

Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulistana

Silvia Helena Facciolla Passarelli

FSA; Imes. Santo André – SP [Brasil]
silviahp@directnet.com.br

Neste trabalho, faz-se a leitura do desenho urbano dos povoados formados ao redor das estações da primeira ferrovia paulista – Estrada de Ferro Santos-Jundiaí –, para identificar elementos da origem de sua formação urbana que ainda permanecem na paisagem da metrópole paulistana e conformam marcos de identidade da paisagem cultural de cidades existentes ao longo da linha férrea. Para tanto, analisa-se a formação do bairro da estação São Bernardo, atual cidade de Santo André.

Palavras-chave: Identidade. Paisagem. Patrimônio cultural.
Percepção ambiental. Planejamento urbano.



1 Introdução

O impacto da implantação ferroviária na então Província de São Paulo foi imediato para o desenvolvimento de sua capital e também considerado, por muitos historiadores, como o momento da segunda fundação de São Paulo (SP). A cidade de São Paulo assistiu a uma total alteração de sua paisagem, espalhando-se além da colina entre os rios Tamanduaté e Anhangabaú. Na região houve a implantação de novos loteamentos a partir do parcelamento da Chácara do Chá, por volta de 1875, e a formação de novos bairros para abrigar a elite do café, como Campos Elíseos, Higienópolis e Jardim Paulista, e para acolher os trabalhadores, Brás, Vila Prudente e Bela Vista.

Alteraram-se também os padrões de urbanização, o que tornou as ruas mais largas e arejadas. Os edifícios de taipa foram substituídos pelos de alvenaria; as casas geminadas junto ao alinhamento das ruas cederam espaço aos chalés isolados com jardins fronteiros e laterais, e as fachadas caiadas foram trocadas por elementos decorativos em argamassa ou forjados em ferro, importados da Europa.

Ao discorrer sobre a formação da metrópole paulistana, Langenbuch (1971) destacou a formação de aglomerações urbanas próximas às estações ferroviárias, entre os anos 1870 e 1915 – os “povoados-estação”. Neste artigo, desenvolvido com base na tese *Proteção da paisagem ferroviária* (PASSARELLI, 2005), realiza-se uma leitura do desenho urbano dos povoados que se formaram em torno das estações da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, primeira ferrovia paulista. Busca-se identificar elementos de sua gênese urbana que permanecem na paisagem e conformam marcos de identidade da paisagem cultural de bairros da metrópole paulistana. Para tanto, analisa-se a formação do bairro da estação São Bernardo, atual cidade de Santo André (SP),

identificando os elementos que a conformaram em sua origem e que permanecem naquela paisagem urbana, além dos encontrados em outros núcleos, nas proximidades da linha férrea, como as demais cidades da região do ABC paulista e os bairros da cidade de São Paulo.

Dessa forma, identificam-se elementos urbanos que configuram uma paisagem específica ao redor da linha férrea: a ferroviária, que conserva elementos da gênese da formação desses núcleos urbanos e, portanto, da memória da metrópole, conformando uma “paisagem cultural”, como define o Comitê de Ministros do Conselho da Europa. Um território com significado cultural que dá testemunho, ao passado e ao presente, do relacionamento existente entre os indivíduos e seu meio ambiente e ajuda a especificar culturas locais, práticas, sensibilidades, crenças e tradições.¹

2 O legado da ferrovia nos arredores paulistanos

Diferentemente do que ocorreu na área da capital paulista e nos arredores paulistanos, os impactos da operação ferroviária não se mostraram de forma imediata. As estações intermediárias da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí² estruturaram uma nova rede de caminhos inter-regionais, o que dinamizou o uso de algumas estradas antigas que se encontravam abandonadas e deteriorou outras não atendidas diretamente pela ferrovia, como é o caso da Caminho do Mar. Ao mesmo tempo, favoreceram a abertura de novas estradas que, ainda hoje, formam a rede viária metropolitana.

As estações ferroviárias, pouco a pouco, concentraram as primeiras atividades urbanas – oficinas, armazéns e depósitos – e irradiaram os caminhos que interligavam povoados, chácaras e sítios, que realizavam a exploração mineral, florestal ou a produção agrícola.

Esse é o primeiro legado da ferrovia nos arredores de São Paulo. Na região do ABC, por exemplo, a abertura das estações de São Bernardo e Rio Grande possibilitaram, de um lado, a revitalização do Caminho do Pilar, que se encontrava em desuso desde o século XVIII, e, de outro, a formação de uma rede de caminhos e trilhas que, até hoje, compõem a malha urbana das cidades, realizando o sistema de circulação intra-regional.

Essa mesma situação se verificava em outras estações ferroviárias da linha da São Paulo Railway Company, implantadas estrategicamente no cruzamento da via férrea com estradas regionais que ligavam São Paulo aos seus arredores, interior e litoral (BRUNLEES, 1866 apud CUNHA GALVÃO, 1869).

A Igreja Católica, que até aquela ocasião era o centro principal de concentração das atividades urbanas, local das permutas no entroncamento dos caminhos, deixou de sê-lo com o início da era ferroviária; as estações passaram a desempenhar esse papel.

No levantamento topográfico elaborado pela Comissão Geographica e Geológica do Estado de São Paulo, cuja edição data de 1906, pode-se verificar a abertura de novos caminhos e estradas ao redor das estações ferroviárias, formando um desenho inicial das ruas que estruturaram a cidade, partindo da estação para os arredores e daí para outros povoados. A estação tornou-se o centro irradiador de ruas, avenidas e atividades urbanas (SÃO PAULO [Estado], 1906 apud PASSARELLI, 2005).

As ferrovias conferiram às faixas por elas servidas uma vocação suburbana, por ora apenas incipiente, e às estações ferroviárias uma vocação de polarização da industrialização e do povoamento suburbano. Os “povoados-estação” seriam os “embriões”

de importantes núcleos suburbanos da atualidade.

[...]

A ferrovia funcionou como instrumento da mencionada reorganização. Antes de mais nada provocou o colapso do antigo sistema de transporte e das atividades a ele relacionadas. Por seguir trajetos diferentes das antigas estradas “ordinárias” provocou uma relativa desvalorização de áreas beneficiadas por aquelas, desvalorização esta que abrangeu grande número de aglomerados preexistentes. Pelo mesmo motivo, a ferrovia ocasionou um desvio de rotas, valorizando estradas “ordinárias” transversais. Valorizou as áreas que passou a servir. Os “povoados-estação” cresciam, enquanto os aglomerados apartados da

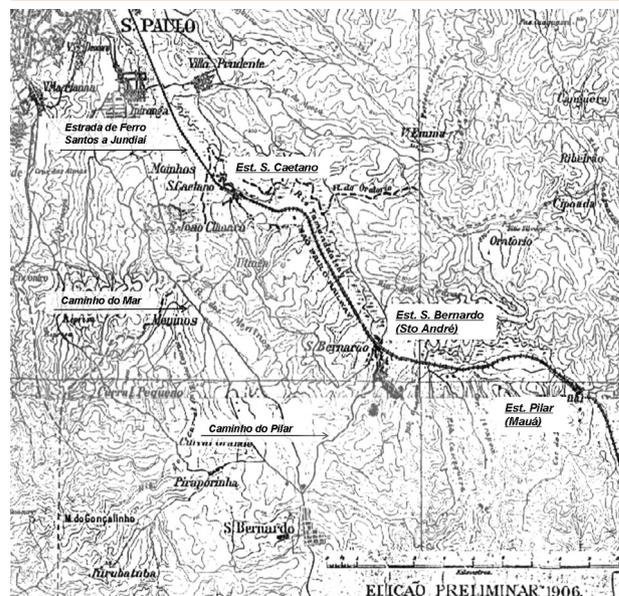


Figura 1: Detalhe do levantamento topográfico editado em 1906, elaborado pela Comissão Geographica e Geológica do Estado de São Paulo, com destaque à área ao redor da Estação São Bernardo, atual Santo André

Fonte: Passarelli (2005, p. 32).



linha, de um modo geral, estagnavam (LANGENBUCH, 1971, p. 129).

A descrição realizada por Júlio Ribeiro (1972) em seu livro *A carne*, cujo original é de 1888, mostra a ausência de ocupação das terras da Borda do Campo (região entre a Serra do Mar e a cidade de São Paulo), cerca de 20 anos após a inauguração da São Paulo Railway Company, em contraposição à efervescência da capital paulista, também descrita pelo autor:

Em S. Caetano, em terras outr'ora baldias, de que ninguém fazia caso, há vinhedos formosíssimos plantados por italianos. A vista alegra-se com a symetria das parreiras, o coração rejubila com a idéa de uma prosperidade immensa, geral, em futuro não remoto, por todos os angulos de nosso... de nossa província, eu ia escrevendo estado.

[...]

De S. Bernardo em diante a planície muda de aspecto. Os capões, as restingas vão-se convertendo em um matagal basto, continuo, verde-negro. Aqui e allí, no dorso de uma collina, no cabeço do outeiro, rubro, semelhante a uma excoriação, serpeia o leito de um caminho. Na chã que se vai gradualmente alteando, destacam-se as gramineas, moutas de plantas baixas, de folhas escuras, de flores roxas, muito grandes. (RIBEIRO, 1972, p. 134-135).

Ribeiro descreve a produção agrícola junto ao núcleo colonial de São Caetano e a extração de pedras entre a estação de São Bernardo e a serra, território hoje ocupado pelos municípios de San-

to André, Mauá (SP), Ribeirão Pires (SP) e Rio Grande da Serra (SP). Há registros da extração florestal, realizada pelos colonos dos núcleos para consumo próprio e fornecimento à cidade de São Paulo; e da extração de pedra para construção civil e argila para produção de tijolos e telhas, origem das primeiras fábricas de beneficiamento de matéria-prima: as serrarias e olarias.

Ribeiro também descreve um caminho que acompanha, “serpeia” a linha férrea, a partir da estação São Bernardo, provavelmente o Caminho do Pilar, ou a estrada velha para Mogi das Cruzes (SP), como aparece nos mapas da São Paulo Railway Company ([188-], p. 81), que tem origem no Caminho do Mar, nas proximidades da então Vila de São Bernardo, e percorre a várzea do Tamanduaté até sua nascente, para atingir a Capela do Pilar e, depois, Mogi das Cruzes.

Quando a via férrea foi duplicada (1896-1901), observou-se que as estações intermediárias eram muito parecidas umas com as outras: todas receberam novos edifícios padronizados de “terceira classe”, que hoje podem ser vistos apenas nas cidades mais afastadas do centro da metrópole, ou seja, Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Caieiras (SP) e Franco da Rocha (SP). A melhoria dos transportes significou uma facilitação do acesso de passageiros aos arredores paulistanos, favorecendo a multiplicação de atividades nas margens da linha férrea e a expansão dos núcleos urbanos nas estações ferroviárias, o que atribuiu uma vocação de subúrbio a essa região.



Figura 2: Estações de Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires, edifícios padronizados de terceira classe

Fonte: O autor (fotomontagem a partir de fotos pessoais, 2004).

A indústria foi, sem dúvida, outro importante legado da estrada de ferro, especialmente após a duplicação da linha, no início do século XX. Sua implantação tem relação direta com a 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 proximidade a fontes de água, principalmente ao longo das margens dos rios Tamanduaeté e Tietê.

Nas cercanias da linha do trem e de suas novas indústrias, os povoados, bairros e cidades que surgiram não estavam nos planos da ferrovia: o projeto de implantação da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e de sua duplicação, ou mesmo da operação dos trens, não deu importância estratégica ao desenvolvimento de núcleos urbanos ao redor da linha. Essa foi uma demanda que só se manifestou a partir do fim da Primeira Guerra Mundial, devido à industrialização da várzea do Tamanduaeté no trecho de São Caetano a Santo André, que exigiu a ampliação de trens de passageiros para atendimento do aglomerado urbano que se espalhava ao redor de São Paulo, principalmente o transporte de mão-de-obra para a indústria.

O apelo para o aumento de transporte de passageiros veio, sobretudo, das novas plantas industriais, que precisavam atrair a massa de trabalhadores espalhada pela capital. A partir dos anos 1920, novas paradas e estações ferroviárias foram abertas para atender à demanda das novas fábricas, grandes plantas industriais.

3 Elementos urbanos da paisagem ferroviária

A cidade de Santo André, a exemplo de outros núcleos da metrópole paulistana, desenvolveu-se a partir da implantação da estação ferroviária, então denominada Estação São Bernardo. Abriam-se caminhos (Figura 1) ao redor da esta-

ção e de suas imediações, nas quais foram realizados os primeiros parcelamentos de terra, atraindo moradias, mercados, depósitos e oficinas e as primeiras fábricas, que deram vida ao antigo bairro da Estação São Bernardo, correspondente à atual área central da cidade e parte dos bairros de Vila Alzira e Vila Assunção.

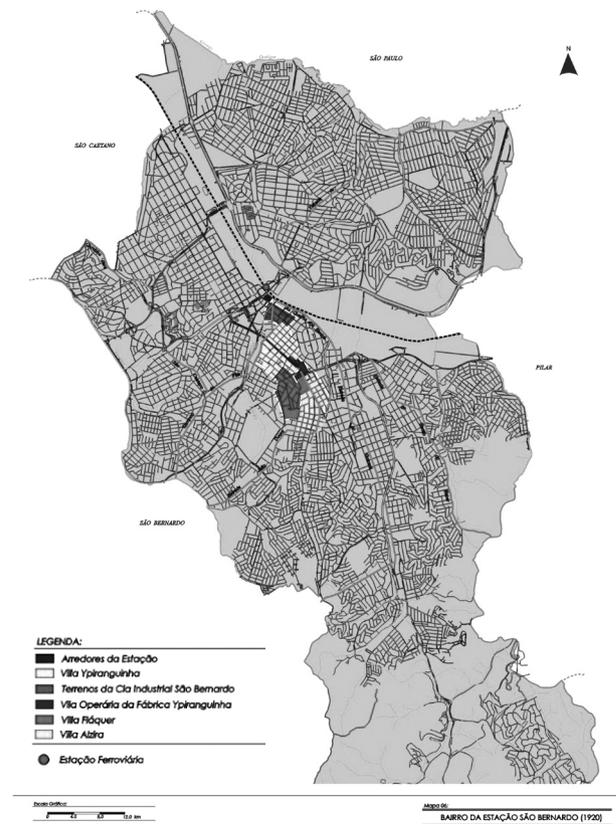


Figura 3: Mapa da cidade Santo André, com destaque para os primeiros caminhos e estradas, e os loteamentos que compunham o bairro da Estação São Bernardo até a década de 1920

Fonte: Passarelli (2005, p. 50).

Denominados Villa Ypiranguinha, Villa Fláquer e Villa Alzira, os parcelamentos de terra realizados nas primeiras décadas do século XX caracterizavam-se pela abertura de ruas retas em estradas e caminhos já existentes e pela não-delimitação dos lotes, o que possibilitou a convivência de diferentes atividades ao redor das vias. Em geral, esses



lotes apresentavam frentes estreitas, e os edifícios eram construídos sobre o alinhamento das ruas, e sem recuos laterais. Nessas construções, havia apenas um pavimento elevado do solo por porões, a exemplo da arquitetura urbana da segunda metade do século XIX, analisada por Nestor Goulart Reis Filho (apud MORSE, 1970), que se tornou registro de memória e identidade urbana e se mantém presente na paisagem atual das cidades vizinhas das estações ferroviárias.

Ao percorrer as ruas mais antigas dos núcleos urbanos surgidos ao longo da ferrovia, é possível identificar esses elementos em vários edifícios, marcos de uma paisagem urbana que ainda conserva aspectos fundadores no traçado e na ocupação do solo. Ao redor da estação Santo André, por exemplo, pode-se verificar grande quantidade da memória fundadora dos povoados-estação, que, ao longo da linha férrea, formam uma paisagem única na metrópole denominada “paisagem ferroviária”.

Observa-se a sobreposição de muitos momentos históricos no traçado de suas ruas, nos lotes e nos edifícios, registrando a história da cidade desde sua fundação, como um povoado, até se tornar um centro regional de comércio e serviços em conjunto com as demais cidades da região do ABC, sem deixar de mostrar referências da cidade industrial que, ao longo do século XX, tornou-se identidade de seus três centros mais antigos, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, assim como dos bairros paulistanos Barra Funda e Lapa.

Embora haja grande número de edifícios, característicos do primeiro momento de ocupação urbana, a partir da implantação da ferrovia, a condição de preservação ou mesmo de manutenção deles é irregular. Assim, por meio do levantamento e análise dos elementos constitutivos dos imóveis identificados – porão alto; cobertura em duas ou mais águas; elementos ornamentais nas

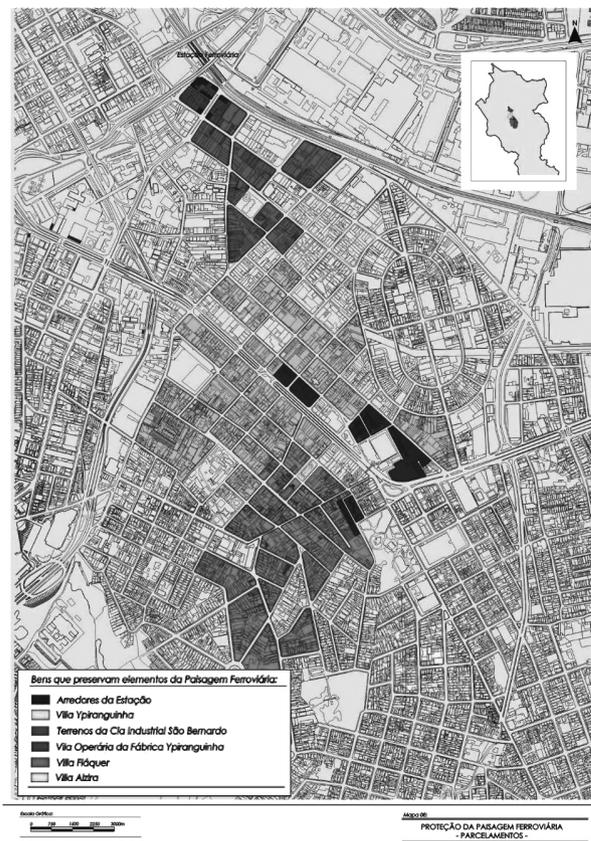


Figura 4: Mapa dos edifícios que conservam elementos da memória fundadora do “povoado-estação”

Fonte: Passarelli (2005, p. 172).

fachadas, em platibandas ou frontões, ou ainda, em frisos salientes ao redor das aberturas –, verifica-se que poucos são os exemplos de edifícios com alto grau de conservação, sem significativas alterações nos elementos da fachada e de cobertura, exceto, por vezes, pela substituição de telhas. Apenas 10% dos edifícios apresentam alto grau de conservação em contraposição a cerca de 60% com baixo ou péssimo grau de conservação, o que dificulta a valorização da paisagem ferroviária como patrimônio cultural local.

O grau de conservação de um imóvel não apresenta relação direta com a alteração de seu uso. É possível identificar imóveis com origem de uso residencial que, mesmo com mudança de uso para comercial, apresentam alto grau de con-

servação. Ao mesmo tempo, há muitos exemplos de imóveis que mantiveram o uso residencial e sofreram alterações profundas na fachada, em especial com a substituição de esquadrias, criação de novas aberturas para a guarda de veículos, ampliação dos recuos laterais, construção de um segundo pavimento nos imóveis térreos e o recobrimento das fachadas com outros materiais. Tais modificações são mais evidentes em relação aos conjuntos geminados, sobretudo quando um dos imóveis mantém alto grau de conservação e situa-se ao lado de outros com regular, baixo ou péssimo grau de conservação.

A atividade comercial provoca, em geral, a alteração nas aberturas dos edifícios, que se tornam mais amplas para dar maior visibilidade do seu interior, formando vitrines no alinhamento das ruas. As aberturas de ventilação dos porões são fechadas ao se substituir o piso de madeira por laje ou cimentado. As fachadas, muitas vezes, recebem novos materiais ou são recobertas por painéis publicitários que dificultam a percepção do prédio. No entanto, em alguns casos, os elementos decorativos da fachada são destacados por uma pintura de cores contrastantes que valorizam o edifício.

A mudança de uso residencial para comercial provoca, também, o rebaixamento do piso, eliminando o porão para facilitar o acesso do público. São raros, mas presentes na paisagem, os imóveis de uso comercial que mantêm o distanciamento entre o nível da rua e o do passeio. Nesse caso, são construídos degraus que dão acesso ao salão comercial, preservando-se, assim, essa característica da arquitetura original.

Somente nas ruas junto às estações, área de maior circulação e visibilidade do antigo povoado e, portanto, de maior valorização, foram construídos os únicos sobrados que ainda se destacam em meio ao casario térreo da paisagem, embora estejam bastante deteriorados pela falta de conserva-

ção e, em alguns casos, com grandes modificações nas fachadas.



Figura 5: Edifícios remanescentes do "povoado-estação" em Santo André, ao longo do antigo Caminho do Pilar, atuais ruas Coronel Oliveira Lima (conhecida como o Calçadão) e Coronel Fernando Prestes, e de outros caminhos e estradas que surgiram a partir da estação São Bernardo

Fonte: O autor (fotomontagem a partir de fotos pessoais, 2004).



Figura 6: Edifícios residenciais remanescentes da fundação do antigo bairro da estação de São Bernardo

Fonte: O autor (fotomontagem a partir de fotos pessoais, 2004).



Figura 7: Edifícios comerciais e de uso misto nos arredores da estação ferroviária, primeiros sobrados construídos (Estação São Bernardo)

Fonte: O autor (fotomontagem a partir de fotos pessoais, 2004).



4 Paisagem ferroviária e identidade regional

A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia.

[...]

A memória, que alimenta a história que, por sua vez, procura salvar o passado para servir ao presente e ao futuro. Devemos trabalhar de forma que a memória coletiva seja empregada para libertar e não para escravizar os homens. (LE GOFF, 2003, p. 469-471).

De acordo com Rossi (1995, p. 3), 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.” A cidade, processo de construção coletiva, acumula em sua paisagem os momentos da história de uma coletividade e os elementos da paisagem urbana, manifestações da vida social e, portanto, prova viva de valores, culturas, memórias e identidades de uma época.

Rossi (1995) afirma, ainda, que a arquitetura da cidade, composta de traçados e volumes, com suas ruas, praças e edifícios, possibilita a leitura e a interpretação de fatos urbanos, únicos para cada lugar, e remete ao debate de temas como a individualidade, o desenho, a memória e a identidade do lugar e de seus habitantes.

Durante o levantamento e as vistorias desenvolvidos em Santo André, buscou-se desvendar a origem da formação da cidade, anterior à grande indústria, percorrendo seus lugares mais antigos e identificando elementos urbanos que registram

sua gênese e que, portanto, são referenciais da história local, o que afirma a identidade e a resistência à homogeneização da cultura, um dos diversos aspectos da globalização. “Se não houver memória, a mudança será sempre um fator de alienação e desagregação, pois faltaria uma plataforma de referência.” (MENESES, 1978, p. 46).

As permanências do bairro da Estação de São Bernardo, ou os registros da memória de um núcleo suburbano que se formou ao redor da estação ferroviária e que ainda conforma a paisagem da cidade, é que compõem o cenário ferroviário, gênese da cidade de Santo André e de outros núcleos urbanos formados ao redor das estações da antiga Estrada de Ferro de São Paulo.

Essas permanências da paisagem, resistentes às transformações urbanas, contam a história local e possibilitam entender o processo de desenvolvimento da cidade e suas relações com a ferrovia, com a ligação do litoral ao planalto e com a estação.

A estrada de ferro e a estação ferroviária são referenciais históricos importantes para entender o desenvolvimento socioeconômico e paisagístico de todo o Estado de São Paulo. Além disso, a presença da ferrovia é sentida pela população da cidade, por estar “do lado de cá” ou “de lá” da linha férrea. Mais forte do que a presença de um elemento natural, como o Rio Tamanduateí, é a existência da linha férrea, que divide a cidade em dois lados e estrutura uma “cidade alta” em oposição à “cidade baixa”, ou o “centro velho” ao “centro novo”, em cada um dos lados da ferrovia.

A estação ferroviária e a estrada de ferro, no entanto, não compõem marcos visuais significativos. A localização, no fundo do vale, não lhes garante visibilidade de toda a cidade. As estações construídas para atender ao subúrbio – estações de terceira classe – apresentam baixo gabarito, sem marcos visuais, como os relógios da Estação da Luz. As novas estações, remodeladas a partir

de 1960 nos trechos de maior intensidade de passageiros de subúrbio, também não se destacam na paisagem, pois foram construídas sem elementos ou materiais que as destacassem em relação aos demais edifícios. Essas estações são percebidas apenas pelos usuários do trem. As chaminés e os telheiros movimentados das indústrias, sobrados e as torres das igrejas, sempre sobre elevações do terreno, são marcos visuais de referência na paisagem urbana do “povoado-estação”.

No espaço urbano atual, novos elementos marcam a paisagem, como os eixos viários, túneis, viadutos, edifícios verticais para residências, comércio ou serviço, que escondem as referências históricas e ambientais e alteram o desenho da hidrografia e da topografia da cidade. Chaminés foram desativadas e plantas industriais substituídas por hipermercados, *shopping centers*, centros universitários, enquanto os sobrados, as chaminés e as torres das igrejas foram escondidos pelos arranha-céus e viadutos.

Porém, o olhar atento pela janela do trem, por trás dos muros ou das estruturas dos viadutos, mostra que ruas estreitas e edifícios de baixo gabarito, mesmo os que se encontram em bom estado, raramente são citados como significativos da memória da paisagem, seja pela dificuldade de percepção, devido às alterações do entorno, seja pela inconstância no exercício de identificação do patrimônio cultural, e que é muito atual no cenário urbano. Todos esses fatores impedem a preservação da memória de um passado centenário, em que a ferrovia surgia e transformava a metrópole.

Da janela do trem, esse cenário se apresenta por toda a linha. As marcas do “povoado-estação” presentes em Santo André podem ser observadas também nas demais cidades ao redor das estações da via férrea, conferindo-lhes uma identidade comum. É o que se verifica na região do ABC, ao percorrer as ruas de Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires e São Caetano do Sul.



Figura 8: Edifícios com elementos da paisagem ferroviária nos arredores das estações de Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e São Caetano do Sul

Fonte: O autor (fotomontagem a partir de fotos pessoais, 2005).

Com o incentivo ao uso do transporte rodoviário, iniciou-se um processo de abandono do sistema ferroviário brasileiro, que resultou na degradação do espaço urbano ao longo das linhas férreas. A percepção que se tem da janela do trem é a de uma cidade que remete ao passado e, até mesmo na estação central do sistema férreo de Santos a Jundiaí, na Estação da Luz, observa-se uma baixa densidade de ocupação do solo, com a predominância de edifícios de quatro pavimentos em contraposição à intensa verticalização do centro da cidade.

À distância, nos divisores de água, vê-se a dinâmica de renovação do solo pela verticalização, forma de ocupação que se intensificou, desde meados do século XX, em toda a metrópole paulistana, mas que não atingiu diretamente as áreas dos antigos “povoados-estação”. Verifica-se, também, a verticalização da paisagem de bairros como Alto da Lapa e Alto da Mooca, em São Paulo, ou do bairro Jardim, em Santo André, formando uma moldura ao redor da paisagem de baixo gabarito, de um ou dois pavimentos, junto à linha de trem.

A permanência de elementos urbanos que remetem ao passado fundador de núcleos urbanos permite estabelecer uma identidade entre os núcleos que nasceram em torno de uma estação ferroviária, que vai além dos municípios vizinhos da região do ABC e inclui as redondezas das esta-



ções da ferrovia, como se pode conferir no bairro da Lapa, onde se constatam elementos percebidos em Santo André e em cidades vizinhas. Embora sua estação tenha sido instalada apenas no fim do século XIX, quando a linha férrea foi duplicada, a Lapa se tornou, tal como Santo André, importante centro regional de comércio, atendendo a bairros e cidades também servidos pela linha férrea. Identificam-se, igualmente, outras características comuns a paisagens ferroviárias, como o casario baixo sobre o porão alto, com elementos ornamentais em suas fachadas, e a diversidade de atividades urbanas em ruas da Lapa de Baixo.



Figura 9: Edifícios com elementos da paisagem ferroviária nos arredores da estação da Lapa na cidade de São Paulo

Fonte: O autor (fotomontagem a partir de fotos pessoais, 2005).

5 Considerações finais

A paisagem ferroviária, plena de referências da memória da expansão da metrópole paulistana, mas hoje abandonada e cercada pela excessiva poluição visual dos cartazes que encobrem a história, clama por políticas de preservação que valorizem o espaço e a vida de seus habitantes e, mais ainda, garanta a qualidade de um ambiente urbano tão rico. É necessário criar caminhos para a preservação do patrimônio cultural, envolvendo, além de inventário e tombamento de bens, instrumentos que incluam a regulamentação de uso e ocupação do solo e estímulos para a valorização da paisagem e, sem dúvida, uma educação patrimonial que valorize esses centros urbanos e as marcas que identificam a paisagem ao longo da primeira ferrovia paulista.

Railroad landscape: memory and identity of the São Paulo metropolis

In this work, it is intended to carry through a reading of the urban design of the villages situated around the stations of the first São Paulo railroad – the Santos-Jundiaí Railroad, to identify the elements of its urban formation, which remain in the landscape of the São Paulo metropolis and consist the identity landmarks of the cultural landscape of the cities located along of the railway line. In order to do that, it is analyzed the formation of the district of São Bernardo Station, current city of Santo André, to determine the elements that had conformed the city in its origin, landmarks that are also found in other nucleus in the immediacy of railway line.

Key words: Ambient perception. Cultural legacy. Identity. Landscape. Urban planning.

Notas

- 1 A recomendação do Comitê de Ministros do Conselho da Europa, de número R95, fornece diretrizes sobre a preservação integrada das áreas de paisagens culturais que devem compor as políticas paisagísticas dos países pertencentes à Comunidade Européia (CURY, 2004).
- 2 Consideram-se estações intermediárias aquelas implantadas ao longo da linha férrea, mas não merecedoras de destaque, por não serem estratégicas à operação da ferrovia em meados do século XIX. São elas: Cubatão, Rio Grande, São Bernardo (atual Santo André), Brás, Água Branca, Pirituba, Perus, Caieiras, Juquery (atual Franco da Rocha) e Belhem (atual Francisco Morato). Não foram consideradas estações intermediárias as estações terminais – Santos e Jundiaí –, a estação da Luz e as estações Raiz da Serra e Alto da Serra (depois, Paranapiacaba), essenciais para a realização do tráfego nos planos inclinados da Serra do Mar.

Referências

- CUNHA GALVÃO, M. da. *Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia do Diário, 1869.
- CURY, I. (Org). *Cartas patrimoniais*. 3. ed. Rio de Janeiro: Sphan, 2004.
- LANGENBUCH, J. R. *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. 1. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.
- LE GOFF, J. *História e memória*. 5. ed. Campinas: Unicamp, 2003.

MENESES, U. T. B. de. Patrimônio ambiental urbano: do lugar comum ao lugar de todos. *C J Arquitetura*, Rio de Janeiro, n. 19, p. 45-46, 1978.

MORSE, R. M. *Formação histórica de São Paulo: de comunidade à metrópole*. 1. ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.

PASSARELLI, S. H. F. *Proteção da paisagem ferroviária: memória e identidade do bairro Estação São Bernardo (atual Santo André)*. 2005. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

RIBEIRO, J. *A carne*. 2. ed. Rio de Janeiro: Três, 1972.

ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SÃO PAULO RAILWAY COMPANY. *Plans of property and titles deeds*. São Paulo, [188-]. Álbum. Escala 1: 2.376.

Recebido em 3 ago. 2006 / aprovado em 20 nov. 2006

Para referenciar este texto

PASSARELLI, S. H. F. Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulistana. *Exacta*, São Paulo, v. 4, n. 2, p. 363-373, jul./dez. 2006.

