficinas, prédios administrativos, cabines de sinalização, casas de turma<sup>1</sup>, casas para funcionários, casas de máquina e força. Cada categoria possui uma tipologia própria, de acordo com sua função. Dentro de uma mesma categoria, o prédio pode ter soluções diversas, que variam de acordo com o material empregado na construção, com a solução estrutural e concepção formal adotados. Estas variações estão também diretamente ligadas ao programa da edificação (MORAIS, 1991:20).

Dentre estes edifícios, encontramos ainda na Vila alguns exemplares, como por exemplo, as oficinas e depósitos, os galpões ferroviários, virador, cabines de comando e as casas de máquinas do 4º e 5º sistema funicular e casa de força (F7,8,9). Embora estes edifícios não mais desempenhem suas funções originais, permanecem como testemunho enquanto espaço de produção da época áurea da ferrovia.



F7. Casa de máquina do 4º patamar, 2007. Foto da autora. F8. Casa de máquina do 5º patamar, 2005. Ingrid Wanderley. F9. Casa de força, caldeiras a vapor, 2007. Foto da autora.

<sup>1</sup> Casas de turma são construções ao longo da linha férrea que servem de apoio aos trabalhadores responsáveis pela manutenção da via permanente. Em Paranapiacaba essas casas estavam localizadas nos patamares ao longo da Serra do Mar.

Esses edifícios possuem características das construções industriais. São prédios com pés-direitos altos, estrutura em madeira ou metálicas, com frontões triangulares acompanhando a inclinação dos telhados e cobertura com telhas francesas, em alguns galpões também encontramos já substituições por telhas onduladas de fibrocimento. A qualidade construtiva e estética desses edifícios são indiscutíveis, uma vez que resistiram bravamente ao clima local e a falta de manutenção e conservação dos mesmos, após a saída dos ingleses da Vila em 1946.

A arquitetura desses galpões obedecia a um padrão típico da arquitetura industrial britânica manchesteriana. Neste padrão aparecia a fachada típica de tijolinhos vermelhos, a estrutura sóbria e pesada, simetria de planos (F10). Estes edifícios são construídos com alvenaria de tijolos aparentes sobre embasamento de pedra e, embora apresentem certa austeridade, possuem uma perceptível beleza no ritmo de suas aberturas e nos detalhes de acabamento dos vãos e cimalkas (F11 e 12).



F10. Galpão ferroviário, 2005. F11 e 12. Detalhes construtivos, 2007. Fotos da autora.

A Vila ainda possui alguns remanescentes dos equipamentos ferroviários que se encontram no museu da ferrovia (F13) e outros abandonados e enferrujados também estão em 'exposição permanente' pelos espaços livres da vila e no pátio ferroviário (F14 e 15).



F13. Locomotiva nº10 de 1860 da SPR, 2007. F14. Locobreque, 2007. F15. Locomotiva "Estrela" e composição no pátio ferroviário, 2010. Fotos da autora.

Do equipamento férreo existente na Vila, resta a 4ª máquina fixa fabricada pela *William Fairbain & Sons*, de Manchester. No trecho correspondente ao último plano inclinado, ou seja, o 4º e 5º patamares, estão as 4ª e 5ª máquinas fixas e respectivos edifícios, a casa das caldeiras e seus equipamentos, o trecho da via permanente, incluindo o sistema de cabos e polias, o sistema de comunicação e sinalização, de iluminação e força. Há remanescentes dos cabos funiculares com respectivas polias, que, quando em operação, contavam com 4800 polias distribuídas na Serra.

Dentre os veículos ferroviários há três locobreques fabricados pela *Kerr & Stuart Ltd.* de 1900; quatro fabricados pela *Robert Stephenson & Co* em 1901, 1903 e 1921; equipamentos rodantes utilizadas pela SPR como a locomotiva a vapor nº 15, fabricada pela *Sharp, Stewart & Co Ltd*, em 1862; outra locomotiva a vapor produzida pela *Kerr & Stuart Co* de London / Stoke em 1907; o carro de Dom Pedro II, fabricado pela SPR em 1879; o vagão fúnebre nº 16, em 1907 e dois vagões de passageiros da 2ª classe, nº 188 e 451, ambos da SPR.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba, permaneceu praticamente intacta desde o término da concessão inglesa em 1946, pois não houve expansão de seu território, não houve conurbação urbana, não houve mudanças no traçado urbano, pois não se abriram novas ruas ou caminhos, até este ano de 2010, não havia construído novas edificações, pelo contrário, houve perdas significativas de seu patrimônio arquitetônico. Se houve mudanças, foi no campo da preservação, pois, em pouco mais de meio século, tivemos a perda continuada de edifícios, objetos, equipamentos e maquinários da ferrovia.

A Vila pouco cresceu durante o século XX, mantendo uma população de aproximadamente 2000 habitantes, o que lhe garante uma característica toda especial se comparada aos outros núcleos urbanos surgidos junto às estações e vilas ferroviárias.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba reúne um dos mais expressivos patrimônios tecnológicos, culturais e naturais do estado de São Paulo. A Vila oferece não só seu exuberante cenário da Serra do Mar, um clima agradável, boa água vinda diretamente da serra, oferece também um pouco da história da técnica e da engenharia, tanto nas obras de arte da Serra do Mar, quanto nos maquinários do sistema funicular com suas gigantescas rodas de inércia e os diversos exemplares arquitetônicos que a Vila possui como um todo.

A história de Paranapiacaba é a história do trem, pois a Vila surge por conta da ferrovia, cresce e se desenvolve, chega ao apogeu por causa da ferrovia, declina e entra em estagnação por conta da política adotada em relação ao transporte ferroviário. Desde a inauguração da SPR, em 1867, até o final da II Guerra Mundial, a economia paulista dependia das ferrovias. A malha de trilhos, que se expandiu do porto de Santos ao interior do estado, funcionou durante todo esse tempo como um meio rápido e eficiente de transporte, tornando-se um dos principais fatores de desenvolvimento, tanto da agricultura, da indústria, como da urbanização.

Por estes e por tantos outros motivos, é que a Vila de Paranapiacaba merece estar no cenário e no âmago das discussões do patrimônio, seja ele, arquitetônico, urbanístico, tecnológico, cultural, ambiental, histórico, industrial ou paisagístico. Paranapiacaba é um lugar de memória, de memória ferroviária, é um patrimônio industrial muito importante, um documento vivo da produção e tecnologia ferroviária trazida da Inglaterra para o solo paulista em meados do século XIX e posta em funcionamento a 'todo vapor' em 1867. É um patrimônio que deve ser preservado, para que não venha a ser, no futuro, só mais uma página virada da nossa história recente.

## **Referências**

- ARGOLLO, A. F. **Arquitetura do café**. Campinas: Imprensa Oficial, 2004.
- CARDIM, F. **Tratados de terra e gente do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980.
- CYRINO, F.R.P. **Café, ferro e argila**. A história da implantação e consolidação da empresa The San Paulo (Brazilian) Railway Co Ldt através da análise de sua arquitetura. p. 253. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- GRAHAM, R. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil, 1850-1914**. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre sua preservação. São Paulo: Ateliê; FAPESP, 1998.
- LAVANDER JR, M.; MENDES, P. A. **SPR, Memórias de uma inglesa**: a história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões. São Paulo: [s.n], 2005.
- LEMONS, M. T. **Levantamento sistemático destinado a inventariar Bens Culturais em São Paulo - Paranapiacaba**. São Paulo: CONDEPHAAT, 1986.
- MORAIS, S. S. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro: CONFEA/ RFFSA, 1991. CDRom
- MOURA, C.E.M. Roteiro do café. In: **O café**. São Paulo: Hamburg Donnelley, 2000. p.15-29.
- SAINT-HILAIRE, A. **Viagem à província de São Paulo**. São Paulo: Martins, 1940.
- SANTOS, C. R; MAZZOCO, M.I.D. **De Santos a Jundiá**: nos trilhos do café com a São Paulo Railway. São Paulo: Magma, 2005.
- SCHOPPA, R. **150 anos de ferrovia**. São Paulo: Vianapole Design, 2004.
- VASCONCELOS, S. **Crônicas da Companhia de Jesus**. Petrópolis: Vozes, 1977.