

# | 1008 | CAFÉ, FERROVIA E INDÚSTRIA: MEMÓRIA E PERCEPÇÃO DO GÊNESE DA METRÓPOLE PAULISTA

*Sílvia Helena Passarelli*

## **Resumo**

Este artigo apresenta uma reflexão sobre as memórias inscritas no espaço urbano a partir da identificação de elementos constituintes da origem da formação de bairros e cidades erigidas ao longo da primeira ferrovia paulista. A partir da análise da formação do antigo bairro da estação São Bernardo, atual área central de Santo André, identifica os elementos que estruturaram a cidade em sua origem, onde se destaca o traçado das vias e as edificações térreas e assobradadas, e que, ao longo do século XX, permanecem como marcos de identidade e memória do antigo núcleo suburbano e que identificamos como “paisagem ferroviária”. Esses elementos, marco inicial da formação do povoado ao redor da estação ferroviária, vão se repetir e multiplicar em cada parada do trem de ferro criando uma unidade de paisagem ao longo da ferrovia que registra os primeiros momentos da formação da futura Metrópole Paulistana. Identifica-se, assim, elementos na paisagem de diferentes cidades que conformam uma única história urbana e que requer mecanismos de preservação que vai além da gestão local, recaindo a necessidade de uma política pública regional de preservação da paisagem e de valorização da memória e propõe um debate inicial sobre alternativas de preservação do patrimônio integrando políticas urbanas e culturais e buscando a integração regional.

**Palavras chave:** Patrimônio cultural, paisagem, identidade, política urbana e cultural, salvaguarda; regionalidade.

## **Introdução**

*O viajante que parte de São Paulo, no rumo de Santos, pela ‘São Paulo Railway’, observa de ambos os lados da estrada de ferro, aspectos da vida industrial já muito desenvolvida. À direita e à esquerda, sucedem-se os grandes armazéns e depósitos, erguem-se muros de fábricas, junto ao limite da linha férrea, e quando a perspectiva se amplia, percebem-se ao longe as silhuetas das chaminés dos bairros industriais (Andrade e Silva, 1944, p. 550).*

Ao percorrer os trilhos das estradas de ferro, hoje servidos pela Companhia Paulista de Transporte Metropolitano – CPTM, pode-se identificar uma paisagem ímpar na metrópole paulista que não sofreu com processos de especulação imobiliária registrados a partir da segunda metade do século XX que resultou em intensa verticalização do solo, preservando ainda o gabarito baixo que caracterizou as edificações paulistas dos primeiros anos do século passado. Sem barreiras visuais, da janela do trem, ainda é possível identificar a mesma paisagem observada na década de 1940, pelo geógrafo Raul de Andrade e Silva (op. cit.) uma

paisagem formada por galpões industriais, algumas poucas chaminés e muitas caixas d'água, entremeados por casas geminadas, térreas ou assobradadas, sem áreas livres significativas entre os edifícios. Somente nas encostas e elevações dos morros e elevações ao longo dos fundos de vales dos rios Tamanduateí e Tietê por onde percorre a via férrea, ou seja, distante da área ferroviária, é possível identificar padrões de ocupação diferenciados que ocorreram a partir de meados do século XX, com a intensa verticalização do solo para usos residenciais ou comerciais.

Esta paisagem se observa fortemente ao longo das linhas “7 (Rubi)” e “10 (Turquesa)” CPTM, que faz a ligação do trecho entre Jundiaí e Rio Grande da Serra, passando pela Estação da Luz, a antiga Estrada de Ferro de São Paulo, depois Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí, a primeira ferrovia paulista que marcou o início da era ferroviária que fortaleceu o desenvolvimento econômico de todo o estado de São Paulo. Construída entre 1860 e 1867, essa ferrovia pôs fim ao isolamento do planalto paulista aproximando o interior paulista do porto de Santos e, assim, facilitando o acesso à Corte, no Rio de Janeiro, e à Europa.

O excedente da produção de café, o “ouro verde”, permitiu a implantação da malha ferroviária paulista e principalmente, alavancou a modernização da sociedade em todos os seus níveis. No que se refere às cidades, a expansão ferroviária favoreceu o crescimento da cidade com a adoção de novos padrões urbanísticos e arquitetônicos caracterizados pelas diretrizes de higienização do espaço urbano com ruas largas e casas recuadas, e por uma nova estética da arquitetura, agora de alvenaria, e com elementos decorativos importados.

O impacto da implantação ferroviária foi imediato ao desenvolvimento urbano da capital do estado e considerado por muitos historiadores como a segunda fundação de São Paulo (Bruno, 1991; Morse, 1970). A cidade de São Paulo assistiu a uma total alteração de sua paisagem, se espalhando além da colina entre os rios Tamanduateí e Anhangabaú, com a implantação de novos loteamentos a partir do parcelamento da chácara do Chá, por volta do ano de 1875, e com a formação de novos bairros para abrigar a elite do café, como Campos Elíseos, Higienópolis e para os trabalhadores no Brás, Vila Prudente, Ipiranga, entre outros.

Ao discorrer sobre a formação da metrópole paulistana, Richard Langenbuch (1979) destacou a formação de aglomerações urbanas junto às estações ferroviárias entre os anos 1870 e 1915, denominando-as de “povoados-estação”. Passado um século, é possível ainda identificar elementos urbanos dos núcleos formados ao redor das estações da antiga Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí, que ainda permanecem na paisagem da metrópole paulistana, marcos da memória e identidade.

A percepção destes elementos se fez por meio da realização de percursos por trens e por incursões à pé pelas ruas ao redor das estações ferroviárias onde foi possível capturar registros fotográficos que identificam a gênese da formação da metrópole paulista. Esta abordagem teve como foco principal o estudo da formação do bairro da estação São Bernardo, atual Santo André, localizado à Sudeste da capital paulistana, onde foi possível confrontar a pesquisa de campo com bibliografia e iconografia da história da cidade que permitiu a identificação dos elementos que conformaram a cidade em sua origem e que permanecem na paisagem urbana e que criam identidade com os demais núcleos urbanos formados ao redor das primeiras estações ferroviárias em bairros da capital e demais cidades da Região metropolitana de São Paulo.

Desta forma, torna-se possível identificar elementos urbanos que configuram uma paisagem específica ao redor da linha férrea, a paisagem ferroviária, que conserva elementos da gênese da formação destes núcleos urbanos e, portanto, da memória da Metrópole, conformando uma “paisagem cultural” única, um território que dá testemunho do passado, do relacionamento existente entre os indivíduos e seu meio ambiente e ajuda especificar culturas locais, práticas, sensibilidades, crenças e tradições (Recomendação R 95 sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais in CURY, 2004, p. 329 a 345).

Este artigo é parte de tese de doutorado defendida na FAU USP em 2005, no entanto, em vista das melhorias que se desenvolvem sobre o transporte sobre trilhos na Metrópole Paulista e das pressões do mercado imobiliário sobre as antigas áreas industriais da região, mostra-se, ainda bastante atual, cuja discussão deverá estar ainda em pauta nos próximos anos, especialmente na busca de alternativas entre a preservação da paisagem e a renovação de áreas degradadas, ou ainda, como prevê o Termo de Referência para contratação de estudos urbanísticos e complementares de subsídio à formulação do projeto de lei da Operação Urbana Consorciada Mooca - Vila Carioca, a promoção de “reestruturação e requalificação urbanística e ambiental do território considerando sua inserção em âmbito municipal e metropolitano” (SÃO PAULO, 2010, p. 18)

### **O legado urbano da ferrovia nos arredores paulistanos**

Se São Paulo, a capital do estado, sofreu um impacto imediato de sua paisagem com o início da operação da ferrovia, a ponto de historiadores reconhecerem o momento de expansão de linhas férreas pelo interior do estado como a segunda fundação de São Paulo (BRUNO, op.cit.; MORSE, op.cit.) o mesmo não se deu nos arredores paulistanos, onde nas

proximidades das estações ao longo da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí ocorreu um fortalecimento de atividades extrativas, conformando uma rede de caminhos intra-regionais que fez surgir novos caminhos polarizados pela ferrovia, fortalecendo o uso de caminhos antes abandonados e deteriorando o uso de outros não atendidos diretamente pela ferrovia, como é o caso do Caminho do Mar.

É importante destacar que, diferentes das outras vias férreas implantadas no interior paulista ou em outros estados brasileiros, a primeira ferrovia paulista não realizou a integração de núcleos urbanos já existentes e suas estações foram construídas em cruzamentos de caminhos existentes como forma de atrair mercadorias a serem transportadas. O projeto da estrada de ferro aponta, à exceção das proximidades de São Paulo e Santos, ausência de ocupação urbana ao longo do traçado da via, o que, sem dúvida, reduziu os gastos com desapropriação de terras (BRUNLEES, 1855). O engenheiro Brunlees, responsável pelo projeto da via, destaca que as estações estavam “/.../ colladas em boas estradas que dão acesso á linha; porém, á exceção do Rio Grande e S. Paulo, que serão bons alimentadores intermedios, a maior parte do trafego chegará a Jundiahy, e dalli passará sobre toda a extensão da linha. (James Brunlees, 1866, citado por CUNHA GALVÃO, 1869, p. 349).

A estruturação de uma rede de caminhos que, posteriormente, tornou-se a rede de vias metropolitana, é o primeiro legado da ferrovia nos arredores de São Paulo. Aos poucos, as estações passaram a concentrar as atividades urbanas, conformando povoações que Langenbuch (op. cit.) denominou de “povoados-estação”. A estação passou a ser o centro que polarizou a abertura de ruas e caminhos e atraiu a concentração das atividades urbanas. Entre os anos de 1896 e 1901, a Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí foi totalmente duplicada quando foi então construída a estação da Luz, símbolo da metrópole cafeeira. No entanto, as estações intermediárias ainda não guardavam diferenças entre si e, a exceção das estações de Raiz da Serra e Alto da Serra – locais estratégicos para a operação dos trens no trecho da serra – e de Campo Grande – que manteve suas características primitivas – todas as estações intermediárias receberam novos edifícios semelhantes, de “terceira classe”.

A duplicação da linha férrea significou uma facilitação do acesso de passageiros aos arredores paulistanos, favorecendo a multiplicação de atividades às margens da linha férrea e a expansão dos “povoados-estação”, reorganizando a estrutura de caminhos regionais e atribuindo uma nova vocação às terras dos arredores paulistanos como subúrbios industriais. A indústria tornou-se, então, outro importante legado da estrada de ferro, especialmente após a duplicação da linha, em vista da facilidade de acesso ao porto de Santos e ao mercado consumidor de São Paulo e com a disponibilidade de terrenos de baixo

custo, pequena declividade e próximos a fontes de água, principalmente ao longo das margens dos rios Tamanduateí e Tietê.

Mas foi somente após os anos 1930 que a estrada de ferro passou a oferecer um serviço de transporte de passageiros para o atendimento da população moradora dos arredores paulistanos e para o transporte da mão-de-obra das indústrias ao longo da linha, momento este que os “povoados-estação” assumem as características de bairros industriais e de bairros para abrigar operários estendendo a área urbanizada da metrópole paulistana, com novos tratamentos urbanísticos que se sobrepõem à paisagem fundadora, como podemos observar ao analisar mais detalhadamente ao percorrer as ruas desses núcleos.

### **O “povoado-estação” em São Bernardo (atual Santo André)**

Entre a instalação da ferrovia e o estabelecimento do centro industrial, igual às demais cidades ao redor das estações, a atual cidade de Santo André era um bairro do município de São Bernardo, formado por um pequeno povoado, com características que mesclavam o rural e o urbano, típico da formação de subúrbios, com aglomerado de casas e armazéns, oficinas e fábricas ao redor da estação, e estradas e caminhos que ligavam fazendas e chácaras e outros núcleos urbanos.

A extração e o beneficiamento de madeira e a produção de tijolos e telhas em olarias foram as principais atividades econômicas dos arredores paulistanos atendidos pela ferrovia. Ao redor da estação, o “povoado-estação” ganhava forma com edifícios de baixo gabarito, construídos junto ao alinhamento dos caminhos e que se multiplicaram, especialmente, nos primeiros anos do século XX, após a duplicação da via férrea.

A paisagem do núcleo urbano se configurava pelo movimento dos telhados do casario, fábricas e oficinas e destacava as chaminés e reservatórios d’água das fábricas e as torres das igrejas. A estação, porta de entrada e saída da cidade, era um referencial de uso para a comunidade local, embora seu edifício não se destacasse do conjunto pela altura como as igrejas e as fábricas.

A inauguração da estação nas terras onde se localiza o atual centro urbano de Santo André revitalizou o antigo Caminho do Pilar, que fazia a ligação do Caminho do Mar com Mogi das Cruzes passando pela Capela do Pilar - capela setecentista localizada no município de Ribeirão Pires, tombada pelo CONPEPHAAT -, que se encontrava em desuso e polarizou uma rede de caminhos e trilhas que até hoje compõem a malha urbana. A estrutura viária do povoamento que se formou ao redor da Estação São Bernardo se estruturou a partir do

cruzamento da estrada de ferro com a antiga estrada para Mogi das Cruzes, ou Caminho do Pilar.

A partir da estação foram abertos outros caminhos e estradas que articularam chácaras, sítios e outros núcleos urbanos à estação e foram implantados os primeiros parcelamentos de terra para fins urbanos, dando forma ao Bairro da Estação.

Os primeiros caminhos e estradas abertos junto à estação podem ser identificados no levantamento topográfico desenvolvido pela Comissão Geographica e Geologica do Estado de São Paulo nos primeiros anos do século XX (SÃO PAULO, 1906). Em geral, são caminhos de meia encosta, estreitos, que tem origem nos arredores da estação ferroviária, evitando traçados muito íngremes. Assim, além do Caminho do Pilar, é possível identificar as primeiras ruas abertas na cidade e que hoje estruturam o sistema viário que articula a ligação centro-bairro e o sistema regional de circulação, formando importantes logradouros de concentração de atividade comercial e de serviços, entre elas: a estrada Guarará, atual avenida Dom Pedro I, a estrada do Sertão dos Beber, ou avenida Queirós dos Santos, e as atuais Rua José Lins do Rego na ligação entre os primeiros núcleos urbanos da atual região do ABC Paulista e a Rua Oratório, no sentido da Zona Leste da cidade de São Paulo.

Estas vias percorrem terras secas, em topos de morros ou de meia encosta e têm como característica o traçado de quadras irregulares ao longo de seu percurso, em geral com grandes extensões, quebradas apenas por passagens estreitas, vielas, que possibilitavam a conexão do viajante ou morador com rios e córregos para abastecimento de água e escoamento dos esgotos e das águas pluviais.

Os primeiros empreendimentos imobiliários junto à estação São Bernardo localizaram-se entre a via férrea e a vila de São Bernardo e, portanto, afastados das terras úmidas da várzea do rio Tamanduateí. As primeiras ruas foram abertas a partir do Caminho do Pilar, estabelecendo o desenho da área mais central da cidade de Santo André.

A expansão urbana se fez por meio da abertura de ruas estreitas e retas, ortogonais ao Caminho do Pilar, formando quadras regulares, em geral, na forma de um quadrado, que foram ocupadas por residências, oficinas, fábricas ou salões comerciais. Os lotes foram disponibilizados de acordo com o interesse do comprador e tiveram dimensões diversas, sem a padronização de tamanho que caracterizaram os loteamentos posteriores, em geral com frentes estreitas e grande profundidade.

Até meados dos anos 1920, o padrão de expansão urbana da cidade se definia apenas pela abertura de ruas e a não delimitação dos lotes, possibilitando uma grande diversidade de



elevado do solo por porões, a exemplo da arquitetura urbana da segunda metade do século XIX, identificada por Nestor Goulart Reis Filho (1970, p. 34), registros da memória urbana que se mantém presentes na paisagem atual nos centros de cidade ou de bairro ao redor das estações ferroviárias.

Nos “povoados-estação”, esse foi o padrão de ocupação: edifícios de um único pavimento sobre porão alto, construídos no alinhamento das ruas e geminados de ambos os lados. Nas fachadas, poucos elementos decorativos sobre as platibandas dos edifícios que mal escondem os telhados em duas ou quatro águas. Ao longo das ruas estreitas, grande diversidade de usos: a fábrica, as casas, o pequeno comércio e o armazém formavam uma só paisagem ao redor das estações ferroviárias.

Somente ao redor das estações, área de maior circulação e de maior visibilidade e, portanto, de maior valorização ao centro urbano que surgia, poucos sobrados se destacavam sobre o casario térreo possibilitando a instalação da casa de negócios ao térreo e a residência no piso superior.



**Ilustração 02.** Sobrados originalmente de uso misto nas proximidades da estação ferroviária, área mais valorizada para a instalação comercial (2007).

Ao percorrer os caminhos e ruas do antigo bairro da Estação São Bernardo (atual Santo André) observa-se a sobreposição de muitos momentos históricos no traçado, nos lotes e nos edifícios, ou seja, na paisagem, que registram a história da cidade, sua origem como um “povoado-estação” até se tornar um centro regional de comércio e serviços em conjunto com as demais cidades da Região ABC, sem deixar de mostrar referências da cidade industrial, que ao longo do século XX se tornou marca identitária das três primeiras cidades do ABC - Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.

Observa-se, ainda, a deterioração do espaço ao redor da estação, com galpões abandonados, concentração acentuada de comércio ambulante e muita pichação nos edifícios, retrato do



abandono dessas áreas por parte do poder público que durante toda a segunda metade do século XX estimulou o transporte rodoviário e abandonou as áreas lindeiras da via férrea.

Percorrer as ruas dos primeiros parcelamentos implantados ao redor da estação ferroviária de Santo André é ainda possível identificar edifícios isolados ou conjuntos de edifícios que preservam elementos arquitetônicos que remontam o passado do “povoado-estação” que deu origem à atual cidade de Santo André, muitos deles localizados nas antigas estradas de ligação entre a estrada de ferro e chácaras de extração vegetal ou mineral, nos fazendo recordar do passado de subúrbio industrial que a cidade vivenciou até meados do século XX. Esses percursos põem à mostra o desenho das ruas, conforme descrito anteriormente, assim como práticas construtivas que se adotavam nas áreas de subúrbio, com o emprego do barro no rejunte dos tijolos em substituição ao cimento, mais caro e inacessível à população mais pobre das periferias das grandes cidades.

### **Paisagem ferroviária, memória e identidade regional**

*Mas a cidade não conta o seu passado, ela o contém, como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimões das escadas, nas antenas dos pára-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras (CALVINO, 1990, p.14-15).*

Do livro *Cidades Invisíveis* (Calvino, op.cit.), quando Marco Pólo descreve as cidades por ele visitadas, Ítalo Calvino nos mostra como a história está marcada nos mais diferentes detalhes. São estas marcas do passado, incrustadas nas paredes e ruas, que permitem afirmar que as cidades são, por excelência, lugares de memória onde camadas de lembranças coletivas e individuais estão expostas à fruição de todos, materializadas em edifícios, traçados viários, mobiliário urbano e outros artefatos. Assim, a memória é um dos elementos que estruturam o meio urbano e, a partir dele, projeta imagens subjetivas da cidade, o que faz dela um lugar habitável e de democratização do acesso ao passado.

No mesmo sentido, Aldo Rossi (1995) destaca que a paisagem urbana, ou a arquitetura da cidade, “é cena fixa das vicissitudes do homem, carregada de sentimentos de gerações, de acontecimentos públicos, de tragédias privadas, de fatos novos e antigos” (idem, p.3). A cidade, processo de construção coletiva, acumula na sua paisagem os momentos da história de uma coletividade e os elementos da paisagem urbana, manifestações da vida social e, portanto, testemunhos de valores, culturas, memórias e identidades.

Rossi (op. cit.) afirma que a arquitetura da cidade, composta de traçados e volumes, com suas ruas, praças e edifícios, possibilita a leitura e interpretação de fatos urbanos, fatos esses únicos para cada lugar, remetendo para o debate de temas como a individualidade, o desenho, a memória e, por que não dizer, a identidade do lugar e dos habitantes do lugar.

Ao longo de inúmeros percursos pelas ruas ao redor da estação ferroviária de Santo André na busca de desvendar a origem da formação da cidade, foi possível identificar elementos urbanos que registram a sua gênese e, portanto, referenciais da história local que possibilitam afirmação da identidade e resistência da memória frente à especulação imobiliária que transforma e homogeneiza a paisagem.

São as permanências do Bairro da Estação de São Bernardo, ou os registros da memória de um núcleo urbano com características de subúrbio que se formou ao redor da estação ferroviária e que ainda conforma a paisagem da cidade que compõem a paisagem ferroviária, gênese da cidade de Santo André e de tantos outros núcleos urbanos formados ao redor das estações da antiga Estrada de Ferro de São Paulo.

Essas permanências da paisagem, que resistem às transformações urbanas, contam a história local e possibilitam entender o processo de desenvolvimento da cidade e as relações da cidade e de sua comunidade, no caso, com a ferrovia, com a ligação do litoral com o planalto, com a passagem, e com a estação.

A estrada de ferro e a estação ferroviária são referenciais históricos importantes para entender o desenvolvimento de todo o Estado de São Paulo e de muitas de suas cidades, seja no que se refere ao seu desenvolvimento socioeconômico, seja no que se refere à sua paisagem, como vários estudos já mostraram (vale destacar, entre eles, os trabalhos de, Saes (1981) que analisa o desenvolvimento econômico do interior paulista, especialmente com referência às ferrovias Paulista e Sorocabana; e Ghirardello (2002) ao analisar a expansão urbana das cidades a partir da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil).

A presença da ferrovia é sentida pela população que se localiza na cidade por estar “do lado de cá” ou “de lá” da linha. Mais forte do que a presença do elemento natural como o rio Tamanduateí, é a linha férrea que divide a cidade em dois lados. O mesmo ocorre com as demais cidades surgidas junto a estações ferroviárias e divididas pela linha férrea: “cidade alta” e “cidade baixa”; “centro velho” e “centro novo”.

Estação ferroviária e estrada de ferro, no entanto, não compõem marcos visuais significativos da paisagem. A localização, no fundo de vale, não lhes garante visibilidade de toda a cidade. Ao mesmo tempo, as estações construídas para atender o subúrbio – estações de terceira classe – apresentavam baixo gabarito, sem destaques visuais como as torres dos relógios da

estação da Luz ou de Paranapiacaba. As novas estações, remodeladas a partir de 1960, nos trechos de maior intensidade de passageiros de subúrbio, também não se destacam na paisagem, percebidas, apenas, pelos usuários do trem.

Dessa forma, os edifícios térreos e assobradados para atividade residencial ou comercial, mesmo os que ainda apresentem alto grau de conservação, raramente são citados como significativos da memória da paisagem ferroviária, seja por dificuldade de percepção por razão das alterações do entorno seja pela inconstância no exercício de identificação do patrimônio cultural. São marcas do subúrbio que se formou ao longo da linha férrea que concentrou o trabalhador e a indústria e que sobrevivem à margem das políticas de preservação do patrimônio cultural.

Da janela do trem, esse cenário se apresenta ao longo de toda a linha férrea. As marcas do “povoado-estação”, presentes em Santo André, podem ser observadas também nas demais cidades ao redor das estações ferroviárias, como se verifica, na Região do ABC, conferindo uma identidade comum entre os bairros e as cidades formados ao longo do caminho ferroviário, núcleos urbanos que se formaram no final do século XIX e, passado um século, contam o seu passado nos seus edifícios, no traçado de suas ruas.



**Ilustração 03.** Edifícios da gênese da formação urbana nas proximidades das estações de Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires e Mauá (2007).

A permanência de edifícios quase seculares e das ruas estreitas ao redor das estações ferroviárias permite estabelecer um traço da identidade comum desses núcleos urbanos que nasceram ao redor de uma estação ferroviária. Marca de identidade de toda uma região que cresceu e se desenvolveu junto à linha férrea, que vai além do Grande ABC e pode ser observada nas demais estações da ferrovia, como podemos conferir nas ruas ao redor da estação da Lapa, no bairro de mesmo nome na zona Oeste da capital paulista.

No bairro da Lapa podemos verificar vários elementos de identidade as cidades do ABC. Embora sua estação tenha sido instalada no local apenas nos últimos anos da última década do século XIX, quando ocorreu a duplicação da linha férrea, a Lapa se tornou, tal como Santo

André, importante centro regional de comércio, atendendo bairros e cidades também servidas pela linha férrea. Ao mesmo tempo, a “Lapa de Baixo”, entre a linha férrea e o rio Tietê, guarda ainda a memória da ferrovia nos nomes das ruas, homenageando os responsáveis pela administração e operação da São Paulo Railway Company, como Willian Speers e os engenheiros Fox e Aubertin, Felix Guilhen, entre outros, todos eles presentes nas ruas ao redor das outras estações da antiga estrada de ferro que ligava Santos a Jundiaí.



**Ilustração 04.** Edifícios da Lapa de Baixo, SP, que preservam elementos do “povoado-estação” (2005).

A paisagem ferroviária reúne os opostos com o dinamismo econômico de centros de cidade ou de bairros, pleno de referências da memória da gênese da expansão da metrópole paulistana, e, ao mesmo tempo, o retrato do abandono de seus edifícios aliada à excessiva poluição visual por cartazes que encobrem a história reclama por uma política de preservação que valorize o espaço e a vida de seus habitantes e garanta a qualidade de um ambiente urbano tão rico de história. Abandono que se verifica nos edifícios deteriorados ao redor das estações e nos galpões industriais sem uso ao longo da linha férrea.

Esse abandono das áreas urbanas mais antigas da metrópole, fortalecido pela melhoria do transporte metropolitano sobre os trilhos, tem ampliado o interesse do mercado imobiliário na implantação de conjuntos residenciais que, aproveitando as grandes extensões das quadras e lotes industriais, transforma a paisagem com a verticalização destruindo ou escondendo marcos de identidade da gênese urbana da metrópole. Galpões industriais, chaminés e torres de caixas d’água, marcos visuais de referência na paisagem urbana do “povoado-estação” ou os grandes monumentos da paisagem ferroviária vão, pouco a pouco, sendo apagados da paisagem e substituídos por novos edifícios e novos usos.

É necessário, portanto, buscar novos caminhos para a preservação, envolvendo, além de instrumentos reconhecidos pelos órgãos de preservação como o inventário e tombamento,

instrumentos da política urbana, a partir da regulamentação de uso e ocupação do solo e estímulos para a valorização da paisagem, para buscar caminhos para a salvaguarda da paisagem ferroviária.

É preciso, ainda, conciliar os interesses do mercado imobiliário com os interesses da preservação da paisagem, ou ainda, os interesses particulares com os interesses coletivos, de modo a dar um tratamento diferenciado às margens da ferrovia como uma única paisagem, rompendo as divisas municipais e garantindo a preservação de uma paisagem que retrata a expansão da metrópole paulistana e, talvez, das demais metrópoles brasileiras.

A aplicação dos instrumentos urbanísticos do Estatuto da Cidade (Lei Federal número 10.257, de 10 de julho de 2001) aponta caminhos possíveis para fortalecer a proteção de bens, ao propor, entre os instrumentos urbanos, a transferência do direito de construir, que desde a década de 1990 já vem sendo adotada por alguns municípios como forma de garantir a preservação de edifícios de interesse cultural.

A adoção de Estudos de Impacto de Vizinhança, previsto no Estatuto da Cidade, também vem auxiliar na manutenção das diretrizes de salvaguarda de imóveis e sua ambiência, uma vez que propõe o princípio de análise prévia dos efeitos de empreendimentos que sejam implantados, e que pode ser adotado para aqueles que são propostos para as proximidades das áreas de interesse de preservação.

Ao mesmo tempo, o Estatuto da Cidade fortalece a importância da elaboração e revisão de planos diretores locais como instrumentos básicos da política de desenvolvimento urbano e da gestão democrática da cidade, fundamental para a continuidade das políticas públicas, entre elas a de proteção do patrimônio cultural.

A identificação de bens de interesse cultural e o inventário são etapas iniciais prioritárias para a elaboração de uma política de salvaguarda do patrimônio cultural. É necessário conhecer a paisagem, sua dinâmica territorial, as interações entre suas populações e seus lugares para poder estabelecer níveis de proteção de conjuntos urbanos mais significativos para o desenvolvimento local e regional, envolvendo, inclusive, uma ação integrada entre municípios e governo estadual para a gestão da paisagem.

É necessário, ainda, estimular e ampliar entre os técnicos municipais, estaduais e a sociedade civil organizada a capacidade de percepção da cidade e de sua paisagem e de estabelecer relações com a história local, engajando representantes da comunidade para que as alternativas para o desenvolvimento sejam estabelecidas de forma consensual.

A elaboração de um inventário de bens de interesse cultural se mostra então como um instrumento para estabelecimento da política de uso e ocupação do solo, definindo áreas de

preservação e áreas de renovação urbana. O inventário torna-se, dessa forma, um documento importante para avaliar as transformações urbanas e, no futuro, documento para estudos sobre a história local e regional e uma ferramenta importante para estabelecer uma política de educação patrimonial que valorize a ambiência destes centros urbanos as marcas que identificam toda a paisagem ao longo da primeira ferrovia paulista.

A preservação da paisagem ferroviária envolve integrar dois desafios que não tem sido a prática das políticas públicas: de um lado, elaborar e implementar efetivamente uma política cultural urbana, onde o patrimônio cultural é reconhecido coletivamente como, no dizer de Eva Vicente, “recurso valioso que contribui para o desenvolvimento cultural e social da comunidade a que pertence” (2009, p.225) e que a preservação pode estimular a valorização do espaço urbano e a economia local. De outro lado, envolve a formulação de uma política urbana regional, numa discussão que envolve vários municípios e, junto com eles, muitos interesses.

## Referências Bibliográficas

- ANDRADE E SILVA, Raul de. 1944. “A cidade de Santo André e sua função industrial”. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA, 9. *Anais*. v. 3. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia.
- BRUNLEES, James. 1855. *Planta e Perfil da Estrada de Ferro de São Paulo de Santos á Jundiahy*. Império do Brasil. Província de São Paulo. Álbum com 22 cartas. Escala gráfica. Londres, Vicent Brooks Litho; King St Convent Garden.
- BRUNO, Ernani Silva. 1991. *Histórias e Tradições da Cidade de São Paulo*. São Paulo, Hucitec.
- CALVINO, Ítalo. 1990. *Cidades Invisíveis*. São Paulo, Companhia das Letras.
- CUNHA GALVÃO, Manoel da. 1869. *Noticia sobre as estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia do Diário.
- CURY, Isabelle (org.). 2004. *Cartas Patrimoniais*. 3ª Edição revista e ampliada. Rio de Janeiro, SPHAN.
- VICENTE, Eva. 2009. Economia do patrimônio, in: FORTUNA, Carlos; LEITE, Rogério Proença (orgs.). *Plural de cidade: novos léxicos urbanos*. Coimbra, Almedina.
- GHIRARDELLO, Nilson. 2002. *À beira da linha. Formações urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo, UNESP.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. 1971. *A estruturação da Grande São Paulo*. Estudos de Geografia Urbana. Rio de Janeiro, IBGE.

- MORSE, Richard. 1970. *Formação Histórica de São Paulo (De Comunidade à Metrópole)*. São Paulo, Difusão Européia.
- ROSSI, Aldo. 1995. *A arquitetura da cidade*. São Paulo, Martins Fontes.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. 1981. *As ferrovias de São Paulo. 1870 - 1940*. São Paulo, Hucitec; Brasília, INL/Minc.
- SÃO PAULO (Cidade). 2010. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Operação Urbana Consorciada Mooca - Vila Carioca. Termo de referência para contratação de empresa ou consórcio de empresas para a elaboração de estudos urbanísticos e estudos complementares de subsídio à formulação do Projeto de Lei da Operação Urbana Consorciada Mooca - Vila Carioca. São Paulo, SeDUR. Disponível em [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/trouc\\_mooca-vila\\_carioca\\_-\\_versao\\_consulta\\_publica\\_1289322035.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/trouc_mooca-vila_carioca_-_versao_consulta_publica_1289322035.pdf) [acessado em 8, set, 2012].
- SÃO PAULO (Estado). 1906. Comissão Geographica e Geologica do Estado. *Folha de S. Paulo*. Edição preliminar. Escala 1:100.000. Edição preliminar. São Paulo, Bühnaeds-Weiszflog.
- SÃO PAULO RAILWAY. 2010. *Álbum estrada de ferro*. São Paulo, Magma Editorial.