

PARANÁ QUE SE ACABA?

Denise Rockenbach
Glória da Anunciação Alves

O texto que se segue foi elaborado a partir de um trabalho de iniciação científica, realizado no Departamento de Geografia da F.F.L.C.H. - USP, no período 1985/1986. O trabalho tem por objetivo a análise do espaço geográfico de Paranapiacaba, a partir da paisagem urbana. Para nós a paisagem, como ponto de partida, nos levaria a apreender o espaço.

Analizamos a paisagem enquanto aparência, a partir da qual poderíamos entender o espaço e seu processo de formação, na medida em que a paisagem guarda e revela a história da ocupação do espaço. Mas apenas a paisagem não nos dá a compreensão exata do que é o espaço, assim é necessário recorrer a uma análise aprofundada para poder desvendá-lo.

A descrição da paisagem é importante, pois através dela se registra o "hoje", o presente, que por sua vez não consegue ser explicado por si só. Deste modo surge a necessidade de se entender a evolução desse espaço, de como ele se transforma através do tempo. O espaço não se modifica totalmente, mas segundo um processo, sendo sempre possível encontrar no hoje algo do ontem e aspectos que podem ser apontados para o futuro. É dessa forma que procuramos entender a evolução do espaço de Paranapiacaba, na perspectiva de sua transformação, de sua mudança: de como os homens vivem e produzem sua vida, seu espaço.

Foram os elementos da paisagem de Paranapiacaba, sede do distrito do mesmo nome do município de Santo André, Estado de São Paulo, e que dista cerca de 60 km do centro da capital paulista, que questionamos quanto à ocupação espacial.

O acesso à sede do distrito pode ser feito de duas formas: a primeira e a mais usada é a via férrea, através do trem de subúrbio que, a partir da Estação da Luz (SP), leva aproximadamente uma hora para alcançá-la. A segunda é a via rodoviária, pela Via Anchieta e pela antiga Estrada Velha do Mar.

Ao chegar à sede do distrito, alguns elementos se destacam na paisagem: a ferrovia, dividindo a sede do distrito ao meio; as casas que datam do início do século, muitas delas construídas pelos ingleses; a aparente inexistência de atividades econômicas; e a Reserva do Aito da Serra de Paranapiacaba.

Fortemente marcada pelos elementos naturais e "históricos", Paranapiacaba tem se tornado nos últimos anos local de lazer para a população de São Paulo que para lá se dirige nos fins de semana e feriados. Se, de um lado, a Mata Atlântica que circunda a sede do distrito, ainda é atrativo, com sua vegetação já não tão exuberante atualmente, devido a degradação emanada da poluição de Cubatão, que já destruiu boa parte da vegetação das escarpas da

Serra do Mar e que está atualmente ameaçada de desmoronamento, de outro lado, temos a "vila ferroviária" que se constitui em um patrimônio histórico, sendo considerado hoje o único exemplar do estilo vitoriano no Brasil. Foi construído no início do século XX, no auge da economia agro-exportadora (café) e é peculiar por ter sido totalmente importada da Inglaterra, feita de pré-moldados de madeira de pinho de Riga, que depois foram montados sobre alicerces de tijolos.

A linha do trem corta a sede do distrito em duas partes (no sentido norte-sul), dando-nos a falsa idéia de "duas Paranapiacabas". Do lado esquerdo, temos a "vila ferroviária", construída por ingleses para abrigar funcionários que trabalhavam na São Paulo Railway, hoje patrimônio da Rede Ferroviária Federal S/A RFFSA). Sua topografia plana e a ação planejadora dos ingleses dão à "vila" uma disposição semelhante a um tabuleiro de xadrez, possuindo apenas uma elevação que coloca em evidência o "castelinho", antiga casa do supervisor inglês, que controlava daí a vida em Paranapiacaba, hoje transformada em museu. Do lado direito, a "Cidade Alta" ou "da prefeitura", está sob a jurisdição da prefeitura de Santo André. Sua topografia é bastante íngreme e o traçado das ruas obedece às curvas de nível. Tem uma aparência caótica, com casas "coladas" umas às outras, sugerindo que sua formação foi espontânea, nascida do comércio que abastecia os passageiros que se deslocavam entre São Paulo e Santos, e de ferroviários aposentados que, ao deixar o trabalho na São Paulo Railway, se viam obrigados a abandonar suas casas na "vila ferroviária", mas não queriam deixar Paranapiacaba. Apesar das diferenças na paisagem existentes na sede do distrito, este tem, como um todo, seu aparecimento e crescimento vinculado à ferrovia.

A "vila ferroviária" surge com o incremento da atividade cafeeira e devido à necessidade técnica de manter funcionários na área para realizar a manutenção e as operações necessárias para que o transporte do café pudesse ser realizado, utilizando-se a mais avançada técnica do início do século XX: o sistema funicular com locobreques. Nesse momento entra a ação planejadora dos ingleses: a "vila ferroviária" é construída a partir de um padrão de malha ortogonal e regular, as vias são hierarquizadas em principais, secundárias e de pedestres, ou vias sanitárias e onde as casas de madeira de pinho de Riga refletem uma hierarquização funcional e social. O "castelinho" no alto de um morro era a casa maior e pertencia ao supervisor (inglês), sendo seguida por ordem decrescente de tamanho pelas casas dos engenheiros (ingleses), manobristas, maquinistas, mecânicos e demais funcionários.

Através da ação do capital inglês, cria-se um núcleo operário, onde o espaço é construído não de acordo com as necessidades ou anseios da população, mas segundo o que a empresa achava necessário para a fixação da população e que atendesse seus interesses. Para isso, além das casas, de sua disposição e do traçado disciplinador de suas ruas, é criada uma sistema de serviços (hospital, escola, clube, mercado) que tornava Paranapiacaba autossuficiente em termos de abastecimento.

Com a decadência da atividade cafeeira e com o surgimento da rodovia, representada pela Via Anchieta, sua principal rival, a ferrovia perde seu papel de líder de transportes e, do mesmo modo, Paranapiacaba que tinha seu desenvolvimento condicionado à ferrovia vê o mesmo freado. É nesse momento (anos 40) que a ferrovia passa das mãos dos ingleses para o governo brasileiro, ou seja, quando o capital inglês libera para o Estado funções que antes con-

trolava, já que neste momento está mais preocupado com a disputa pela área industrial com os americanos. Para o Estado a incorporação das ferrovias significou a nacionalização dos prejuízos, na medida em que esse negócio já não era tão rentável.

Quando os novos avanços técnicos ferroviários - novo sistema cremalheira aderência - chegam, efetivamente, a Paranapiacaba (1981) é que ocorre o golpe derradeiro. Paranapiacaba que tinha ganho importância devido a um avanço técnico nos meios de transporte - do transporte em lombo de burro para a ferrovia - agora passa a ser esquecida devido aos avanços, que dispensam uma parada demorada e um número grande de operadores. A sede do distrito, que estava desde a venda praticamente abandonada, o é literalmente, inclusive com a diminuição da prestação de serviços, deixando também a "vila ferroviária" de receber a manutenção que no passado existia.

É na aparência das casas que se percebe nitidamente a situação da "vila". Muitas já foram inclusive demolidas, mas a maioria está mal conservada, com consertos efetuados pelos próprios moradores com materiais diferentes dos originais (que são muito caros), alterando assim, seu valor artístico e cultural. Este conjunto arquitetônico transformou-se hoje no pivô das futuras alterações que o espaço urbano de Paranapiacaba possa vir a ter. Do auge ao esquecimento, recentemente Paranapiacaba torna-se outra vez centro da atenção de órgãos oficiais.

Tendo em vista a situação sócio-econômica precária em que se encontrava Paranapiacaba, em 1982 foi criada pelos moradores da "vila ferroviária", a Sociedade de Amigos de Bairro (SAB) local que tinha como principal objetivo criar condições para reequipar o local com vários serviços atualmente inexistentes ou precários: serviço de coleta de lixo, abastecimento, pronto-socorro e pavimentação, todas, antigas reivindicações da população local; com o objetivo de fazer ressurgir a vida que existia na Paranapiacaba dos tempos ingleses.

A idéia era aproveitar os atrativos turísticos locais para obtenção de verbas que, juntamente com as mensalidades pagas pelos associados à SAB, pudesse produzir equipamentos para a melhoria de vida de seus habitantes.

Cientes do tipo de turista que procura Paranapiacaba, a SAB, à princípio, procurou criar serviços que exigissem poucos investimentos, mas que atendessem essa população. Barracas de comida e bebida foram, de início, a solução. Se obtivessem um resultado positivo com a experiência e com a ajuda material de órgãos do Estado, outras melhorias seriam colocadas à disposição do turista, sempre pensando-se em reverter os benefícios em função dos moradores.

Entre as vitórias obtidas pela SAB podemos citar a atual coleta de lixo na sede do distrito e a pequena feira-livre semanal.

Entretanto, tanto a participação popular como a ação da SAB foram minadas com a intervenção do Estado via órgãos oficiais (Emplasa, Condephaat, RFFSA), quando estes, preocupados com o patrimônio histórico-cultural, passam a interferir na "vila ferroviária" sem ter a preocupação de contactar a população ou a SAB para que tomassem ciência do que se passava e tivessem condições de participar.

Exemplo disso foram os Simpósios de Preservação de Paranapiacaba. Neles participaram várias entidades como: Comissão Pró-Paranapiacaba, Emplasa, Condephaat, Prefeitura do Município de Santo André, instituições educacionais como a USP; enquanto que da SAB apenas um representante. Com a entrada do Estado como planejador e executor de medidas, a população local tem inibida a sua participação e é marginalizada das decisões tomadas pelo "planejador".

A maior parte da população ainda atribui ao Estado a responsabilidade pela ação modificadora. O Estado paternalista é o único responsável pelas mudanças a serem realizadas. Isso é o que pensa a população entrevistada da "cidade alta"; já na "vila ferroviária" existe, ainda que em pequena porcentagem, a preocupação e o crédito para que as mudanças ocorram devido à mobilização da comunidade local, o que é em parte reflexo do reconhecimento e participação dos moradores dentro da SAB no início do processo para preservação do distrito.

À medida em que o Estado toma o controle e se incumbem do processo de intervenção do espaço, a população de Paranapiacaba acaba por se acomodar, concedendo a este o poder para determinar (através do planejamento que viria a ser executado por diversos órgãos) o "melhor" para o local. Quando a população se afasta do processo de tomada de decisão, a SAB perde a sua força.

Em uma sociedade onde o Estado foi criado pelas elites, a fim de defender seus interesses, mediando hoje as relações entre a classe patronal e a dos trabalhadores, como esperar que o melhor para a população seja aquilo que o Estado irá defender?

As Diretrizes Gerais do Plano Integrado de Preservação e Revitalização de Paranapiacaba elaborados pela Emplasa pretendem dinamizar a vida sócio-econômica-cultural de Paranapiacaba através de uma série de medidas que nos pareceram, muitas vezes, não considerar a opinião e os interesses da população local.

Enquanto nossa pesquisa de campo nos encaminhava para a conclusão de que Paranapiacaba se apresenta como uma forma de "turismo informal" para jovens de baixa renda na Grande São Paulo e redondezas, o Estado, em seu plano parece ver Paranapiacaba como um local de "turismo formal", ou seja, envolvendo gastos para o aparelhamento da "vila" de forma a "bem receber" os visitantes. Tal fato espelha uma concepção diferenciada sobre o lazer e as formas de realizá-lo.

Modificando-se o tipo de turismo, será modificada também a clientela que aflui hoje para o local. Com isso o espaço local teria de ser modificado, através da criação de novos tipos de serviço que a clientela anterior não exigia e que podem, ou não, corresponder aos anseios da população local.

Ao se pensar em "turismo formal" parece que a questão da transformação de Paranapiacaba em patrimônio histórico, pode inclusive vir a transformá-la em um "patrimônio morto", na medida em que existe uma grande preocupação com o conjunto arquitetônico, com sua preservação e com os possíveis retornos financeiros que ele possa trazer, pensando pouco ou mesmo abstraindo-se a população que lá vive.

Exemplo disso é o fato da população exigir melhores condições viárias, através do trem de subúrbio e da rodovia, e o Estado contra-atacar com a idéia de tentar impedir o desenvolvimento do sistema rodoviário a fim de evitar que Paranapiacaba torne-se cidade-dormitório. O que a proposta da Emplasa não leva em consideração é o fato de que Paranapiacaba não se tornará dormitório com o desenvolvimento rodoviário, mas que poderá vir a ser se a ferrovia continuar a exigir cada vez menos mão-de-obra e não surgirem no distrito outras atividades que gerem empregos.

O Estado, em seu plano, ao propor que se criem condições de permanência na "vila ferroviária" com a integração, como empreendedores do processo de preservação e revitalização dos moradores com vínculo afetivo e cultural, fez com que nos perguntássemos: e os moradores que não tenham

vínculos afetivos e culturais com a "vila ferroviária", aqueles que só moram aí por não possuírem condições econômicas para residirem em outro local? Onde irão morar? Serão desalojados? Essa hipótese de saída não nos parece tão absurda já que, graças ao avanço técnico, não existe mais a necessidade de garantir ferroviários à disposição, para a manutenção, como ocorria no passado.

A hipótese é ainda reforçada pelo fato do projeto tentar garantir que a "vila ferroviária" continue como propriedade única, entretanto dando a entender que ela poderia ser vendida a um grupo privado. Já durante o II Simpósio de Preservação de Paranapiacaba cogitou-se a venda das casas aos seus moradores, alternativa essa descartada devido às condições econômicas da maioria deles.

Os serviços e infra-estrutura que foram, basicamente, o pivô da articulação dos moradores em torno da SAB, na proposta aparecem como algo a ser implantado à medida que o fluxo turístico os exija, e não a população que lá reside.

O Estado, a fim de preservar um dos elementos da paisagem (as casas de pinho de Riga em estilo Inglês), utiliza-se do discurso da preservação histórico-cultural e, para a execução de sua proposta, não se afasta da lógica do capital, procurando criar condições para que a preservação se sustente, nem que para isso seja modificada a vida dos habitantes, a exemplo do que ocorre em outras áreas sujeitas à preservação histórica, onde, segundo Lemos, ocorreria a troca de ocupação de moradores originais que, de um jeito ou de outro, dependeriam dos visitantes.

Teoricamente, o planejamento deveria definir quais as necessidades da população e traçar metas que, depois de cumpridas, levariam ao atendimento das necessidades e/ou superação dos problemas detectados. Entretanto não é isso que vem ocorrendo. O planejamento tem se tornado arma de controle e poder a serviço de apenas alguns interessados.

Apresentando belos discursos, escondem as reais intenções. No caso de Paranapiacaba, já no II Simpósio, quando algumas propostas foram apresentadas, isso já podia ser percebido. Queriam preservar o local, contando com a participação efetiva da população, sem entretanto consultá-la a respeito. Em nome da "preservação" passou-se por cima dos interesses locais, esquece-se o homem sujeito produtor da história. Chegou-se, inclusive, com essa visão de revitalização pelo turismo, a sugerir que a população local desenvolvesse atividades artesanais para oferecer aos turistas, proporcionando assim sua própria recuperação econômica, isso sem sequer perguntar se os moradores estavam interessados ou não.

Quando se fazem propostas de intervenção do espaço em Paranapiacaba, mesmo que utilizando o apelo preservacionista e cultural como motor da discussão a lógica do plano parece não se afastar da lógica do capital. Não se pensa em preservar Paranapiacaba apenas por essa se tratar de uma vila histórica. Esta só será preservada, apesar de ser o conjunto ferroviário um exemplar da tecnologia do início do século, se for capaz de, no mínimo, se auto-sustentar, de gerar lucros. Isto é, se ela der prejuízos, provavelmente cairá no esquecimento, e as casas continuarão a não ser mantidas, como vem acontecendo atualmente. Não se preserva apenas porque é importante, mas apenas se essa preservação não representar gastos não retornáveis. Para isso esquece-se da vida de Paranapiacaba, de sua população que fica "marginalizada" do processo de discussão e que talvez fique, inclusive, fora do processo de produção do seu espaço, podendo ser substituída por outros que resolvam real-

mente explorar economicamente Paranapiacaba, mantendo a fachada dos prédios, mas transformando suas funções, criando bares, restaurantes, hotéis, tudo para colocar em funcionamento o plano de desenvolvimento turístico que os planejadores acham que seja o melhor para Paranapiacaba.

A população quer a implantação de serviços básicos que possam auxiliá-las na sua vida cotidiana. A implementação da proposta da Emplasa não traria para Paranapiacaba os serviços que a população necessita, mas os serviços que um determinado tipo de demanda turística necessita.

Será que para os moradores locais não seria melhor que o distrito ficasse esquecido pelos planos das autoridades, dando assim uma chance para si próprios de comandar o processo de produção do espaço, através da organização comunitária, sendo planejadores de si mesmos, como chegou a existir mas que foi minado pela entrada do poder institucional?

O Estado, através de sua ação planejadora, não poderia vir a confirmar a previsão do velho morador que, em cima da ponte que liga a "vila ferroviária" à "cidade alta", exclama: "Paraná que se acaba".

BIBLIOGRAFIA

- CAMARGO, L. O. L.** (1986) – **O que é lazer?** São Paulo, Ed. Brasiliense. Coleção Primeiros Passos.
- CARLOS, ANA F. A.** (org.) (1983) – **A paisagem geográfica** - Apostila utilizada no curso de Geografia Urbana, Departamento de Geografia, FFLCH-USP, São Paulo.
- CARVALHO, TEREZINHA E SZASZ, ELAINE** (coordenadoras) (1986) – **Plano Integrado de Preservação e Revitalização de Paranapiacaba - Diretrizes.** São Paulo, Emplasa.
- FERREIRA, FRANCISCO W.** (1983) – **Planejamento sim e não.** Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra.
- LEMOS, CARLOS A. C.** (1982) – **O que é patrimônio histórico?** São Paulo, Ed. Brasiliense. Coleção Primeiros Passos.
- MAZZOCCO, MARIA I. D.** (coor.) (1984/1985) – **Levantamento sócio-econômico - Programa de Revitalização de Paranapiacaba.** São Paulo, RFFSA.

RESUMO

O trabalho trata da evolução do espaço urbano de Paranapiacaba, analisando a ação planejadora do Estado, na tentativa de preservar os elementos históricos da paisagem e revitalizar através desses a vida econômica da sede do distrito, e as possíveis consequências dessa intervenção espacial para a população local.

RÉSUMÉ

A partir de l'analyse sur l'évolution de l'espace urbain de Paranapiacaba l'auteur fait le point des possibles conséquences sur la population locale de l'action planificatrice de l'État qui essaye de réveiller la vie économique du chef-lieu du district par la préservation des éléments historiques du paysage.

ABSTRACT

The paper deals with the evolution of the urban space of Paranapiacaba and analyses the effects over the local population of the State Planning Action to revivify the economic life of the district seat through the preservation of the historical features of the landscape.