



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
CAMPUS DE LARANJEIRAS  
DEPARTAMENTO DE ARQUEOLOGIA

LORRAINE DOS SANTOS FIDELIS

**A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DAS HABITAÇÕES NA VILA MARTIN SMITH E  
SUAS IMPLICAÇÕES NAS DINÂMICAS SOCIAIS DA VILA FERROVIÁRIA DE  
PARANAPIACABA/SP**

LARANJEIRAS

2024

LORRAINE DOS SANTOS FIDELIS

**A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DAS HABITAÇÕES NA VILA MARTIN SMITH E  
SUAS IMPLICAÇÕES NAS DINÂMICAS SOCIAIS DA VILA FERROVIÁRIA DE  
PARANAPIACABA/SP**

Trabalho de Conclusão do Curso apresentado ao Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe, como requisito para a obtenção do Título de Bacharela em Arqueologia.

Orientador: Prof. Dr. Bruno Sanches Ranzani da Silva

LARANJEIRAS

2024



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
CAMPUS DE LARANJEIRAS  
DEPARTAMENTO DE ARQUEOLOGIA



ATA DA SESSÃO DE APRESENTAÇÃO  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC II)

A Banca Examinadora composta pelos professores Dr. Bruno Sanches Ranzani da Silva (Orientador/Presidente), Dr. Leandro Domingues Duran (Examinador Interno/Darq-UFS) e Dr. Jenilton dos Santos Ferreira (Examinador Interna/Darq-UFS), sob a presidência do primeiro, reuniu-se às 10:00 horas, no dia 21/10/2024, de forma remota para avaliar o TCC sob o formato monografia, intitulado " **A Organização espacial das habitações na Vila Martin Smith e suas implicações nas dinâmicas sociais da Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP** ", apresentado pela discente do Curso de Graduação em Arqueologia (Bacharelado), matriculado na UFS com o número 201700060860, **Lorraine dos Santos Fidelis**. Dando início às atividades, o presidente da sessão passou a palavra a discente para proceder a apresentação do Trabalho. A seguir, o primeiro examinador, Leandro Domingues Duran da Silva fez comentários e arguiu a discente, que dispôs de igual período para responder ao questionamento. O mesmo procedimento foi seguido com o segundo examinador, Dr. Jenilton dos Santos Ferreira. Dando continuidade aos trabalhos, o presidente da Banca Examinadora, Dr. Bruno Sanches Ranzani da Silva agradeceu os comentários e sugestões dos membros da Banca. Encerrados os trabalhos, a Banca Examinadora solicitou que a discente e os ouvintes saíssem do recinto para atribuição da nota. Com base nos preceitos estabelecidos pelo Departamento de Arqueologia, sob Resolução Nº12/2017/CONEPE, que normatiza a elaboração e avaliação dos Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC) do Curso de Graduação em Arqueologia (Bacharelado), a Banca Examinadora decidiu APROVAR a discente com a média 10,0. Nada mais havendo a tratar, a Banca Examinadora elaborou essa ata que será assinada pelos seus membros e, em seguida, pelo discente avaliado.

Campus de Laranjeiras/UFS, 21 de outubro de 2024

Professor(a) Orientador(a) - Presidente

1º Examinador (a)

2º Examinador (a)

Discente avaliado (a)

Dedico esta monografia aos meus amados pais, Consuela Maria dos Santos Fidelis e Claudio Adriano Fidelis, cujo apoio financeiro e emocional foi fundamental para a realização do meu sonho de me tornar arqueóloga. Sou profundamente grata pelas oportunidades de estudo que me proporcionaram, assim como pelo amor e incentivo constantes ao longo desta jornada acadêmica.

## AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar minha profunda gratidão a todas as pessoas que tornaram este trabalho possível. Seu apoio e contribuições foram essenciais em cada etapa desta jornada. Cada gesto de incentivo, palavra de encorajamento e momento de colaboração me impulsionaram rumo a este objetivo. Vocês são parte fundamental da realização deste sonho.

Dedico uma menção especial à minha mãe, Consuela Maria dos Santos Fidelis. Sua sabedoria, amor incondicional e paciência foram fundamentais para que eu alcançasse este momento. Agradeço por ser um exemplo de força e determinação e por estar sempre ao meu lado, mesmo quando a distância nos separava.

Ao meu pai, Claudio Adriano Fidelis, sua dedicação como militante no Sindicato dos Metalúrgicos do Grande ABC e sua trajetória na *Prysmian Group* me inspiraram e ensinaram a importância da reflexão e da luta pelos direitos trabalhistas. Sua orientação e suporte foram imprescindíveis para este estudo e para meu crescimento pessoal e profissional.

Às minhas irmãs, Lorena e Larissa, agradeço pelo auxílio e pela admiração constantes. A presença de vocês trouxe uma felicidade imensurável, e é com muito orgulho que carrego o título de irmã mais velha. Vocês são os amores da minha vida e me dão forças para seguir em frente, sonhar e enfrentar os desafios. Tenho um profundo apreço por tudo que são e por tudo que representam para mim.

Aos meus queridos avós, Vicente, Luzia, Valdemar e Rita, que, mesmo sem a oportunidade de estudar, sempre me incentivaram a buscar meus sonhos e a valorizar a educação. Vocês são a base da nossa família e minha constante inspiração. Àqueles que não estão mais entre nós, sinto falta de vocês todos os dias e lamento que não possam compartilhar esta fase comigo.

Agradeço ao Prof. Dr. Bruno Sanches Ranzani da Silva por aceitar conduzir este projeto. Sua orientação, conhecimento e suporte foram extremamente necessários para o desenvolvimento dos capítulos aqui escritos. O cuidado em guiar, corrigir e sugerir melhorias foi crucial para que eu chegasse até aqui. Agradeço a oportunidade de aprender com um profissional tão competente.

A todos os meus amigos que estiveram ao meu lado durante esta jornada. Não vou citar nomes para não esquecer ninguém, mas especialmente para as amizades que cultivei ao longo dos anos, meus "arqueamigos" e meus colegas de turma do período de 2017.1.

Agradeço a Luana Regina Armelim, Douglas Santos Neco e Rafael dos Santos Machado, que me ajudaram inúmeras vezes na revisão deste trabalho, e a Fábio Augusto Silva

Santos, que me auxiliou na produção dos gráficos Gamma no AutoCAD, contribuindo significativamente para a qualidade deste projeto.

A todos os professores que cruzaram meu caminho, especialmente aos docentes do curso de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe - UFS, pela excelente formação que me proporcionaram. Um agradecimento especial ao Prof. Dr. Leandro Domingues Duran e ao Prof. Dr. Jenilton Ferreira Santos por aceitarem compor a banca examinadora. Agradeço a disponibilidade, atenção à leitura e análise desta monografia, bem como pelos comentários e sugestões construtivas que contribuíram para o aprimoramento desta pesquisa.

Não poderia deixar de mencionar Guilherme Ribeiro de Souza Pinto, gerente de Projetos e Preservação Histórica do Departamento de Gestão de Paranapiacaba e Parque Andreense, e Paulo da Silva Amorim, arquiteto da Prefeitura Municipal de Santo André, Secretaria de Meio Ambiente DGPPA - Gerência de Projetos e Preservação Histórica. Suas colaborações foram determinantes para o desenvolvimento desta pesquisa, fornecendo plantas das habitações de Paranapiacaba e informações relevantes.

Além de destacar a importância das universidades públicas federais, especialmente a UFS, onde tive a oportunidade de estudar, é fundamental reconhecer que essas instituições desempenham um papel crucial na democratização do ensino superior, proporcionando educação de qualidade. É vital que defendamos a continuidade e o fortalecimento dessas universidades, pois lutar por elas é lutar por um Brasil mais justo e inclusivo, onde o conhecimento é um direito de todos e não um privilégio de poucos, prevenindo assim o retrocesso.

Para finalizar, gostaria de agradecer a todas as pessoas que, mesmo não mencionadas aqui, contribuíram direta ou indiretamente para a realização desta produção. Muito obrigada!

*“[...] também desejamos confrontar as duas maiores ambiguidades de nossa vida profissional: primeiro, que somos filhos da classe trabalhadora que têm se unido à classe média acadêmica e, segundo, que somos arqueólogos europeus-americanos que construímos nossa carreira sobre o estudo de um povo conquistado.*

*Cada um de nós é um filho da classe trabalhadora e agora trabalhamos na academia. A Arqueologia, como disciplina, serve aos interesses de classe que são frequentemente contrários aos da posição da qual viemos. Encontramo-nos em um estranho e maravilhoso lugar, mas não estamos sempre confortáveis na academia e nossa atual posição de classe nos aliena de nossa vida de infância e da vida de nossas famílias em sentido mais amplo.” (McGuire, 1999)*

## RESUMO

Tendo em vista que a análise das relações sociais e arquitetônicas em complexos operários é fundamental para compreender as dinâmicas de poder e a qualidade de vida dos trabalhadores, o presente estudo aborda a organização espacial das habitações na Vila Martin Smith, localizada na Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP, com o objetivo de analisar como essas estruturas refletem as dinâmicas sociais dos moradores. Para tanto, foi necessário realizar um estudo bibliográfico sobre a Vila Ferroviária, analisar as plantas baixas das residências e discutir as narrativas arqueológicas relacionadas à qualidade de vida e ao controle social. Realizou-se, então, uma pesquisa qualitativa e quantitativa, utilizando o método Gamma para analisar a escala, a integração e a complexidade das habitações. Diante disso, verificou-se que as características arquitetônicas impactam as relações sociais, que a configuração do espaço reflete desigualdades sociais e que existem mecanismos de controle social nas dinâmicas de convivência dos trabalhadores. Conclui-se que a arquitetura das residências na Vila Martin atende a necessidades habitacionais e perpetua desigualdades, reafirmando, assim, as relações de poder entre trabalhadores e empregadores.

**Palavras-chave:** Vila Ferroviária; Paranapiacaba; Vila Martin Smith; Controle social; Qualidade de vida.

## ABSTRACT

Considering that the analysis of social and architectural relationships in workers' complexes is fundamental to understanding power dynamics and the quality of life of laborers, this study investigates the spatial organization of housing in Martin Smith Village, located in the Railway Village of Paranapiacaba/SP. The primary objective is to analyze how these structures reflect the social dynamics of their residents. To this end, a bibliographic study on the Railway Village was conducted, alongside an analysis of residential floor plans and a discussion of archaeological narratives related to quality of life and mechanisms of social control. A qualitative and quantitative approach was adopted, employing the Gamma method to examine the scale, integration, and complexity of the housing structures. The results reveal that architectural characteristics significantly impact social relationships, spatial configurations mirror social inequalities, and mechanisms of social control shape the dynamics of workers' interactions. It is concluded that the architecture of the residences in Martin Smith Village not only fulfills housing requirements but also perpetuates social inequalities, thereby reinforcing power relations between workers and employers.

**Keywords:** Railway Village; Paranapiacaba; Martin Smith Village; Social control; Quality of life.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Planta esquemática da Vila de Paranapiacaba, destacando a Vila Nova (ou Martin Smith), a Vila Velha (ou Varanda Velha) e o Morro (ou Parte Alta).....	27
Figura 2 - Acampamento para abrigar os trabalhadores da ferrovia com as primeiras casas de pau à pique.....	30
Figura 3 - Vista da Parte Alta da Vila de Paranapiacaba, mostrando casas com fachadas coloridas.....	32
Figura 4 - Igreja Senhor Bom Jesus de Paranapiacaba.....	33
Figura 5 - Ponte metálica sobre o pátio ferroviário que conecta a Parte Alta à Vila Velha .....	35
Figura 6 - Clube União Lyra Serrano .....	39
Figura 7 - Mercado de Paranapiacaba .....	40
Figura 8 - Antiga Estação do Alto da Serra.....	41
Figura 9 - Relógio da Vila Ferroviária de Paranapiacaba .....	46
Figura 10 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando as unidades que compõem o conjunto de edifícios da Tipologia A .....	53
Figura 11 - Planta baixa da unidade de Tipologia A .....	54
Figura 12 - Casa Fox, do Conjunto de residências do tipo A, localizada na Avenida Fox .....	55
Figura 13 - Desenho da fachada da Tipologia A .....	56
Figura 14 - Planta baixa da unidade de Tipologia A, mostrando a adição de uma área de serviço e banheiro ao lado da cozinha, refletindo as modificações realizadas para atender às necessidades modernas .....	57
Figura 15 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando as unidades que compõem o conjunto de edifícios da Tipologia B.....	58
Figura 16 - Planta baixa da unidade de Tipologia B .....	59
Figura 17 - Desenho da fachada da Tipologia B .....	60
Figura 18 - Conjunto de residências do tipo B localizadas na Avenida Fox.....	60
Figura 19 - Planta baixa da unidade de Tipologia B, mostrando a adição de uma área de serviço e banheiro ao lado da cozinha, refletindo as modificações realizadas para atender às necessidades modernas .....	61
Figura 20 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando o edifício da Tipologia C .....	62
Figura 21 - Residência do Engenheiro Chefe, Tipologia C, na Vila Ferroviária de Paranapiacaba .....	64
Figura 22 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando o edifício da Tipologia D.....	65

Figura 23 - Tipologia D, antiga sede da Associação Recreativa Lyra da Serra (Cine Lyra) ...	65
Figura 24 - Projeto de restauro do Conjunto Arquitetônico do Antigo Clube Lyra, primeiro Grupo Escolar e Edifício Anexo.....	66
Figura 25 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando as unidades da Tipologia E1 em azul e da Tipologia E2 em laranja .....	67
Figura 26 - Planta baixa das unidades das Tipologias E1 e E2 no agrupamento de oito casas	68
Figura 27 - Planta baixa e elevação frontal da Tipologia E2, detalhando a disposição dos cômodos e o design da fachada do edifício .....	68
Figura 28 - Conjunto de residências das Tipologias E1 e E2 .....	69
Figura 29 - Desenho das fachadas das Tipologias E1 e E2 .....	70
Figura 30 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando as unidades que compõem o conjunto de edifícios da Tipologia X .....	70
Figura 31 - Planta baixa da unidade de Tipologia X .....	71
Figura 32 - Desenho da fachada frontal e lateral da Tipologia X.....	71
Figura 33 - Conjunto de residências do tipo X .....	72
Figura 34 - Alojamento para solteiros da Vila Martin Smith .....	74
Figura 35 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando as unidades de Alojamento de Solteiros .....	74
Figura 36 - Sítio Arqueológico Garagem das Locomotivas .....	83
Figura 37 - Antiga Oficina de Trens.....	84
Figura 38 - Registro fotográfico realizado durante o percurso de reconhecimento prospectivo na Vila de Paranapiacaba, em maio de 2024, documentando as condições das edificações ....	91
Figura 39 - Planta Baixa das Edificações do Tipo A.....	94
Figura 40 - Gráfico de Análise Gamma das Edificações do Tipo A .....	95
Figura 41 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo A.....	95
Figura 42 - Gráfico da Análise de Acessibilidade das Edificações do Tipo A .....	96
Figura 43 - Planta Baixa das Edificações do Tipo B .....	98
Figura 44 - Gráfico de Análise Gamma das Edificações do Tipo B .....	99
Figura 45 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo B .....	100
Figura 46 - Gráfico da Análise de Acessibilidade das Edificações do Tipo B.....	101
Figura 47 - Planta Baixa do Térreo da Edificação do Tipo C .....	103
Figura 48 - Planta Baixa do Pavimento superior da Edificação do Tipo C.....	104
Figura 49 - Gráfico de Análise Gamma da Edificação do Tipo C .....	104
Figura 50 - Gráfico da Distribuição de Conexões da Edificação do Tipo C .....	106

Figura 51 - Gráfico da Análise de Acessibilidade da Edificação do Tipo C.....	107
Figura 52 - Planta Baixa das Edificações do Tipo E1 .....	109
Figura 53 - Gráfico de Análise Gamma das Edificações do Tipo E1.....	110
Figura 54 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo E1 .....	110
Figura 55 - Gráfico da Análise de Acessibilidade das Edificações do Tipo E1 .....	111
Figura 56 - Planta Baixa das Edificações do Tipo E2 .....	113
Figura 57 - Gráfico de Análise Gamma das Edificações do Tipo E2.....	114
Figura 58 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo E2 .....	115
Figura 59 - Gráfico da Análise de Acessibilidade das Edificações do Tipo E2.....	116
Figura 60 - Planta Baixa das Edificações do Tipo X.....	117
Figura 61 - Gráfico de Análise Gamma das Edificações do Tipo X .....	118
Figura 62 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo X.....	119
Figura 63 - Gráfico da Análise de Acessibilidade das Edificações do Tipo X .....	120
Figura 64 - Planta Baixa do Alojamento para Solteiros .....	121
Figura 65 - Gráfico de Análise Gamma do Alojamento para Solteiros.....	121
Figura 66 - Gráfico da Distribuição de Conexões do Alojamento para Solteiros .....	122
Figura 67 - Gráfico da Análise de Acessibilidade do Alojamento para Solteiros .....	123
Figura 68 – Planta Baixa da Edificação Casa do Engenheiro 01 .....	125
Figura 69 – Gráfico de Análise Gamma da Edificação Casa do Engenheiro 01 .....	126
Figura 70 – Gráfico da Distribuição de Conexões da Edificação Casa do Engenheiro 01 ....	127
Figura 71 – Gráfico da Análise de Acessibilidade da Edificação Casa do Engenheiro 01 ....	128
Figura 72 - Planta Baixa da Edificação Casa do Engenheiro 02 .....	129
Figura 73 - Gráfico de Análise Gamma da Edificação Casa do Engenheiro 02 .....	130
Figura 74 - Gráfico da Distribuição de Conexões da Edificação Casa do Engenheiro 02 ....	131
Figura 75 - Gráfico da Análise de Acessibilidade da Edificação Casa do Engenheiro 02 ....	132
Figura 76 - Planta Baixa da Edificação Casa do Engenheiro 04 .....	133
Figura 77 - Gráfico de Análise Gamma da Edificação Casa do Engenheiro 04 .....	134
Figura 78 - Gráfico da Distribuição de Conexões da Edificação Casa do Engenheiro 04 ....	135
Figura 79 - Gráfico da Análise de Acessibilidade da Edificação Casa do Engenheiro 04 ....	136

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Bens Imóveis cadastrados no SICG em Paranapiacaba/SP.....	80
Quadro 2 - Patrimônio Arqueológico Identificado Programa de Prospecção e Monitoramento Arqueológico da Parte Baixa da Vila de Paranapiacaba .....	82

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Edificações Tipo A - Índice de Complexidade A.....	95
Tabela 2 - Edificações Tipo A - Índice de Complexidade B.....	96
Tabela 3 - Resultados dos Índices das Edificações do Tipo A.....	96
Tabela 4 - Edificações Tipo B - Índice de Complexidade A.....	99
Tabela 5 - Edificações Tipo B - Índice de Complexidade B.....	100
Tabela 6 - Resultados dos Índices das Edificações do Tipo B.....	101
Tabela 7 - Edificação Tipo C - Índice de Complexidade A.....	105
Tabela 8 - Edificação Tipo C - Índice de Complexidade B.....	106
Tabela 9 - Resultados dos Índices da Edificação do Tipo C.....	107
Tabela 10 - Edificações Tipo E1 - Índice de Complexidade A.....	110
Tabela 11 - Edificações Tipo E1 - Índice de Complexidade B.....	111
Tabela 12 - Resultados dos Índices das Edificações do Tipo E1.....	111
Tabela 13 - Edificações Tipo E2 - Índice de Complexidade A.....	114
Tabela 14 - Edificações Tipo E2 - Índice de Complexidade B.....	115
Tabela 15 - Resultados dos Índices das Edificações do Tipo E2.....	116
Tabela 16 - Edificações Tipo X - Índice de Complexidade A.....	118
Tabela 17 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo X.....	119
Tabela 18 - Resultados dos Índices das Edificações do Tipo X.....	120
Tabela 19 - Alojamento para Solteiros - Índice de Complexidade A.....	121
Tabela 20 - Alojamento para Solteiros - Índice de Complexidade B.....	122
Tabela 21 - Resultados dos Índices do Alojamento para Solteiros.....	123
Tabela 22 – Edificação Casa do Engenheiro 01 – Índice de Complexidade A.....	126
Tabela 23 – Edificação Casa do Engenheiro 01 – Índice de Complexidade B.....	127
Tabela 24 – Resultados dos Índices da Edificação Casa do Engenheiro 01.....	128
Tabela 25 - Edificação Casa do Engenheiro 02 - Índice de Complexidade A.....	130
Tabela 26 - Edificação Casa do Engenheiro 02 - Índice de Complexidade B.....	131
Tabela 27 - Resultados dos Índices da Edificação Casa do Engenheiro 02.....	132
Tabela 28 - Edificação Casa do Engenheiro 04 - Índice de Complexidade A.....	134
Tabela 29 - Edificação Casa do Engenheiro 04 - Índice de Complexidade B.....	135
Tabela 30 - Resultados dos Índices da Edificação Casa do Engenheiro 04.....	136

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

AEA ABC: Associação de Engenheiros e Arquitetos do ABC

CNSA: Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos

COMDEPHAAPASA: Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Paisagístico de Santo André

CONDEPHAAT: Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo

EMPLASA: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A.

FAPESP: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

FAU-USP: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

FDD: Fundo de Defesa dos Direitos Difusos

IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PAC: Programa de Aceleração do Crescimento

PRESERVE: Programa de Preservação Histórica do Ministério dos Transportes

RFESA: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SICG: Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão

SPR: São Paulo Railway

SPR Co. Ltd: The São Paulo Railway Company, Limited

UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

WMF: World Monuments Fund

ZEIPP: Zona Especial de Interesse para a Preservação do Patrimônio

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>16</b>
<b>1. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E ARQUEOLÓGICA DA VILA FERROVIÁRIA DE PARANAPIACABA</b> .....	<b>20</b>
1.1 <b>VILA OPERÁRIA E VILA FERROVIÁRIA</b> .....	<b>20</b>
1.2 <b>VILAS FERROVIÁRIAS NO CONTEXTO BRASILEIRO</b> .....	<b>21</b>
1.3 <b>A VILA FERROVIÁRIA DE PARANAPIACABA/SP</b> .....	<b>22</b>
1.1.1    Moradias na Vila Martin Smith .....	50
1.4 <b>IMPORTÂNCIA DAS VILAS FERROVIÁRIAS</b> .....	<b>74</b>
1.5 <b>ARQUEOLOGIA E MEMÓRIA: VALORIZANDO AS NARRATIVAS DOS TRABALHADORES EM PARANAPIACABA</b> .....	<b>76</b>
1.5.1    Contexto Arqueológico da Vila de Paranapiacaba/SP .....	79
<b>2. METODOLOGIA</b> .....	<b>87</b>
<b>3. RESULTADOS E DISCUSSÕES</b> .....	<b>92</b>
3.1 <b>TIPOLOGIA A</b> .....	<b>92</b>
3.2 <b>TIPOLOGIA B</b> .....	<b>97</b>
3.3 <b>TIPOLOGIA C</b> .....	<b>101</b>
3.4 <b>TIPOLOGIA E1</b> .....	<b>107</b>
3.5 <b>TIPOLOGIA E2</b> .....	<b>112</b>
3.6 <b>TIPOLOGIA X</b> .....	<b>116</b>
3.7 <b>ALOJAMENTO PARA SOLTEIROS</b> .....	<b>120</b>
3.8 <b>CASA DO ENGENHEIRO 01</b> .....	<b>123</b>
3.9 <b>CASA DO ENGENHEIRO 02</b> .....	<b>128</b>
3.10 <b>CASA DO ENGENHEIRO 04</b> .....	<b>132</b>
3.11 <b>QUALIDADE DE VIDA E CONTROLE SOCIAL NA VILA MARTIN SMITH</b> .....	<b>136</b>
<b>4. CONCLUSÃO</b> .....	<b>145</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>148</b>

## INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como foco analisar os aspectos arquitetônicos, históricos e sociais do conjunto arquitetônico da Vila de Paranapiacaba, município de Santo André, estado de São Paulo, Brasil. A Vila situa-se ao sul do município de Santo André, a 33 quilômetros do centro da cidade e a 51 quilômetros da capital, São Paulo (Cruz, 2007).

Paranapiacaba está localizada na Área de Proteção dos Mananciais da Região Metropolitana de São Paulo e faz parte da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, criando uma paisagem singular que combina a estrada de ferro com um aglomerado urbano habitado por ex-ferroviários e moradores comuns, sendo que, até 1946, a residência na vila era restrita apenas aos trabalhadores da ferrovia (Cruz, 2007). Construída no final do século XIX pela *The São Paulo Railway Company, Limited* (SPR Co. Ltd.), a vila foi projetada para acomodar os trabalhadores da ferrovia que ligava o interior paulista ao porto de Santos. O projeto seguiu padrões urbanísticos e arquitetônicos ingleses da época, incluindo casas para os operários, escolas, igreja, hospital, entre outros equipamentos públicos. A São Paulo Railway (SPR), inaugurada em 1867 e com 139 quilômetros de extensão, foi a quinta maior<sup>1</sup> e a mais lucrativa ferrovia do período, mantendo o domínio no setor até 1938 (Cruz, 2007). A Vila de Paranapiacaba adota um modelo de padronização das residências operárias, pré-fabricado na Inglaterra, resultado de estudos e experimentações europeias que começaram no século XVII (Plens, 2016).

O tema abordado, "A Relação entre a Organização Espacial das Habitações na Vila Martin Smith e as Dinâmicas Sociais dos Moradores da Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP", está inserido no contexto da arqueologia histórica e da história da industrialização brasileira. A Vila Ferroviária de Paranapiacaba representa um sítio histórico que remonta ao período da industrialização no Brasil, refletindo a arquitetura e a organização social da época. A vila exemplifica um modelo de organização urbana e social típico das vilas ferroviárias daquele período. Atualmente, é considerada patrimônio histórico e cultural, sendo objeto de preservação e estudo por pesquisadores interessados em compreender sua importância na história brasileira. Analisar a Vila Ferroviária de Paranapiacaba nos leva a entender a história de São Paulo no século XIX e sua importância em vários aspectos, como a economia, a sociedade, a arquitetura e a cultura do estado (Cruz, 2007). Paranapiacaba, uma vila pré-fabricada na Inglaterra, possui uma arquitetura que reflete conceitos que ajudam a compreender a situação política e

---

<sup>1</sup> “A primeira companhia inglesa a fixar trilhos no país foi a *Recife and São Francisco Railway*, em 1858, num trecho de 31,5 quilômetros ligando as cidades de Cinco Pontas e Cabo, em Pernambuco” (Cruz, 2007, p. XVI).

socioeconômica de um determinado período histórico na Inglaterra, os quais foram aplicados em um contexto histórico diferente, o brasileiro, resultando em efeitos específicos (Plens, 2016). Embora tenha sido a primeira vila ferroviária de São Paulo, ela não serviu como exemplo para as outras vilas que foram construídas depois por diferentes companhias de ferro (Cruz, 2007). A preservação e o estudo da Vila Ferroviária resgatam a memória histórica e oferecem lições valiosas sobre as relações de trabalho e moradia que ainda refletem nas discussões atuais sobre urbanização e justiça social no Brasil.

A problemática deste estudo é: "Como a organização espacial das habitações na Vila Ferroviária de Paranapiacaba reflete as dinâmicas sociais dos moradores, e que características arquitetônicas dessas residências evidenciam essas interações?". Temos como hipótese que a organização da Vila pode estar relacionada à ideia de acolhimento e controle dos moradores. Em relação ao acolhimento, as vilas foram obras associadas ao trabalho industrial e, desde seu início, foram muitas vezes encaradas como uma forma de garantia de qualidade de vida para famílias operárias - o próprio Engels discutiu a ideia de uma "vila operária ideal"<sup>2</sup> como parte de suas críticas às condições de trabalho e habitação na época. Entretanto, por se tratar de um empreendimento financiado e planejado pelos próprios industriais, a segunda narrativa é a de controle, pois, ao invés de valorizar a vida e trabalho do operário, elas serviam para manter proximidade entre patrão e funcionário, aumentando a vigilância e controle de sua intimidade.

Nesse sentido, o objetivo dessa pesquisa é analisar como a arquitetura das residências da Vila Martin Smith reflete as dinâmicas sociais, relações de poder e a qualidade de vida dos trabalhadores da Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP. Para alcançar esse objetivo geral, estabelecemos objetivos específicos: realizar um estudo bibliográfico sobre a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, a fim de contextualizar sua importância histórica, social e arquitetônica; analisar as plantas baixas das habitações da Vila Martin Smith, aplicando o gráfico Gamma e índices de escala, integração e complexidade, para entender a influência da configuração espacial nas dinâmicas sociais; discutir as narrativas da Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP, enfatizando a qualidade de vida e os mecanismos de controle social presentes na Vila Martin Smith.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP possui relevância histórica nacional, representando um período da industrialização e do desenvolvimento ferroviário no Brasil. Além disso permite uma reflexão contemporânea sobre as relações de trabalho e moradia durante a

---

<sup>2</sup> Para mais informações sobre a proposta de vilas operárias ideais e a análise das condições de vida da classe trabalhadora durante a Revolução Industrial, consulte a obra de Friedrich Engels, *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra* (1845).

industrialização brasileira. Compreender as condições de vida dos trabalhadores na vila possibilita contextualizar as lutas por direitos trabalhistas e as questões relacionadas à habitação e urbanização, temas ainda presentes nos debates atuais sobre justiça social e qualidade de vida.

A análise arqueológica da Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP pode fornecer informações sobre a organização espacial, social e econômica da comunidade operária, contribuindo para a compreensão da vida cotidiana e das relações sociais no período estudado. Além disso, ao comparar as narrativas historiográficas e arqueológicas, a pesquisa pode revelar lacunas no conhecimento e abrir novas perspectivas de investigação, enriquecendo o campo da Arqueologia Histórica. Uma pesquisa arqueológica permitirá compreender as condições de trabalho e o cotidiano, os hábitos e a cultura dos habitantes, bem como a história regional e a contribuição para a industrialização.

Meu interesse pela temática se desenvolveu a partir das abordagens discutidas na disciplina de Arqueologia Histórica I, especialmente relacionadas à perspectiva pós-processualista e suas aplicações na arqueologia do capitalismo, bem como ao marxismo e ao pensamento foucaultiano. Tais perspectivas ajudam a compreender as estruturas materiais e ideológicas de dominação, com um enfoque particular no contexto das vilas ferroviárias. Além disso, nasci no município onde a Vila está localizada e a tenho visitado desde a infância. Esse contato próximo despertou em mim um reconhecimento e pertencimento à história e à importância desse patrimônio histórico, motivando-me a aprofundar meus estudos e contribuir para a compreensão e preservação desse aspecto da história industrial brasileira.

A metodologia utilizada neste trabalho compreendeu um levantamento bibliográfico sobre a história da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, com foco na análise da arquitetura das residências. Realizou-se a observação detalhada da Vila, considerando a tipologia das residências e a análise de plantas baixas. Além disso, foi aplicado os índices de “escala”, “integração” e “complexidade”, desenvolvidos por Blanton, com base no modelo “Gamma” de Hillier e Hanson, para analisar a organização espacial, social e econômica da comunidade operária na Vila de Paranapiacaba. Essa metodologia visa contribuir para a compreensão da história da Vila Ferroviária e suas narrativas.

Dessa forma, verificou-se que a organização espacial das habitações na Vila Ferroviária de Paranapiacaba reflete as hierarquias sociais presentes na comunidade. As casas dos trabalhadores apresentam uma configuração mais simples, caracterizadas por poucos cômodos e uma circulação linear, enquanto as residências dos engenheiros são mais complexas e elaboradas em sua disposição. A aplicação do modelo Gamma evidenciou a obrigatoriedade de atravessar diversos espaços para chegar às áreas mais privadas das habitações, reforçando,

assim, o controle social que se manifesta através dessa organização. Este padrão arquitetônico sugere que a disposição dos espaços não é apenas funcional, mas também atua como uma ferramenta de vigilância e controle, refletindo as relações de poder e status entre os diferentes grupos sociais.

## **1. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E ARQUEOLÓGICA DA VILA FERROVIÁRIA DE PARANAPIACABA**

Este capítulo apresenta a contextualização histórica e arqueológica das vilas ferroviárias, destacando sua importância no contexto brasileiro e, em particular, a Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP. Por meio dessa análise, busca-se compreender o papel dessas vilas na configuração das relações de trabalho e nos mecanismos de controle social, além de enfatizar a relevância da arqueologia das habitações operárias como uma ferramenta para investigar os modos de vida e as dinâmicas sociais dos trabalhadores ferroviários.

### **1.1 VILA OPERÁRIA E VILA FERROVIÁRIA**

Para iniciar as discussões desta sessão, é importante abordar o conceito de "vilas operárias". Essas vilas são conjuntos habitacionais construídos para abrigar os trabalhadores de uma fábrica ou indústria. Seu principal objetivo era fornecer moradia para os trabalhadores e suas famílias em condições mais acessíveis e próximas ao local de trabalho.

Conforme destacado por Roberto Pontes Stanchi (2008), o modelo das vilas operárias, propagado na Europa e nos Estados Unidos como um avanço para as classes trabalhadoras, foi adotado no Brasil como parte do movimento rumo à modernização. A questão da moradia, especialmente no contexto das vilas operárias, está intrinsecamente ligada a conceitos de modernidade, discurso sanitário, controle e fixação da mão de obra (Stanchi, 2008).

Segundo Christine Müller (2006), a partir da metade do século XIX, no Brasil, surgiram diversas formas de habitação para trabalhadores, tanto em áreas urbanas como em regiões rurais próximas a núcleos industriais. Esses conjuntos residenciais, comumente conhecidos como "vilas operárias" na literatura, refletiam diferentes modelos de organização e estruturação das moradias dos trabalhadores. No entanto, de acordo com Telma de Barros Correia (2001), o termo "vila operária" é frequentemente empregado como uma generalização para denominar diversos tipos de habitações operárias. Essa generalização ocorre devido às semelhanças nos propósitos e características básicas dessas moradias, que têm em comum a ideia de fornecer moradia acessível e próxima ao local de trabalho para os trabalhadores e suas famílias.

Quando a autora discute a diversidade de formas e nomes dos alojamentos para funcionários, ela conclui que os conjuntos habitacionais conhecidos como "vilas operárias" são compostos por grupos de casas localizadas em áreas urbanas ou nos arredores das cidades, podendo ou não ser acompanhados por instalações coletivas como escolas, igrejas ou áreas de

lazer (Correia, 2001). Dessa forma, visava-se oferecer um ambiente de vida mais completo e integrado para a comunidade operária, contribuindo para a formação de comunidades autossuficientes, o que muitas vezes era justificado pelo discurso sanitarista da época.

Paralelamente a isso, a autora considera inadequado denominar qualquer conjunto habitado por trabalhadores como “vilas operárias”, pois essa generalização dificulta a compreensão das características específicas de cada tipo de assentamento (Correia, 2001). Ela argumenta que o termo “vila ferroviária”, que aqui nos interessa, é empregado quando se trata de habitações construídas por companhias ferroviárias, ressaltando a importância de utilizar denominações adequadas para cada contexto urbano ou rural, de forma a destacar suas particularidades e origens (Correia, 2001).

Apesar dos esforços para diferenciar os termos “vila operária” e “vila ferroviária, ainda faltam estudos que expliquem claramente as diferenças entre esses tipos de habitação. A literatura existente tende a destacar mais as semelhanças entre eles, especialmente no que se refere à oferta de moradia acessível e próxima ao trabalho, visando o bem-estar e o controle social dos trabalhadores. Essa semelhança levou esta pesquisa a usar os dois termos de forma similar, pois, no contexto estudado, ambos servem ao mesmo objetivo de proporcionar acomodação funcional e integração social dos trabalhadores, tornando desnecessária uma distinção rígida entre eles.

## 1.2 VILAS FERROVIÁRIAS NO CONTEXTO BRASILEIRO

De acordo com Müller (2006), elas surgiram no Brasil no final do século XIX e início do século XX, destinadas aos funcionários das ferrovias, e são consideradas parte integrante do patrimônio industrial. Já para Marcelo de Moraes (2002), essas vilas surgiram do final do século XIX até a primeira metade do século XX, no contexto em que as Companhias de Estrada de Ferro em São Paulo investiram em habitação para viabilizar suas operações e garantir o funcionamento contínuo das linhas férreas, impulsionadas pelo desenvolvimento econômico relacionado à lavoura cafeeira e à expansão ferroviária.

Assim, sua história no Brasil remonta ao século XIX, um período marcado pela intensa expansão da malha ferroviária no país. Segundo Anna Eliza Finger (2009), a implantação das linhas férreas começa em 1854, com a inauguração da primeira ferrovia do Brasil, a Estrada de Ferro Petrópolis, durante o governo de Dom Pedro II, que mais tarde foi renomeada como Estrada de Ferro Mauá. Consequentemente, as companhias ferroviárias, para garantir a mão de obra necessária, implementaram estratégias para atrair e manter os trabalhadores próximos às

linhas férreas, desempenhando assim um papel fundamental no desenvolvimento econômico e social do país (Finger, 2009).

Desse modo, a estratégia adotada pelas empresas de distribuir, ao longo das linhas, casas dos funcionários próximas das oficinas, armazéns, entroncamentos e estações contribuiu significativamente para o desenvolvimento do interior do estado de São Paulo, fornecendo uma alternativa para a escassez de moradias no início do século XX e fixando os operários em locais estratégicos para garantir o bom funcionamento das ferrovias (Morais, 2002).

Para especificar as características dessas vilas, Finger (2009) ressalta que elas foram construídas ao longo das ferrovias, tanto em áreas urbanas quanto rurais, seguindo o traçado das linhas férreas. Ela enfatiza que essas habitações foram planejadas e construídas pelas próprias empresas ferroviárias exclusivamente para seus funcionários, assegurando assim sua proximidade com o local de trabalho e facilitando o acesso em situações de urgência. Nesse sentido, Morais (2002) explica que elas foram projetos adotados pelas empresas ferroviárias para abrigar parte de seus funcionários, proporcionando-lhes infraestrutura básica e condições mínimas de higiene. Além disso, o autor destaca que esses núcleos habitacionais também tinham o propósito de exercer um papel de controle e disciplinamento da mão de obra, mantendo os trabalhadores próximos do local de trabalho e facilitando a disponibilidade para horas extras necessárias ao funcionamento das ferrovias.

Um exemplo significativo de vila ferroviária no Brasil, e objeto de estudo deste trabalho, é a Vila de Paranapiacaba, localizada no município de Santo André, em São Paulo. Paranapiacaba se destaca como a primeira vila ferroviária do Estado de São Paulo, possuindo características arquitetônicas únicas e, apesar das perdas ao longo do tempo, preserva uma parte significativa de seu patrimônio em boas condições de habitabilidade (Cruz, 2007). As vilas que surgiram posteriormente seguiram um padrão de hierarquização nas moradias, mas não repetiram a experiência de construção em madeira, sendo que apenas trinta e três casas desse tipo foram registradas em São Vicente (Cruz, 2007).

### 1.3 A VILA FERROVIÁRIA DE PARANAPIACABA/SP

*Do cimo da rocha eu vejo  
Nos olhos do soberano  
A lua dando lampejo  
Nos espelhos do oceano  
Igualmente uma cascata  
Jogando gotas de prata  
Sob um lençol de areia  
E no concerto folclórico  
Canta o vento melancólico  
Duetando com a sereia*

*Da estação do Brás, sai um trem  
Que vai morro acima  
Além da vila, aquele pico  
De onde se vê o oceano*

*Mar Bravio, oceano*

*Paranapiacaba – Ticuqueiros, 2013*

Paranapiacaba, nome de origem indígena que significa "lugar de onde se vê o mar"<sup>3</sup>, carrega um significado poético e geográfico que reflete sua localização privilegiada na Serra do Mar. Em dias claros, quando a neblina<sup>4</sup> não encobre a paisagem, a Parte Alta da vila oferece uma vista deslumbrante, permitindo que se aviste o oceano ao longe.

Atualmente, Paranapiacaba não é um município independente, mas sim um distrito de Santo André, no estado de São Paulo. De acordo com Cláudia Regina Plens (2016), a vila está localizada a uma altitude de 796 metros acima do nível do mar, aproximadamente 33 quilômetros do centro de Santo André e cerca de 48 quilômetros de São Paulo. Segundo dados do Censo Demográfico de 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2010, a população de Paranapiacaba era de 923 habitantes, e em 2022, diminuiu para 784 habitantes<sup>5</sup>.

A história de Paranapiacaba está conectada ao desenvolvimento ferroviário no Brasil. Enquanto as linhas férreas surgiram na Europa durante a Revolução Industrial, impulsionadas pelo avanço industrial e tecnológico interno, a introdução das ferrovias no Brasil ocorreu em um contexto distinto (Cruz, 2007). No Brasil, a construção das ferrovias até meados do século XX dependia amplamente de empresas estrangeiras e investimentos internacionais. (Cruz, 2007).

Além de facilitar o transporte de mercadorias, especialmente do café, as ferrovias tiveram um impacto no avanço econômico, social e urbano do país, transformando suas paisagens e dinâmicas sociais (Cruz, 2007). O vínculo entre café e ferrovia foi fundamental para a ocupação territorial e o desenvolvimento urbano, industrial e populacional do Brasil, promovendo a expansão das cidades ao longo das linhas férreas e facilitando a exportação do

---

<sup>3</sup> Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/387/>> Acesso em: 27 jun, 2024.

<sup>4</sup> A vila ferroviária, localizada em uma região que inclui a Serra e seus esporões, além do Planalto Atlântico e sua área florestal, está sujeita a nevoeiros quase constantes devido à proximidade de uma escarpa tropical e à sua posição no bordo assimétrico do planalto (Cruz, 2007).

<sup>5</sup> Os dados específicos da população de Paranapiacaba não são separadamente disponíveis nos registros do IBGE. As estatísticas populacionais e demográficas são fornecidas para o município de Santo André como um todo. Portanto, a fonte dos dados citados é o Censo Demográfico de 2022 realizado pelo IBGE, com elaboração pela Gerência de Indicadores Sociais e Econômicos do Departamento de Desenvolvimento e Projetos Urbanos da Secretaria de Planejamento Estratégico e Licenciamento da Prefeitura de Santo André.

café (Cruz, 2007). Um exemplo de evolução urbana impulsionada por esse crescimento é o município de Santo André (antigamente denominada Santo André da Borda do Campo), que cresceu com a passagem da estrada de ferro SPR. Mesmo não sendo produtora de café, a cidade serviu como ponto de passagem para a produção cafeeira do interior paulista, com seu crescimento urbano sendo impulsionado pela ferrovia (Cruz, 2007).

O sistema ferroviário gerou empregos diretos e indiretos e exigiu a criação de novos produtos, serviços e espaços habitacionais para atender às demandas do mercado e abrigar os trabalhadores, possibilitando a formação de uma nova comunidade (Plens, 2016). A industrialização do estado de São Paulo foi impulsionada pelo crescimento da via férrea, com a Vila de Paranapiacaba desempenhando um papel fundamental no escoamento da produção de café para o porto de Santos, que se tornou a porta de entrada para mercadorias da Europa, fornecendo a base necessária para o desenvolvimento econômico da região (Cruz, 2007). A chegada desse novo serviço no Brasil tornou o transporte de produtos mais eficiente e econômico, ampliando a demanda por serviços e comércio, encurtando distâncias e transformando a percepção de tempo e espaço na vida cotidiana (Cruz, 2007).

O século XIX foi um período de grandes transformações econômicas para o estado de São Paulo, abandonando seu isolamento em relação à exploração colonial, que anteriormente se concentrava nas regiões litorâneas do Brasil (Passarelli, 1989). A introdução do cultivo de café no Vale do Paraíba foi um dos principais fatores que integrou São Paulo ao sistema econômico colonial, baseado na produção de monoculturas para exportação, e a produção de café rapidamente se expandiu para Campinas, Jundiaí, Piracicaba e Sorocaba, que se tornaram grandes centros cafeeiros devido à alta demanda no mercado externo; no entanto, o transporte do café até o Porto de Santos era extremamente lento e ineficiente, uma vez que as tropas de mulas utilizavam caminhos precários e levavam muitos dias para completar a viagem, além de possuírem uma capacidade de carga bastante limitada (Passarelli, 1989). Portanto, havia uma necessidade urgente de melhorar a velocidade e a eficiência do escoamento do café, especialmente ao enfrentar os desafios geográficos impostos pela Serra do Mar, que representava um grande obstáculo na rota para o porto (Passarelli, 1989).

Neste mesmo período, com grande interesse no comércio brasileiro e ampla experiência em ferrovias a vapor, investidores ingleses, por meio da SPR Co. Ltd., iniciaram a construção de uma estrada de ferro ligando o Porto de Santos ao planalto paulista para melhorar e controlar o transporte de mercadorias em São Paulo (Passarelli, 1989). Embora os primeiros estudos para a ferrovia tenham começado em 1835, foi apenas a partir de 1850 que João Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, se dedicou efetivamente ao projeto, iniciando os esforços para a

construção da ferrovia Santos-Jundiaí após a promulgação da Lei Cochrane de 1852, que oferecia condições vantajosas para investidores no Brasil (Passarelli, 1989). Em 1855, uma nova lei provincial reforçou o estímulo ao projeto, resultando em 26 de abril de 1856, quando “[...] o Decreto Imperial nº 1759 concedeu à recém-criada firma inglesa "São Paulo Railway Company Ltd" o privilégio de construção da Estrada de Ferro Santos Jundiaí e o prazo de 90 anos para sua exploração” (Passarelli, 1989, p. 8).

A Vila de Paranapiacaba surgiu com a SPR Co. Ltd, a primeira companhia ferroviária a estabelecer trilhos em São Paulo, construindo uma linha férrea que atravessou a Serra do Mar para facilitar o transporte do café de Jundiaí para o porto de Santos (Cruz, 2007). Paranapiacaba foi escolhida estrategicamente como local para uma estação intermediária e um pátio de manobras devido à sua localização na Serra do Mar, onde os trens necessitavam de um ponto de apoio para superar a difícil topografia, e a vila se desenvolveu ao redor da estação, tornando-se um importante núcleo ferroviário e um símbolo da modernização e industrialização do Brasil no final do século XIX (Santos, 1980). Esse desenvolvimento consolidou a importância da vila como um ponto estratégico na malha ferroviária e promoveu a interação entre diferentes culturas, resultando em um ambiente social diversificado que contribuiu para o crescimento de práticas culturais e tradições locais.

A construção da SPR transformou o planalto paulista ao facilitar o transporte de cargas e passageiros, estimulando o desenvolvimento econômico do estado e impulsionando a expansão da produção agrícola, o que levou à criação de povoados-estação que se tornaram centros de convergência e desenvolvimento industrial (Passarelli, 1989). Com o surgimento de novas ferrovias conectadas à SPR, esta linha tornou-se o principal corredor de exportação e importação, consolidando sua importância no crescimento econômico e industrial da região (Passarelli, 1989). Além disso, a introdução da SPR facilitou o comércio e promoveu a migração de trabalhadores em busca de oportunidades, resultando em um aumento populacional significativo nas áreas ao longo da ferrovia e contribuindo para a urbanização acelerada da região.

As obras ferroviárias na Serra do Mar foram iniciadas em 15 de maio de 1860, sob a liderança do Engenheiro Daniel M. Fox, com a firma Robert Sharp & Sons como empreiteira (Passarelli, 1989). Em 1861, começaram as obras no trecho do alto da Serra do Mar, onde foi estabelecido um acampamento temporário na Fazenda Mogy, com capacidade para cerca de 5000 trabalhadores (Passarelli, 1989). Em 1867, após a inauguração da ferrovia, a SPR Co. Ltd, reconhecendo a necessidade logística de mobilizar seu pessoal, decidiu manter os operários no local para completar as obras na serra, transformando o acampamento provisório em uma

instalação permanente, o que levou à construção da Estação do Alto da Serra entre 1867 e 1868, consolidando assim a ocupação inicial da área (Passarelli, 1989).

A construção da ferrovia SPR atraiu Bento José Rodrigues da Silva, um dos primeiros habitantes da região, que, em 1862 abriu um caminho desde Mogi das Cruzes até a área onde os ingleses estavam construindo a ferrovia (Passarelli, 1989). Bento José construiu um ranquinho de pau à pique no morro e, conhecido como "Ponteiro", recebeu do governo uma gleba<sup>6</sup> de quarenta alqueires que doou para moradias, além de terrenos para o cemitério e a igreja de Paranapiacaba, participando ativamente dessas obras e facilitando o transporte de alimentos e materiais de construção para a região (Gaiarsa, 1968 *apud* Passarelli, 1989). A partir dessa ocupação inicial da área, entre 1867 e 1868, conforme mencionado anteriormente, a estrutura urbana do Alto da Serra se desenvolveu, com Bento José parcelando o Morro (ou Parte Alta), que passou a ser ocupado por comerciantes, estabelecendo-se como um núcleo de serviços essenciais para os operários da ferrovia (Passarelli, 1989).

Segundo Passarelli (1989), a SPR Co. Ltd utilizou tecnologia de última geração com o sistema funicular<sup>7</sup> para superar as dificuldades de um empreendimento ferroviário na Serra do Mar, ressaltando que o maior desafio para o término desse empreendimento consistiu na superação do grande desnível da cadeia montanhosa, uma barreira natural quase insuperável. Os fatores climáticos e pedológicos, como as chuvas torrenciais constantes e o solo frágil, foram enfrentados por muitos operários abrigados em conjuntos de casas precárias de pau à pique e sapé em meio às árvores da Mata Atlântica (Passarelli, 1989). O emprego do sistema funicular pela SPR Co. Ltd exemplifica a aplicação inovadora de tecnologia para enfrentar e superar os desafios naturais significativos encontrados na região.

A autora mencionada explica que o sistema funicular de Paranapiacaba era composto por quatro planos inclinados conectados por plataformas horizontais, onde máquinas fixas moviam cabos de aço para ajudar locomotivas e composições a transpor a escarpa de quase 800

---

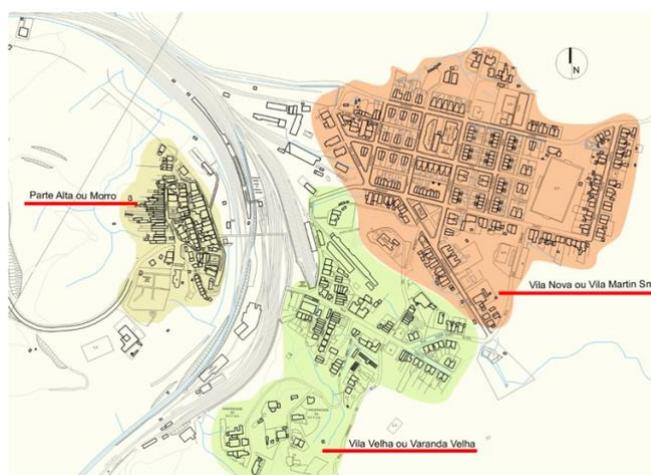
<sup>6</sup> Termo utilizado para descrever uma extensão de terra que ainda não foi subdividida em lotes ou registrada oficialmente como um parcelamento urbano. No contexto histórico e jurídico, uma gleba é uma grande área de terra bruta, frequentemente doada ou adquirida para fins de desenvolvimento, como moradias, infraestrutura comunitária ou agricultura (Brasil, Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/Mensagem\\_Veto/1999/Mv0153-99.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/Mensagem_Veto/1999/Mv0153-99.htm)>. Acesso em: 19 jul. 2024). No caso de Bento José, a gleba de quarenta alqueires concedida pelo governo foi destinada à construção de moradias e infraestruturas essenciais para a comunidade de Paranapiacaba. Referências: Brasil, Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Para mais informações sobre gleba, consultar: AMADEI, V. C.; AMADEI, V. DE A. **Como lotear uma gleba: o parcelamento do solo urbano em seus aspectos essenciais (loteamento e desmembramento)**. 4ª ed. Campinas: Millennium, 2012.

<sup>7</sup> “Para vencer as escarpas da serra, adotou-se um sistema conhecido por funicular, muito utilizado nas minas de carvão do norte da Inglaterra, onde quatro máquinas fixas tracionavam e movimentavam cabos de aço de duas pontas, os *tail-end*, que eram presos nos "serra-breques" para realizar o movimento de subida pelos planos inclinados da Serra” (Passarelli, 1989, p. 8).

metros entre o planalto e a baixada (Cruz, 2007). Esse sistema eficiente permitiu o transporte de cargas e passageiros pela íngreme região montanhosa, facilitando a operação ferroviária e impulsionando o desenvolvimento da vila de Paranapiacaba.

Para Marco Antonio Perrone Santos (1980), a vila é dividida em Vila Velha, Vila Martin Smith (atual Vila Nova), Parte Alta (ou Vila dos Aposentados), além de incluir edifícios localizados na via férrea, como a casa de máquinas, a antiga estação, a cremalheira e a garagem de trens. Thais Fátima dos Santos Cruz (2007) divide os núcleos da vila em Varanda Velha ou Vila Velha, Parte Alta ou Morro, e Vila Nova ou Vila Martin Smith, destacando que a implantação da vila ocorreu em diferentes momentos e de maneiras distintas em cada núcleo. Ela também divide a implantação desses núcleos urbanos em duas fases: a primeira, de 1860 a 1899, corresponde à construção do primeiro sistema funicular; a segunda, de 1900 a 1946, abrange a duplicação<sup>8</sup> da linha férrea em toda a sua extensão até o término da concessão inglesa para a operação do sistema ferroviário neste trecho (Cruz, 2007). A Figura 1 apresenta uma planta esquemática da Vila de Paranapiacaba, destacando as diferentes áreas que compõem o núcleo habitacional.

Figura 1 - Planta esquemática da Vila de Paranapiacaba, destacando a Vila Nova (ou Martin Smith), a Vila Velha (ou Varanda Velha) e o Morro (ou Parte Alta)



Fonte: Lima et al. (2004).

<sup>8</sup> O crescimento econômico e populacional no interior paulista no final do século XIX levou à duplicação da linha da SPR, pois o aumento da produção agrícola e industrial gerou maior demanda por transporte, exigindo a ampliação da ferrovia para acomodar o volume crescente de cargas e passageiros (Passarelli, 1989). Em 18 de novembro de 1892, o Decreto nº 126 autorizou a SPR Co. Ltd a duplicar sua linha ferroviária, com os trabalhos começando em 1896 e concluídos em 1901 (Passarelli, 1989). No trecho da Serra do Mar, foi construída a Serra Nova, um sistema de cinco planos inclinados com uma inclinação de 8% e uma extensão total de 10,5 quilômetros, atravessando onze túneis escavados em rocha sólida (Revista FERROVIA, 1986, nº 106: 9 *apud* Passarelli, 1989). Este novo sistema funicular utilizava a "locobreque", que funcionava por meio de cabos de aço contínuos ("endless rope") e tracionava as composições com cinco máquinas fixas a vapor, inicialmente movidas a carvão e posteriormente adaptadas para "fuel-oil" (Revista FERROVIA, 1986, nº 106: 9 *apud* Passarelli, 1989).

A Vila Velha representa o núcleo inicial de ocupação na região de Paranapiacaba, marcando o início da presença britânica durante a construção da SPR. Estabelecida por volta de 1860 a 1862, esta fase inicial foi caracterizada pela instalação de acampamentos e estruturas provisórias (Figura 2) para abrigar os trabalhadores da ferrovia<sup>9</sup> (Passos, 2016). Durante a construção da ferrovia na serra, milhares de trabalhadores estiveram envolvidos nas obras, com o número de operários aumentando significativamente ao longo dos anos; em 1860, eram 1.050, e em 1865, a média chegava a 2.363, chegando a quase cinco mil no auge da construção (Cruz, 2007). Em sua análise sobre as dificuldades enfrentadas para conseguir mão-de-obra livre na construção da ferrovia em São Paulo, o engenheiro Daniel Fox observou que a escassez de trabalhadores era significativa e que a maioria dos disponíveis era de origem portuguesa (Cruz, 2007). Essa primeira fase de ocupação e construção da ferrovia em Paranapiacaba evidenciou o crescimento da demanda por mão de obra e a importância estratégica da região como ponto central na infraestrutura ferroviária, refletindo o impacto socioeconômico e as complexidades da relação entre os trabalhadores, em sua maioria imigrantes, e o projeto industrial britânico no Brasil.

As companhias inglesas de estrada de ferro não aceitavam o trabalho escravo e, assim, aumentaram rapidamente o número de trabalhadores assalariados, além de incentivarem a imigração para suprir a demanda por mão de obra (Plens, 2016). A prática de utilizar apenas mão de obra livre foi uma característica dos ingleses em seus projetos no Brasil, e a Companhia SPR não foi exceção, adotando essa abordagem na contratação de trabalhadores para a construção da linha férrea que cruzaria a serra do mar em São Paulo, com uma cláusula contratual que proibia a contratação de escravos para os trabalhos na ferrovia (Cruz, 2007).

Diante do contexto socioeconômico que buscava modernização e desenvolvimento, o Brasil vivenciava um movimento impulsionado por um ideal de progresso, que visava trazer trabalhadores europeus, especialmente brancos, para promover uma nova ordem de trabalho, disciplina e hábitos de consumo inovadores (Plens, 2016). Ao mesmo tempo, os investimentos ingleses fomentavam estudos e planejamentos para a construção de estradas de ferro, que agilizariam o escoamento dos produtos brasileiros e a distribuição de mercadorias inglesas no

---

<sup>9</sup> Conforme aponta Cláudia Regina Plens (2010), embora não haja registros históricos detalhados sobre os trabalhadores da SPR, um levantamento de 1920 indicou que a Vila de Paranapiacaba contava com 3.286 moradores, todos imigrantes de países como Portugal, Espanha e Itália. Inicialmente, a vila serviu como um acampamento temporário para os 5.000 trabalhadores que construíram a ferrovia, mas, após a conclusão da obra, muitos deixaram a empresa (Plens, 2010). Posteriormente, a ferrovia contratou mais 2.000 trabalhadores para a manutenção, o que gerou novas ondas de imigração em busca de emprego (Plens, 2010). Em sua maioria, os imigrantes trouxeram suas famílias para viver em um lugar que não era mais um acampamento, mas que oferecia os subsídios básicos necessários para suas vidas, encorajando-os a se adaptarem ao novo sistema de trabalho (Plens, 2016).

interior, contribuindo para a ascensão do mercado inglês como o mais rico e poderoso da época (Plens, 2016). Embora a imigração em massa de ingleses para o Brasil não tenha ocorrido devido a fatores como o clima e o trabalho escravo, uma imigração reduzida foi significativa para as relações comerciais entre os dois países, com muitos ingleses vindo para representar empresas e abrir filiais, impactando tecnicamente e economicamente (Cruz, 2007). A imigração europeia foi compreendida como uma forma de “branqueamento” da população, refletindo uma política racial adotada pelo Estado. O governo brasileiro, por exemplo, implementou políticas de incentivo à imigração de europeus, incluindo os ingleses, com o objetivo de substituir a mão de obra escrava e promover uma sociedade considerada mais “civilizada”. Assim, esse ideal de progresso estava entrelaçado com questões raciais, econômicas e políticas, buscando transformar o Brasil em uma nação mais desenvolvida e competitiva no cenário global.

Com a queda da economia baseada na escravidão, os imigrantes europeus passaram a ser valorizados como comerciantes e como trabalhadores qualificados, incluindo operários e artesãos, que poderiam substituir a mão de obra negra e a produção doméstica, além de atender à crescente demanda por estilos europeus em casas, móveis e transportes (Freyre, 2004 *apud* Cruz, 2007). Esses imigrantes substituíram o trabalho escravo e as práticas da indústria doméstica e contribuíram para a transformação dos estilos de vida no Brasil, trazendo influências europeias para a arquitetura, culinária, mobiliário e transportes, refletindo o desejo de "europeizar" esses aspectos da vida brasileira.

A mudança cultural e estética no Brasil, impulsionada pela influência europeia, levou à percepção das tradições portuguesas como antiquadas, enquanto os estilos de países como Inglaterra, França e Itália passaram a ser considerados sinônimo de bom gosto e modernidade (Cruz, 2007). A presença da influência inglesa na cultura brasileira resultou em transformações significativas nos hábitos cotidianos, levando os brasileiros a substituírem costumes tradicionais, como dormir em redes e comer em cabaças com as mãos, em favor de práticas consideradas mais refinadas, que incluíam o uso de talheres, novas formas de vestir, um novo jeito de morar e mudanças na mobília das casas (Cruz, 2007). Essas mudanças nos hábitos cotidianos, impulsionadas pela presença inglesa, modificaram as práticas sociais e se materializaram no ambiente doméstico e na organização dos espaços. A adoção de móveis europeus, como mesas de jantar, cadeiras e camas, em substituição a elementos tradicionais como redes e cabaças, alterou a forma como os brasileiros interagem com seus próprios lares. Essa transformação pode ser percebida no registro arqueológico, onde a disposição dos objetos, o tipo de utensílios encontrados e a própria arquitetura das casas revelam como os novos

padrões de comportamento foram integrados à vida cotidiana, refletindo uma fusão entre os costumes locais e as influências externas.

Conforme observado na Figura 2, os primeiros assentamentos, localizados na área conhecida como Vila Velha, eram compostos por conjuntos de casas de pau à pique com cobertura de folhas de palmeiras, habitadas por trabalhadores envolvidos na construção da estrada de ferro. Localizada onde estão os mais antigos depósitos da empresa, grande parte dessas estruturas históricas foi demolida ou reformada ao longo dos anos (Santos, 1980). Durante seu período inicial de ocupação, as características urbanísticas refletiam a urgência e a funcionalidade necessárias para apoiar a construção da SPR.

Figura 2 - Acampamento para abrigar os trabalhadores da ferrovia com as primeiras casas de pau à pique



Fonte: Acervo da Biblioteca Mário de Andrade<sup>10</sup>. São Paulo, SP.

De acordo com Plens (2010), na Vila Velha, as edificações eram alinhadas seguindo o traçado das ruas, mas sua disposição entre si não era uniforme ou planejada de forma rigorosa. Menciona-se que as ruas não eram pavimentadas, o que era comum em áreas iniciais de ocupação, onde as prioridades estavam voltadas para as necessidades imediatas da construção e operação ferroviária (Plens, 2010). Além disso, não havia um planejamento urbanístico formal que estabelecesse um padrão claro de ruas e quarteirões, sendo a Rua Direita<sup>11</sup> o principal acesso aos depósitos e oficinas, indicando uma estrutura urbana simples e funcional (Plens,

---

<sup>10</sup> A figura apresentada foi disponibilizada pelo arquiteto da Prefeitura Municipal de Santo André, Paulo da Silva Amorim. Esta imagem faz parte dos arquivos e relatórios da prefeitura, mas não possui autoria ou data específica, sendo possivelmente do final da década de 1860. Atualmente, integra o acervo da Biblioteca Mário de Andrade.

<sup>11</sup> A Rua Direita, a primeira rua construída na Vila Velha, tornou-se um centro de serviços e comércio, abrigando uma farmácia, uma padaria, uma cooperativa e uma pensão, que atendiam às necessidades básicas dos moradores e ofereciam apoio adicional à comunidade local (Cruz, 2007).

2010). Ela explica que as residências destinadas aos trabalhadores variavam de acordo com o tamanho da família, desde unidades menores para solteiros até casas maiores para famílias numerosas, refletindo a diversidade das necessidades habitacionais da mão de obra empregada na ferrovia (Plens, 2010).

Santos (1980) descreve que as casas na Vila Velha não possuíam recuos de frente, refletindo um aproveitamento máximo do espaço disponível, e que os lotes eram divididos e distribuídos pela empresa ferroviária aos trabalhadores, reforçando a dependência deles em relação à empresa. O mesmo autor explica que a Vila Velha foi o primeiro núcleo de ocupação em Paranapiacaba, onde as residências estavam próximas às oficinas e casas de máquinas da empresa ferroviária, reduzindo o tempo de deslocamento dos trabalhadores e criando uma relação íntima entre os espaços de trabalho e moradia, sugerindo uma intenção de integrar esses ambientes. Diferentemente da Vila Nova, que possuía áreas definidas de lazer e comércio, a Vila Velha parecia um grande acampamento, sem essas áreas, indicando que o foco estava na habitação e no trabalho, com pouca consideração para espaços comunitários e recreativos (Santos, 1980). Ele ainda observa que, atualmente, alguns edifícios originalmente destinados a escritórios e departamentos da empresa na Vila Velha foram convertidos em moradias.

A expressão "morro" é amplamente utilizada pelos moradores de Paranapiacaba para se referir à área elevada da vila, refletindo uma linguagem cotidiana e familiar. No entanto, em documentos oficiais, como o plano diretor e a Zona Especial de Interesse para a Preservação do Patrimônio (ZEIPP), além de banners direcionados aos turistas, essa área é designada como "Parte Alta" (Passos, 2016). De acordo com Cruz (2007), a Parte Alta de Paranapiacaba apresenta uma ocupação influenciada pela herança portuguesa, refletida no traçado de suas ruas estreitas e nas construções com pequenas frentes, que foram erguidas nas divisas e alinhadas ao terreno, cuja disposição urbanística se adapta à topografia local, exigindo cortes significativos na superfície para viabilizar esse arruamento. As construções na Parte Alta eram, conforme descrito pela autora, de uso misto, combinando residências e estabelecimentos comerciais, com as principais aberturas voltadas preferencialmente para o pátio ferroviário (Cruz, 2007). Essa disposição urbanística refletia a herança portuguesa em termos de arquitetura e facilitava a interação social e comercial ao longo das vias públicas, criando um ambiente dinâmico e integrado para os moradores e trabalhadores da vila.

Outra característica marcante da paisagem é a presença de casas com fachadas coloridas (Figura 3), que se destacam em relação à parte baixa da vila, onde a empresa estabelecia um controle sobre as cores e impunha um padrão arquitetônico a ser seguido. A maioria dos habitantes da Parte Alta de Paranapiacaba era constituída por idosos que trabalharam por muitos

anos na Empresa Rodoviária e viveram por um período determinado na Vila Nova, em casas "emprestadas" pela SPR, onde não tinham permissão para fazer alterações ou reformas (Santos, 1980). Em contraste, na Parte Alta, todas as fachadas das casas são pintadas por seus moradores com cores vibrantes e variadas, o que chama a atenção de qualquer pessoa que passe por elas (Santos, 1980). Esse fenômeno na Parte Alta, conforme destacado por Santos (1980), como uma forma de expressão do livre arbítrio e da individualidade dos moradores em relação ao seu espaço pessoal. Através da escolha das cores, os habitantes personalizam suas casas, afirmando sua identidade e exercendo um grau de liberdade que não possuíam anteriormente. As fachadas coloridas, portanto, funcionam como um meio de expressão pessoal e de diferenciação, representando a tentativa dos moradores de se conectar e se comunicar com seu ambiente de forma única e individualizada.

Figura 3 - Vista da Parte Alta da Vila de Paranapiacaba, mostrando casas com fachadas coloridas



Fonte: Elaboração própria.

A Parte Alta de Paranapiacaba foi criada com a intenção de abrigar trabalhadores aposentados pela SPR. Inicialmente, quem estuda essa área percebe que é a mais dinâmica da vila, devido às mudanças constantes e à diversidade de usos ao longo do tempo, mas essa mesma dinâmica também resulta em uma descaracterização gradual, já que as alterações e adaptações realizadas pelos moradores ao longo dos anos transformam a paisagem original (Santos, 1980). A Parte Alta de Paranapiacaba foi um importante centro de atividades comerciais e de serviços que atendiam à população local, onde funcionavam diversos estabelecimentos, como consultórios de dentistas, alfaiatarias, sapatarias, barbearias, armazéns de secos e molhados, farmácias, hotéis e pensões que hospedavam possíveis ferroviários em busca de contratação pela SPR (Cruz, 2007). Além dessas atividades, havia também uma associação cultural, o Clube

Recreativo Flor da Serra, que promovia bailes e sessões de cinema, contribuindo para a vida social e cultural da comunidade (Ferreira, 1988). O crescimento da vila ferroviária teve um grande impacto na Parte Alta da região, onde, devido à demanda crescente por espaço, muitas construções começaram a ganhar um segundo andar, os comércios no térreo foram ampliados e surgiram várias hospedagens para solteiros (Passarelli, 1989).

De acordo com João Ferreira (1988) em Memórias de Paranapiacaba, o Morro abriga a igreja (Figura 4) e o cemitério, ambos desempenhando papéis significativo na história e na memória da vila. A igreja, conhecida como Matriz e atualmente chamada “Igreja Senhor Bom Jesus de Paranapiacaba”<sup>12</sup>, servia como centro espiritual da comunidade e costumava ficar lotada aos domingos, refletindo a fé católica dos moradores e se tornando um marco na vida cotidiana da vila (Ferreira, 1988). No início do século XX, com o aumento da população de operários e novos moradores, a antiga Capela do Bom Jesus passou por grandes reformas realizadas pelo Padre Luís Capra, enviado pelo pároco de São Bernardo em 1909 (Passarelli, 1989). Embora pequeno, o cemitério de Paranapiacaba, conforme destacado por Ferreira (1988), é notável por sua organização e história, refletindo as famílias que viveram na vila e servindo como um lembrete das raras tragédias ocorridas na época.

Figura 4 - Igreja Senhor Bom Jesus de Paranapiacaba



Fonte: Elaboração própria.

<sup>12</sup> "É ponto de referência na paisagem de Paranapiacaba. Sua pedra fundamental foi lançada em fevereiro de 1884, e, em agosto do mesmo ano foi celebrada a primeira missa. Ao longo dos anos formou-se, em seus arredores, uma comunidade que estabelecia relações comerciais e de serviços com os trabalhadores da ferrovia. Em 1889 foi criada a Irmandade Religiosa Leiga do Bom Jesus. Esta zelava pela Igreja e organizou festas para o padroeiro da vila. Nesse mesmo ano, em reforma realizada, foi adicionada a torre da capela e inscrito em sua fachada a data de 1889 em comemoração a esse feito" (Circuito Museológico, [s.d.]). **Circuito Museológico**. Disponível em: <<https://www2.santoandre.sp.gov.br/index.php/2013-04-29-14-40-25/circuito-museologico>>. Acesso em: 15 jul. 2024.

Enquanto a Vila, planejada pelos ingleses, se destacava pela limpeza e organização, o Morro enfrentava uma total falta de infraestrutura, contando apenas com a capela e o Clube Recreativo Flor da Serra que possuíam luz elétrica, enquanto o restante da área permanecia sem iluminação (Passarelli, 1989). As famílias que viviam no Morro lidavam com condições precárias em cortiços apertados e úmidos, sem ventilação e luz adequadas, com casas amontoadas que ofereciam pouca privacidade e paredes compartilhadas, além de serem pintadas com cores escuras que tornavam o ambiente ainda mais triste, enquanto algumas cozinhas estavam localizadas perto de barrancos e outras famílias habitavam porões úmidos, a ponto de se sugerir a interdição de algumas casas e a criação de normas para a construção e reforma de imóveis, lembrando as condições das aldeias montanhosas da Europa (Martins, 1956 apud Passarelli, 1989). Essas condições adversas no Morro divergiam com o padrão de vida proporcionado pela SPR na Vila, evidenciando a diferença em infraestrutura, organização e qualidade de vida entre as duas áreas. A instalação das redes de água, esgoto, luz e calçamento na Parte Alta ocorreu apenas em 1956, realizada pela Prefeitura do Município de Santo André (Cruz, 2007).

Outro elemento arquitetônico que se destaca na paisagem da vila é a Ponte<sup>13</sup> (Figura 5), ela conecta a Parte Alta com a Vila Velha, localizada na parte baixa. Para Cruz (2007), antes da construção da passarela metálica em 1899, que foi parte das melhorias feitas pela SPR durante a duplicação da linha férrea, a ligação entre a Parte Alta e a Vila Velha provavelmente era realizada pela própria linha férrea. A ponte metálica sobre o pátio ferroviário foi então erguida para evitar acidentes que ocorriam quando os moradores atravessavam os trilhos a pé (Passarelli, 1989).

---

<sup>13</sup> "Desde 1899, a passarela metálica, tradicionalmente conhecida como Ponte, é a única ligação que permite, de forma segura, a travessia de pedestres sobre a linha férrea entre a Parte Alta e a Parte Baixa. Foi construída em meio às obras de modernização no final do século XIX, mesmo período da criação da Vila Martin Smith, e evitou a arriscada circulação de pessoas no pátio ferroviário. Através da rampa central se fazia o acesso à segunda estação do Alto da Serra" (Circuito Museológico, [s.d.]). **Circuito Museológico**. Disponível em: <<https://www2.santoandre.sp.gov.br/index.php/2013-04-29-14-40-25/circuito-museologico>>. Acesso em: 15 jul. 2024.

Figura 5 - Ponte metálica sobre o pátio ferroviário que conecta a Parte Alta à Vila Velha



Fonte: Acervo da RFFSA - Arquivo do Estado de São Paulo<sup>14</sup>.

No vale que separa a Parte Alta da Parte Baixa, onde se encontram a Vila Velha e a Vila Martin Smith, está localizado o corredor ferroviário, que abriga diversas estruturas históricas, como as casas de máquinas e o depósito de locomotivas (Cruz, 2007). Os galpões e casas de máquinas estão organizados ao longo da linha férrea, com as oficinas situadas na rua da Estação, enquanto a cabine de comando do quarto patamar se encontra no início da descida da serra (Cruz, 2007).

Após detalhar as características e a importância da Vila Velha e da Parte Alta, abordaremos outro segmento da vila: a Vila Martin Smith, que é o foco desta pesquisa. Enquanto as outras áreas representam ocupações espontâneas, a Vila Martin Smith, atualmente conhecida como Vila Nova, é uma ocupação planejada que oferece uma visão clara das estratégias de vigilância, poder e controle exercidos pela SPR. “Podemos afirmar, por conta de todos os indícios que já foram encontrados, que certamente a Vila faz parte de um projeto muito bem pensado e planejado, que deve refletir as proposições e inquietações da época” (Cruz, 2007, p. 172). Este planejamento específico permitiu a garantia de um padrão de qualidade de vida superior para os trabalhadores. A análise da Vila Martin Smith proporciona uma compreensão aprofundada das dinâmicas sociais, das práticas de gestão e da influência da empresa sobre a vida cotidiana dos trabalhadores. Além disso, contextualiza como essas

---

<sup>14</sup> A figura apresentada foi disponibilizada pelo arquiteto da Prefeitura Municipal de Santo André, Paulo da Silva Amorim. Esta imagem faz parte dos arquivos e relatórios da prefeitura, mas não possui autoria ou data específica. Integra o acervo da RFFSA - Arquivo do Estado de São Paulo.

estratégias de planejamento e controle refletiam e moldavam as relações sociais e as condições de vida na vila durante o período em questão.

Para Santos (1980), a expansão da Vila Martin Smith, foi uma resposta direta ao crescimento da Empresa Ferroviária SPR. O autor compreende que o aumento das atividades ferroviárias e a necessidade de ampliar a infraestrutura do pátio ferroviário, com mais trilhos para as manobras e o tráfego das locomotivas, tornaram essencial a contratação de mais trabalhadores especializados para atuar em diversos setores, como no pátio, nas oficinas e nas máquinas (Santos, 1980). Para acomodar os novos funcionários, foi necessário planejar e construir a Vila Martin Smith, uma área residencial projetada para proporcionar moradia aos trabalhadores da empresa, garantindo que todos que se mudassem para Paranapiacaba pudessem viver perto de seus locais de trabalho (Santos, 1980). Essa expansão atendia à demanda por mão de obra e reforçava o controle e a organização da comunidade ferroviária, alinhando-se aos interesses da empresa.

O planejamento das novas casas na Vila Martin Smith refletia a hierarquia e a organização social da comunidade ferroviária, onde o tipo de casa atribuída a cada trabalhador dependia de sua qualificação e função na empresa (Santos, 1980). Por exemplo, engenheiros recebiam casas específicas, enquanto manobristas e mecânicos tinham suas próprias residências designadas (Santos, 1980). Essa distribuição reforçava a estrutura social e profissional dentro da vila, evidenciando a forma como as relações sociais eram influenciadas pelo status e papel de cada indivíduo na empresa. Como destacado, "As relações sociais inglesas não se regulam através do espaço, mas de acordo com o status social" (Santos, 1980, p. 25), indicando que o status social era o principal determinante na organização das moradias e na interação social, mais do que a simples localização geográfica. Na Vila Nova, a similaridade das edificações mascarava uma hierarquia rígida entre os moradores, refletida nas diferenças de tamanho das casas e lotes, e na localização dos banheiros (dentro ou fora das residências), com variações no projeto arquitetônico correspondendo a categorias distintas de funcionários da ferrovia, como engenheiros, maquinistas, foguistas e ajudantes (Passarelli, 1989). Embora todos convivessem no mesmo espaço urbano, cada grupo habitava residências com características específicas, revelando a distinção social sob a aparência de uniformidade.

A homogeneidade da Vila Nova resulta do traçado uniforme dos lotes, da implantação cuidadosa das casas e do uso consistente da mesma técnica construtiva, com fachadas uniformes contribuindo para um conjunto harmonioso (Passarelli, 1989). A influência inglesa é evidente na construção dos alicerces em alvenaria diretamente sobre o terreno inclinado, evitando cortes ou aterros e garantindo melhor estabilidade do solo (Passarelli, 1989), refletindo um

planejamento cuidadoso e adaptado às condições locais. Além disso, o planejamento urbano foi fortemente influenciado pelos ingleses, com ruas dispostas em um padrão ortogonal e regular que definia quadras e áreas vazias, e casas de madeira com alpendres construídas em blocos de duas, quatro ou seis unidades geminadas, com recuos voltados para ruas de pedestres, criando a impressão de uma única residência ampla cercada por jardins, que contrastavam com o estilo ibérico tradicional (Santos, 1981 *apud* Passarelli, 1989).

A Vila Martin Smith em Paranapiacaba foi projetada de forma semelhante aos núcleos industriais do século XIX na Inglaterra, sendo isolada, mas próxima de grandes centros urbanos, como Santos e São Paulo, o que facilitava a integração e o acesso, enquanto a ferrovia que passava pela vila ajudava a reduzir a distância e a facilitar o transporte entre essas cidades (Cruz, 2007). A construção da Vila Martin Smith em Paranapiacaba pela SPR Co. Ltd exemplifica uma nova lógica urbana e um padrão de moradia importado da Inglaterra, caracterizado por regras e normas urbanísticas próprias, o que sugere que, por se tratar de um empreendimento privado, a vila não sofreu interferências da legislação municipal ou estadual vigente, tornando o projeto, a implantação e a administração da Vila Ferroviária um ato independente da companhia (Cruz, 2007).

As residências na Vila Martin Smith foram construídas com uma técnica que combinava madeira e alvenaria para otimizar o conforto térmico e a durabilidade, especialmente considerando o alto índice de umidade do solo da região (Santos, 1980). A base das casas era feita de alvenaria, proporcionando estabilidade e isolamento da umidade, enquanto as paredes de vedação e a estrutura eram levantadas em madeira, algumas utilizando pinho-de-Riga<sup>15</sup>. Essa técnica construtiva, comum durante a Revolução Industrial do século XIX, trazia benefícios como melhor isolamento térmico e facilitação de reparos, com paredes externas de tijolo nas áreas da cozinha e do banheiro para promover higiene e segurança, além de conforto térmico, e instalações hidráulicas aparentes, refletindo as práticas industriais da época (Santos, 1980). Os materiais utilizados na construção das residências, como tijolos, ferro, madeira e bitolas de trilhos, eram frequentemente os mesmos da ferrovia, reforçando a durabilidade das construções

---

<sup>15</sup> O pinho-de-Riga é uma madeira da família Pinaceae, especialmente da espécie *Pinus sylvestris*, reconhecida por sua cor avermelhada e veios escuros, originalmente exportada da Europa pelo porto de Riga, na Letônia, e amplamente utilizada em edificações históricas na América (Quites et al., 2015). “Além das diversas madeiras provenientes da Mata Atlântica e do cerrado, utilizadas como dormentes para a construção da ferrovia, outra madeira de lei muito utilizada na arquitetura da Vila de Paranapiacaba, especificamente, foi o Pinho de Riga. No norte da Europa, era prática a utilização dessa madeira na marcenaria. Como o padrão arquitetônico da Vila de Paranapiacaba seguia o modelo europeu de vilas operárias, utilizou-se o mesmo material para sua pré-fabricação, na Inglaterra, de onde foram importadas.” (Plens, 2016, p. 103).

e integrando elementos da arquitetura ferroviária nas habitações, exemplificando a influência da Revolução Industrial na técnica construtiva de Paranapiacaba (Santos, 1980).

A racionalização do sistema construtivo em Paranapiacaba se manifesta na padronização das construções e na organização do sistema de implantação, refletindo a função da vila como um "acampamento" para trabalhadores da ferrovia, incluindo um sistema de saneamento eficiente com vielas sanitárias para facilitar a manutenção e conservar a higiene (Santos, 1980). Esses elementos asseguravam a funcionalidade e o conforto e refletiam uma estratégia de racionalização do planejamento urbano, integrando aspectos de eficiência e organização na infraestrutura da vila (Santos, 1980). Segundo Silvia Helena Passarelli (1989), ao duplicar sua via, a SPR construiu a Vila Martin Smith no Alto da Serra, seguindo os padrões sanitários europeus adotados após a Revolução Industrial e recentemente incorporados ao Brasil. O memorial descritivo da Vila Martin Smith previa habitações com acomodações higiênicas, incluindo canalização para água potável e esgoto, dispostas ao longo de ruas arborizadas e alinhadas, formando um núcleo urbano planejado, com a aquisição de terrenos para expansão e garantia de acesso às fontes de água essenciais (KUNIYO-SHI, 1986, p. 170 *apud* Passarelli, 1989). A construção da Vila Nova, projetada na Inglaterra como uma extensão da Vila Velha, incluía um plano urbanístico com passeios, ruas principais e secundárias, além de vielas sanitárias que facilitavam a manutenção e garantiam a higiene, permitindo reparos sem prejudicar o tráfego nas ruas principais e assegurando a funcionalidade e limpeza do local (Cruz, 2007).

Em 1898, muitas habitações já estavam construídas na Vila Martin Smith, enquanto na Vila Velha, as antigas casas de pau à pique e sapé foram substituídas por novas estruturas, garantindo a infraestrutura necessária para atender às necessidades básicas da população, composta principalmente por imigrantes recém-chegados da Europa, como portugueses, espanhóis e italianos (Passarelli, 1989). Essa modernização mostra um esforço significativo para melhorar as condições de vida dos trabalhadores ferroviários. A substituição das casas precárias por estruturas mais duráveis e confortáveis, junto com a implementação de infraestrutura básica como saneamento e fornecimento de água, revela um compromisso em proporcionar melhores condições de vida para os trabalhadores e suas famílias. Além de melhorar o bem-estar físico dos moradores, essa modernização também integrava os padrões europeus de urbanização e habitação, adequando-se às necessidades de uma comunidade crescente e diversificada.

Para acomodar o grande número de trabalhadores em Paranapiacaba, foi essencial considerar a criação de espaços livres e áreas de lazer, evidenciado pela projeção das residências

com recuos na frente, fundos e laterais, além de varandas cobertas, garantindo assim conforto e áreas de uso comum (Santos, 1980). Inicialmente planejada como uma praça central, a área foi substituída pelo "Clube Lira-Serrano" antes da concretização da praça, e o espaço de lazer foi formalizado com a inclusão de um parque infantil ao lado do clube e a construção de um campo de futebol, promovendo atividades recreativas e sociais para os moradores (Santos, 1980). O clube, inaugurado em 1907 e ampliado em 1938, desfrutava de grande prestígio local e regional, tendo sido sede das associações de ferroviários Associação Musical Lyra da Serra e Serrano Atlético Club, que se fundiram em 1936 para formar o União Lira Serrano, o qual, com a expansão de 1938, passou a oferecer amplas acomodações para bailes, jogos, competições e eventos culturais, sendo fortemente apoiado pela administração inglesa (Passarelli, 1989). A sede social do Clube União Lira Serrano é um edifício de dois andares, construído em madeira, que se destaca especialmente por sua volumetria (Cruz, 2007), como pode ser visto na Figura 6.

Figura 6 - Clube União Lyra Serrano



Fonte: Elaboração própria.

O mercado<sup>16</sup> (Figura 7), originalmente planejado para abrigar uma escola primária, foi adaptado pelos ingleses na primeira década do século para atender à demanda de bens de consumo dos novos moradores, tornando-se o principal edifício comercial da parte Baixa,

<sup>16</sup> “O antigo mercado foi construído em 1899 para abrigar um empório de secos e molhados, e posteriormente, uma lanchonete. Após muitos anos fechado, foi restaurado pela Prefeitura de Santo André e tornou-se um centro multicultural. Com sua posição central privilegiada permite que os eventos realizados tenham um cenário charmoso na serra.” (Circuito Museológico, [s.d.]). **Circuito Museológico**. Disponível em: <<https://www2.santoandre.sp.gov.br/index.php/2013-04-29-14-40-25/circuito-museologico>>. Acesso em: 15 jul. 2024.

enquanto na década de 1920 surgiram dois núcleos comerciais na vila ferroviária, um na Rua Direita com padaria, farmácia e pensão, e outro na Av. Schnoor com duas casas comerciais, incluindo outra padaria (Passarelli, 1989). O antigo mercado, que funcionava como uma loja de secos e molhados, é um dos prédios que se destacam na Vila Martin Smith (Cruz, 2007).

Figura 7 - Mercado de Paranapiacaba



Fonte: Elaboração própria.

Outro edifício que reflete na paisagem de Paranapiacaba é a antiga Estação do Alto da Serra (Figura 8), cuja importância será explorada a seguir. Ela recebeu a maior atenção dos ingleses e era um vasto e luxuoso edifício de madeira envernizada, com uma arquitetura marcante e elegante, destacando-se de maneira charmosa em meio às montanhas verdes e ao deslumbrante panorama natural da serra (Passarelli, 1989). De acordo com o relato de Ferreira (1988), a Estação Ferroviária, situada no centro do pátio de manobras, era um ponto de encontro central e original, onde as pessoas se reuniam para tratar de negócios, discutir futebol e política ou qualquer outro assunto, e para encontros românticos e momentos de lazer, sendo especialmente movimentada nas noites de finais de semana. No centro da Estação, uma extremidade era ocupada pelas salas dos funcionários em serviço, como chefes e carregadores, seguida por um bar tipo lanchonete com muitos atendentes para servir os clientes, e, logo depois, estavam os sanitários, separados em masculino e feminino (Ferreira, 1988).

Figura 8 - Antiga Estação do Alto da Serra



Fonte: Acervo da RFFSA - Arquivo do Estado de São Paulo<sup>17</sup>.

A torre da estação, com seu grande relógio, era o principal ponto de referência da vila. Os trabalhadores sincronizavam seus horários de entrada e saída com o relógio, as donas de casa ajustavam suas refeições, as crianças seguiam seus horários escolares, e todos os moradores usavam o relógio para planejar a chegada e partida de trens e visitas, com seu som claro também orientando as pessoas em dias de neblina (Ferreira, 1988). Assim, o relógio marcava o tempo e desempenhava um papel na organização diária e na coordenação das atividades da vila, servindo como um guia para todos os aspectos da vida local.

A estação de Paranapiacaba era um ponto central de chegada e partida de trens que vinham de São Paulo e Santos, com horários rigorosamente seguidos e uma composição variada de vagões, incluindo bagageiros e vagões de passageiros de primeira e segunda classes (Ferreira, 1988). Essa regularidade visava atender à demanda crescente de passageiros e mercadorias, refletindo a importância da ferrovia na vida cotidiana da época. Os trens ofereciam duas classes de assentos, sendo a primeira classe equipada com assentos de palha trançada cobertos com fronhas brancas, cuja limpeza rigorosa era estritamente exigida e monitorada (Ferreira, 1988). A manutenção da higiene era uma parte importante da experiência de viagem, refletindo o cuidado com a qualidade e o conforto proporcionados aos passageiros de primeira classe. Havia um grande zelo pela limpeza e manutenção das locomotivas e vagões, que estavam sempre brilhando, graças à colaboração dos funcionários em manter a ordem e a limpeza do ambiente (Ferreira, 1988). Além disso, a SPR mantinha uma equipe especial para

---

<sup>17</sup> A figura apresentada foi disponibilizada pelo arquiteto da Prefeitura Municipal de Santo André, Paulo da Silva Amorim. Esta imagem faz parte dos arquivos e relatórios da prefeitura, mas não possui autoria ou data específica. Integra o acervo da RFFSA - Arquivo do Estado de São Paulo.

garantir que a vila e suas casas estivessem sempre limpas e bem cuidadas, com ruas arborizadas e as residências com pintura sempre nova (Passarelli, 1989).

Durante a Segunda Guerra Mundial, as locomotivas que inicialmente funcionavam a carvão mineral, foram adaptadas para usar lenha devido à escassez de carvão, o que demandou ajustes operacionais, como o acréscimo de vagões extras para transportar a lenha necessária (Ferreira, 1988). Essa adaptação garantiu a continuidade do serviço ferroviário e refletiu a resiliência e a capacidade de inovação dos trabalhadores ferroviários, que precisaram se adaptar rapidamente às novas condições de operação. A estação contava com uma área especial chamada "virador", que permitia girar as locomotivas em 180 graus para facilitar o retorno na direção oposta, tornando o processo de manobra e manutenção altamente organizado e distinto dos procedimentos adotados em outras estações (Ferreira, 1988). A presença do virador na estação de Paranapiacaba representava um avanço na tecnologia ferroviária da época. Com essa estrutura, os maquinistas e os trabalhadores da estação podiam realizar manobras de forma mais ágil e eficiente, reduzindo o tempo de espera para as locomotivas e melhorando a pontualidade dos serviços. Essa eficiência operacional era vital, especialmente em períodos de alta demanda, quando a movimentação constante de trens exigia um planejamento preciso e uma execução rápida das manobras.

A linha ferroviária que liga Santos a Jundiaí é composta por várias estações que desempenharam papéis fundamentais no transporte de passageiros e mercadorias ao longo da história. Segundo a descrição de Ferreira (1988), as principais estações ao longo dessa rota incluem: Santos, Cubatão, Piaçaguera, Campo Grande, Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Mauá, Santo André, São Caetano, Ipiranga, Mooca, Brás, Luz, Água Branca, Barra Funda, Lapa, Campo Limpo, Franco da Rocha e Jundiaí. Além dessas, é importante destacar os cinco planos inclinados que conectam Serra de Piaçaguera a Paranapiacaba (Ferreira, 1988), que foram cruciais para a superação dos desníveis naturais da região, permitindo que as locomotivas transportassem cargas pesadas e passageiros com maior eficiência. Em cada um dos cinco níveis da serra, havia vilas de funcionários, mas todas foram desmontadas durante a concessão da ferrovia, exceto Paranapiacaba, que é a última que restou desse período (Passos, 2016).

Em 6 de janeiro de 1908, foi criada a Cooperativa de Consumo dos Planos Inclinados da Serra, que atendia às famílias das serras nova e velha e funcionava no prédio da antiga estação, que, após a inauguração da nova estação, passou a receber as mercadorias encomendadas pela vila (Passarelli, 1989). Naquela época, as comunidades enfrentavam desafios significativos em termos de acesso a produtos essenciais, devido à localização remota e à escassez de opções de compra. A criação da Cooperativa de Consumo dos Planos Inclinados

da Serra atendeu às necessidades imediatas das famílias nas serras e exemplificou a adaptação e a resiliência das comunidades diante das dificuldades de acesso a produtos essenciais na época.

A primeira escola do Alto da Serra, inaugurada em 1911 em um edifício de madeira cedido pela administração inglesa, foi substituída em 1939 por um novo prédio de alvenaria na Av. Paulo e Sousa, oferecendo melhores condições para as crianças da vila (Passarelli, 1989). A administração inglesa demonstrou seu compromisso com a educação ao criar a primeira escola no Alto da Serra e, posteriormente, construir um novo prédio mais adequado, refletindo um esforço contínuo para melhorar as condições de aprendizagem para as crianças da vila.

A prosperidade que se vivia no Alto da Serra culminou na criação do Distrito de Paz de Paranapiacaba em 5 de novembro de 1907, por meio da Lei Estadual nº 1098 (Passarelli, 1989). Essa mudança foi um marco importante para a comunidade, pois estabeleceu uma nova unidade administrativa que reconhecia o crescimento populacional e a importância da vila dentro do município de São Bernardo. Com a criação do novo distrito, Paranapiacaba tornou-se o terceiro distrito do município de São Bernardo, que já contava com o distrito sede, estabelecido em 1837, e o distrito de Ribeirão Pires, criado em 1897 (Passarelli, 1989). Essa nova designação proporcionou uma identidade administrativa a Paranapiacaba e permitiu que os moradores tivessem uma representação política mais próxima, atendendo melhor às suas necessidades e demandas. O novo distrito passou a atender aproximadamente 2.000 moradores, dos quais 157 eram eleitores, representando o maior número de votantes do município, que totalizava 564 (Passarelli, 1989).

O crescimento da vila, embora rápido e temporário, ocorreu em paralelo à modernização da ferrovia, e a partir de 1910, com as melhorias no transporte ferroviário, os povoados ao longo da linha férrea, como São Caetano, Santo André, Mauá e Ribeirão Pires, passaram a se industrializar e expandir suas áreas residenciais, resultando em um crescimento econômico e populacional mais acelerado do que o Alto da Serra (Passarelli, 1989). Embora o Alto da Serra tenha sido um centro vibrante durante esse período, ele não conseguiu acompanhar o ritmo acelerado de crescimento de seus vizinhos, que se tornaram centros industriais e comerciais. Apesar do crescimento acelerado das cidades vizinhas, a vila se destacou por sua intensa vida social e cultural, que perdurou até a década de 1940 e é lembrada com carinho pelos antigos ferroviários e moradores, que valorizam as memórias de uma comunidade unida (Passarelli, 1989).

A vila era tão acolhedora que seus habitantes se viam como uma grande família, onde todos se conheciam e respeitavam (Passarelli, 1989). As relações interpessoais eram fortes, e a

convivência diária promovia um ambiente de solidariedade e apoio mútuo. Nesse contexto, ser ferroviário era uma profissão muito valorizada, pois oferecia estabilidade financeira e era considerada como um símbolo de orgulho e pertencimento à comunidade (Passarelli, 1989). Os ferroviários eram respeitados e admirados, contribuindo para a identidade cultural da vila e para o fortalecimento dos laços sociais entre os moradores. As festas realizadas em salões e ruas atraíam pessoas de toda a região, sendo organizadas por diferentes associações e frequentemente utilizadas pelos padres para convidar a população às cerimônias religiosas, deixando muitas lembranças das procissões da igreja na memória dos moradores (Passarelli, 1989). Assim, essas celebrações promoviam a união da comunidade e perpetuavam tradições que se tornaram parte essencial da identidade cultural local.

Nas primeiras décadas do século XX, a SPR se esforçou para manter um desempenho exemplar, tornando-se um modelo de eficiência entre as ferrovias do Brasil (Cruz, 2007). Sua administração e operação refletiam características inglesas, evidentes no cuidado estético de suas estações e locomotivas, bem como na apresentação de seus funcionários, além de uma operação pontual que se assemelhava às melhores ferrovias britânicas (Cruz, 2007). Até 1930, a SPR atuou como a única ligação ferroviária entre São Paulo e Santos, estabelecendo-se como um ponto para o trânsito de quase todas as mercadorias que passavam pelo porto de Santos (Cruz, 2007). Na década de 30, a construção da linha Mairinque a Santos, um ramal da Sorocabana com bitola de 1,00m, quebrou o monopólio da SPR, permitindo que a economia paulista se tornasse menos dependente dos planos inclinados da Serra do Mar, mesmo antes do término da concessão inglesa (Cruz, 2007).

A ferrovia continuou sua modernização, introduzindo em 1934 as primeiras locomotivas de tração diesel-elétrica nas seções que conectavam o planalto à baixada santista (Passarelli, 1989). Em 1944, iniciou-se a eletrificação das linhas, começando pelo trecho entre São Paulo e Jundiaí (Passarelli, 1989). Durante a década de 1940, a vila passou por diversas mudanças, que culminaram na alteração definitiva de seu nome, que deixou de ser conhecido como Alto da Serra e passou a se chamar Paranapiacaba (Passarelli, 1989). Essas inovações tecnológicas e mudanças administrativas refletem o esforço contínuo para modernizar a infraestrutura ferroviária e adaptar a vila de Paranapiacaba às novas demandas do transporte e da economia da época.

Em 1946, a empresa SPR foi nacionalizada, e seus bens foram incorporados ao patrimônio da União, passando a ser administrada em 1956 pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), uma empresa vinculada ao Ministério dos Transportes, encarregada de gerenciar o transporte ferroviário e os ativos da antiga ferrovia inglesa

(Passarelli, 1989). Esse evento marcou o fim da presença inglesa em Paranapiacaba e foi lembrado pelos antigos ferroviários como o início do declínio da vila (Passarelli, 1989). Após assumir o patrimônio da SPR, o governo brasileiro empenhou-se em manter a qualidade do transporte de cargas e passageiros, continuando a modernização iniciada pelos ingleses, com a eletrificação da linha entre São Paulo e Jundiaí em 1950 e a substituição dos vagões de madeira por vagões de aço inoxidável importados dos Estados Unidos (Passarelli, 1989). No entanto, apesar desses esforços de modernização, a vila começou a enfrentar uma gradual perda de importância estratégica e econômica, refletindo-se na diminuição dos investimentos e na deterioração das condições de vida dos trabalhadores e suas famílias ao longo das décadas seguintes.

Ainda na década de 1950, o governo adotou uma nova política de desenvolvimento que incentivou a criação de indústrias de automóveis e a construção de estradas, o que fez com que os investimentos em ferrovias fossem feitos apenas em situações urgentes e para atender à demanda de transporte de carga, enquanto várias indústrias de petróleo e produtos químicos se instalaram na região do ABC paulista e na baixada santista, próximas às linhas de trem (Passarelli, 1989). A chegada de novas indústrias e a mudança para turnos de trabalho mais curtos para os ferroviários levaram à expansão da vila, com a construção de novas casas de alvenaria perto do campo de futebol e a substituição de algumas casas de madeira; no entanto, a falta de cuidado com os trabalhadores e a vila refletiu a deterioração da Política Nacional de Transportes, fazendo com que "trabalhar na estrada" deixasse de ser uma fonte de orgulho e respeito (Passarelli, 1989). Essa transição marcou o início de um período de declínio para Paranapiacaba, onde a redução dos investimentos na ferrovia e o foco em outros setores econômicos contribuíram para a perda de importância da vila, afetando a vida dos ferroviários e a identidade da comunidade local.

A Parte Alta finalmente recebeu investimentos públicos em 1956, quando a Prefeitura instalou redes de água, esgoto e energia elétrica, além de calçar as ruas, e começou a cadastrar os imóveis do Morro para regularizar a propriedade, mas os moradores ainda esperam pela solução definitiva de suas posses de terra (Passarelli, 1989). Em 2022, foi firmado um convênio entre a Prefeitura e o Governo do Estado de São Paulo, no âmbito do programa "Cidade Legal", com o objetivo de promover o registro definitivo das propriedades no cartório de imóveis<sup>18</sup>. Atualmente, apesar dessa pendência de regularização fundiária, a Parte Alta é reconhecida pela

---

<sup>18</sup> Essas informações foram fornecidas por Paulo da Silva Amorim, Arquiteto da Prefeitura Municipal de Santo André, Secretaria de Meio Ambiente, DGPPA - Gerência de Projetos e Preservação Histórica.

Prefeitura, e cada imóvel possui um registro tributário no município, além de contar com ruas pavimentadas, redes de água e esgoto (sem tratamento), energia elétrica e iluminação pública.

Devido à negligência da administração da ferrovia e da Prefeitura de Santo André, a Igreja Católica passou a se dedicar à comunidade de 5.000 habitantes de Paranapiacaba, que, pouco envolvida com a religião, apenas participava de festas, e em 1977, a paróquia foi anexada à de São Sebastião em Rio Grande da Serra, resultando em visitas raras do padre e maior afastamento da comunidade da prática religiosa (Passarelli, 1989).

Na década de 1970, a vila passou por grandes mudanças com a inauguração, em 1974, de um novo sistema ferroviário que atendeu à crescente demanda das indústrias, resultando na desativação parcial do sistema funicular da Serra Nova e na demissão de muitos funcionários (Passarelli, 1989). Em 1981, a Serra Nova foi completamente desativada, suas casas foram demolidas e a antiga estação sofreu um incêndio, restando apenas o famoso relógio, transferido para a nova plataforma dos trens suburbanos em 1979, enquanto outras residências foram destruídas para a construção de um pátio de manobras e uma subestação de energia elétrica (Passarelli, 1989). Da antiga estação, restou apenas a plataforma, enquanto o funcionamento do relógio foi restaurado e instalado em uma nova torre de alvenaria (Figura 9), cuja cúpula é decorada com grades possivelmente originais, mas sem as aberturas do *óculum* (Cruz, 2007). Na Figura 9, é possível observar a localização atual do relógio, que continua a ser um símbolo para a vila, preservando parte da memória ferroviária de Paranapiacaba.

Figura 9 - Relógio da Vila Ferroviária de Paranapiacaba



Fonte: Elaboração própria.

Além do abandono e da decadência que afetaram a vila, as comunidades vizinhas também foram se esvaziando, e no início da década de 1980, denúncias na imprensa sobre a poluição do polo petroquímico de Cubatão impactando a reserva biológica de Paranapiacaba mobilizaram moradores e simpatizantes a formarem um movimento de defesa do patrimônio da vila, chamado de "Comissão Pró Paranapiacaba"<sup>19</sup> (Passarelli, 1989). Este movimento buscou chamar a atenção para os problemas ambientais e visava revitalizar a identidade cultural da vila, promovendo eventos e atividades que reforçavam a importância histórica e ecológica da região. A mobilização resultou em um maior engajamento da comunidade, que começou a trabalhar em parceria com organizações não governamentais e autoridades locais para implementar ações de preservação e recuperação ambiental, contribuindo para a conscientização sobre a importância da proteção do patrimônio natural e cultural de Paranapiacaba.

As ações de preservação da Vila de Paranapiacaba iniciaram em 1977, quando o vereador José Mendes Botelho solicitou seu tombamento ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) (Passarelli, 1989). Em 1982, um convênio entre a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) e o CONDEPHAAT resultou em um levantamento do patrimônio da vila, apresentado por professores na Associação de Engenheiros e Arquitetos do ABC (AEA ABC), levando à formação da Comissão Pró Paranapiacaba, que, apoiada pela associação, destacou a importância de preservar todo o conjunto da vila operária e do sistema ferroviário, solicitando à RFFSA a suspensão das demolições em andamento (Passarelli, 1989).

Em 1983 e 1985, foram realizados simpósios para discutir a preservação e elaborar um plano de revitalização da Vila de Paranapiacaba. O 1º Simpósio Pró Paranapiacaba, realizado em 1983, deu início às discussões sobre a preservação da vila, propondo maneiras de explorar seu potencial turístico e pedagógico enquanto preservava seu patrimônio histórico e cultural, resultando na declaração da Prefeitura de Santo André de que a vila seria uma área de proteção ambiental e de interesse de preservação (Passarelli, 1989). O 2º Simpósio Pró Paranapiacaba, realizado em 1985, consolidou as discussões sobre a preservação da vila e resultou em propostas concretas, incluindo a criação de um plano integrado de restauração e revitalização do

---

<sup>19</sup> A Comissão Pró Paranapiacaba, posteriormente conhecida como Movimento Pró Paranapiacaba é uma iniciativa que surgiu em 1982 para preservar e revitalizar a vila ferroviária de Paranapiacaba, em São Paulo, Brasil, formada por arquitetos, engenheiros e professores preocupados com a degradação do local (Passarelli, 1989). Com o apoio da Associação de Engenheiros e Arquitetos do ABC, o movimento busca proteger os edifícios históricos e o conjunto arquitetônico, ferroviário e natural da vila, promovendo estudos, simpósios e propondo leis de proteção (Passarelli, 1989). Ele articulou ações como a suspensão de demolições pela Rede Ferroviária Federal e desenvolveu diretrizes para o uso do solo, consolidando-se como um organismo de defesa da vila e promovendo seu valor patrimonial, turístico e pedagógico, enquanto enfrenta desafios políticos e administrativos (Passarelli, 1989).

patrimônio histórico da Vila de Paranapiacaba (Passarelli, 1989). Esses simpósios foram fundamentais para mobilizar diversos atores e definir estratégias de preservação, ajudando a estabelecer a importância do patrimônio histórico e cultural da vila e a necessidade de uma abordagem integrada para sua revitalização.

Entre 1985 e 1986, foi criado e implementado o Plano de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, inicialmente desenvolvido pela Comissão Especial Pró Paranapiacaba e posteriormente transferido para a Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. (EMPLASA), que consolidou os estudos anteriores (Passarelli, 1989). O plano incluía a restauração do sistema funicular e a recuperação de edifícios importantes, como o Castelinho, que passou a abrigar o Centro de Preservação da História de Paranapiacaba, sob a supervisão do Programa de Preservação Histórica do Ministério dos Transportes (PRESERVE), que orientou e supervisionou as obras de recuperação, assegurando que as características históricas e arquitetônicas fossem mantidas (Passarelli, 1989). A implementação desse plano foi crucial para garantir a preservação da vila, promovendo a recuperação do patrimônio edificado e o uso sustentável e turístico da área, contribuindo para a revitalização cultural e econômica de Paranapiacaba.

O funcionamento do sistema funicular e suas máquinas a vapor despertaram o interesse da imprensa pela Vila de Paranapiacaba, resultando em um aumento considerável no número de turistas, mesmo diante da falta de infraestrutura para recebê-los; nesse contexto, uma série de iniciativas para a preservação do conjunto foi implementada, e o tombamento da vila foi celebrado como uma oportunidade de acessar recursos da ‘Lei Federal 7505’<sup>20</sup> para sua restauração (Passarelli, 1989). Contudo, o Plano de Preservação e Revitalização apresentava apenas diretrizes gerais, necessitando de um detalhamento para sua efetiva implementação, enquanto a Comissão Especial enfrentava dificuldades em reunir seus membros para avançar nas discussões, resultando em tentativas frustradas de convocar os técnicos envolvidos na Comissão (Passarelli, 1989). Após a homologação do tombamento pelo CONDEPHAAT em 1987, a falta de coordenação e consenso entre os órgãos envolvidos causou frustração e atrasos na revitalização, levando à criação do Instituto Histórico Paranapiacaba em 1989, que, apesar

---

<sup>20</sup> A Lei Federal nº 7.505, de 2 de julho de 1986, institui o Fundo de Defesa dos Direitos Difusos (FDD). Este fundo é destinado a financiar projetos que visem à proteção do meio ambiente, à preservação do patrimônio cultural, à defesa do consumidor, entre outros interesses difusos e coletivos. No contexto da vila de Paranapiacaba, o tombamento foi celebrado como uma oportunidade de acessar recursos desse fundo para sua restauração e preservação, garantindo a conservação do patrimônio histórico e cultural da vila. Para mais informações sobre a Lei nº 7.505, de 2 de julho de 1986, consulte o texto completo disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7505.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7505.htm)>. Acesso em: 31 ago. 2024.

de seus esforços, limitou-se a reunir recursos para a restauração de alguns edifícios, como a Igreja Nosso Senhor Bom Jesus (Passarelli, 1989).

Em 2000 e 2002 a organização não governamental World Monuments Fund (WMF) incluiu a vila de Paranapiacaba em sua lista dos cem monumentos históricos do mundo em risco de desaparecer, devido ao avançado estado de deterioração e às diversas alterações sofridas por seus edifícios nos últimos anos do século XX (Lima et al., 2004). A inclusão na lista do WMF visou chamar a atenção internacional para a necessidade urgente de ações de preservação, com a finalidade de recuperar a integridade arquitetônica e histórica da localidade, e ressaltou a preocupação global com o estado crítico de conservação da vila, que enfrentava degradação avançada e alterações significativas em seus imóveis. Ao longo da segunda metade do século XX, a degradação da vila de Paranapiacaba e do pátio ferroviário está diretamente ligada à queda do transporte ferroviário e à escassez de investimentos nesse setor (Lima et al., 2004). Isso significa que, à medida que o transporte ferroviário foi perdendo importância e recursos financeiros, a infraestrutura e os edifícios da vila também começaram a se deteriorar.

A privatização das estradas de ferro no Brasil, iniciada em 1997 com a MRS Logística para o transporte de carga, e a limitação do transporte de passageiros a curtas distâncias pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, foram partes de uma tentativa de recuperar o sistema ferroviário (Lima et al., 2004). Em 1999, a Rede Ferroviária Federal S/A foi dissolvida e seus imóveis, incluindo a Vila de Paranapiacaba, foram vendidos para quitar dívidas trabalhistas, sendo que em 2002 a vila foi adquirida pela Prefeitura de Santo André para promover o desenvolvimento sustentável local através do turismo (Lima et al., 2004).

Nos últimos anos, a Vila de Paranapiacaba tem passado por um processo de renovação, focando no turismo sustentável e na inclusão social, liderado pela Prefeitura de Santo André e pelo Parque Andreense (Lima et al., 2004). Esse esforço conta com a colaboração de várias entidades, como o WMF, que restaurou a Casa Fox em 2003 e o Castelinho em 2004, e a Petrobras, que financiou a reforma do Clube União Lyra Serrano em 2004 (Lima et al., 2004). Além disso, entre 2006 e 2007, o Centro de Documentação em Arquitetura e Urbanismo foi recuperado com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), como parte de um projeto de pesquisa sobre a recuperação de edifícios antigos de madeira na vila (Lima et al., 2004).

No próximo subcapítulo, será abordada a configuração habitacional da Vila Martin Smith, explicando cada tipologia de moradia presente na vila e destacando suas características arquitetônicas. As casas na Vila Martin Smith se destacavam das demais por serem predominantemente construídas em madeira, especialmente do tipo pinho-de-riça, e

apresentavam um novo sistema de construção com um modelo pré-definido que seguia um padrão específico em seu design (Minami, 1996, *apud* Passos, 2016).

### 1.1.1 Moradias na Vila Martin Smith

Explorar as tipologias de residências na Vila Martin Smith é fundamental para entender como a Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP foi projetada e vivida. Ao investigar os diferentes tipos de casas e sua distribuição, podemos ver como essas moradias foram planejadas para atender às necessidades dos trabalhadores e refletir as intenções da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Este estudo ajuda a entender a arquitetura da época e a reconhecer como esses espaços impactaram a vida cotidiana e as relações sociais na vila. Essa base teórica será essencial para nossa análise futura, pois nos permitirá conectar as escolhas arquitetônicas com os aspectos mais amplos da história e da experiência dos trabalhadores.

Segundo Santos (1980), além de segmentar Paranapiacaba em diferentes zonas ou áreas com base em critérios específicos, a vila também foi organizada para refletir a qualificação dos trabalhadores e seu estado civil. Assim, a distribuição das residências criou uma hierarquia social interna, diferenciando as habitações conforme o nível de qualificação e a situação pessoal dos habitantes, evidenciando as distintas posições sociais dentro da comunidade (Santos, 1980).

Santos (1980) explora a dinâmica de vigilância e os segredos que permeiam o cotidiano da vila, sugerindo que a observação entre os residentes é intensa e constante, embora muitas vezes oculta. Os moradores mantêm um controle implícito sobre seus vizinhos, utilizando janelas fechadas e interações minimizadas, onde as janelas funcionam como barreiras físicas que dificultam a comunicação direta, mas não impedem a observação (Santos, 1980). Nesse ambiente, as pessoas se revelam apenas quando questionadas diretamente, o que cria um sistema de vigilância em que qualquer indivíduo pode monitorar as atividades ao redor, mesmo sem um contato direto (Santos, 1980). Esse contexto fechado e supervisionado estabelece um modelo disciplinar, permitindo que o controle seja exercido de forma abrangente e discreta.

O espaço da vila é caracterizado como fechado e controlado, funcionando como um "modelo compacto" do que Michel Foucault chamou de "dispositivo disciplinar"<sup>21</sup>, projetado

---

<sup>21</sup> Michel Foucault discute o conceito de "dispositivo disciplinar" em seu livro *Vigiar e Punir: Nascimento da Prisão* (1975). Nesse trabalho, Foucault explora como as instituições sociais, como prisões e escolas, exercem controle e disciplina sobre os indivíduos, detalhando o desenvolvimento de mecanismos de vigilância e regulação no contexto da sociedade moderna (Foucault, 2014). O termo "dispositivo disciplinar" refere-se a um conjunto de práticas e instituições projetadas para controlar e regular o comportamento dos indivíduos em um espaço específico (Foucault, 2014). No contexto da análise da Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP, o conceito ajuda a entender

para monitorar e controlar sistematicamente o comportamento dos moradores. O "raio de atuação" desse dispositivo vai além da vigilância realizada por autoridades específicas, permitindo que qualquer pessoa dentro da comunidade observe e controle o que está ao seu redor, com o sistema de vigilância se entrelaçando com a vida cotidiana e moldando as interações e comportamentos dos residentes, criando um ambiente onde a observação e a disciplina fazem parte do cotidiano social.

Em Paranapiacaba, o controle da Empresa Ferroviária sobre os trabalhadores se estende ao espaço residencial e íntimo, com o trabalhador recebendo uma residência "emprestada" conforme sua posição social e enfrentando rígidas restrições quanto a modificações e personalizações, como exemplificado pelo fato de que nenhuma alteração na fachada, no banheiro ou na substituição de telhas pode ser feita sem a permissão da administração da empresa (Santos, 1980). Além disso, a cor da fachada das residências é uniformemente determinada pela empresa, sendo atualmente o marrom sépia, e essa padronização se estende a outros elementos, como a estação, a garagem, os depósitos e até os uniformes, refletindo o controle minucioso da empresa sobre todos os aspectos da vida dos trabalhadores (Santos, 1980).

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP é uma das poucas no Brasil que, apesar de ter sofrido consideráveis perdas ao longo dos anos, ainda mantém uma significativa parte de seu patrimônio arquitetônico e urbano em boas condições para a habitação (Cruz, 2007). Outras vilas ferroviárias e operárias construídas em São Paulo seguiram um padrão similar (moradias unifamiliares, conjugadas ou em blocos, com poucas variações no programa de necessidades e geralmente com alojamento para solteiros e outros serviços urbanos), mas nenhuma reproduziu a singularidade de construir uma vila inteira em madeira como na Vila Ferroviária de Paranapiacaba (Cruz, 2007).

De acordo com Thais Fátima Cruz (2007), o Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, responsável pela supervisão da construção e operação da ferrovia, menciona a implantação de casas padronizadas na vila do Alto da Serra, indicando a presença de diferentes tipos de residências na área. No ano seguinte, o relatório registra que, nas proximidades das estações Raiz da Serra e Alto da Serra, bem como nos patamares da serra, foram construídas casas dos tipos 'A', 'B' e 'D', evidenciando uma variedade nos modelos habitacionais estabelecidos (Cruz, 2007).

---

como a organização do espaço e as dinâmicas sociais dentro da vila funcionam para manter a vigilância e a disciplina entre os residentes.

Nas primeiras plantas de implantação da vila ferroviária, elaboradas pela SPR, foram adotadas diversas tipologias habitacionais geminadas, como as casas dos tipos ‘A’, ‘B’, ‘D’ e ‘E’, sendo as casas do tipo ‘E’ agrupadas em conjuntos de quatro a oito unidades (CRUZ, 2007). Essa abordagem permitiu uma organização funcional e eficiente do espaço, refletindo as necessidades habitacionais dos trabalhadores da ferrovia e a lógica de planejamento urbano da época.

Ainda segundo Cruz (2007), durante a implantação da Vila Martin Smith foram erguidas, além das casas tipológicas padrão, a unidade ‘tipo C’, uma residência de dois andares, isolada das demais e conhecida como ‘Castelinho’, que servia para abrigar o engenheiro inglês responsável pelo sistema de tração da serra. Também foram construídos dois barracões de madeira, cada um com dez cômodos, destinados a trabalhadores solteiros, além de casas isoladas na Rua Rodrigues Alves (Cruz, 2007).

Com base no Manual “Diretrizes e procedimentos para recuperação de patrimônio habitacional em madeira na Vila Ferroviária de Paranapiacaba, Santo André, SP”, a vila foi estabelecida a partir de 1898 e se destaca por sua notável diversidade arquitetônica e construtiva (Lima et al., 2004). Dentro da vila, a Vila Martin Smith, ou Vila Nova, apresenta quatro tipologias específicas de construção — A, B, E e X — que, apesar de suas características distintas, compartilham o uso da madeira e se destacam pela diversidade em design e funcionalidade, refletindo o material predominante da época (Lima et al., 2004). A nomenclatura das tipologias A, B e E segue o projeto original da vila e reflete a organização e os planos arquitetônicos estabelecidos, conforme descrito em documentos e registros históricos (Lima et al., 2004). Entretanto, a tipologia X recebeu sua denominação de forma diferente, pois não foram encontradas bases originais ou documentos que sustentassem a identificação e o planejamento inicial dessa tipologia específica (Lima et al., 2004). Assim, a designação "X" foi atribuída com base em observações e análises feitas durante o desenvolvimento do manual citado, sem respaldo em registros históricos oficiais, resultando em uma nomenclatura provisória que visa refletir a tipologia identificada, apesar da ausência de evidências diretas do projeto original.

A seguir, abordaremos cada uma das tipologias de construção presentes na Vila Martin Smith, incluindo as tipologias A, B, C, E, X e as tipologias isoladas. Vamos detalhar as características, o design e a funcionalidade de cada tipo para entender como elas refletem a diversidade arquitetônica da vila. Essa análise nos ajudará a apreciar melhor as particularidades e a evolução das construções, revelando as nuances que definem a arquitetura única da vila.

A Tipologia A, introduzida na Vila Martin Smith em 1898 e originalmente planejada pela companhia ferroviária para atender pequenas famílias (Lima et al., 2004), foi projetada para oferecer flexibilidade no uso dos espaços internos, permitindo que os moradores definam a função de cada cômodo conforme suas necessidades (Cruz, 2007). Na planta original (Figura 11), a sala é identificada como "sala/dormitório". Essa característica destaca a intenção de proporcionar uma configuração adaptável às variadas necessidades dos residentes.

Composta por dezenove grupos de residências geminadas, cada um com duas unidades, e cada unidade possui quatro cômodos e banheiros externos, essas residências estão localizadas nas Avenidas Ford, Fox e na esquina da Avenida Campos Sales com o campo de futebol (Cruz, 2007), conforme ilustrado na Figura 10.

Figura 10 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando as unidades que compõem o conjunto de edifícios da Tipologia A

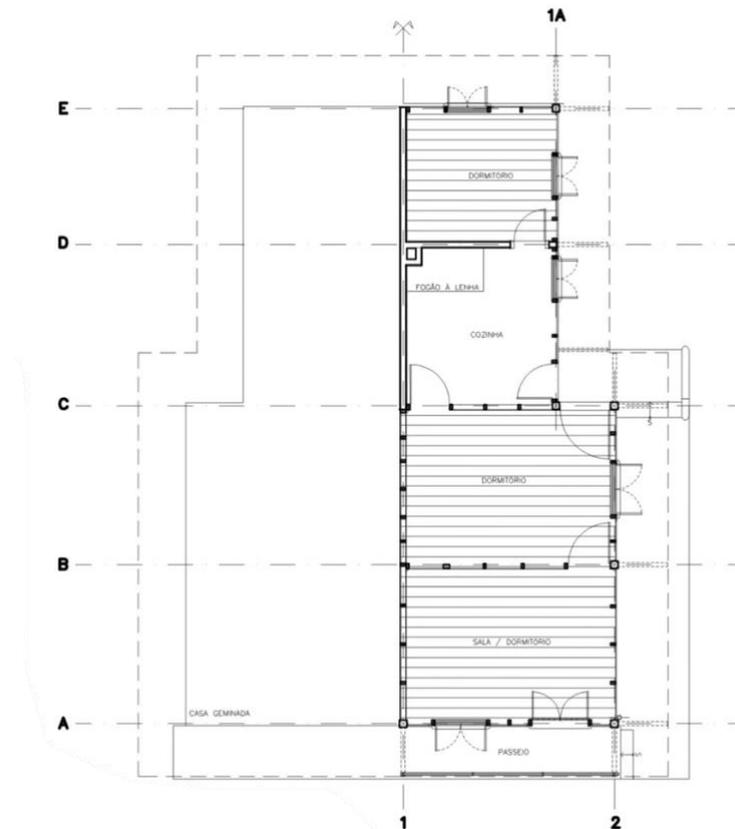


Fonte: Lima et al. (2004).

Com cerca de 50 m<sup>2</sup>, as casas possuem uma planta simples (Figura 11), com três pequenos cômodos em madeira, uma cozinha com paredes parcialmente em alvenaria e piso cimentado, além de um alpendre coberto e um banheiro externo (Cruz, 2007). Com base na planta, observa-se que todas as áreas do edifício recebem iluminação natural direta e que não há corredores internos; os cômodos se conectam diretamente entre si, sendo que as salas 1 e 2, conforme ilustrado na Figura 11, têm acessos independentes (Cruz, 2007). Um exemplo dessa

tipologia é a Casa da Memória<sup>22</sup>, também conhecida como Casa Fox, mostrada na Figura 12, que atualmente está aberta ao público e funciona como um museu.

Figura 11 - Planta baixa da unidade de Tipologia A



Fonte: Lima et al. (2004).

<sup>22</sup> “A casa da Memória é uma tipologia habitacional A, com tijolos e telhas francesas, construída entre 1897 e 1901, e restaurada pela Prefeitura de Santo André em 2003. Era uma casa de chefe de estação e será transformada em centro cultural que reunirá as memórias individuais e coletivas dos moradores da Vila de Paranapiacaba, articulando-as numa perspectiva de documentação audiovisual sistemática com bases tecnológicas. Será um espaço intermediário e interdisciplinar, expositivo, educativo, contemporâneo e local de encontro para mostras, cursos, palestras, oficinas, apresentações, audições, projeções, assim como de um “Museu da Memória”, da paisagem humana da Vila” (Circuito Museológico, [s.d.]). **Circuito Museológico**. Disponível em: <<https://www2.santoandre.sp.gov.br/index.php/2013-04-29-14-40-25/circuito-museologico>>. Acesso em: 15 jul. 2024.

Figura 12 - Casa Fox, do Conjunto de residências do tipo A, localizada na Avenida Fox



Fonte: Elaboração própria.

O edifício é composto por dois setores distintos: um em madeira, que inclui três cômodos destinados à permanência prolongada, e outro em alvenaria, que abriga uma cozinha equipada com um fogão à lenha e cercada por paredes de tijolos de barro, com um pé direito de 3,70 metros e forro plano tanto nos ambientes internos quanto no beiral (Lima et al., 2004). O fogão à lenha<sup>23</sup>, que era um equipamento comum em todas as residências operárias, desapareceu com o tempo (Cruz, 2007), devido ao avanço tecnológico e às mudanças nas necessidades e preferências dos moradores, que passaram a optar por alternativas mais modernas e eficientes.

As paredes externas e internas dessa tipologia são revestidas por tábuas dispostas horizontalmente, e a parede de geminação é duplada para proporcionar maior estabilidade e isolamento (Lima et al., 2004). A estrutura das paredes é formada por uma malha de esteios que encaixa tábuas, mostrando a trama interna, com paredes de madeira geralmente simples e apenas as centrais entre as casas sendo duplas, e paredes de alvenaria utilizadas nas divisórias da cozinha compartilhando a chaminé dos fogões a lenha, enquanto o interior das salas e quartos possui forros tipo saia-camisa e a cozinha tem um forro de ripas de madeira para facilitar a dispersão da fumaça (Cruz, 2007).

A fachada frontal do edifício (Figura 13) se destaca por sua configuração, que inclui uma porta e uma janela em cada unidade, um beiral de um metro e um forro plano, com mãos-

<sup>23</sup> Com a remoção desse equipamento doméstico, muitas cozinhas passaram por modificações significativas, adquirindo novos acabamentos e, principalmente, acessórios modernos; atualmente, é comum encontrar nessas cozinhas paredes revestidas com azulejos, pias com tampos de granito, torneiras elétricas e fogões equipados com exaustores (Cruz, 2007).

francesas nas extremidades da fachada e no eixo de geminação (Lima et al., 2004). As janelas possuem quatro folhas: duas internas em formato guilhotina com vidro e duas externas que abrem; cada folha é dividida em uma parte inferior cega e uma superior com veneziana (Lima et al., 2004). As esquadrias são emolduradas e protegidas pelo beiral, que atua como uma barreira contra as intempéries, e as janelas têm pingadeiras para desviar a água da chuva e proteger as paredes (Cruz, 2007). A porta, composta por duas folhas com uma bandeira de seis lâminas de vidro de 2 mm, complementa a fachada, cujo beiral extenso protege as paredes contra intempéries; além disso, o banheiro de cada unidade está situado na parte posterior do lote, adjacente à viela sanitária, em uma configuração geminada (Lima et al., 2004). Adicionalmente, os guarda-corpos dos alpendres eram frequentemente feitos com trilhos reaproveitados, uma prática comum na época<sup>24</sup>, e ainda é possível encontrar alguns desses trilhos em uso em várias residências (Cruz, 2007).

Figura 13 - Desenho da fachada da Tipologia A



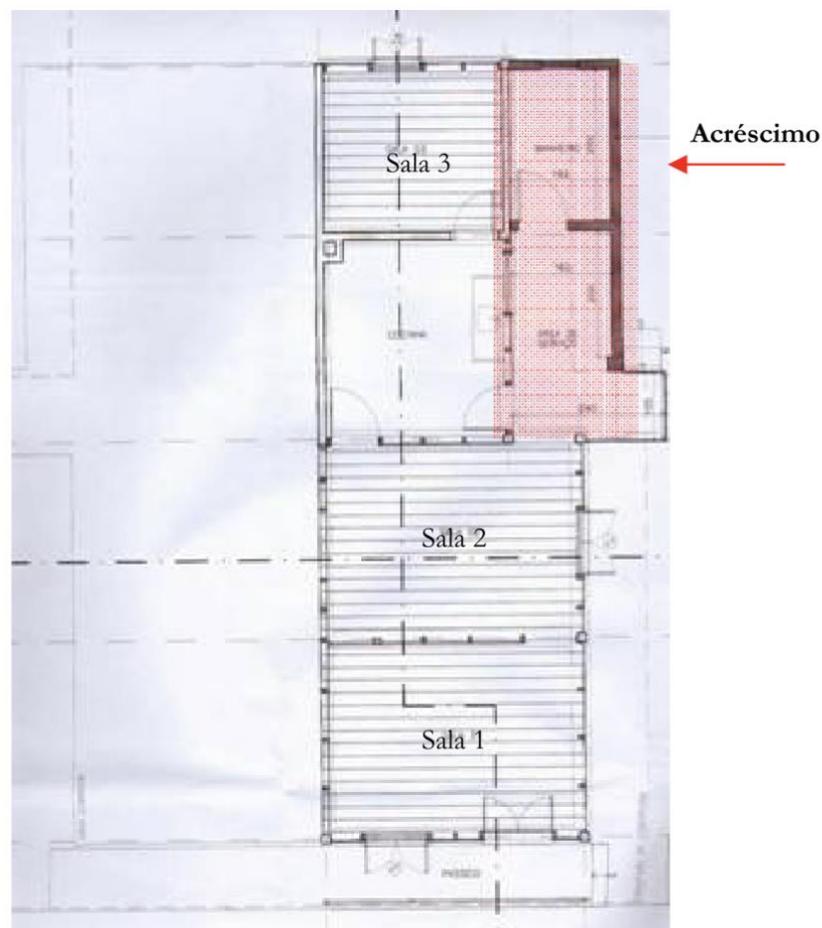
Fonte: Lima et al. (2004).

Os telhados dessa tipologia têm seis águas, com cumeeira paralela à rua e cobertura original de telhas francesas de Marseille, beiral largo sustentado por suportes de madeira em meio arco, decorado com lambrequins de madeira, e base de alvenaria com vedação em régua horizontal de pinho-de-riça (Cruz, 2007). O contrapiso é elevado em relação ao nível da rua e é coberto por um piso de madeira de pinho-de-riça de 20 cm de largura, assentado sobre barrotes nas salas e dormitórios, enquanto na cozinha o piso é cimentado (Cruz, 2007).

<sup>24</sup> A Vila, com suas instalações, virou uma extensão da ferrovia, e a SPR já reciclava trilhos, cabos e cascalhos para uso urbano, utilizando também os mesmos bancos das praças que eram da estação Alto da Serra (Cruz, 2007).

Embora o projeto inicial para os edifícios da Tipologia A tenha planejado a unidade sanitária como uma estrutura separada do edifício residencial, houve uma modificação posterior na qual foi anexado um corpo adicional em alvenaria a cada unidade habitacional, incorporando um banheiro dentro de cada domicílio (Lima et al., 2004). A Figura 14 ilustra as alterações realizadas para adaptar o edifício às exigências contemporâneas, mostrando uma ampliação ao lado da cozinha que foi convertida em uma área de serviço e que agora também inclui um banheiro (Cruz, 2007). Os anexos foram implantados de forma centralizada, seguindo um padrão morfológico comum para o corpo em alvenaria, com variações na solução de cobertura, mas a execução foi descentralizada e possivelmente financiada pelos moradores; essa autonomia na construção do banheiro anexo, somada à alienação dos imóveis à companhia ferroviária e às limitações orçamentárias dos residentes, resultou em uma considerável descaracterização arquitetônica e degradação dessa parte do edifício (Lima et al., 2004).

Figura 14 - Planta baixa da unidade de Tipologia A, mostrando a adição de uma área de serviço e banheiro ao lado da cozinha, refletindo as modificações realizadas para atender às necessidades modernas



Fonte: Cruz (2007).

A Tipologia Arquitetônica B, implementada na Vila Martin Smith em 1898, é composta por duas unidades geminadas projetadas para famílias numerosas (Lima et al., 2004). A Figura 15 exibe a planta da Vila de Paranapiacaba, destacando claramente as unidades que formam o conjunto de edifícios da Tipologia B, oferecendo uma visão detalhada da disposição e configuração dessas construções.

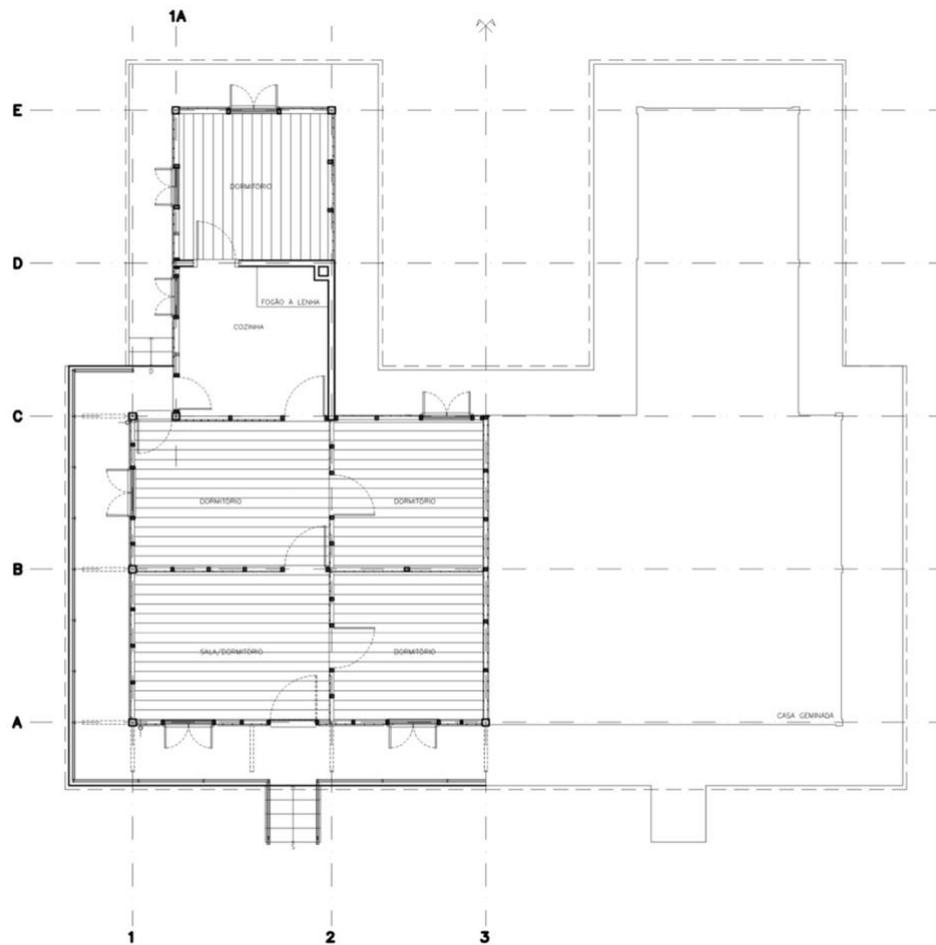
Figura 15 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando as unidades que compõem o conjunto de edifícios da Tipologia B



Fonte: Lima et al. (2004).

Embora compartilhe com a Tipologia A a característica de ter duas unidades geminadas, distingue-se por incluir dois ambientes adicionais construídos em madeira na planta baixa, alterando sua disposição e configuração (Cruz, 2007). Semelhante à Tipologia A, o edifício da Tipologia B é dividido em um setor de madeira, com cinco cômodos destinados à moradia prolongada, e um setor de alvenaria, que inclui uma cozinha equipada com fogão à lenha e paredes de tijolos de barro, enquanto o banheiro geminado está situado nos fundos do lote, próximo à viela sanitária (Lima et al., 2004). Essa disposição arquitetônica reflete a adaptação das construções às necessidades habitacionais, combinando funcionalidade e durabilidade nos materiais empregados, além de preservar as características de convivência familiar em espaços compartilhados. A planta detalhada dessa tipologia está ilustrada na Figura 16.

Figura 16 - Planta baixa da unidade de Tipologia B



Fonte: Lima et al. (2004).

O edifício dessa tipologia possui cinco salas, com duas voltadas para a frente do lote e uma para a lateral, todas circundadas por um alpendre coberto e forrado, com beiral mais largo sustentado por mãos-francesas maiores (Cruz, 2007). A fachada de cada casa (Figura 17) apresenta duas janelas intercaladas pela porta, enquanto o telhado de dez águas, com a cumeeira principal paralela à rua, cria um pátio com área livre na parte posterior da construção quando adaptado (Cruz, 2007). Esses exemplares, com uma área de aproximadamente 70m<sup>2</sup>, oferecem flexibilidade na disposição interna, permitindo aos moradores deslocar ou remover divisórias para ajustar o espaço às suas necessidades, seja para ampliar o ambiente ou criar um hall (Cruz, 2007). Essa adaptabilidade interna permite personalizar o espaço de acordo com as preferências individuais, aumentando a funcionalidade e a adequação das residências às diferentes exigências dos moradores.

Figura 17 - Desenho da fachada da Tipologia B



Fonte: Lima et al. (2004).

Essa tipologia (Figura 18) possui um beiral extenso que rodeia o edifício para proteção contra intempéries, e em alguns casos se estende para formar pequenas varandas, enquanto o revestimento é composto por tábuas dispostas tanto horizontal quanto verticalmente (Lima et al., 2004). As paredes são construídas com um revestimento conhecido como "parede face simples", exceto nas divisas das construções geminadas, onde são reforçadas com uma camada dupla para garantir maior estabilidade e isolamento (Lima et al., 2004). Além dessas características, essa tipologia demonstra uma integração funcional entre os elementos arquitetônicos e as necessidades climáticas da região, buscando promover um equilíbrio entre forma e função. A variação na extensão dos beirais e o uso estratégico dos revestimentos revelam uma adaptação consciente para maximizar a durabilidade das construções.

Figura 18 - Conjunto de residências do tipo B localizadas na Avenida Fox

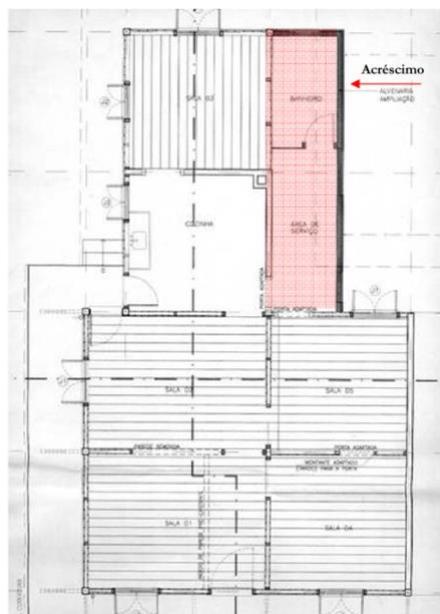


Fonte: Elaboração própria.

As demais características desta tipologia, como a cobertura, os baldrame e as envasaduras, são semelhantes às da Tipologia A (Cruz, 2007). No entanto, nos edifícios da Tipologia B, destinados a funcionários de hierarquia superior, as paredes são construídas com duas camadas de material, tanto interna quanto externamente, proporcionando maior isolamento acústico e térmico, além de uma construção mais robusta e durável (Cruz, 2007). Assim, apesar das semelhanças na cobertura e nos detalhes construtivos com a Tipologia A, a Tipologia B se destaca pela sua construção mais robusta e eficiente em termos de isolamento, refletindo a preocupação com o conforto e a durabilidade das residências destinadas a funcionários de hierarquia superior.

Algumas habitações da Tipologia B passaram por alterações estruturais internas, resultando em unidades habitacionais únicas com acabamentos aprimorados, como paredes duplas, que melhoram as condições de habitabilidade (Lima et al., 2004). Na fachada frontal (Figuras 17 e 18), frequentemente se encontra uma porta centralizada entre duas janelas e um beiral que pode atingir até 1 metro ou mais, enquanto outros elementos, como forro e mão francesa, são também característicos, e, assim como na Tipologia A, o banheiro foi adicionado posteriormente, construído em alvenaria e justaposto ao edifício original (Lima et al., 2004). Originalmente, a planta (Figura 16) não incluía uma área de serviço e um banheiro ao lado da cozinha, mas a planta atual (Figura 19) mostra a adição desses espaços (Cruz, 2007).

Figura 19 - Planta baixa da unidade de Tipologia B, mostrando a adição de uma área de serviço e banheiro ao lado da cozinha, refletindo as modificações realizadas para atender às necessidades modernas



Fonte: Cruz (2007).

O Castelinho<sup>25</sup>, erguido em 1897 sobre uma elevação entre a Vila Nova e a Vila Velha, destacava-se por ser uma construção de dois andares que permitia ao mais alto funcionário inglês da vila observar tanto a movimentação da comunidade quanto o pátio ferroviário, possibilitando-lhe controlar e supervisionar a vida e as atividades dos trabalhadores (Passarelli, 1989). A residência do engenheiro chefe, um dos marcos da paisagem urbana da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, foi ocupada pelo engenheiro inglês Daniel Mackinson Fox e, localizada no alto de uma colina, proporciona uma vista panorâmica de toda a vila, incluindo o pátio de manobras, a estação e as instalações das máquinas fixas; foi originalmente projetada como o único exemplar do ‘Tipo C’ importado da Inglaterra dentro do conjunto de tipologias da Vila Martin Smith (Cruz, 2007). A Figura 20 exibe a planta da Vila de Paranapiacaba, destacando o edifício da Tipologia C.

Figura 20 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando o edifício da Tipologia C



Fonte: Adaptado de Lima et al. (2004).

<sup>25</sup> “O Castelo, como ficou popularmente conhecido, foi construído por volta de 1897 para ser a residência do Engenheiro-Chefe em Paranapiacaba. Sua localização no alto da colina possui vista privilegiada de todo o conjunto que compõe a Vila. Ela segue o padrão arquitetônico das demais construções da Vila Martin Smith, porém com detalhes de maior requinte. As casas são classificadas por tipos. Este é o único exemplar de tipologia “C”, com dois pavimentos e possui lareiras em vários cômodos. Banheiros e cozinha encontram-se junto ao corpo principal do imóvel. Apesar das diversas reformas realizadas, entre 1950 a 1986, a edificação ainda conservava suas principais características. Recentemente, em 2004, foi realizada a restauração com o apoio da WMF. Atualmente abriga exposições, além de ser um mirante para visualização das diversas paisagens de Paranapiacaba.” (Circuito Museológico, [s.d.]). **Circuito Museológico.** Disponível em: <<https://www2.santoandre.sp.gov.br/index.php/2013-04-29-14-40-25/circuito-museologico>>. Acesso em: 15 jul. 2024.

A edificação<sup>26</sup>, com mais de vinte cômodos distribuídos em dois pavimentos e um sótão, inclui seis lareiras, fogão a lenha, banheira de água quente, dependências para empregados, adega, escritório e armários embutidos, além de ser organizada em setores independentes para uso social, íntimo e de serviço, refletindo a influência da casa burguesa e classificando o “Castelinho” como uma *Large House* com 500 m<sup>2</sup> e um anexo de quase 50 m<sup>2</sup> (Cruz, 2007).

A casa é estruturada em torno de um hall central que organiza os espaços em áreas distintas para uso social, íntimo e de serviço, com a ala de serviços na parte posterior, incluindo cozinha, copa, despensa, aposentos para criados e lavanderia, enquanto a sala de jantar conecta-se diretamente à ala social, permitindo uma clara separação das atividades domésticas (Cruz, 2007). O hall, corredor e caixa da escada organizam os fluxos da casa, permitindo acesso direto entre os setores sem precisar passar por outras áreas, com o hall servindo como um espaço de circulação e abertura informal para a sala, além de separar a sala de estar da de jantar e funcionando como um ponto central de convivência e tráfego (Cruz, 2007).

O banheiro, localizado próximo à cozinha onde o fogão a lenha fornecia água quente por meio de serpentinas, inclui um *closet* para armários, acessível diretamente do quarto inferior ou pelo corredor central (Cruz, 2007). O alpendre que contorna toda a área social sugere conforto, e no térreo, a sala à esquerda do hall de entrada, possivelmente a sala principal ou *drawing room*, abriga uma das seis lareiras e possui uma janela do tipo *bay window*, um elemento característico da arquitetura inglesa que amplia a luz e as vistas, contribuindo para a funcionalidade e estética da sala (Cruz, 2007).

No piso térreo, os cômodos principais são interligados, com a cozinha e as dependências de serviço situadas separadamente; a disposição dos espaços segue um padrão de zoneamento que distingue áreas públicas e privadas, sendo a parte frontal da casa projetada para maior exposição pública, enquanto a residência se destaca pela amplitude e privacidade de cada ambiente, como evidenciado pelo escritório do engenheiro, posicionado à direita do hall de entrada para receber visitantes sem acesso aos demais cômodos (Cruz, 2007).

A casa, projetada para maximizar o conforto, exibe uma planta adaptada às irregularidades do terreno e uma organização interna meticulosa; no pavimento superior, a ala privativa é disposta ao redor de um hall central, com quatro quartos, três deles com lareira e dois com armários embutidos, e uma janela lateral tipo *bay window* replicada em um dos quartos (Cruz, 2007).

---

<sup>26</sup> A planta baixa do Térreo da Edificação do Tipo C está na página 116 e corresponde à Figura 47. A planta baixa do Pavimento Superior da Edificação do Tipo C está na página 117 e corresponde à Figura 48.

A arquitetura da residência reflete influências do Movimento *Arts & Crafts*, destacando-se pelos telhados inclinados, formas simples e funcionais, *bay windows*, aproveitamento dos cantos com assentos e armários, espaço ao redor da lareira para reunir a família (*inglenook*), e chaminés de tijolo aparente, eliminando qualquer decoração desnecessária (Cruz, 2007).

A fachada principal (Figura 21), voltada para o pátio ferroviário e a Parte Alta, exibe uma simetria com duas janelas e uma porta principal no térreo, além de três janelas simetricamente dispostas no andar superior, todas emolduradas com venezianas de madeira e caixilhos de vidro, destacando-se a *bay window* à esquerda, que possui apenas caixilharia de vidro; a porta principal, com moldura larga, duas folhas com almofadas e caixilho de vidro, é adornada por uma bandeira em arco pleno e motivos decorativos em ferro (Cruz, 2007). Na fachada lateral, o volume maior representa a ala social no térreo e a ala íntima no andar superior. Atualmente, as esquadrias nas fachadas laterais não seguem o design original, que diferenciava claramente os usos: áreas nobres com janelas sofisticadas, como na sala de jantar e no escritório com vitrais, e áreas de serviço e quartos dos criados com janelas simples tipo mexicano, sendo a área de serviço uma extensão do térreo não visível na fachada, apenas na planta (Cruz, 2007).

Figura 21 - Residência do Engenheiro Chefe, Tipologia C, na Vila Ferroviária de Paranapiacaba



Fonte: Elaboração própria.

Embora a planta cadastral de 1900 previsse a construção de dois exemplares da Tipologia D entre a Rua Schnoor e a Avenida Rymkiewicz, na esquina com a Avenida Fox, apenas um edifício foi erguido e, ao longo do tempo, foi adaptado para abrigar as instalações

da Sociedade Recreativa Lyra da Serra<sup>27</sup> e o primeiro cinema da vila em 1899 (Figura 23) (Cruz, 2007). A Figura 22 exibe a planta da Vila de Paranapiacaba, destacando o edifício da Tipologia D.

Figura 22 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando o edifício da Tipologia D.



Fonte: Adaptado de Lima et al. (2004).

Figura 23 - Tipologia D, antiga sede da Associação Recreativa Lyra da Serra (Cine Lyra)

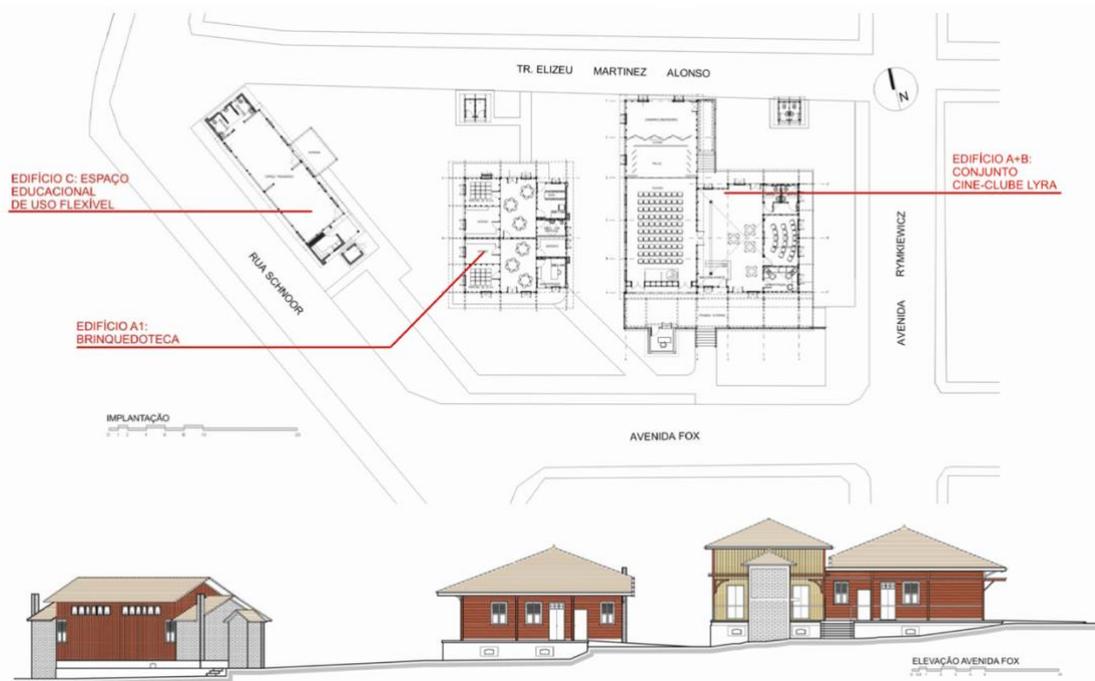


Fonte: Amorim, Paulo da Silva. Fotografia do Conjunto Arquitetônico do Antigo Clube Lyra. 2024.

<sup>27</sup> “A Sociedade Recreativa Lyra da Serra foi fundada em fevereiro de 1903, e era voltada para atividades culturais. Havia aulas de música e um grupo composto por ferroviários e familiares tocava nas sessões de cinema mudo e em apresentações programadas pela diretoria. Na década de 1930 o Lyra da Serra contou, também, com um grupo de teatro denominado “Grupo Dramático”, que se apresentava em festivais da região. Na edificação justaposta a duas moradias de tipologia D, instalou-se um salão para projeções cinematográficas, possivelmente, o segundo cinema projetado do país.” (Circuito Museológico, [s.d.]). **Circuito Museológico**. Disponível em: <<https://www2.santoandre.sp.gov.br/index.php/2013-04-29-14-40-25/circuito-museologico>>. Acesso em: 09 out. 2024.

Apesar da alteração em sua função, o edifício mantém uma volumetria complexa com telhados variados, anexos em alvenaria de alturas distintas, alpendre frontal e lateral sustentados por mão-francesa reta, e utiliza trilhos nos pilares e no guarda-corpo, preservando elementos arquitetônicos comuns às demais residências, como vedos horizontais, janelas guilhotina com meia folha cega e meia folha veneziana, e lambrequins (Cruz, 2007). Embora tenha permanecido abandonado por um período, recentemente o edifício passou por obras de restauração, mantendo seus elementos arquitetônicos originais (Figura 24).

Figura 24 - Projeto de restauro do Conjunto Arquitetônico do Antigo Clube Lyra, primeiro Grupo Escolar e Edifício Anexo



Fonte: *Projeto de restauro do Conjunto Arquitetônico do Antigo Clube Lyra, primeiro Grupo Escolar e Edifício Anexo*. Memorial Crítico. Jan 2008. Folha 05/12.

A Tipologia Arquitetônica E foi introduzida na Vila Martin Smith entre 1898 e 1915 (Lima et al., 2004). As residências dessa tipologia foram organizadas em blocos de quatro a oito unidades e divididas nas categorias E1 e E2 (Cruz, 2007). A planta da Vila de Paranapiacaba, destaca as unidades da Tipologia E1 em azul e da Tipologia E2 em laranja (Figura 25).

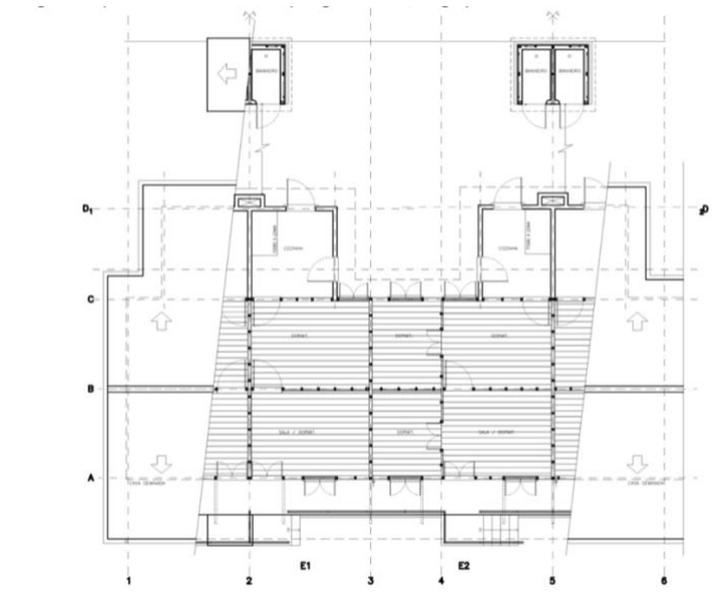
Figura 25 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando as unidades da Tipologia E1 em azul e da Tipologia E2 em laranja



Fonte: Lima et al. (2004).

A unidade E1, projetada para pequenas famílias e frequentemente combinada com a unidade E2 em edifícios geminados, forma agrupamentos de oito domicílios, com cada unidade E1 contendo dois cômodos de madeira e uma cozinha com paredes de alvenaria equipada com fogão a lenha (Lima et al., 2004). De acordo com Thais Cruz (2007), a unidade E1, projetada para casais sem filhos, possui uma planta simplificada com dois cômodos de madeira (sala e dormitório), além de cozinha e banheiro externos, sendo organizada em dois agrupamentos de oito casas geminadas, localizadas próximas ao mercado. Já a unidade E2, voltada para famílias mais numerosas e agrupada em blocos de quatro, apresenta uma estrutura com um setor de madeira contendo quatro cômodos e um setor separado em alvenaria para a cozinha, além de um pátio pavimentado na parte traseira (Lima et al., 2004). A Tipologia E2, que inclui quatro cômodos (dois dormitórios e duas salas), possui a cozinha e o banheiro localizados fora do corpo principal da casa, e cada módulo do grupo de casas geminadas é composto por quatro residências com planta única e uma cobertura de duas águas com cumeeira paralela à rua (Cruz, 2007). A planta baixa a seguir ilustra as unidades das Tipologias E1 e E2 no agrupamento de oito casas (Figura 26), destacando suas disposições e características específicas.

Figura 26 - Planta baixa das unidades das Tipologias E1 e E2 no agrupamento de oito casas



Fonte: Lima et al. (2004).

O banheiro nas unidades E1 e E2 está localizado nos fundos do lote, junto à viela sanitária, em configuração geminada (Lima et al., 2004). O esquema de geminação, presente nos dez conjuntos dessa tipologia implantados na vila, segue a mesma estrutura de três blocos construtivos — moradia, cozinha e banheiro — sendo que, embora originalmente construídos em alvenaria, a maioria já passou por intervenções e não corresponde mais às plantas cadastrais originais (Cruz, 2007). À esquerda da Figura 27, está a planta baixa da Tipologia E2, destacando a localização da cozinha e do banheiro, que estão posicionados externamente e separados do corpo principal da residência.

Figura 27 - Planta baixa e elevação frontal da Tipologia E2, detalhando a disposição dos cômodos e o design da fachada do edifício



Fonte: Lima et al. (2004).

Assim, essa tipologia (Figura 28), em ambas as variações de unidades, é caracterizada por coberturas de duas águas: o agrupamento de quatro unidades possui uma cobertura sustentada por tesouras e um forro plano, enquanto o agrupamento de oito unidades apresenta um telhado com vigas e terças, além de um forro inclinado (Lima et al., 2004). A cobertura, que alterna entre telhas francesas e ardósia, se estende além do alpendre frontal, apoiada por mãos francesas, e em alguns grupos de casas, o lambrequim foi substituído por calhas para o escoamento das águas pluviais (Cruz, 2007). Ambas as tipologias têm um beiral frontal de dois metros e beirais laterais curtos, sem forro, sustentados por várias mãos francesas visíveis (Lima et al., 2004).

Figura 28 - Conjunto de residências das Tipologias E1 e E2

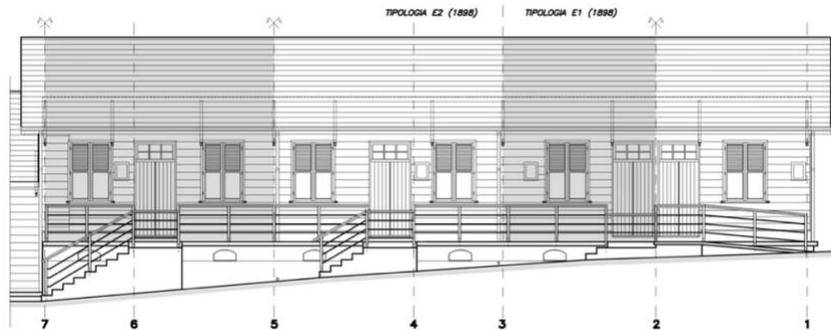


Fonte: Elaboração própria.

As paredes de ambas as unidades são do tipo "face simples", com as paredes de divisa nas unidades geminadas do agrupamento de oito sendo duplas para maior isolamento e estabilidade estrutural, e as janelas seguem o mesmo padrão da Tipologia A (Lima et al., 2004). Na fachada central (Figura 29), a Tipologia E1 possui uma porta e uma janela por unidade, enquanto a Tipologia E2 apresenta uma porta centralizada entre duas janelas (Lima et al., 2004). De forma geral, as características arquitetônicas desta tipologia são consistentes com as demais já mencionadas, incluindo a construção elevada do solo, porão ventilado, embasamento de alvenaria com tijolos ou pedras, e o uso das mesmas aberturas e vedantes (Cruz, 2007). A tipologia E é notável pela ampla aplicação na Vila Martin Smith, com o tipo E1 formando agrupamentos de oito casas geminadas, enquanto nas casas E2 desse grupo específico, a cozinha em alvenaria está integrada ao corpo de madeira, ao contrário dos outros agrupamentos de

quatro casas, onde a cozinha em alvenaria é separada da estrutura principal de madeira (Cruz, 2007).

Figura 29 - Desenho das fachadas das Tipologias E1 e E2



Fonte: Lima et al. (2004).

A Tipologia X, implementada na década de 1930 na Vila, é composta por nove edifícios (Figura 30), cada um com duas unidades habitacionais geminadas, resultando em um total de 18 residências (Lima et al., 2004).

Figura 30 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando as unidades que compõem o conjunto de edifícios da Tipologia X



Fonte: Lima et al. (2004).

O edifício possui três cômodos de madeira (sala e dormitórios) e dois cômodos de alvenaria (cozinha com fogão à lenha e banheiro), destacando-se por ter uma sala de estar central que distribui o acesso aos demais cômodos e um banheiro integrado ao edifício principal, além de um pequeno telheiro para área de serviço, com paredes internas e externas



Figura 33 - Conjunto de residências do tipo X



Fonte: Elaboração própria.

As casas de engenheiros situadas na Rua Rodrigues Alves (ou Rua dos Ingleses) representam uma variação do tipo B com modificações no programa interno, e, portanto, não formam um tipo específico, sendo que atualmente o terceiro exemplar dessa tipologia isolada já não existe mais (Cruz, 2007). Atualmente, esses edifícios não são mais utilizados como residências; a primeira casa abriga um antiquário, a segunda serve como pousada, a terceira foi demolida e a quarta tornou-se um centro de visitantes da Subprefeitura de Paranapiacaba (Cruz, 2007).

Essas tipologias compartilham características comuns, como esquadrias regularmente dispostas, volumes proeminentes das chaminés, lambrequins e coberturas em várias águas. Projetadas para altos funcionários ingleses, essas casas eram geralmente ocupadas por duas pessoas, e caso tivessem filhos, estes permaneciam em Londres para estudar; essas residências seguem princípios de arquitetura doméstica com um design uniforme e harmonioso, integrando o edifício ao jardim e ao mobiliário embutido, e oferecendo interiores confortáveis e seguros (Cruz, 2007). Os terrenos desses edifícios são significativamente maiores do que os demais da Vila Martin Smith, com dimensões variando de 20 x 40m a 34 x 60m, e as casas estão posicionadas centralmente para permitir recuos em todas as divisas e ampla visibilidade; nos fundos dos lotes, há edículas que replicam as características arquitetônicas das residências principais, incluindo o material, envasaduras e cobertura em duas águas (Cruz, 2007).

A primeira e a segunda casas, originalmente com telhado de ardósia, foram reformadas na década de 1950 e agora têm cobertura de placas de cimento amianto, enquanto a quarta casa possui telha francesa; além das diferenças na distribuição interna e no programa de cada uma, variam em elementos arquitetônicos como volumetria, alpendres e ornamentação, com as

régua dos vedos dispostas horizontalmente na primeira e na última casa, e verticalmente na segunda, embora muitas tenham sido substituídas por madeiras diferentes (Cruz, 2007). Essas residências, com áreas entre 212 e 288 m<sup>2</sup>, oferecem espaços amplos, incluindo quartos e salas, uma cozinha geralmente conectada à despensa, banheiros com banheira e armários embutidos, além de um hall de circulação e um pátio; todas são equipadas com lareira e fogão à lenha, exceto uma (a casa do engenheiro 02), onde o fogão foi removido, e são bem ventiladas e iluminadas, com alpendres ao redor do edifício voltados para o jardim (Cruz, 2007).

Apesar das modificações, os principais ambientes das residências mantiveram suas funções básicas, adaptando-se às necessidades de cada morador. As plantas dos edifícios apresentadas são baseadas no levantamento de Cruz (2007), que, embora forneça uma visão geral das distribuições internas das casas dos engenheiros, apresenta medições aproximadas fundamentadas na planta cadastral de 1990 da Prefeitura de Santo André; é importante destacar que a flexibilidade na distribuição interna e as reformas realizadas na década de 1950 podem ter alterado o projeto original, refletindo o estado atual dos imóveis, como a própria autora enfatiza.

O "Alojamento para Solteiros" na Vila Martin Smith (Figura 34) se distingue da tipologia semelhante na Vila Velha por ter um acesso centralizado através de um corredor que distribui os dez cômodos entre os trabalhadores<sup>28</sup>, enquanto na Vila Velha cada cômodo possui acesso independente; além disso, na Martin Smith, a cozinha e o banheiro são coletivos e formam um bloco separado, e a construção é simples, com cobertura de duas águas, cumeeira central e fachada uniforme, apresentando apenas janelas guilhotina sem venezianas (Cruz, 2007). A Figura 35 apresenta a planta da Vila de Paranapiacaba, evidenciando as unidades de Alojamento de Solteiros.

---

<sup>28</sup> A Planta Baixa do Alojamento para Solteiros está na página 136 e corresponde à Figura 64.

Figura 34 - Alojamento para solteiros da Vila Martin Smith



Fonte: Elaboração própria.

Figura 35 - Planta da Vila de Paranapiacaba, destacando as unidades de Alojamento de Solteiros



Fonte: Adaptado de Lima et al. (2004).

#### 1.4 IMPORTÂNCIA DAS VILAS FERROVIÁRIAS

Assim como discutido anteriormente, as vilas ferroviárias desempenharam um papel crucial no desenvolvimento econômico e social do Brasil, especialmente nos séculos XIX e XX. Construídas pelas companhias ferroviárias para acomodar seus funcionários, essas vilas

representam um valioso legado histórico e cultural que merece ser preservado. Para Müller (2006), elas representam um aspecto importante da história social, pois foram construídas para abrigar os trabalhadores das ferrovias, refletindo as condições de vida e trabalho da época. Ela também destaca que essas vilas justificam sua preservação por integrarem o "complexo ferroviário", englobando não apenas as ferrovias em si, mas também as estruturas e comunidades associadas a elas.

De acordo com Moraes (2002), as Vilas são importantes não apenas por sua arquitetura, que marca uma transformação no processo construtivo ferroviário, mas também pelo papel que desempenham no funcionamento das ferrovias. Dessa forma, essas vilas são testemunhos materiais da expansão da malha ferroviária no país, um marco na história do transporte e comunicação. Sua preservação é fundamental não apenas por sua função social de habitação atual, mas também por representarem um importante vestígio da história social e do trabalho, garantindo a permanência dos moradores atuais em suas residências (Müller, 2006). Nesse sentido, elas refletem a organização do trabalho e das relações sociais da época, sendo um exemplo concreto da vida cotidiana dos trabalhadores ferroviários.

Culturalmente, as vilas ferroviárias representam um estilo arquitetônico característico da época, frequentemente influenciado por modelos estrangeiros. Segundo Müller (2006), muitas dessas vilas foram construídas com novas técnicas que eram inovadoras para o início do século XX, o que as torna também importantes do ponto de vista arquitetônico e histórico. Ou seja, as vilas ferroviárias são importantes por fornecerem moradias e pela diversidade arquitetônica e influências de outros países, que se refletiram em construções por todo o interior do estado, em um contexto de escassez habitacional no país (Moraes, 2002). Suas casas, ruas e praças contam histórias de uma época passada, proporcionando uma experiência única de imersão no passado.

A preservação das vilas ferroviárias é essencial para manter viva a memória histórica e cultural. Müller (2006) ressalta a importância desse processo para manter a memória coletiva e a identidade cultural das comunidades locais, destacando também a preocupação em preservá-las como patrimônio histórico. Não só isso, mas a recuperação e reutilização desses espaços podem contribuir para o desenvolvimento sustentável das regiões onde estão localizadas, por meio do turismo cultural e da valorização do patrimônio histórico.

Portanto, as vilas ferroviárias são parte integrante da história e identidade do Brasil. Preservar esses locais é garantir que as gerações futuras possam conhecer e apreciar o legado deixado pelos trabalhadores e pelas companhias ferroviárias que contribuíram para o desenvolvimento do país. O reconhecimento de seu significado cultural, valor estético e

histórico, bem como de seus valores simbólicos, emocionais e afetivos, justifica a preservação das vilas ferroviárias e torna necessárias medidas para garantir sua proteção para as gerações futuras (Müller, 2006).

Vale ressaltar que, a partir da Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) ficou responsável por cuidar e zelar pela guarda e manutenção do patrimônio da RFFSA, recebendo e administrando os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta empresa<sup>29</sup> (“Página - IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional”, [s.d.]). A Vila de “Paranapiacaba é considerada patrimônio ambiental, histórico, tecnológico e arquitetônico, tendo sua origem ligada à instalação do sistema funicular inglês na região, em meados do século XIX” (Passos, 2016, p. 13).

Nesse contexto, o conjunto arquitetônico e natural de Paranapiacaba, incluindo o patrimônio tecnológico e o entorno da vila, foi “[...] tombado nas instâncias municipal, estadual e federal e indicado para pertencer ao Patrimônio Mundial pela UNESCO” (Passos, 2016, p. 13). O tombamento estadual foi realizado pelo CONDEPHAAT em 1987, que “[...] compreendeu todo o entorno, como reservas biológicas, Vila Velha, Vila Martin Smith e a Parte Alta, seguindo a recomendação do Conselho da Europa” (Passos, 2016, p. 49). Em seguida, o tombamento federal foi realizado pelo IPHAN em 2002, que “[...] contemplou os bens imóveis ligados à ferrovia, justificando o valor histórico do conjunto” (Passos, 2016, p. 49). Por fim, o tombamento municipal foi efetuado pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Paisagístico de Santo André (COMDEPHAAPASA) em 2003<sup>30</sup> (“CulturAZ Santo André”, 2017). Essas ações de tombamento visam proteger e preservar o rico patrimônio histórico, arquitetônico, ambiental e cultural de Paranapiacaba.

## 1.5 ARQUEOLOGIA E MEMÓRIA: VALORIZANDO AS NARRATIVAS DOS TRABALHADORES EM PARANAPIACABA

A arqueologia ajuda a reavaliar o patrimônio de Paranapiacaba, permitindo que a cultura material seja reinterpretada e que novos significados sejam incorporados, conectando o passado com o presente. Devemos refletir cuidadosamente sobre a interpretação desses objetos para evitar uma visão colonialista, que narra a história apenas do ponto de vista dos colonizadores e

---

<sup>29</sup> Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 17 jul. 2024.

<sup>30</sup> Disponível em: <<https://culturaz.santoandre.sp.gov.br/historico/1757/>>. Acesso em: 20 jun. 2024.

desconsidera as experiências e perspectivas dos operários que realmente viveram ali. Essa abordagem crítica nos permite garantir uma visão mais inclusiva e representativa da história, reconhecendo as múltiplas narrativas que compõem o patrimônio de Paranapiacaba. É fundamental refletir sobre nossas abordagens para evitar reproduzir os padrões discursivos de uma arqueologia colonialista (Bezerra, 2011 *apud* Plens, 2016). O papel da arqueologia brasileira é interpretar a cultura material, buscando se afastar de uma abordagem exclusivamente colonial. É essencial adotar uma perspectiva mais social, que permita uma compreensão mais abrangente e inclusiva das experiências e narrativas envolvidas.

De acordo com Thiago de Moraes dos Passos (2016), a história oficial da Vila de Paranapiacaba foi, por muito tempo, restrita à sua identidade como uma Vila Inglesa, com foco nos aspectos britânicos, como arquitetura e influência cultural, enquanto os operários, que constituíam a maior parte da população e eram fundamentais para a vida da vila, permaneciam invisíveis e esquecidos nas narrativas sobre o local. Essa marginalização das experiências dos trabalhadores perpetua uma visão distorcida da história e limita a compreensão do patrimônio cultural da vila, que é profundamente moldado pelas vivências e contribuições dessas pessoas. A falta de reconhecimento das classes trabalhadoras nas narrativas históricas resulta em um apagamento de suas lutas, desafios e inovações, que são igualmente significativos para a identidade da Vila de Paranapiacaba. É essencial resgatar essas vozes silenciadas, permitindo que a pesquisa arqueológica e histórica revele as complexidades das interações sociais e culturais que ocorreram na vila. Ao incluir as experiências dos operários nas discussões sobre o patrimônio, podemos construir uma narrativa mais inclusiva e representativa, que valoriza o passado e enriquece a identidade cultural contemporânea da comunidade.

Segundo Symanski, no prefácio do livro de Plens (2016), a dissertação de mestrado da autora, defendida em 2002, adota uma perspectiva de "história vista de baixo" em relação à Vila de Paranapiacaba. Essa abordagem valoriza as experiências e vivências das classes trabalhadoras, contrastando com a ênfase tradicional nas elites. A "história vista de baixo" é uma abordagem historiográfica que destaca as experiências, vivências e perspectivas de grupos marginalizados, como as classes trabalhadoras, em vez de se concentrar apenas nas elites ou nos grandes personagens históricos. Essa perspectiva busca compreender a história a partir do ponto de vista das pessoas comuns, que frequentemente não estão nos holofotes das narrativas tradicionais. No contexto da Vila de Paranapiacaba, essa abordagem implica estudar e valorizar a vida dos operários que trabalhavam na SPR. Ao adotar a "história vista de baixo", a pesquisa de Plens (2010; 2016) dá voz aos trabalhadores, explorando suas rotinas, culturas, desafios e contribuições. Essa perspectiva contrasta fortemente com a história tradicional, que tende a

ênfatisar as decisões e ações das elites, como empresários e líderes políticos, negligenciando as experiências cotidianas que moldaram a vila.

Mary C. Beaudry (1993) argumenta que a arqueologia é essencial para compreender os impactos das ações tomadas em resposta a preocupações com a saúde e o bem-estar nas cidades do século XIX. Por meio da análise arqueológica, é possível obter uma perspectiva única sobre como as medidas para melhorar ou modificar o ambiente urbano, assim como a negligência em relação a ele, afetaram os habitantes dessas cidades. Essa abordagem arqueológica vai além das contradições e lacunas presentes nos registros documentais e arqueológicos, permitindo explorar as consequências não planejadas e indesejadas das ações realizadas em relação ao ambiente urbano e seus habitantes, ao mesmo tempo em que oferece uma visão mais completa e crítica dos efeitos dessas intervenções (Beaudry, 1993). Ela enfatiza que, para uma compreensão aprofundada da saúde e do bem-estar nas cidades históricas, assim como de outros aspectos do passado, a arqueologia deve ser integrada e interdisciplinar, o que implica adotar uma abordagem analítica e interpretativa que combine dados arqueológicos com conhecimentos de outras disciplinas, proporcionando, assim, uma visão mais rica e contextualizada do passado (Beaudry, 1993).

Diante dessas reflexões, a pesquisa sobre a Vila de Paranapiacaba se aprofundará ao integrar as múltiplas vozes que compuseram sua história, especialmente as dos trabalhadores que foram historicamente invisibilizados nas narrativas tradicionais. Ao adotar uma perspectiva de "história vista de baixo", torna-se possível compreender a dinâmica social e cultural da vila, ressignificando o patrimônio cultural que ela representa. A arqueologia, ao conectar a cultura material aos contextos históricos, sociais e políticos, permite que se revelem camadas mais complexas dessa história, indo além das influências coloniais e britânicas, e dando o devido reconhecimento às experiências cotidianas dos operários. Assim, a pesquisa arqueológica da vila contribui para a construção de uma narrativa mais inclusiva, capaz de refletir as diversidades e contradições presentes na vida da comunidade e no desenvolvimento urbano da vila ao longo do tempo. Além disso, os resultados desta pesquisa podem servir como base para futuras iniciativas de preservação e valorização do patrimônio cultural, incentivando a participação da comunidade local na construção de sua própria narrativa histórica. Essa abordagem promove um maior engajamento social e fortalece a identidade cultural da Vila de Paranapiacaba, assegurando que as vozes dos trabalhadores e suas histórias sejam sempre lembradas e respeitadas nas discussões sobre o passado e o futuro da vila.

### 1.5.1 Contexto Arqueológico da Vila de Paranapiacaba/SP

De maneira geral, este texto tem como objetivo apresentar uma visão ampla do contexto arqueológico da Vila de Paranapiacaba, investigando os diferentes trabalhos de arqueologia já realizados na vila e destacando os principais sítios arqueológicos identificados. O sítio da vila de Paranapiacaba e seu entorno, com sua localização topográfica estratégica que oferece visibilidade do mar, fácil acesso ao litoral Santista e ao interior Paulista, abundância de chuvas, nascentes, rios e uma rica mata tropical, além de rochas como gnaisse e quartzito, reúne todas as condições geoambientais favoráveis para a ocupação humana, desde o período pré-colonial até o histórico (Pereira et al., 2016). Além disso, os equipamentos da ferrovia foram instalados nesse local devido à proximidade de recursos essenciais, como água e madeira, e ao terreno mais plano e adequado em comparação com as áreas mais íngremes da Serra do Mar (Cruz, 2007).

De acordo com o Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG), a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, situada em Santo André, São Paulo, é protegida como patrimônio histórico e cultural nacional. O tombamento da vila foi oficializado em 15 de outubro de 1987, conforme o Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que estabelece a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional (SICG, [s.d.]). Essa medida assegura a preservação da vila, destacada por seu valor histórico e arquitetônico. A proteção é de natureza federal, e de acordo com o SICG a vila permanece bem preservada. O processo de acautelamento está registrado sob o número 1252-T-87 (SICG, [s.d.]).

Além disso, a legislação pertinente inclui a Portaria IPHAN nº 420, de 22 de dezembro de 2010, que regula os procedimentos para autorizar intervenções em imóveis protegidos, e a Portaria IPHAN nº 187, de 11 de junho de 2010, que define os procedimentos para apuração de infrações administrativas que possam afetar o patrimônio histórico (SICG, [s.d.]). A inscrição da Vila Ferroviária de Paranapiacaba no Livro do Tombo Histórico foi realizada em 30 de setembro de 2008, sob o número de inscrição 586, justificando sua proteção pelo valor histórico que representa e garantindo sua preservação para as gerações futuras (SICG, [s.d.]).

Ao analisar os registros do banco de dados do SICG, foi possível identificar imóveis que fazem parte do complexo ferroviário da Vila de Paranapiacaba (Quadro 1). Esses registros são fundamentais para entendermos a situação atual de conservação e preservação desses bens, que são parte importante do patrimônio histórico e cultural da vila. Mais adiante, discutiremos esses sítios com base nos trabalhos arqueológicos realizados no local.

Quadro 1 - Bens Imóveis cadastrados no SICG em Paranapiacaba/SP

NOME DO SÍTIO	NATUREZA	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	LOCALIZAÇÃO	CÓDIGO DO IPHAN
<b>Serrano Athletic Club</b>	Bem Imóvel (Estado de conservação péssimo e de preservação muito alterado)	Arquitetura civil	Edificação	Rua Direta, Nº 10	SP-3547809-BI-ED-00005
<b>Casa do Engenheiro (Atual Biblioteca)</b>	Bem Imóvel (Bom estado de conservação e de preservação pouco alterado)	Arquitetura civil	Edificação	Avenida Rodrigues Alves, Nº 472, Martin Smith	SP-3547809-BI-ED-00004
<b>Garagem das Locomotivas</b>	Bem Imóvel (Estado de conservação Bom e de preservação Íntegro)	Arquitetura de transportes	Edificação	Rua da Estação s/n, Parte baixa da Vila	SP-3547809-BI-ED-00001
<b>Almoxarifado da Antiga SPR</b>	Bem Imóvel (Estado de conservação Bom e de preservação Íntegro)	Arquitetura de produção	Edificação	Rua Direta, Nº 420, Vila Martin Smith	SP-3547809-BI-ED-00003
<b>Oficinas de Manutenção das antigas “SPR” e “RFFSA”</b>	Bem Imóvel (Estado de conservação Ruim e de preservação Pouco Alterado)	Arquitetura de produção	Edificação	Rua da Estação, sem número, Vila de Paranapiacaba	SP-3547809-BI-ED-00002
<b>Vila Ferroviária de Paranapiacaba</b>	Bem Imóvel (Estado de conservação ruim e de preservação Descaracterizado)	Sem classificação	Conjunto Urbano	Santo André - SP	SP-3547809-BI-CU-00001

Fonte: Baseado em SICG (2024).

Em 2002, Claudia Regina Plens realizou sua pesquisa acadêmica de mestrado, o primeiro trabalho arqueológico sobre a vila de Paranapiacaba. A análise inicial que abordou alguns setores da vila ofereceu uma primeira compreensão do contexto arqueológico da região. A partir dessa pesquisa, Plens publicou o artigo *"Da força repressora à coesão sutil: a arqueologia da vila operária"* em 2010, seguido pelo livro *"A Arqueologia de São Paulo Oitocentista: Paranapiacaba"* em 2016.

O objetivo principal da autora foi analisar como a paisagem da Vila de Paranapiacaba foi transformada ao longo do tempo e como a comunidade operária do século XIX, formada por brasileiros e imigrantes, especialmente espanhóis e italianos, se ajustou às condições e ao estilo de vida que foram impostos por um sistema britânico em uma vila projetada e pré-fabricada (Plens, 2010; 2016). Na pesquisa arqueológica realizada por Plens (2010; 2016), as hipóteses foram principalmente fundamentadas na abordagem pós-processual, mas também incorporaram métodos de outras correntes, incluindo as técnicas do processualismo aplicadas à Arqueologia Histórica. Na análise dos objetos e vestígios da Vila de Paranapiacaba, a autora aplicou o pós-processualismo, destacando duas áreas principais: o marxismo, que examina as

relações de classe e economia, e o pensamento foucaultiano, que investiga como o poder e o controle influenciam a sociedade (Plens, 2016).

Para entender como os moradores se ajustaram ao sistema imposto, Plens analisou diversas áreas da vila que representam setores públicos e privados, assim como as diferenças entre as classes sociais, incluindo as residências dos engenheiros e funcionários de menor hierarquia (Plens, 2016). Com base em pesquisas históricas anteriores, ela selecionou áreas para prospecções e escavações arqueológicas na Vila de Paranapiacaba, focando em locais que poderiam revelar onde os resíduos domésticos eram descartados, considerando-os sob os aspectos de lugares públicos (como o Hospital, a Viela, o Lixão, a Igreja e o Hotel dos Engenheiros) e privados (sendo os locais de ordem privada para a classe alta o Castelinho, a Casa do Engenheiro e a Casa do Médico, enquanto os destinados à classe baixa eram duas casas para famílias de operários e uma residência para um grupo de solteiros) (Plens, 2016). Utilizando a teoria arqueológica, Plens (2010; 2016) desenvolveu uma abordagem para analisar os objetos encontrados, visando compreender como o poder e o controle se manifestavam, examinando tanto a arquitetura da região quanto os resíduos domésticos.

Sua pesquisa sobre a Vila de Paranapiacaba revelou que a arquitetura evidenciava a hierarquia social: os patrões viviam em casas melhores, enquanto os trabalhadores tinham condições de vida mais precárias (Plens, 2010; 2016). A análise dos restos encontrados revelou que, enquanto os trabalhadores tinham poucos itens domésticos, os engenheiros e patrões possuíam uma grande variedade e qualidade de bens, além de reutilizarem mais materiais (Plens, 2010; 2016). Em resumo, a arquitetura e os objetos residenciais refletiam claramente as diferenças sociais, e a forma como as pessoas viviam e descartavam seu lixo variava de acordo com a classe social (Plens, 2010; 2016).

Outro trabalho de arqueologia realizado na região foi “O Relatório Final do Programa de Prospecção e Monitoramento Arqueológico da Parte Baixa da Vila de Paranapiacaba, Santo André, SP”, elaborado em 2016 sob a Portaria IPHAN número 01506.004091/2016-08. A vila de Paranapiacaba passou por restaurações no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) das Cidades Históricas, conduzido pelo Ministério da Cultura, que incluiu intervenções arqueológicas em imóveis como a Garagem das Locomotivas, a Oficina das Locomotivas, o Restaurante, as Casas de Alvenaria e a Casa do Engenheiro (Pereira et al., 2016). Este relatório foi elaborado para documentar e preservar o valor histórico desses imóveis, resultado das intervenções e restaurações realizadas na vila.

Antes do Programa de Prospecção e Monitoramento Arqueológico da Parte Baixa, a vila não havia sido amplamente explorada em estudos de campo, com exceção de algumas áreas

investigadas por Claudia Regina Plens em 2002 (Pereira et al., 2016). O programa então realizou uma investigação detalhada da superfície e do subsolo para identificar e mapear possíveis estruturas ou depósitos arqueológicos, elaborando malhas prospectivas para cada um dos imóveis analisados, o que possibilitou a descoberta de sítios arqueológicos ainda não documentados (Pereira et al., 2016).

As prospeções arqueológicas revelaram estruturas e depósitos significativos, identificados como Sítio Arqueológico Garagem das Locomotivas, Sítio Arqueológico Oficina de Trens e Sítio Arqueológico Farmácia, cujos vestígios contribuíram para compreender o desenvolvimento socioespacial da vila, a operação da linha férrea da SPR, e o processo de urbanização e industrialização na região metropolitana de São Paulo (Pereira et al., 2016). Além disso, a avaliação do potencial arqueológico na parte baixa da vila e em seu entorno levou à identificação de áreas relevantes, incluindo duas principais de descarte, registradas como Sítio Arqueológico Hospital Velho e Sítio Arqueológico Taquarussú, bem como outras áreas de potencial significativo para investigações futuras, classificadas como Áreas de Interesse Arqueológico Tanque do Gustavo, Sistema de Captação de Água e Ruínas 1 e 2 (Pereira et al., 2016). O quadro 2 apresenta os sítios e o Patrimônio Arqueológico Identificado no Programa de Prospecção e Monitoramento Arqueológico da Parte Baixa da Vila de Paranapiacaba. A seguir, trarei uma explicação detalhada sobre cada um desses sítios e suas características.

Quadro 2 - Patrimônio Arqueológico Identificado Programa de Prospecção e Monitoramento Arqueológico da Parte Baixa da Vila de Paranapiacaba

<b>Sítio Arqueológico e Área de Interesse</b>	<b>Km E</b>	<b>Km N</b>
Sítio Arqueológico Garagem das Locomotivas	23K 367318	7369891
Sítio Arqueológico Oficina dos Trens	23K 367301	7369652
Sítio Arqueológico Farmácia	23K 367445	7369626
Sítio Arqueológico Hospital Velho	23K 367168	7369391
Sítio Arqueológico Taquarussú	23K 368024	7370080
Área de Interesse Tanque do Gustavo	23K368097	7370715
Área de Interesse Sistema de Captação de Água	23K367923	7369600
Área de Interesse Ruínas 1 e 2	23K367334	7369340

Fonte: Pereira et al., (2016).

O Sítio Arqueológico Garagem das Locomotivas é um edifício histórico, construído no final do século XIX em alvenaria de tijolos aparentes, que serviu para abrigar locomotivas da Serra do Mar e é uma das mais antigas estruturas ferroviárias da região, com 978,40 m<sup>2</sup> de área e dimensões de 62 metros de comprimento por 15 metros de largura, integrando-se

significativamente ao conjunto arquitetônico da vila (Pereira et al., 2016). Sua construção e preservação são de grande importância para o patrimônio histórico da localidade, refletindo a relevância do transporte ferroviário na formação e desenvolvimento da região, bem como o papel fundamental que desempenhou na expansão industrial do Brasil. A Figura 36 ilustra o Sítio Arqueológico Garagem das Locomotivas.

Figura 36 - Sítio Arqueológico Garagem das Locomotivas



Fonte: Elaboração própria.

O Sítio Arqueológico Oficina de Trens é uma importante construção histórica localizada na vila de Paranapiacaba, situada no Caminho da Estação voltado para o Norte-Noroeste, no Caminho do Mendes voltado para o Sul-Sudeste e na Rua Direita voltada para o Oeste (Cruz, 2007 *apud* Pereira et al., 2016). A localização da Oficina dos Trens é crucial para entender o desenvolvimento da vila, pois ela está estrategicamente situada na interseção entre a Vila Velha e a Vila Nova (Pereira et al., 2016). Esse posicionamento destaca a importância da Oficina no contexto histórico do local, pois serve como um ponto de referência para o estudo do processo de ocupação e das atividades técnicas realizadas na área.

As oficinas da SPR eram responsáveis pela fabricação local de peças para manutenção e reparo de locomotivas, carros e vagões, com suas atividades divididas em áreas como fundição, ferraria, caldeiraria, carpintaria e pintura. A Oficina de Trens, inicialmente construída em madeira sobre alvenaria com cobertura de telhas de barro do tipo francesa, agora tem cobertura de fibrocimento e, após o fim da concessão inglesa, passou a abrigar a escola Senai, atualmente desativada (Cruz, 2007). Entre os dois edifícios da oficina, permanece um ramal de trilhos por onde os vagões e locomotivas eram conduzidos para manutenção (Pereira et al., 2016). A antiga Oficina de Trens (Figura 37) é considerada um sítio arqueológico histórico

porque sua localização e estrutura oferecem uma visão valiosa sobre o desenvolvimento e a organização da vila de Paranapiacaba (Pereira et al., 2016). Estudar este sítio ajuda a entender como a vila foi ocupada e desenvolvida ao longo do tempo, bem como as funções e técnicas envolvidas nas operações ferroviárias.

Figura 37 - Antiga Oficina de Trens



Fonte: Prefeitura Municipal de Santo André<sup>31</sup>.

No setor Leste da Oficina, que corresponde aos fundos, foram descobertas construções significativas, como o fundo da antiga Farmácia do Sr. Genofre, evidenciadas pela presença de materiais de vidro, louça e metal na superfície e por um pacote sedimentar contendo vestígios desses materiais, levando à definição da área como o “Sítio Arqueológico Farmácia<sup>32</sup>” (Pereira et al., 2016). De acordo com Passarelli (1989), a farmácia do Sr. Genofre foi construída na década de 1920, na vila ferroviária, localizada na esquina da Rua Direita com o Caminho do Mendes. No local, foram encontrados e registrados fragmentos de materiais de construção, utensílios domésticos e frascos de vidro usados para vacinas e medicamentos, evidenciando que o lugar era um ponto de descarte de materiais da antiga Farmácia; devido ao seu potencial arqueológico, o local foi registrado como Sítio Arqueológico e é crucial preservar e pesquisar a área para compreender melhor a história da vila de Paranapiacaba (Pereira et al., 2016). No *“Relatório Final do Programa de Prospecção e Monitoramento Arqueológico da Parte Baixa da Vila de Paranapiacaba, Santo André, SP”* (2016), destaca “[...] a necessidade de adotar tanto para o Sítio Arqueológico Oficina de Trens, quanto para o Sítio Arqueológico Farmácia

<sup>31</sup> A figura apresentada foi disponibilizada pelo arquiteto da Prefeitura Municipal de Santo André, Paulo da Silva Amorim. Esta imagem faz parte dos arquivos e relatórios da Prefeitura Municipal de Santo André, mas não possui autoria ou data específica.

<sup>32</sup> A delimitação do Sítio Arqueológico Farmácia foi estabelecida pelos seguintes pontos de coordenadas: 1 - 23K 367432.76, 7369633; 2 - 23K 367426.27, 7369625.22; 3 - 23K 367450.46, 7369615.81; e 4 - 23K 367453.51, 7369626.15 (Pereira et al., 2016).

um processo de pesquisa que privilegie o salvamento arqueológico” (Pereira et al., 2016, p. 181).

O Sítio Arqueológico Hospital Velho, situado em uma área isolada da Vila Velha, é um importante local de interesse histórico que abriga artefatos hospitalares datados do início do século XX (Pereira et al., 2016). Em 1890, a SPR construiu na Vila de Paranapiacaba um hospital maior, localizado em uma área elevada, com quatro grandes enfermarias de 12 leitos cada, uma enfermaria isolada para doenças contagiosas, um quarto exclusivo para superiores e diversas instalações, como consultório, farmácia, sala de operações, cozinha, lavanderia, rouparia e acomodações para funcionários, tudo para atender seus trabalhadores (Plens, 2016). A equipe médica era chefiada pelo Dr. Willian Loudin Strain, que morava em São Paulo, e pelo Dr. Ovidio de Faria Lemos, médico residente da Serra e Diretor do Hospital, contando ainda com uma enfermeira, um enfermeiro, quatro auxiliares, um cozinheiro e uma lavadeira (Plens, 2016). Conforme Plens (2016), uma reportagem do Jornal do Comércio de 30 de março de 1900 destacou que o hospital seguia rigorosamente as normas de higiene, estava bem equipado com todos os instrumentos cirúrgicos e tinha uma farmácia completa com todos os medicamentos necessários; além disso, o hospital frequentemente recebia vítimas de acidentes na ferrovia, uma situação comum conforme descrito em vários documentos da época. A área apresenta uma significativa quantidade de lixo hospitalar próximo a uma trilha utilizada pelos moradores, o que explica a presença predominante de garrafas de elixires nas “coleções domésticas<sup>33</sup>” encontradas (Pereira et al., 2016). A deposição de materiais no local sugere que o antigo depósito era um ponto de descarte para itens tanto hospitalares quanto domésticos, abrangendo um período que vai do final do século XIX até meados do século XX (Pereira et al., 2016). A riqueza dos artefatos encontrados oferece uma visão valiosa sobre as práticas e a vida cotidiana na época, reforçando a importância de preservar e pesquisar este sítio para aprofundar o entendimento sobre a história da vila estudada.

O Sítio Arqueológico Taquarussú está situado ao longo da estrada que liga a vila de Paranapiacaba a Taquarussú, próximo a uma guarita de vigilância, onde os moradores relataram que o antigo local de descarte de resíduos ficava (Pereira et al., 2016). A área ao redor e atrás

---

<sup>33</sup>O relatório explica que, com o tempo, os objetos dispersos pela vila foram guardados e incorporados ao mobiliário doméstico, um processo que ressignificou esses itens e ajudou a fortalecer identidades e criar narrativas culturais. Outro trabalho que explora como muitos dos vestígios materiais são mantidos pelos moradores, que fazem a curadoria dos próprios achados, é a dissertação de mestrado “Habitando o Patrimônio Arquitetônico: Os Curadores da Vila de Paranapiacaba, Santo André, SP”. Para mais informações, consulte: PASSOS, T. DE M. DOS. **Habitando o patrimônio arquitetônico: os curadores da Vila de Paranapiacaba, Santo André, SP.** Presidente Prudente: [s.n.].

da guarita revela um antigo depósito de lixo usado pelos residentes de Paranapiacaba, contendo uma variedade de materiais descartados, que fornecem informações sobre as práticas de descarte e o estilo de vida da época (Pereira et al., 2016). A preservação e investigação deste sítio são essenciais para entender melhor a história e o cotidiano da comunidade.

O "*Relatório Final do Programa de Prospecção e Monitoramento Arqueológico da Parte Baixa da Vila de Paranapiacaba, Santo André, SP*" (2016), aponta que as áreas de descarte do Hospital Velho e da estrada do Taquarussú acumularam muitos objetos domésticos e hospitalares desde o final do século XIX até quase o fim do século XX, formando depósitos arqueológicos importantes que precisam ser estudados com mais atenção; além disso, informa que esses locais foram oficialmente registrados no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA) – IPHAN (Pereira et al., 2016).

O sistema de abastecimento de água da vila de Paranapiacaba é composto por dois importantes complexos, o Tanque do Gustavo e o Olho d'Água, estruturas históricas projetadas para fornecer água tanto para a parte baixa da vila quanto para as máquinas do sistema funicular (Pereira et al., 2016). O Tanque do Gustavo, construído em 1900 em homenagem ao empreiteiro da SPR Gustavo Hartmann, é um grande reservatório feito com tijolos de alvenaria marcados com a sigla SPR e rochas ígneas locais, funcionando por gravidade e dispensando o bombeamento de água; na pequena barragem construída com essas rochas, foram encontrados e coletados fragmentos de louça branca, vidro verde, âmbar e transparente (Pereira et al., 2016). O sistema de captação Olho d'Água, construído em 1898 junto com a vila Martin Smith, é uma grande estrutura de engenharia que utiliza canaletas de tijolos para transportar água das nascentes até a parte baixa da vila de Paranapiacaba, incluindo muros de rocha ígnea, áreas de tratamento e tanques de tijolos e rochas, sendo uma área de grande interesse para pesquisa, embora não tenham sido encontrados materiais arqueológicos no local (Pereira et al., 2016).

As ruínas da Vila Velha, situadas ao longo do Caminho da Bela Vista, consistem em duas áreas próximas que provavelmente abrigavam antigas residências, onde foram identificadas evidências de habitações, como muros de pedra seca, restos de materiais de construção, pisos de concreto, partes de paredes e escadas, além de poucos fragmentos de louça e vidro nas proximidades, estando essas áreas cobertas por vegetação devido ao abandono, indicando que se tratam de casas datadas do início da ocupação da Vila Velha na parte baixa de Paranapiacaba (Pereira et al., 2016). Devido ao seu significativo potencial arqueológico, o "*Relatório Final do Programa de Prospecção e Monitoramento Arqueológico da Parte Baixa da Vila de Paranapiacaba, Santo André, SP*" (2016) recomenda a elaboração de um programa de prospecção e resgate arqueológico para caracterizar melhor esses locais.

## 2. METODOLOGIA

Neste capítulo, serão discutidos todos os aspectos metodológicos da pesquisa, com uma descrição detalhada dos procedimentos necessários para analisar as narrativas da Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP. Este estudo tem como finalidade realizar uma pesquisa de natureza aplicada. Segundo Cleber Cristiano Prodanov e Ernani Cesar de Freitas (2013, p. 51), "[...] a pesquisa aplicada objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática dirigidos à solução de problemas específicos". A metodologia empregada utiliza conceitos e métodos existentes para compreender as habitações operárias da Vila Martin Smith.

Para alcançar os objetivos propostos e permitir uma melhor apreciação desta monografia, foi adotada uma abordagem quali-quantitativa. De acordo com Prodanov e Freitas (2013), a abordagem qualitativa se concentra na interpretação e no significado dos fenômenos, sem traduzi-los em números, utilizando o ambiente natural como fonte de dados e o pesquisador como instrumento principal, analisando as informações de forma indutiva, com ênfase no processo e no significado. Por outro lado, os autores discutem que a abordagem quantitativa busca traduzir informações em números para análise estatística, demandando o uso de técnicas específicas e focando na quantificação dos dados. Tendo isso em mente, a metodologia deste estudo combina elementos qualitativos, como a análise bibliográfica e a comparação de narrativas da vila, com elementos quantitativos, incluindo a aplicação dos índices de escala, integração e complexidade (Blanton, 1994) no método Gamma (Hillier; Hanson, 1984). Assim, essa metodologia permite entender as dinâmicas da comunidade ferroviária na Vila de Paranapiacaba.

Com o intuito de compreender a problemática, foi realizada uma pesquisa exploratória e descritiva. Esta pesquisa investiga e descreve a história e as narrativas da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, utilizando métodos como levantamento bibliográfico, contextualização histórica e análise das plantas baixas das moradias da Vila Martin Smith. Além disso, a pesquisa incorpora elementos explicativos, buscando entender como a organização espacial das habitações na Vila Ferroviária de Paranapiacaba reflete as dinâmicas sociais dos moradores e quais características arquitetônicas dessas residências evidenciam essas interações.

Para construir o contexto histórico e arqueológico da Vila de Paranapiacaba, foram consultadas as seguintes obras: (Santos, 1980; Ferreira, 1988; Passarelli, 1989; Lima et al., 2004; Cruz, 2007; Finger, 2009; Plens, 2010; Passos, 2016; Plens, 2016; Pereira et al., 2016). Esses estudos oferecem uma visão abrangente sobre o desenvolvimento da vila, suas

características arquitetônicas e as transformações sociais e industriais que moldaram a comunidade ao longo do tempo.

O primeiro passo para a análise das plantas baixas foi definir as tipologias de edificação da SPR que seriam consideradas nesta pesquisa, com foco nas moradias utilizadas na Vila Martin Smith, em Paranapiacaba. Essas plantas foram solicitadas ao Departamento de Gestão de Paranapiacaba e Parque Andreense da Prefeitura de Santo André. As plantas que não estavam disponíveis foram obtidas da dissertação *Paranapiacaba: a arquitetura e o urbanismo de uma Vila Ferroviária* (Cruz, 2007). Esses documentos forneceram informações detalhadas sobre a estrutura de cada tipologia, abrangendo a disposição dos cômodos e as variações entre os diferentes tipos de moradia.

Além disso, a dissertação de mestrado de Cruz (2007) foi consultada para estudar a arquitetura e o urbanismo da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Ela apresentou um levantamento do contexto histórico e das características arquitetônicas da vila, juntamente com a discussão das transformações ocorridas ao longo do tempo. Sua pesquisa foi relevante para a análise das habitações operárias, oferecendo classificações detalhadas das diferentes tipologias residenciais. As plantas dessas tipologias, disponibilizadas em sua tese, proporcionaram uma compreensão da organização e da estrutura das moradias na vila, contribuindo para a análise arquitetônica desenvolvida neste estudo. Para analisar essas plantas, foi utilizado o modelo Gamma de Hillier e Hanson (1984), a partir do qual foram aplicados os índices de escala, integração e complexidade desenvolvidos por Richard Blanton (1994).

A análise gamma cria hipóteses para entender como o espaço arquitetônico está diretamente relacionado às dinâmicas sociais, ao investigar como os cômodos (ou células) de uma construção se conectam entre si e com o ambiente externo (Hillier; Hanson, 1984). Essa abordagem ajuda a compreender como a organização espacial pode influenciar o comportamento das pessoas, a circulação dentro do local e até mesmo o controle de acesso a determinadas áreas, de acordo com sua função social (Hillier; Hanson, 1984). Dessa forma, a análise gama revela como a distribuição do espaço reflete e molda as interações sociais e culturais em um determinado ambiente.

Esse modelo examina como os acessos e rotas funcionam dentro de um edifício, identificando se há múltiplos caminhos para acessar diferentes áreas (distributivo), o que torna o espaço de fácil circulação, com diversas rotas, ou se existe apenas um caminho principal (não-distributivo), tornando-o mais restrito e com acesso limitado (Moreira, 2015). O resultado do modelo Gamma é um gráfico que representa os espaços de um prédio como círculos (ou nós) e os acessos entre eles como linhas, com o objetivo de contar quantos caminhos existem e

entender as diferenças e semelhanças entre os espaços, assim como as experiências que eles proporcionam (Moreira, 2015). A relação entre espaço e sociedade é interligada, uma vez que a organização do espaço é influenciada por mudanças sociais, como novas necessidades sociais, políticas e econômicas; ao mesmo tempo, a sociedade também molda o espaço ao organizar as pessoas e criar padrões de movimento, encontros e desencontros que são compartilhados culturalmente (Moreira, 2015).

Blanton (1994) criou um modelo para comparar como fatores sociais e econômicos influenciam o design de casas em diferentes culturas. Ele utiliza o modelo Gamma de Hillier e Hanson (1984) para desenvolver três índices que ajudam a entender melhor as construções: o índice de escala, que conta o número de nós no gráfico e, se possível, inclui a área e a quantidade de habitantes, resultando em uma medida de metros quadrados por pessoa; o índice de integração, que mede a circulação dentro de uma área, calculando a relação entre o número de nós e a quantidade de portas ou passagens, com um resultado mínimo de um (1), indicando que cada quarto tem pelo menos uma conexão, e diminuindo à medida que a integração aumenta, sendo mais útil quando analisado em conjunto com o índice de complexidade; e o índice de complexidade, que analisa a variação funcional no uso dos espaços e, na ausência de informações sobre atividades específicas, propõe cálculos baseados na acessibilidade e interconexão de cada nó, permitindo obter dados sobre o número de conexões do prédio e seu grau de acessibilidade e circulação (Zarankin, 2001).

Andrés Zarankin contribuiu para a aplicação do modelo Gamma na arqueologia da arquitetura na América Latina. De acordo com Caroline Murta Lemos (2019), Zarankin aplicou essa análise em diversas pesquisas, abrangendo diferentes tipos de estruturas sociais e arquitetônicas, como escolas, o Centro Clandestino de Detenção argentino Club Atlético e casas da classe média argentina. Entre suas obras destacam-se: *Casa Tomada: sistema, poder y vivienda familiar* (1999), *Paredes que domesticam: arqueologia da arquitetura escolar capitalista* (2001), *Social archaeology of housing from a Latin American perspective: A case study* (2002), *Arqueología de la arquitectura, modelando al individuo disciplinado en la sociedad capitalista* (2003) e *A materialização do sadismo: arqueologia da arquitetura dos Centros Clandestinos de Detenção da ditadura militar argentina (1976-83)* (2008).

Outra pesquisa que utilizou a análise Gamma em sua metodologia foi a tese de doutorado de Caroline Murta Lemos (2019), intitulada *Arquitetando o terror: um estudo sensorial dos centros de detenção oficiais e clandestinos da ditadura civil-militar do Brasil (1964-1985)*. Nessa obra, Lemos (2019) investiga como a arquitetura dos centros de detenção da ditadura civil-militar brasileira, incluindo o DOI-CODI e o DEOPS em São Paulo, a Casa

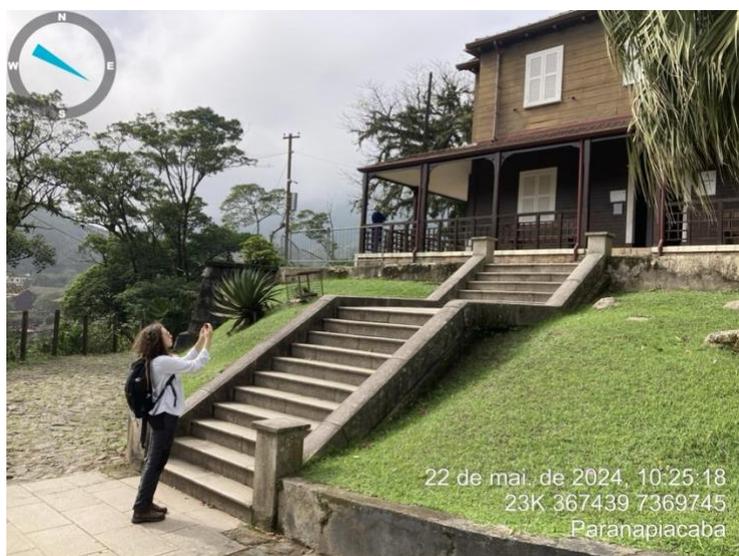
Azul em Marabá e a Casa da Morte em Petrópolis, foi projetada para intensificar a experiência sensorial e psicológica dos prisioneiros, refletindo a estratégia de controle e repressão do regime. A tese de mestrado de Juliana Maria Brandão Moreira (2015), *Arquitetura que enlouquece: Poder e Arqueologia*, também utilizou a mesma análise para investigar o Hospital de Neuropsiquiatria Infantil de Belo Horizonte como um espaço de controle e disciplinamento de crianças, muitas das quais não apresentavam transtornos mentais, explorando as dinâmicas de poder e os novos usos do edifício.

Além disso, a pesquisa de mestrado de Stanchi (2008) empregou os índices de escala, integração e complexidade (Blanton, 1994) no método Gamma (Hillier; Hanson, 1984) para analisar a Vila Ferroviária da Fábrica Confiança, Rio de Janeiro, nos séculos XIX e XX. Stanchi (2008) realizou um estudo detalhado da arquitetura e urbanismo da vila ferroviária, utilizando análises arqueológicas e históricas para compreender a organização social e espacial da comunidade operária. Sua pesquisa serviu como modelo, demonstrando a eficácia desses métodos na investigação das estruturas habitacionais em contextos semelhantes.

Por fim, os trabalhos mencionados foram fundamentais para compreender a aplicação prática do método, servindo como base teórica e técnica (Zarankin, 2001; Stanchi, 2008; Moreira, 2015; Lemos, 2019). Eles ofereceram uma visão detalhada de como o modelo pode ser aplicado em diferentes contextos arquitetônicos, possibilitando a consulta a abordagens anteriores e a adaptação dos conceitos à realidade específica deste estudo. Através da análise desses trabalhos, foi possível entender os detalhes da metodologia e aplicá-la de maneira eficaz à investigação das habitações operárias da Vila de Paranapiacaba, garantindo uma interpretação consistente e fundamentada das características espaciais e sociais do local.

No período de 20 a 22 de maio de 2024, realizei visitas à Vila de Paranapiacaba com o objetivo de realizar um percurso de reconhecimento prospectivo. Durante essas visitas, observei as unidades de habitação por tipologia, verificando a situação das edificações e o estado de conservação de cada uma. Além disso, tirei fotos das construções (Figura 38) para registrar as condições arquitetônicas, as quais serão utilizadas nesta pesquisa, contribuindo para uma análise mais detalhada da estrutura habitacional da vila. Essas observações, registradas em um diário de campo, foram essenciais para compreender as características espaciais e arquitetônicas do local.

Figura 38 - Registro fotográfico realizado durante o percurso de reconhecimento prospectivo na Vila de Paranapiacaba, em maio de 2024, documentando as condições das edificações



Fonte: Elaboração própria.

Para concluir, a metodologia proposta integrou abordagens qualitativas e quantitativas na análise da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, essa abordagem permitiu uma comparação abrangente, entre os diferentes tipos de unidades habitacionais. Utilizando as plantas das habitações operárias da Vila Martin Smith, foi criado um gráfico Gamma, ao qual foram aplicados os índices de escala, integração e complexidade. A pesquisa bibliográfica buscou contextualizar historicamente a vila e comparar suas narrativas. Por fim, a análise das plantas baixas e a aplicação dos índices do método Gamma proporcionaram uma compreensão da organização espacial, social e econômica da comunidade operária.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Neste capítulo, será realizada uma análise detalhada das residências da Vila Martin Smith, explorando a organização espacial e a funcionalidade dos diferentes tipos de habitação presentes na vila. Através de ferramentas analíticas, como o gráfico de análise Gamma e os índices de acessibilidade e integração, serão investigados os aspectos que definem a circulação interna, a hierarquia dos ambientes e as áreas de controle e privacidade nas plantas das casas. Essa análise é fundamental para compreender como a disposição dos espaços influencia a qualidade de vida dos moradores e a dinâmica social da vila. Os resultados desta análise contribuirão para um entendimento das características arquitetônicas da Vila Martin Smith e suas implicações para a vida cotidiana de seus habitantes.

#### 3.1 TIPOLOGIA A

A planta da residência (Figura 39) é composta por três salas que podem ser convertidas em dormitórios, além de uma varanda, uma cozinha e um banheiro externo. Essa configuração indica uma disposição funcional dos cômodos, onde se destaca uma área destinada à convivência e ao descanso (os dormitórios), juntamente com espaços utilitários, como a cozinha e o banheiro. Embora a instalação sanitária externa ofereça um acesso mais independente, ela retira o controle interno que a família poderia exercer sobre esse espaço. Com um índice de integração de 1,16, essa configuração indica que a instalação não está sob a supervisão direta da família, permitindo que pessoas de fora também a utilizem. Entretanto, essa situação expõe o usuário ao controle externo da vizinhança e das autoridades. É importante considerar que a presença desse espaço é um aspecto histórico, associado às estratégias de saneamento que precederam a implementação do encanamento urbanizado em larga escala. Essa configuração exigia uma distância adequada entre a fossa sanitária e as áreas de vivência, justificando assim a localização do banheiro fora da casa.

O índice de escala é 6, indicando que a residência possui seis cômodos ou espaços distintos. Esse número reflete a quantidade total de ambientes na planta, incluindo quartos, sala, cozinha, varanda e banheiro externo. A planta da residência conta com duas entradas: uma principal, que dá acesso pela varanda, e outra de serviço, localizada na cozinha. Essa configuração estabelece uma separação clara entre os fluxos de circulação da casa. A entrada principal, acessada pela varanda, é destinada ao uso social e cotidiano dos moradores e

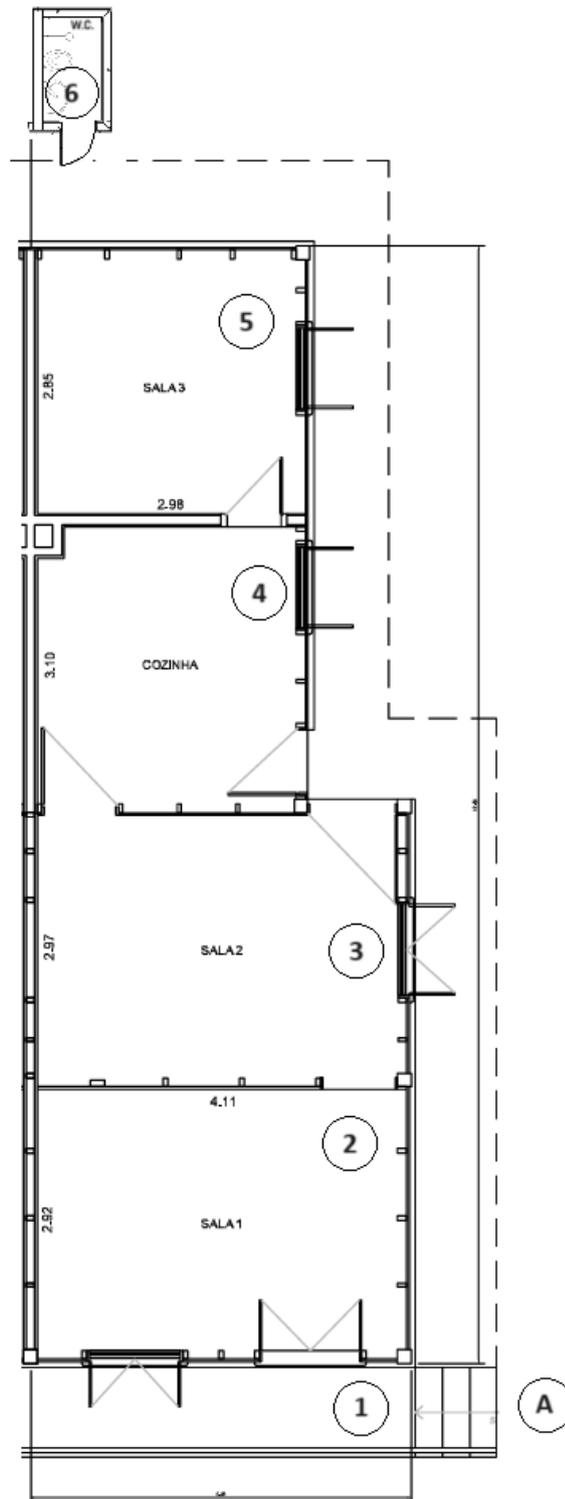
visitantes, enquanto a entrada de serviço, pela cozinha, facilita o acesso para funções domésticas e operacionais, como atividades relacionadas à preparação de alimentos ou serviços externos. Esse arranjo também contribui para um melhor controle da circulação dentro da casa, reforçando a distinção entre as áreas sociais e as de trabalho.

O índice de integração de 1,16, que corresponde a uma média de 1,16 passagens ou conexões por espaço, indica que a residência é não-distributiva. Isso significa que a circulação interna é controlada, com poucas opções de rotas alternativas entre os cômodos. Cada espaço está intimamente conectado, exigindo a travessia de um cômodo para acessar outro, o que limita a dispersão e favorece o controle da movimentação interna. Quanto mais próximo o valor de integração estiver de 1, mais restrita é a circulação em um edifício. Com base no valor de 1,16 obtido para as edificações da Tipologia A, pode-se afirmar que essas construções apresentam características que resultam em circulação restrita, limitando o acesso aos diferentes cômodos a rotas específicas. Essa configuração favorece a supervisão, com poucas opções de deslocamento entre os ambientes, reforçando a ideia de um projeto voltado para monitorar o fluxo de circulação. O gráfico de conexões (Figura 41) revela que o maior número de conexões é encontrado na cozinha, com um total de 3 conexões, indicando que este espaço controla a circulação de toda a residência.

O índice de complexidade B de 1,5 indica que, em média, é necessário atravessar 1,5 espaços para sair da residência. Esse valor sugere que a circulação interna é relativamente simples, mas ainda envolve o atravessamento de alguns cômodos para alcançar a saída. Embora a casa apresente uma estrutura não-distributiva, conforme indicado pelo índice de integração, a circulação entre os cômodos segue um padrão de conexões diretas, facilitando o movimento pelos ambientes, mesmo que haja algumas restrições em rotas alternativas. O gráfico de acessibilidade (Figura 42) revela três picos com valor 2, correspondentes à Sala 01, Sala 02 e Sala 03. Esses picos indicam que esses espaços possuem maior isolamento em relação ao exterior, quando comparados aos demais cômodos da residência. Embora conectados internamente a outros ambientes, esses cômodos não oferecem acessos diretos ao exterior, reforçando a característica de controle de circulação dentro da casa. Assim, esses ambientes funcionam como pontos centrais, mas isolados do ambiente externo, refletindo uma estrutura que favorece a privacidade e o controle do fluxo de pessoas.

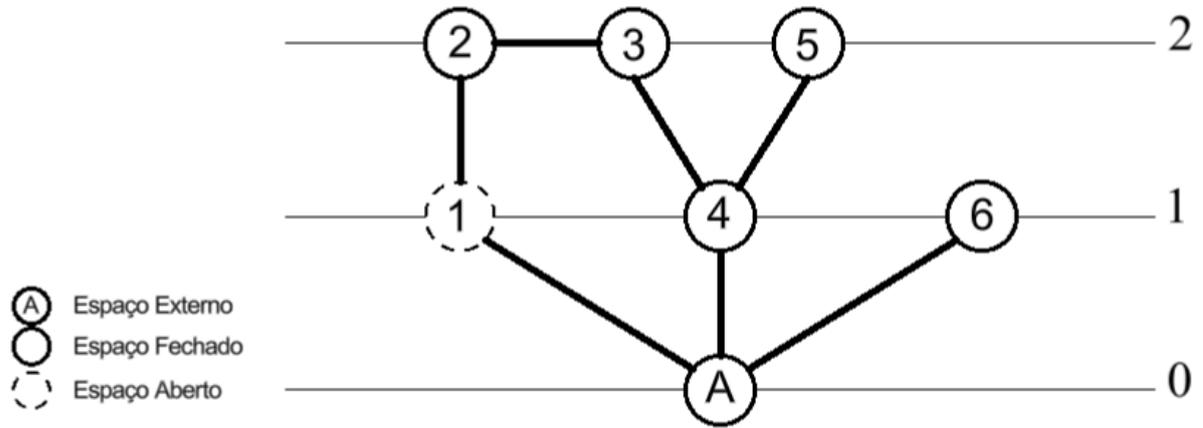
O gráfico de análise Gamma (Figura 40), que ilustra o tipo de organização espacial, revela uma estrutura não-distributiva.

Figura 39 - Planta Baixa das Edificações do Tipo A



Fonte: Adaptado de Sidnei, *Modelo de Edificações Tipo "A" Paranapiacaba*, 2013.

Figura 40 - Gráfico de Análise Gamma das Edificações do Tipo A



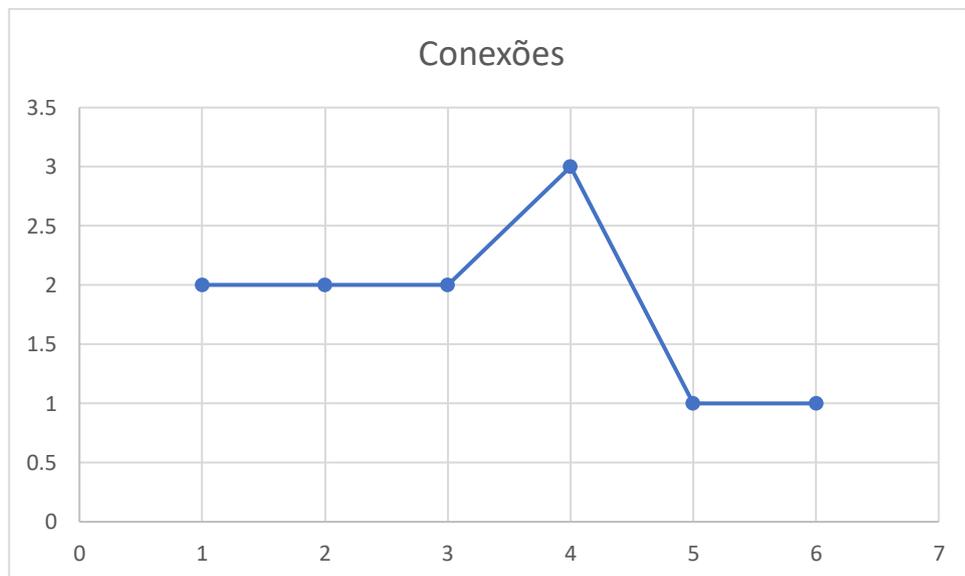
Fonte: Santos, Fábio Augusto Silva; Fidelis, Lorraine dos Santos. 2024.

Tabela 1 - Edificações Tipo A - Índice de Complexidade A

N ° de nós	Conexões
1	2
2	2
3	2
4	3
5	1
6	1
Total	11

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 41 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo A



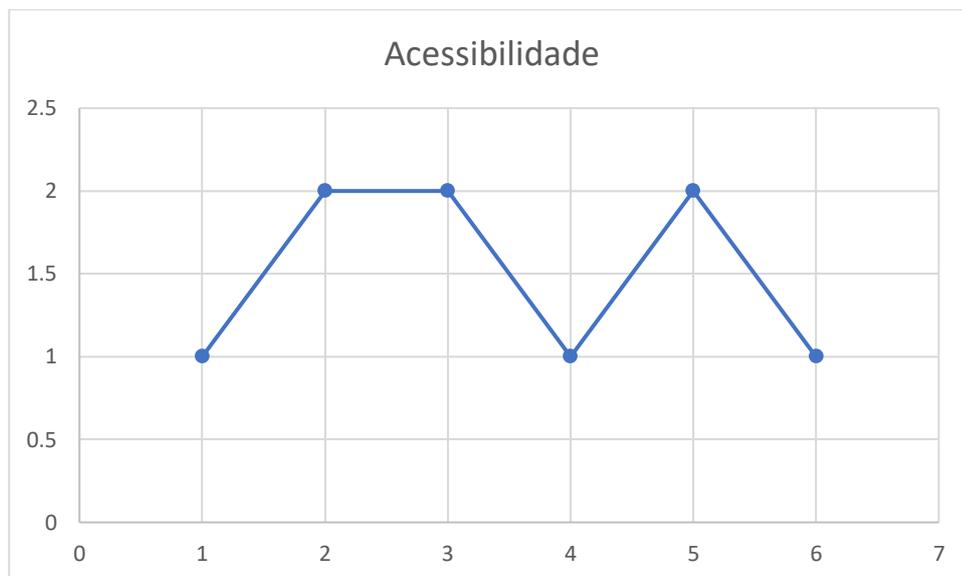
Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 2 - Edificações Tipo A - Índice de Complexidade B

N ° de nós	Acessibilidade
1	1
2	2
3	2
4	1
5	2
6	1
Total	9
I. Complex. B = Média	
I. Complex. B	$9/6 = 1,5$

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 42 - Gráfico da Análise de Acessibilidade das Edificações do Tipo A



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 3 - Resultados dos Índices das Edificações do Tipo A

Índice de Escala	Índice de Integração	Índice de Complexidade A	Índice de Complexidade B
6	$7/6 = 1,16$	11	1,5

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

### 3.2 TIPOLOGIA B

A planta da residência Tipo B (Figura 43) é composta por duas salas, três dormitórios, uma varanda, uma cozinha e um banheiro externo. Essa configuração proporciona uma separação clara entre as áreas sociais (varanda e sala) e privadas (dormitórios), garantindo uma organização espacial funcional. A presença do banheiro externo, juntamente com a divisão dos espaços, permite maior privacidade e controle da circulação dentro da casa.

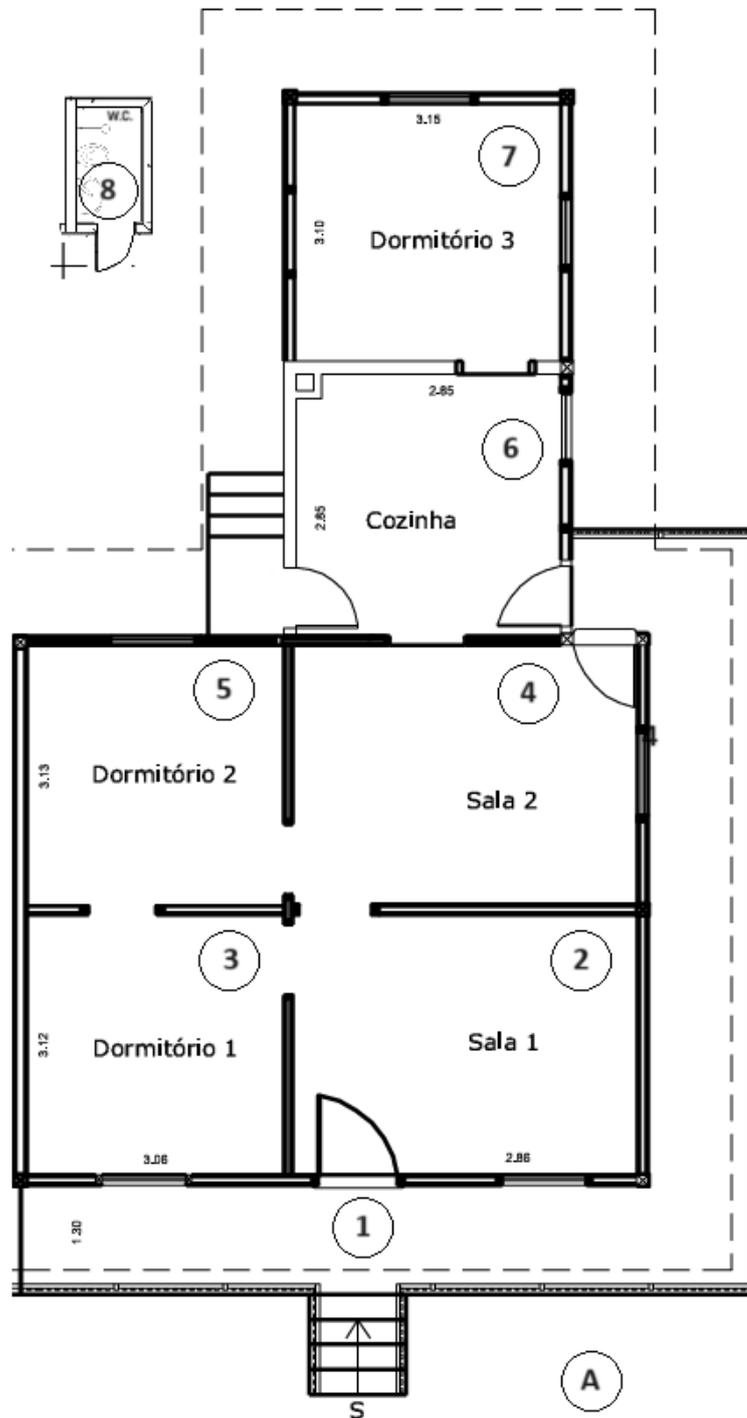
O índice de escala é 8, indicando que a residência possui oito cômodos ou espaços distintos. Isso sugere uma complexidade na organização da planta, com diferentes áreas funcionais distribuídas estrategicamente. A residência conta com duas entradas: uma pela varanda, que serve como acesso principal, e outra pela cozinha, destinada a um uso mais prático e funcional.

O índice de integração é 1,5, o que indica que a circulação na residência é relativamente restritiva, com uma média de 1,5 passagens ou conexões por espaço. Isso sugere que a configuração dos cômodos limita as opções de movimento, favorecendo uma estrutura não distributiva. Os moradores provavelmente precisarão atravessar vários ambientes para se deslocar de um cômodo a outro, refletindo um planejamento que controla a circulação interna e direciona os fluxos de pessoas. O gráfico de conexões (Figura 45) revela que a varanda, a Sala 02 e a cozinha possuem o maior número de conexões, com um total de 4 cada. Isso indica que esses espaços são centrais na circulação da residência, facilitando o acesso a outros cômodos e reforçando seu papel como elementos fundamentais na organização do fluxo interno, contribuindo para a funcionalidade da casa, promovendo interações sociais e práticas.

O índice de complexidade B é 1,87, o que indica que, em média, é necessário atravessar cerca de 1,87 espaços para sair da residência. Esse valor sugere uma circulação moderadamente complexa, na qual é preciso passar por alguns cômodos, caracterizando a estrutura como não distributiva. Apesar das interconexões, o projeto limita as opções de movimentação, exigindo que os moradores atravessem certos ambientes para acessar outros, controlando o fluxo de circulação. O gráfico de acessibilidade (Figura 46) revela dois picos com valor 3, correspondentes ao Dormitório 1 e ao Dormitório 2. Isso indica que esses dois cômodos estão localizados em áreas que apresentam maior isolamento em relação ao exterior, comparados aos demais cômodos da residência. Essa estrutura pode contribuir para a privacidade dos moradores, uma vez que limita o acesso direto a esses dormitórios a partir de outras áreas da casa.

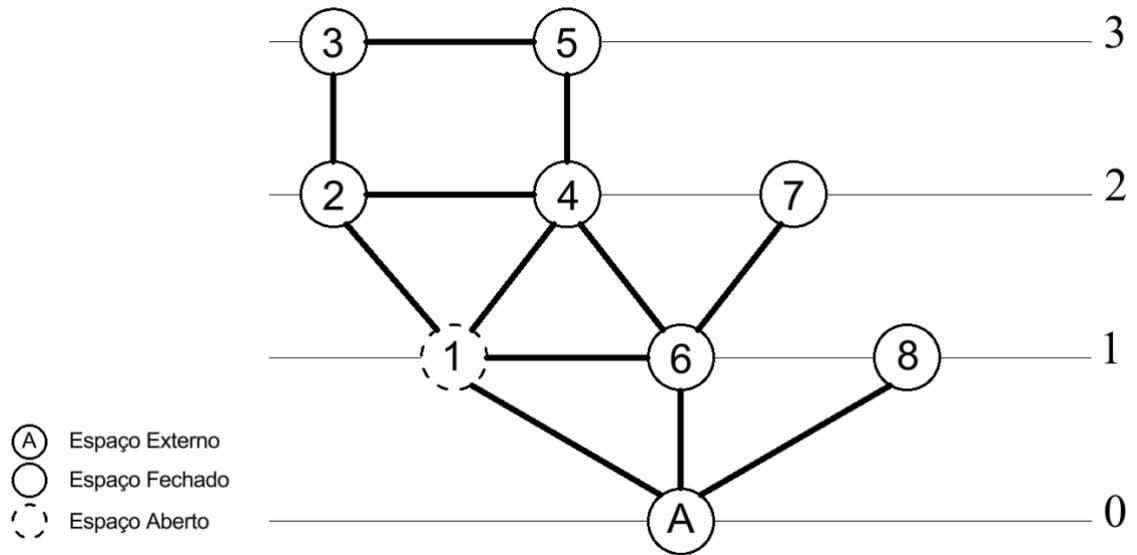
O gráfico de análise Gamma (Figura 44) revela uma estrutura não-distributiva para a Tipologia B.

Figura 43 - Planta Baixa das Edificações do Tipo B



Fonte: Adaptado de Sidnei, *Modelo de Edificações Tipo "B" Paranapiacaba*, 2013.

Figura 44 - Gráfico de Análise Gamma das Edificações do Tipo B



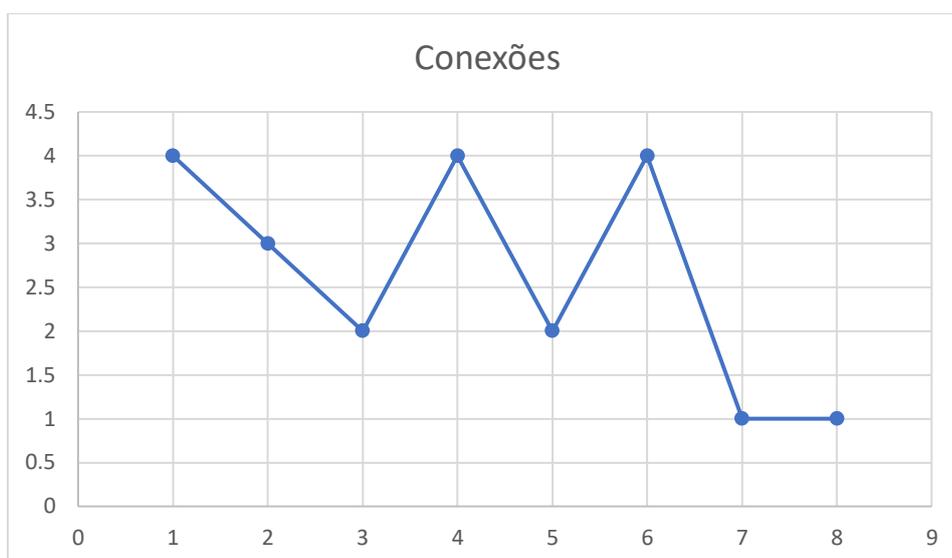
Fonte: Santos, Fábio Augusto Silva; Fidelis, Lorraine dos Santos. 2024.

Tabela 4 - Edificações Tipo B - Índice de Complexidade A

N ° de nós	Conexões
1	4
2	3
3	2
4	4
5	2
6	4
7	1
8	1
Total	21

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 45 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo B



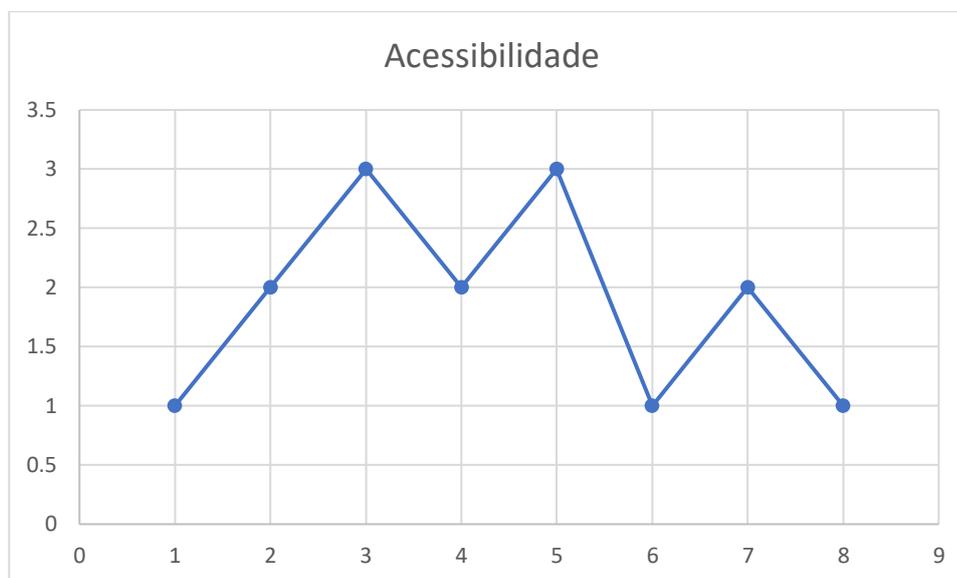
Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 5 - Edificações Tipo B - Índice de Complexidade B

N ° de nós	Acessibilidade
1	1
2	2
3	3
4	2
5	3
6	1
7	2
8	1
Total	15
II. Complex. B = Média	
II. Complex. B	$15/8 = 1,87$

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 46 - Gráfico da Análise de Acessibilidade das Edificações do Tipo B



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 6 - Resultados dos Índices das Edificações do Tipo B

Índice de Escala	Índice de Integração	Índice de Complexidade A	Índice de Complexidade B
8	$12/8 = 1,5$	21	1,87

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

### 3.3 TIPOLOGIA C

A planta da residência Tipo C é composta por dois pavimentos (Figuras 47 e 48). Esta edificação foi destinada ao engenheiro-chefe da SPR, refletindo seu status social e profissional dentro da hierarquia da vila. Essa escolha de moradia destaca a importância do engenheiro-chefe na administração da vila e sua posição de prestígio entre os moradores. Além disso, trata-se do único exemplar de residência do tipo C na vila, destacando-se tanto pelo seu tamanho quanto pela sua complexidade estrutural e arquitetônica. O primeiro pavimento da residência abriga o escritório, que serve como espaço de trabalho, além das áreas sociais, como a sala de estar e a sala de jantar, e das áreas de serviço, que incluem a cozinha, a copa e a despensa. Há também uma área privada, com um dormitório e armários, enquanto o banheiro está localizado no térreo. O segundo pavimento é reservado exclusivamente para as áreas privadas, como os dormitórios, evidenciando uma clara separação entre as áreas sociais e privadas.

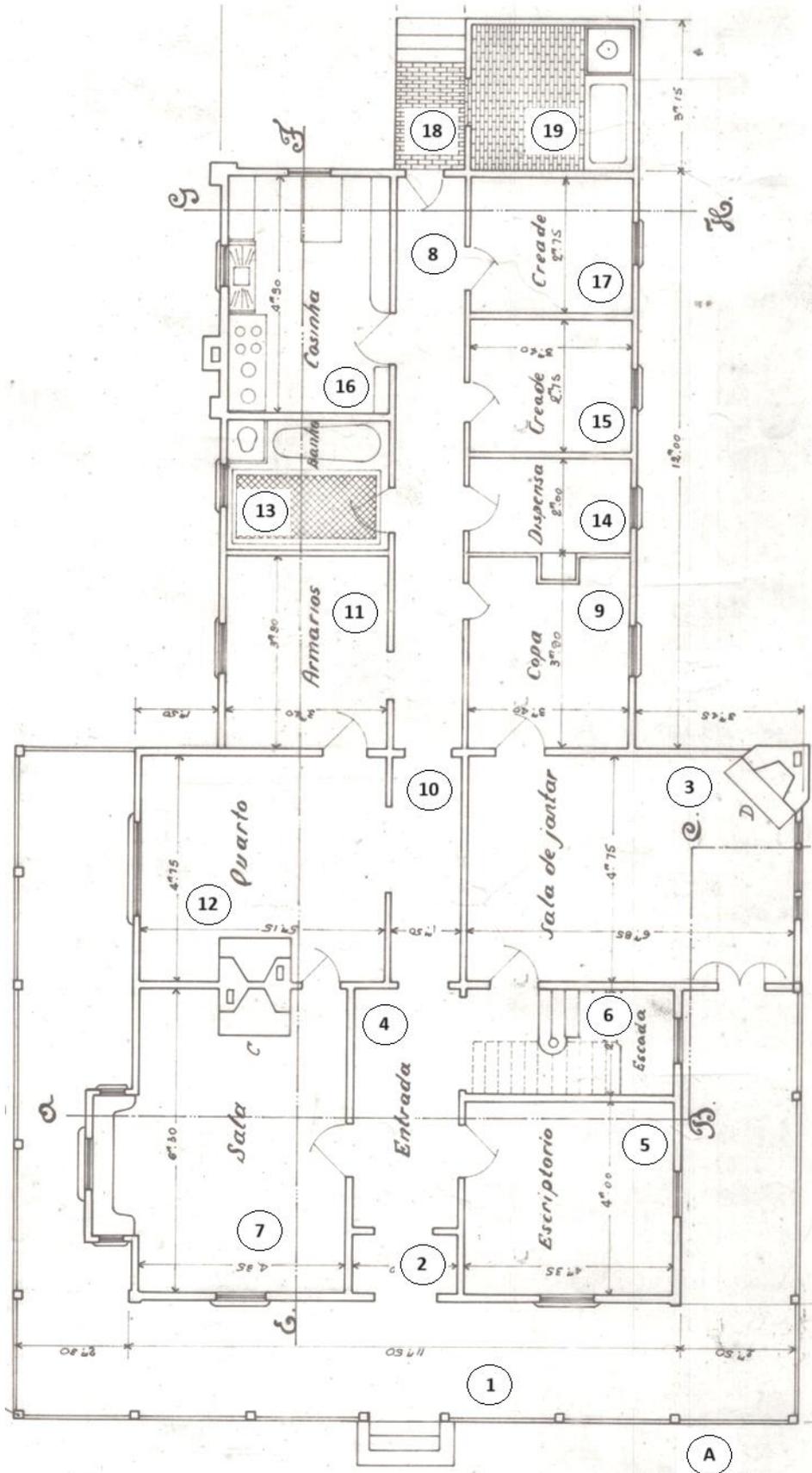
O índice de escala dessa casa é 24, indicando que a residência possui um total de vinte e quatro cômodos. Esta edificação é a que apresenta o maior número de ambientes na vila, reforçando sua importância e a distinção atribuída ao engenheiro-chefe da SPR. Esse número elevado de cômodos permite uma maior funcionalidade e conforto, refletindo o estilo de vida do engenheiro-chefe. A edificação conta com duas entradas: a principal, localizada pela varanda, e uma segunda, pela área de serviço, permitindo uma divisão prática entre os acessos.

O índice de integração de 1,25 indica que a circulação na casa é relativamente controlada, com uma média de 1,25 passagens ou conexões por cômodo, refletindo uma estrutura não distributiva. O gráfico de conexões (Figura 50) revela que o corredor número 8 possui o maior número de passagens, totalizando 9, e se conecta principalmente às áreas de serviço da residência, indicando que esse ambiente é fundamental para a circulação dentro do espaço. Em seguida, o corredor número 4 apresenta 6 conexões, ligando-se ao primeiro hall de entrada, às salas, à escada e ao corredor 10. Por fim, o corredor número 20, localizado no segundo pavimento, possui 5 conexões, permitindo acesso à escada que leva ao primeiro pavimento e aos quartos do pavimento superior. Essas conexões são essenciais para garantir a fluidez da circulação e a funcionalidade da residência, facilitando o movimento entre os ambientes e influenciando a interação social dos moradores.

O índice de complexidade B é 3,41, indicando que, em média, é necessário atravessar cerca de 3,41 espaços para sair da edificação. O gráfico de acessibilidade (Figura 51) revela que os dormitórios do pavimento superior estão localizados em uma área que apresenta maior isolamento em relação ao exterior, quando comparados aos demais cômodos da edificação, com uma profundidade de 6 na acessibilidade. Isso reflete seu afastamento em termos de circulação e conexões com outras áreas da casa, reforçando a privacidade desses cômodos.

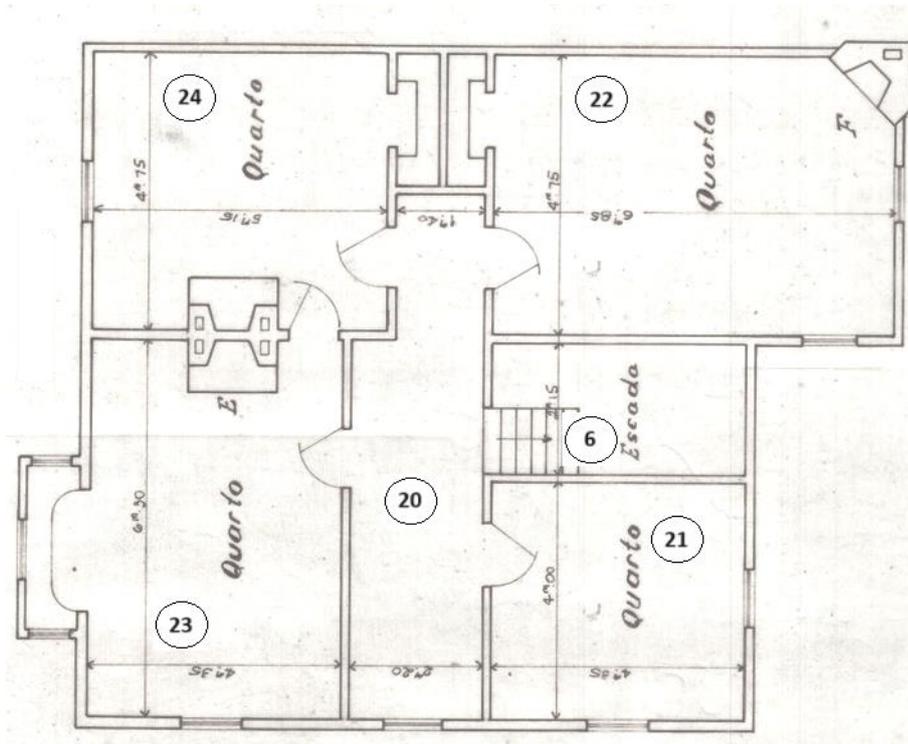
Por fim, o gráfico de análise Gamma (Figura 49) revela uma estrutura não distributiva para a residência Tipo C.

Figura 47 - Planta Baixa do Térreo da Edifica o do Tipo C



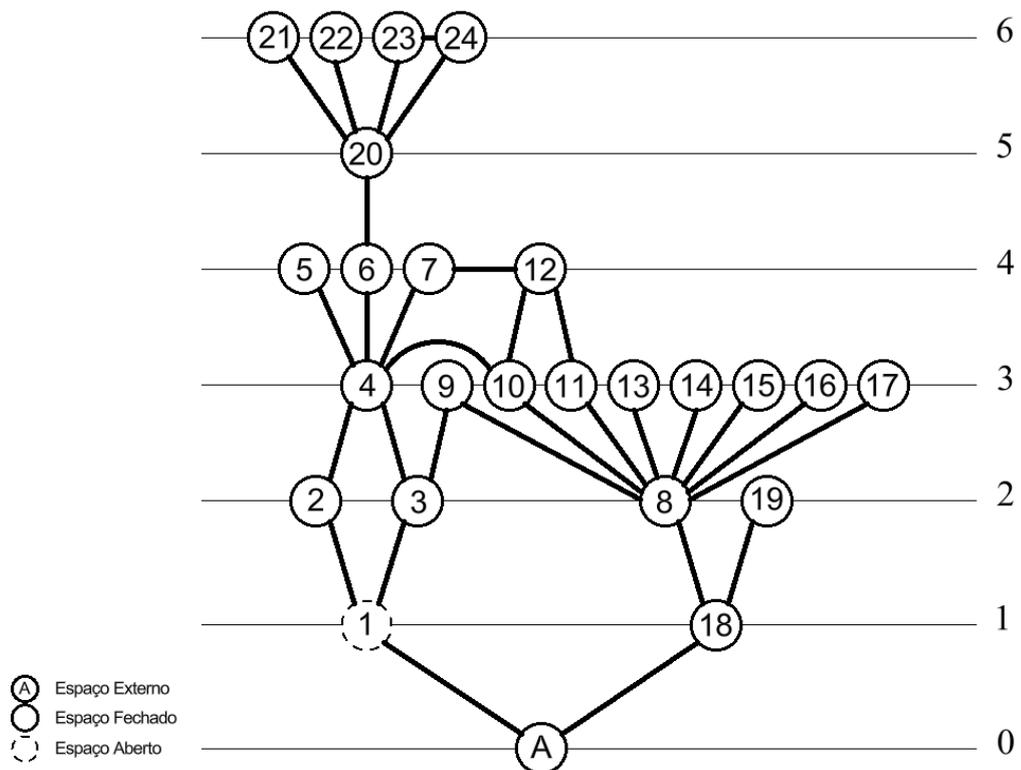
Fonte: Adaptado de Esteves, *PARANAPIACABA: CASA TIPO C (Castelinho)*, 1897.

Figura 48 - Planta Baixa do Pavimento superior da Edificação do Tipo C



Fonte: Adaptado de Esteves, *PARANAPIACABA: CASA TIPO C (Castelinho)*, 1897.

Figura 49 - Gráfico de Análise Gamma da Edificação do Tipo C



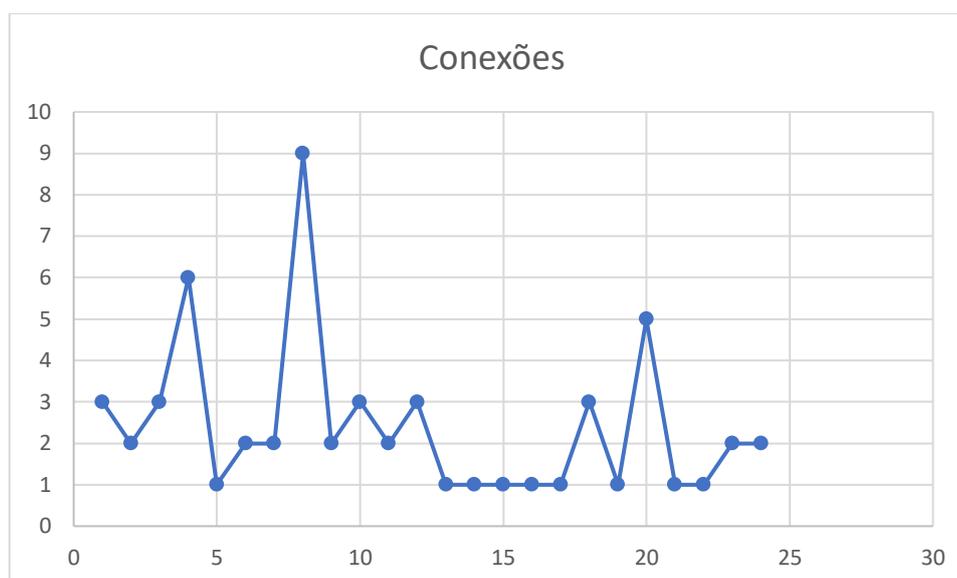
Fonte: Santos, Fábio Augusto Silva; Fidelis, Lorraine dos Santos. 2024.

Tabela 7 - Edificação Tipo C - Índice de Complexidade A

<b>N ° de nós</b>	<b>Conexões</b>
1	3
2	2
3	3
4	6
5	1
6	2
7	2
8	9
9	2
10	3
11	2
12	3
13	1
14	1
15	1
16	1
17	1
18	3
19	1
20	5
21	1
22	1
23	2
24	2
<b>Total</b>	<b>58</b>

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 50 - Gráfico da Distribuição de Conexões da Edificação do Tipo C



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

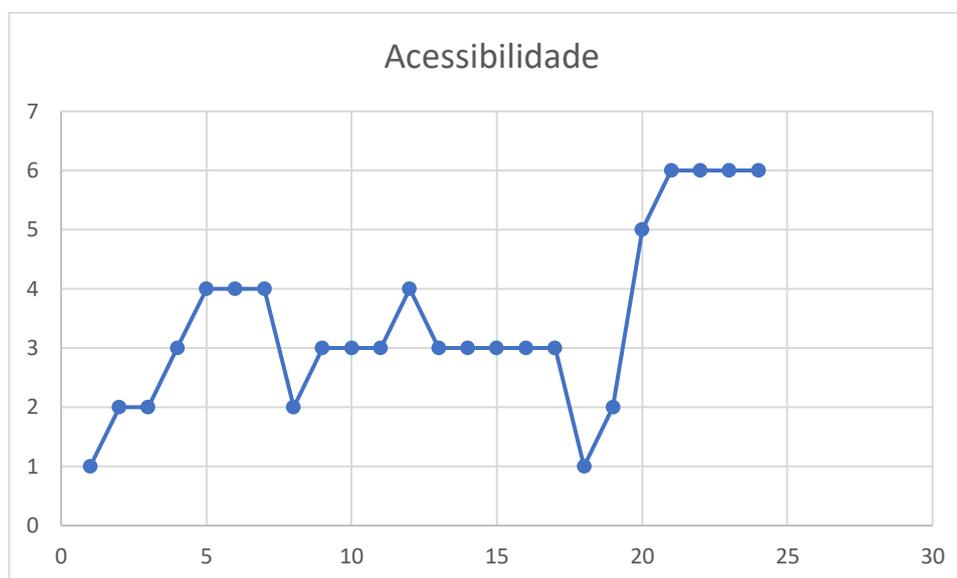
Tabela 8 - Edificação Tipo C - Índice de Complexidade B

Nº de nós	Acessibilidade
1	1
2	2
3	2
4	3
5	4
6	4
7	4
8	2
9	3
10	3
11	3
12	4
13	3
14	3
15	3
16	3
17	3
18	1
19	2

20	5
21	6
22	6
23	6
24	6
Total	82
I. Comlex. B = Média	
I. Comlex. B	$82/24 = 3,41$

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 51 - Gráfico da Análise de Acessibilidade da Edificação do Tipo C



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 9 - Resultados dos Índices da Edificação do Tipo C

Índice de Escala	Índice de Integração	Índice de Complexidade A	Índice de Complexidade B
24	$30/24 = 1,25$	58	3,41

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

### 3.4 TIPOLOGIA E1

A planta da residência Tipo E1 é composta por uma varanda, uma sala, um dormitório, uma cozinha e um banheiro externo (Figura 52). A organização básica da planta reflete uma disposição funcional e simplificada dos espaços.

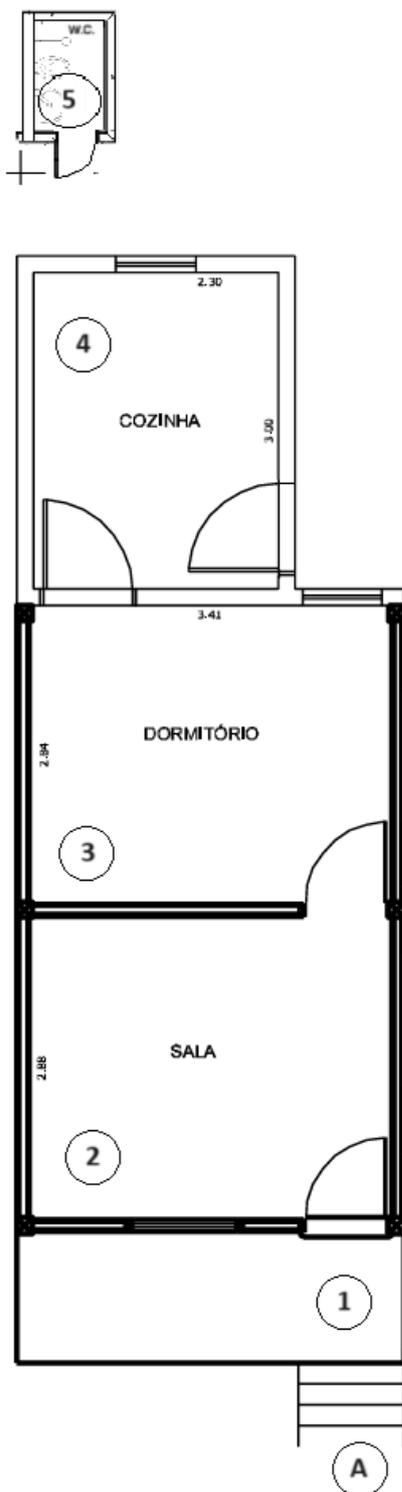
O índice de escala 5 indica que a residência Tipo E1 possui cinco cômodos ou espaços distintos, sendo o menor entre as residências analisadas. Isso sugere uma organização mais compacta, com menos áreas funcionais em comparação com as outras tipologias. Apesar dessa simplicidade, a disposição dos cômodos ainda influencia o fluxo de circulação e a interação entre as áreas internas da casa. A residência conta com duas entradas: uma pela varanda, que serve como acesso principal, e outra pela cozinha, destinada a um uso mais prático e funcional.

O índice de integração de 1,2 indica que a circulação na residência Tipo E1 é relativamente controlada, com uma média de 1,2 passagens ou conexões por cômodo, o que reflete uma estrutura não distributiva. O gráfico de conexões (Figura 54) revela que a varanda, a sala, o dormitório e a cozinha possuem o maior número de conexões, totalizando 2 cada. Em contraste, o banheiro possui apenas uma conexão, o que indica que ele está mais isolado em relação aos outros cômodos, reforçando a ideia de uma circulação mais limitada e focada nos espaços principais da residência.

O índice de complexidade B é 1,4, o que indica que, em média, é necessário atravessar cerca de 1,4 espaços para sair da residência. O gráfico de acessibilidade (Figura 55) revela dois picos com valor 2, correspondentes à sala e ao dormitório. Isso indica que esses dois cômodos estão localizados em áreas que apresentam maior isolamento em relação ao exterior, quando comparados aos demais cômodos da residência.

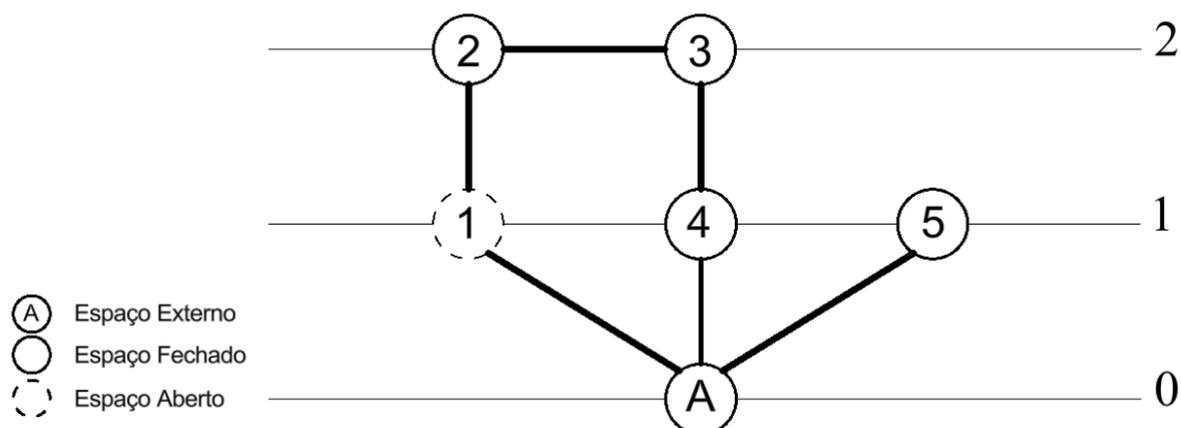
Por fim, o gráfico de análise Gamma revela uma estrutura não distributiva para a Tipologia E1 (Figura 53).

Figura 52 - Planta Baixa das Edificações do Tipo E1



Fonte: Adaptado de Sidnei, *Modelo de Edificações Tipo "E" Paranapiacaba*, 2013.

Figura 53 - Gráfico de Análise Gamma das Edificações do Tipo E1



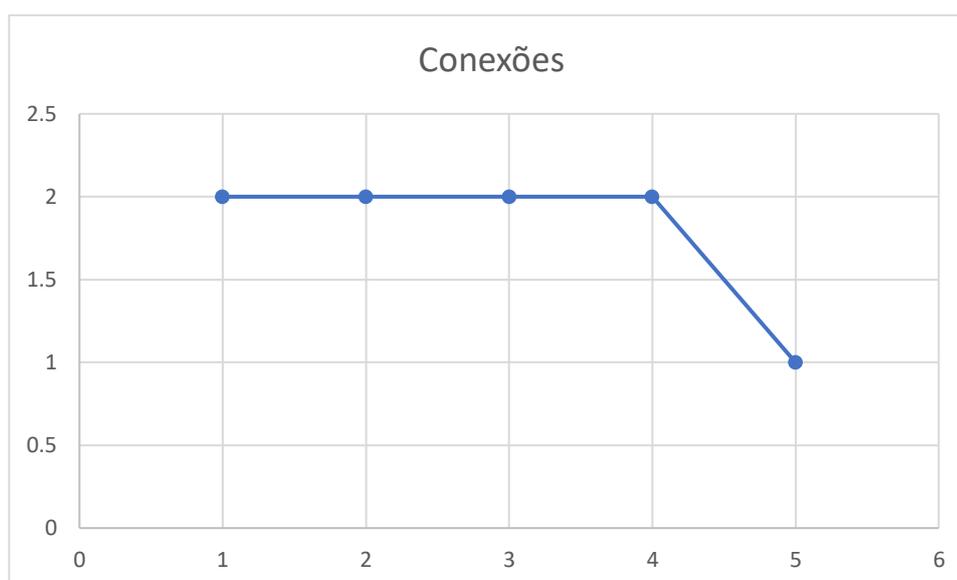
Fonte: Santos, Fábio Augusto Silva; Fidelis, Lorraine dos Santos. 2024.

Tabela 10 - Edificações Tipo E1 - Índice de Complexidade A

N ° de nós	Conexões
1	2
2	2
3	2
4	2
5	1
Total	9

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 54 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo E1



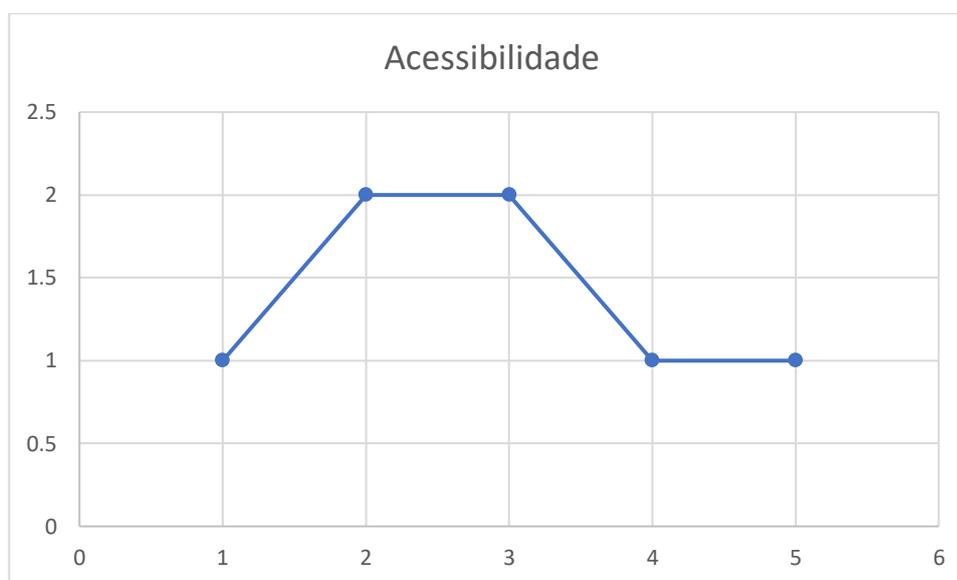
Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 11 - Edificações Tipo E1 - Índice de Complexidade B

N° de nós	Acessibilidade
1	1
2	2
3	2
4	1
5	1
Total	7
I. Comlex. B = Média	
I. Comlex. B	$7/5 = 1,4$

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 55 - Gráfico da Análise de Acessibilidade das Edificações do Tipo E1



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 12 - Resultados dos Índices das Edificações do Tipo E1

Índice de Escala	Índice de Integração	Índice de Complexidade A	Índice de Complexidade B
5	$6/5 = 1,2$	9	1,4

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

### 3.5 TIPOLOGIA E2

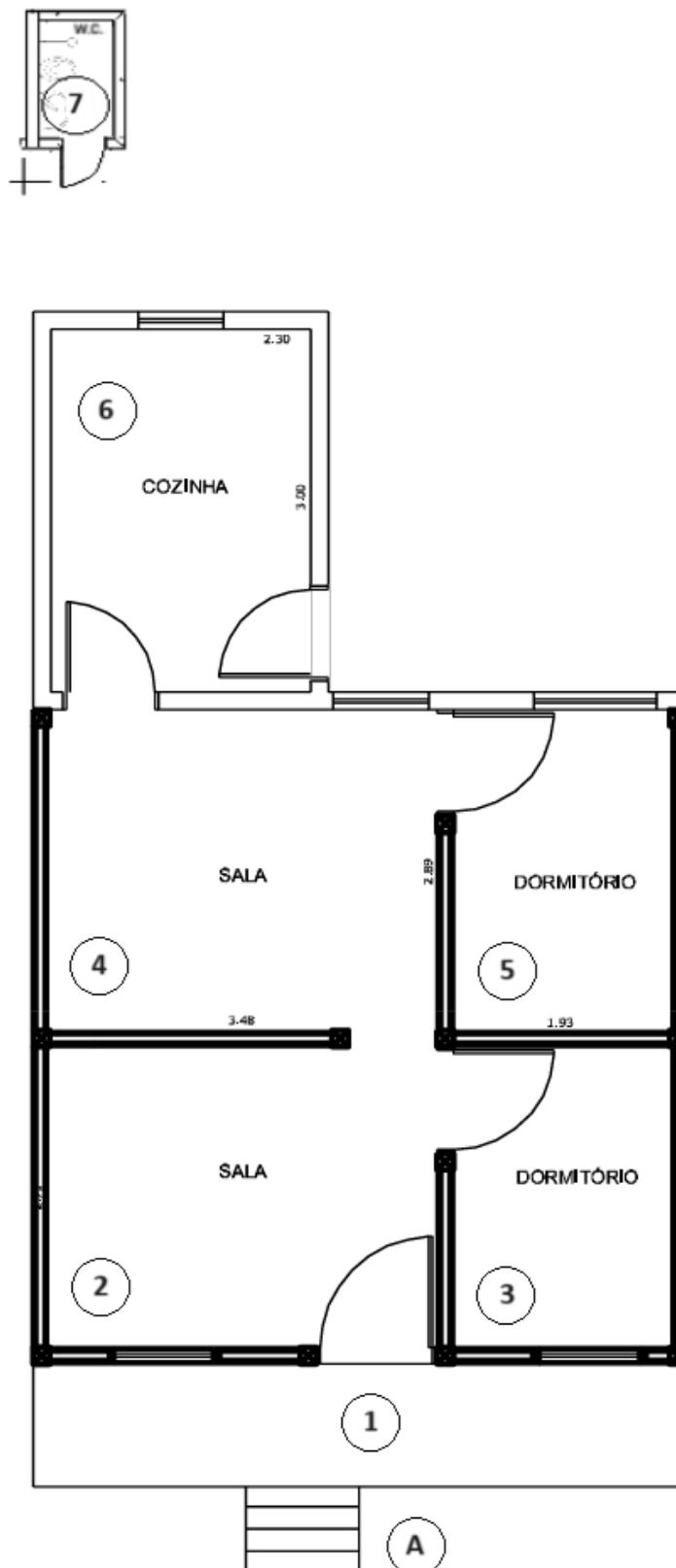
A planta da residência Tipo E2 (Figura 56) é composta por uma varanda, duas salas, dois dormitórios, uma cozinha e um banheiro externo, organizando-se em áreas sociais, representadas pelas salas e pela varanda, e áreas privadas, que incluem os dormitórios. O índice de escala 7 indica que a residência Tipo E2 possui sete cômodos ou espaços distintos. A residência conta com duas entradas: uma pela varanda, que serve como acesso principal, e outra pela cozinha, destinada a um uso mais prático e funcional.

O índice de integração de 1,14 indica que a circulação na residência Tipo E2 é relativamente controlada, com uma média de 1,14 passagens ou conexões por cômodo, o que reflete uma estrutura não distributiva. O gráfico de conexões (Figura 58) revela que as duas salas possuem o maior número de conexões, totalizando 3 cada, indicando que esses ambientes são centrais para a circulação dentro da residência.

O índice de complexidade B é 1,85, o que indica que, em média, é necessário atravessar cerca de 1,85 espaços para sair da residência. O gráfico de acessibilidade (Figura 59) revela dois picos com valor 3, correspondentes aos dois dormitórios. Isso indica que esses cômodos estão localizados em áreas que apresentam maior isolamento em relação ao exterior, quando comparados aos demais cômodos da residência.

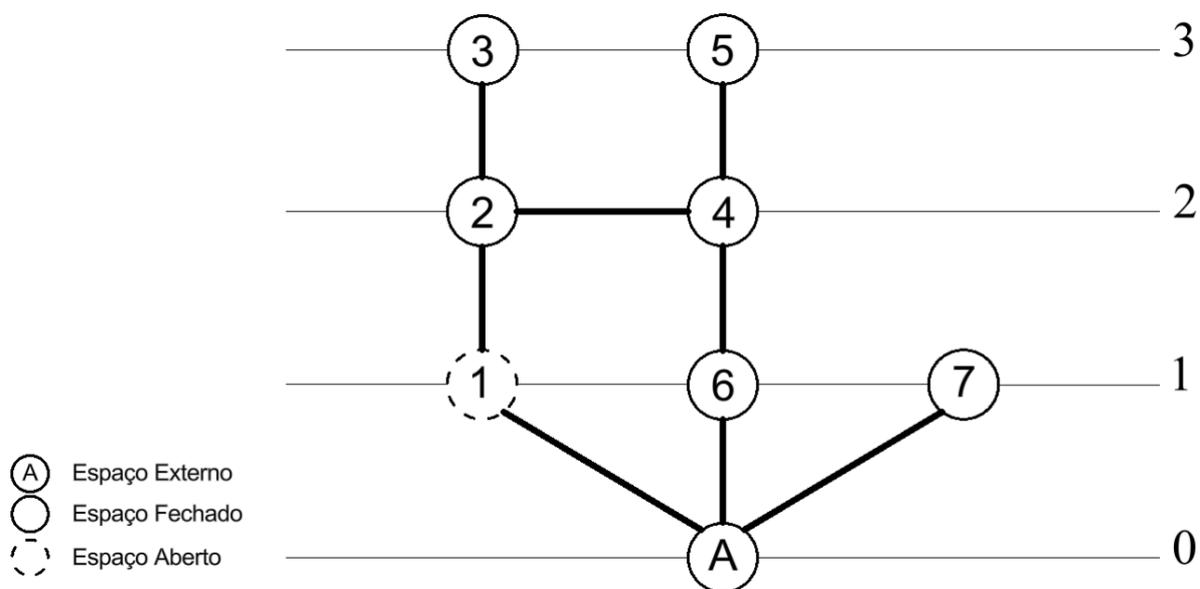
Por fim, o gráfico de análise Gamma revela uma estrutura não distributiva para a Tipologia E2 (Figura 57).

Figura 56 - Planta Baixa das Edificações do Tipo E2



Fonte: Adaptado de Sidnei, *Modelo de Edificações Tipo "E" Paranapiacaba*, 2013.

Figura 57 - Gráfico de Análise Gamma das Edificações do Tipo E2



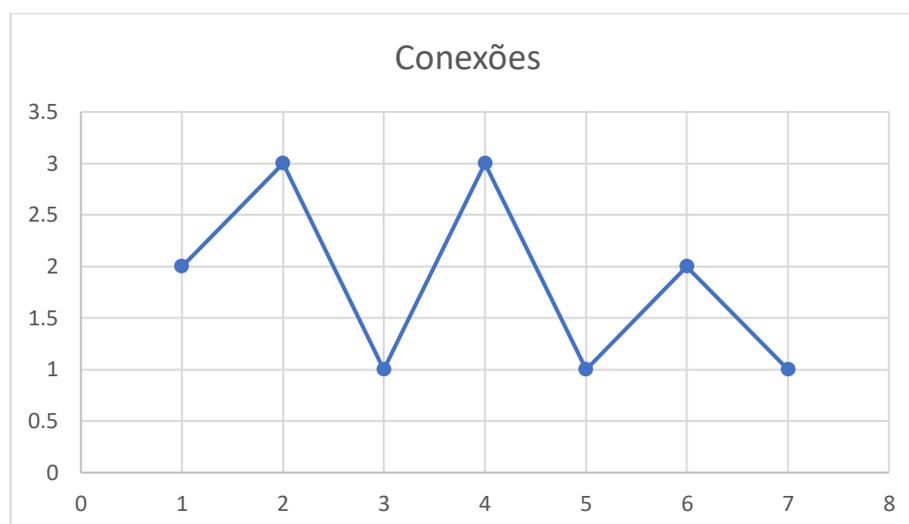
Fonte: Santos, Fábio Augusto Silva; Fidelis, Lorraine dos Santos. 2024.

Tabela 13 - Edificações Tipo E2 - Índice de Complexidade A

N ° de nós	Conexões
1	2
2	3
3	1
4	3
5	1
6	2
7	1
Total	13

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 58 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo E2



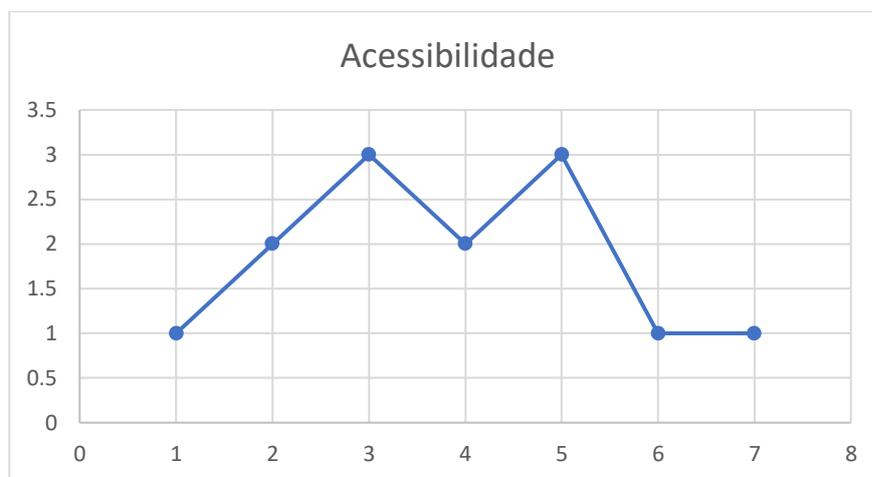
Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 14 - Edificações Tipo E2 - Índice de Complexidade B

Nº de nós	Acessibilidade
1	1
2	2
3	3
4	2
5	3
6	1
7	1
Total	13
I. Complex. B = Média	
I. Complex. B	$13/7 = 1,85$

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 59 - Gráfico da Análise de Acessibilidade das Edificações do Tipo E2



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 15 - Resultados dos Índices das Edificações do Tipo E2

Índice de Escala	Índice de Integração	Índice de Complexidade A	Índice de Complexidade B
7	$8/7 = 1,14$	13	1,85

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

### 3.6 TIPOLOGIA X

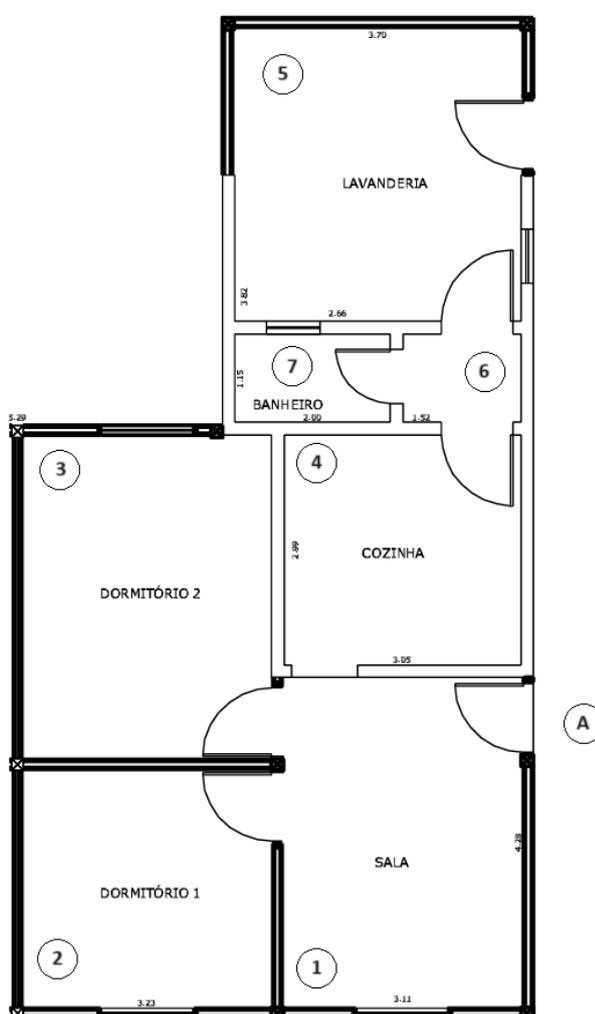
A planta da residência Tipo X (Figura 60) é composta por uma sala, dois dormitórios, uma cozinha, um hall central, um banheiro interno e uma lavanderia externa, organizando-se em áreas sociais, representadas pela sala e pelo hall; áreas privadas, que incluem os dormitórios; e áreas de serviço, como a cozinha e a lavanderia. O índice de escala 7 indica que a residência Tipo X possui sete cômodos ou espaços distintos. A residência conta com duas entradas: uma pela sala, que serve como acesso principal, e outra pela lavanderia, destinada a um uso mais prático e funcional.

O índice de integração de 1,14 indica que a circulação na residência Tipo X é relativamente controlada, com uma média de 1,14 passagens ou conexões por cômodo, refletindo uma estrutura não distributiva. O gráfico de conexões (Figura 62) revela que a sala possui o maior número de conexões, totalizando 4, indicando que esse ambiente é central para a circulação dentro da residência, conectando-se à área externa, aos dormitórios e à cozinha. A seguir, no gráfico, está o hall central, que possui 3 conexões, principalmente para a área de serviço, incluindo a lavanderia, a cozinha e o banheiro.

O índice de complexidade B é 1,85, o que indica que, em média, é necessário atravessar cerca de 1,85 espaços para sair da residência. O gráfico de acessibilidade (Figura 63) revela um pico com valor 3, correspondente ao banheiro. Isso indica que esse cômodo está localizado em uma área que apresenta maior isolamento em relação ao exterior, quando comparado aos demais cômodos da residência.

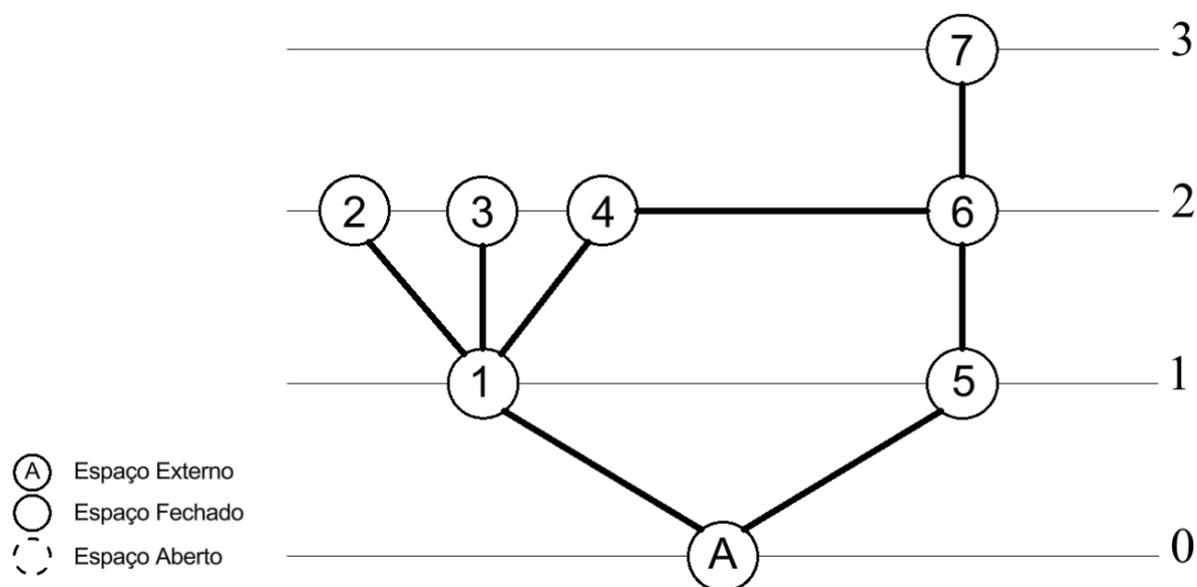
Por fim, o gráfico de análise Gamma revela uma estrutura não distributiva para a Tipologia X (Figura 61).

Figura 60 - Planta Baixa das Edificações do Tipo X



Fonte: Adaptado de Sidnei, *Modelo de Edificações Tipo "X" Paranapiacaba*, 2013.

Figura 61 - Gráfico de Análise Gamma das Edificações do Tipo X



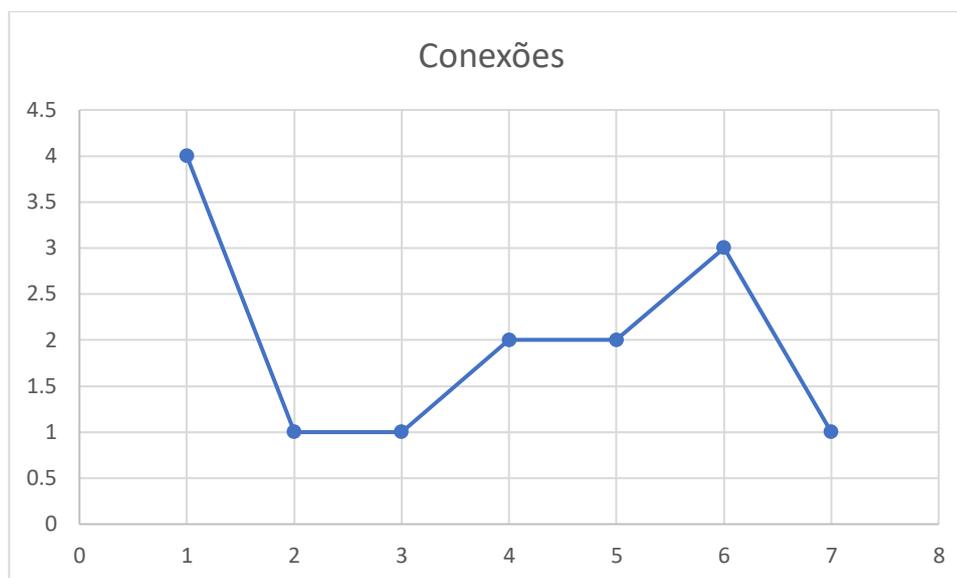
Fonte: Santos, Fábio Augusto Silva; Fidelis, Lorraine dos Santos. 2024.

Tabela 16 - Edificações Tipo X - Índice de Complexidade A

N ° de nós	Conexões
1	4
2	1
3	1
4	2
5	2
6	3
7	1
Total	14

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 62 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo X



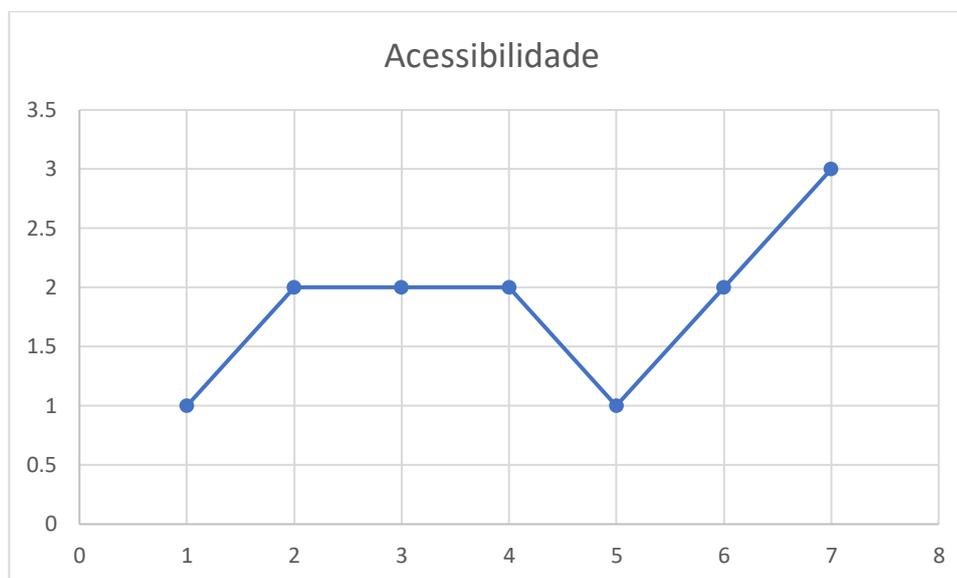
Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 17 - Gráfico da Distribuição de Conexões das Edificações do Tipo X

N ° de nós	Acessibilidade
1	1
2	2
3	2
4	2
5	1
6	2
7	3
Total	13
I. Complex. B = Média	
I. Complex. B	$13/7 = 1,85$

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 63 - Gráfico da Análise de Acessibilidade das Edificações do Tipo X



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 18 - Resultados dos Índices das Edificações do Tipo X

Índice de Escala	Índice de Integração	Índice de Complexidade A	Índice de Complexidade B
7	$8/7 = 1,14$	14	1,85

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

### 3.7 ALOJAMENTO PARA SOLTEIROS

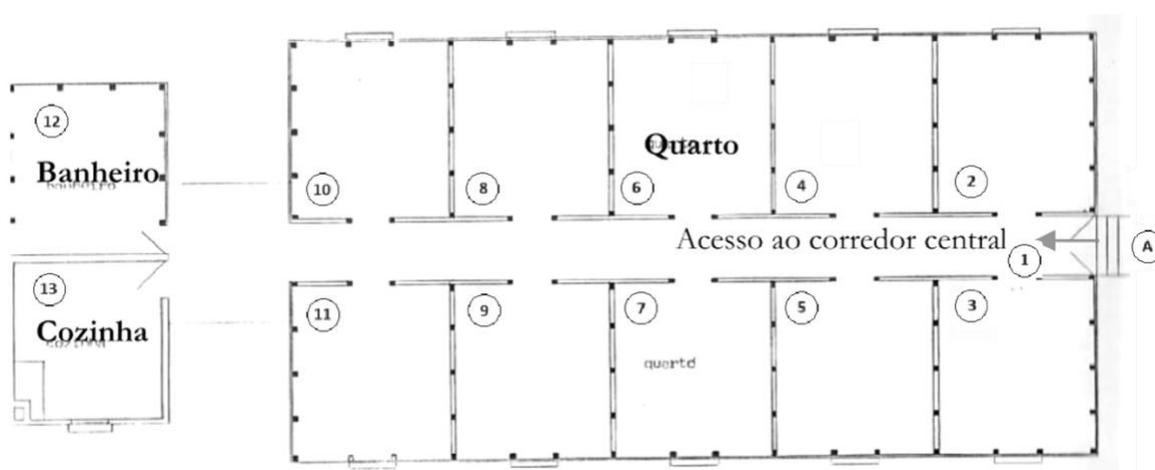
A planta do Alojamento para Solteiros é organizada de forma simétrica, com um corredor central que distribui o acesso a dez dormitórios, cinco de cada lado (Figura 64). Tanto a cozinha quanto o banheiro são externos, com acesso independente pela parte externa do edifício, o que significa que não é necessário entrar na construção para utilizá-los. Essa configuração separa claramente as áreas de convivência internas das zonas de serviço e higiene. O índice de escala 13 indica que o alojamento possui treze cômodos ou espaços distintos. A edificação conta com duas entradas localizadas nas extremidades do corredor central.

O índice de integração de 1 indica que a circulação no Alojamento é relativamente controlada, com uma média de uma passagem ou conexão por cômodo, refletindo uma estrutura não distributiva. O gráfico de conexões (Figura 66) revela que o corredor central possui o maior número de passagens, totalizando 11, indicando que esse ambiente é fundamental para a circulação dentro do espaço, conectando-se à área externa e aos dormitórios.

O índice de complexidade B é 1,76, o que indica que, em média, é necessário atravessar cerca de 1,76 espaços para sair da edificação. O gráfico de acessibilidade (Figura 67) revela que os dormitórios estão localizados em uma área que apresenta maior isolamento em relação ao exterior, quando comparados aos demais cômodos da edificação, com uma profundidade de 2 na acessibilidade. Isso reflete seu afastamento em termos de circulação e conexões com outras áreas da casa, reforçando a privacidade desses cômodos.

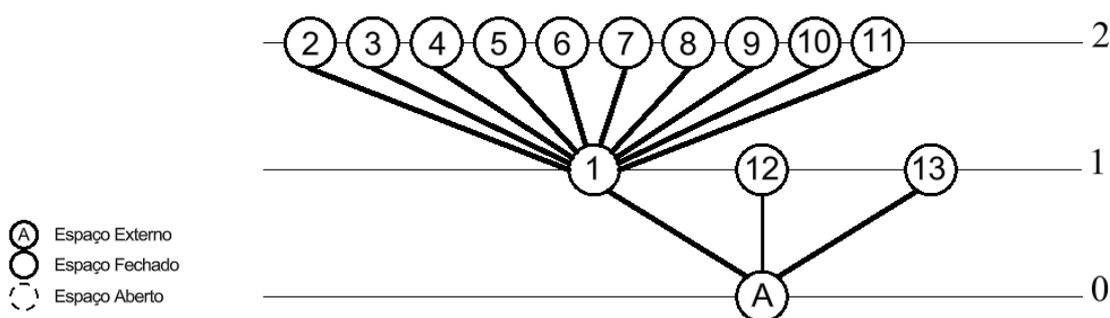
Por fim, o gráfico de análise Gamma revela uma estrutura não distributiva para o Alojamento para Solteiros (Figura 65).

Figura 64 - Planta Baixa do Alojamento para Solteiros



Fonte: Adaptado de Santos, 1981 *apud* Cruz, 2007.

Figura 65 - Gráfico de Análise Gamma do Alojamento para Solteiros



Fonte: Santos, Fábio Augusto Silva; Fidelis, Lorraine dos Santos. 2024.

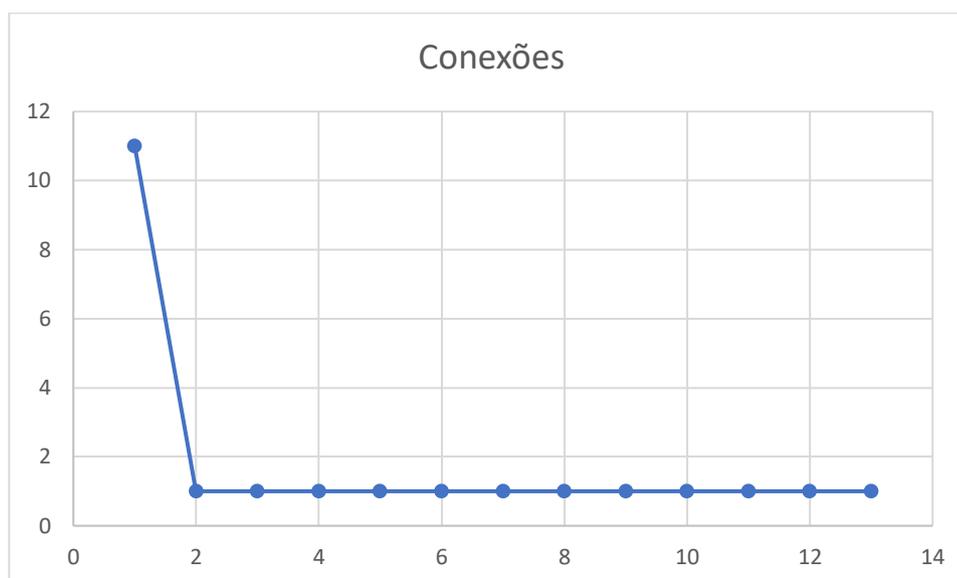
Tabela 19 - Alojamento para Solteiros - Índice de Complexidade A

N ° de nós	Conexões
1	11
2	1
3	1

4	1
5	1
6	1
7	1
8	1
9	1
10	1
11	1
12	1
13	1
Total	23

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 66 - Gráfico da Distribuição de Conexões do Alojamento para Solteiros



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

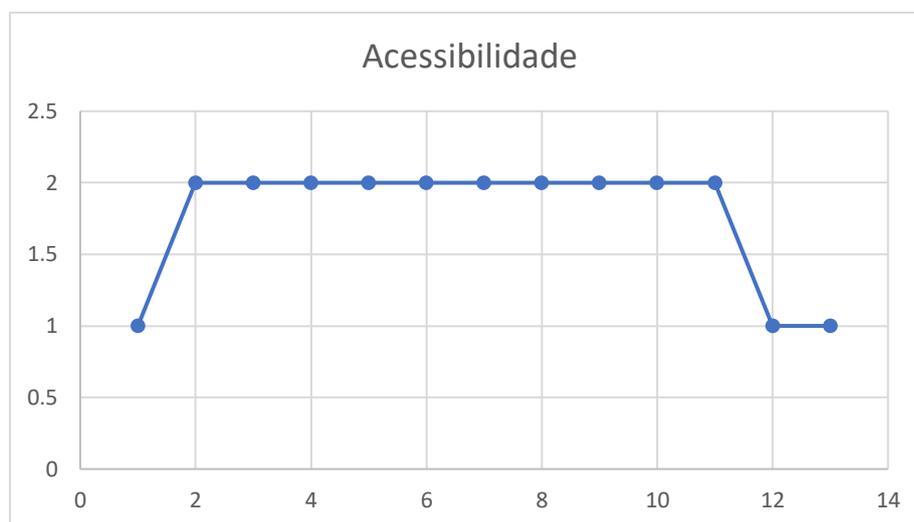
Tabela 20 - Alojamento para Solteiros - Índice de Complexidade B

Nº de nós	Acessibilidade
1	1
2	2
3	2
4	2
5	2
6	2
7	2

8	2
9	2
10	2
11	2
12	1
13	1
Total	23
I. Comlex. B = Média	
I. Comlex. B	$23/13 = 1,76$

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 67 - Gráfico da Análise de Acessibilidade do Alojamento para Solteiros



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 21 - Resultados dos Índices do Alojamento para Solteiros

Índice de Escala	Índice de Integração	Índice de Complexidade A	Índice de Complexidade B
13	$13/13 = 1$	23	1,76

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

### 3.8 CASA DO ENGENHEIRO 01

A planta da Casa do Engenheiro 01 (Figura 68) é composta por uma varanda, uma sala de estar, uma sala de jantar, três dormitórios, um hall central, uma cozinha, uma despensa e um banheiro dentro da residência. O índice de escala da Casa do Engenheiro 01 é 10, indicando

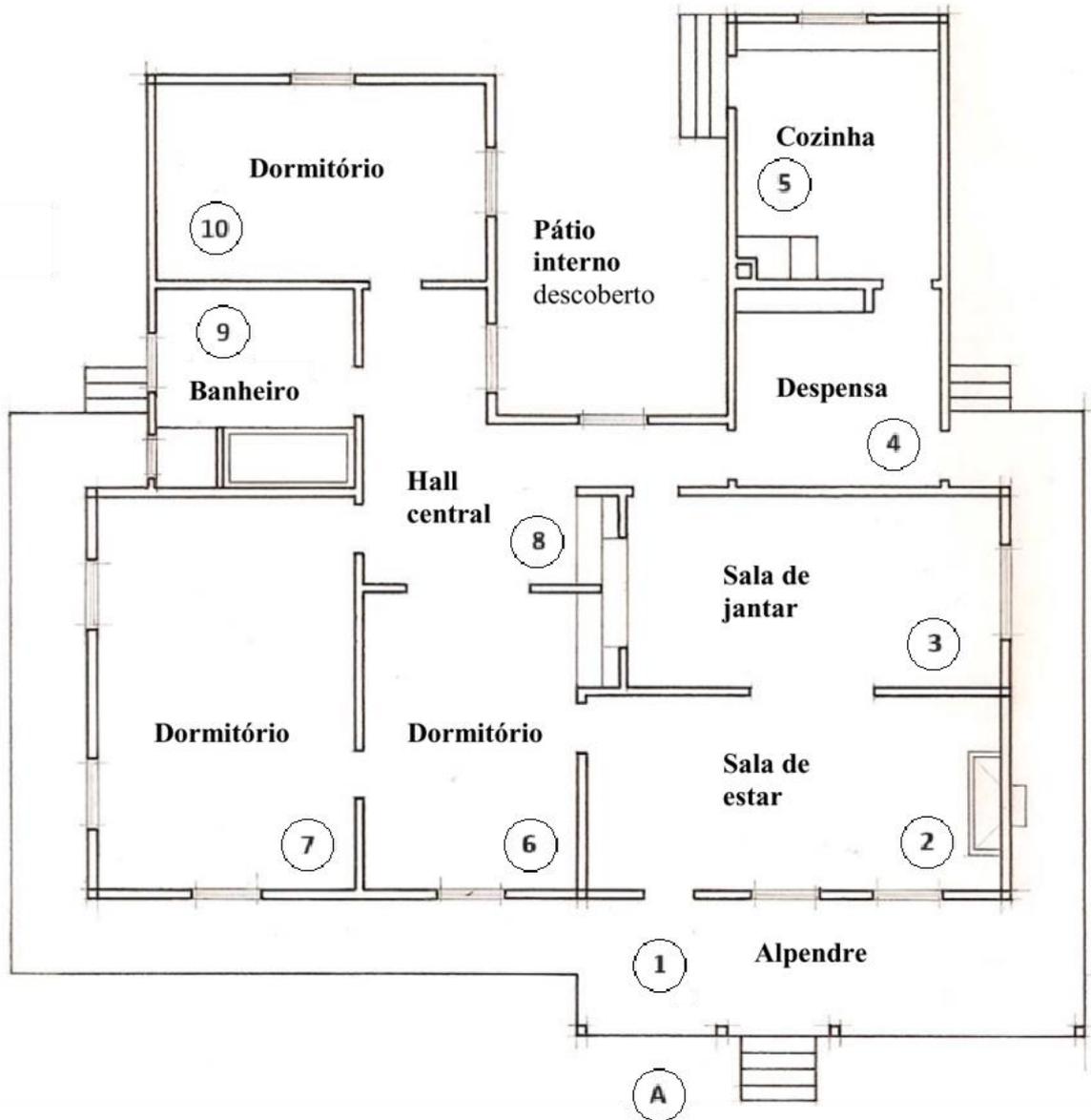
que a residência possui dez cômodos ou espaços distintos. Essa diversidade de ambientes sugere uma complexidade na organização da planta. A edificação conta com duas entradas: uma pela varanda, que serve como acesso principal, e outra pela cozinha, proporcionando um uso mais prático e funcional.

O índice de integração de 1,4 indica que a circulação na casa é relativamente controlada, com uma média de 1,4 passagens ou conexões por cômodo, refletindo uma estrutura não distributiva. O gráfico de conexões (Figura 70) revela que o hall central possui o maior número de passagens, totalizando 6, indicando que esse ambiente é fundamental para a circulação dentro do espaço.

O índice de complexidade B é 2,7, o que indica que, em média, é necessário atravessar cerca de 2,7 espaços para sair da edificação. O gráfico de acessibilidade (Figura 71) revela que os dormitórios e o banheiro estão localizados em uma área que apresenta maior isolamento em relação ao exterior, quando comparados aos demais cômodos da edificação, com uma profundidade de 4 na acessibilidade. Isso reflete seu afastamento em termos de circulação e conexões com outras áreas da casa, reforçando a privacidade desses cômodos.

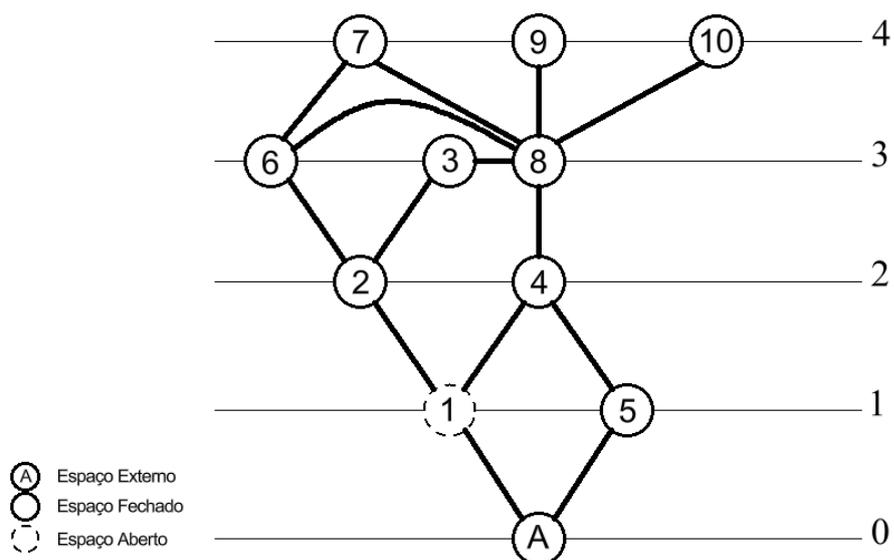
Por fim, o gráfico de análise Gamma revela uma estrutura não distributiva para a Casa do Engenheiro 01 (Figura 69).

Figura 68 – Planta Baixa da Edificação Casa do Engenheiro 01



Fonte: Adaptado de Cruz, T. F. dos S. *Paranapiacaba: A arquitetura e o urbanismo de uma Vila Ferroviária*, 2007.

Figura 69 – Gráfico de Análise Gamma da Edificação Casa do Engenheiro 01



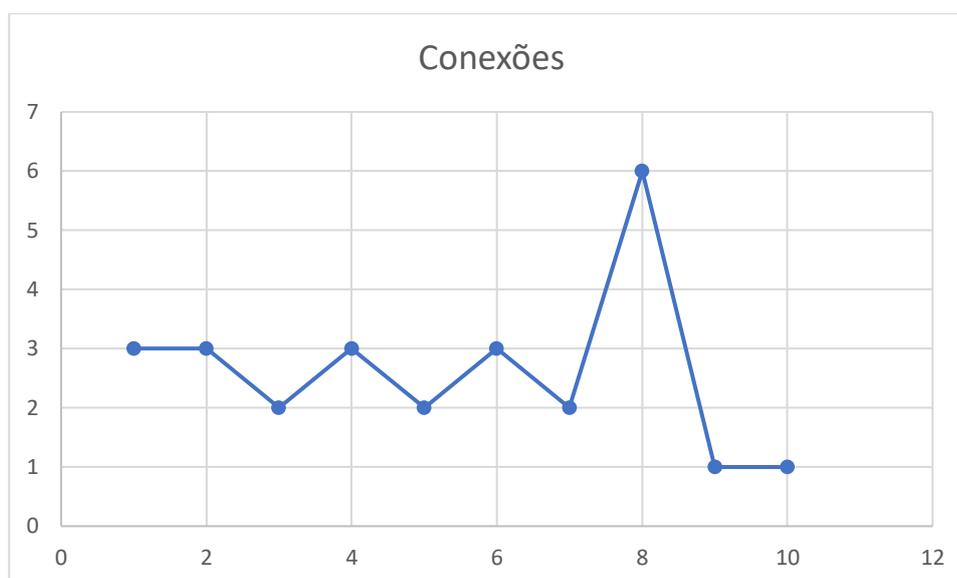
Fonte: Santos, Fábio Augusto Silva; Fidelis, Lorraine dos Santos. 2024.

Tabela 22 – Edificação Casa do Engenheiro 01 – Índice de Complexidade A

N ° de nós	Conexões
1	3
2	3
3	2
4	3
5	2
6	3
7	2
8	6
9	1
10	1
Total	26

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 70 – Gráfico da Distribuição de Conexões da Edificação Casa do Engenheiro 01



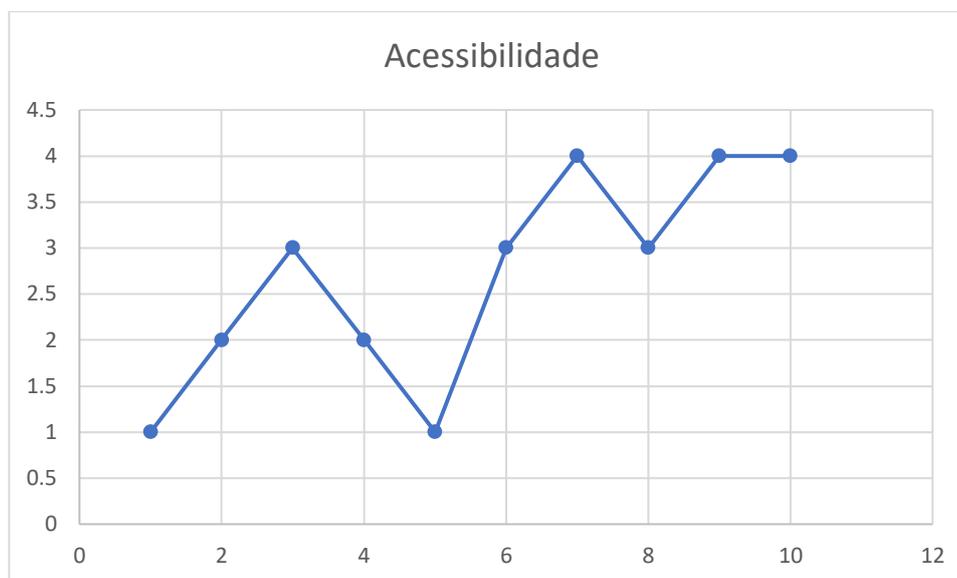
Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 23 – Edificação Casa do Engenheiro 01 – Índice de Complexidade B

Nº de nós	Acessibilidade
1	1
2	2
3	3
4	2
5	1
6	3
7	4
8	3
9	4
10	4
Total	27
I. Comlex. B = Média	
I. Comlex. B	$27/10 = 2,7$

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 71 – Gráfico da Análise de Acessibilidade da Edificação Casa do Engenheiro 01



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 24 – Resultados dos Índices da Edificação Casa do Engenheiro 01

Índice de Escala	Índice de Integração	Índice de Complexidade A	Índice de Complexidade B
10	$14/10 = 1,4$	26	2,7

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

### 3.9 CASA DO ENGENHEIRO 02

A planta da Casa do Engenheiro 02 (Figura 72) é composta por uma varanda (alpendre), uma sala de estar, quatro dormitórios, três corredores de circulação interna, uma cozinha, um depósito, uma área de serviço e um banheiro dentro da residência. O índice de escala dessa casa é 13, indicando que a residência possui treze cômodos ou espaços distintos. Essa diversidade de ambientes sugere uma complexidade na organização da planta. A edificação conta com três entradas: uma pela varanda, que serve como acesso principal; outra pela cozinha, proporcionando um uso mais prático e funcional; e uma terceira pela área de serviço, que facilita o acesso direto às atividades de apoio doméstico.

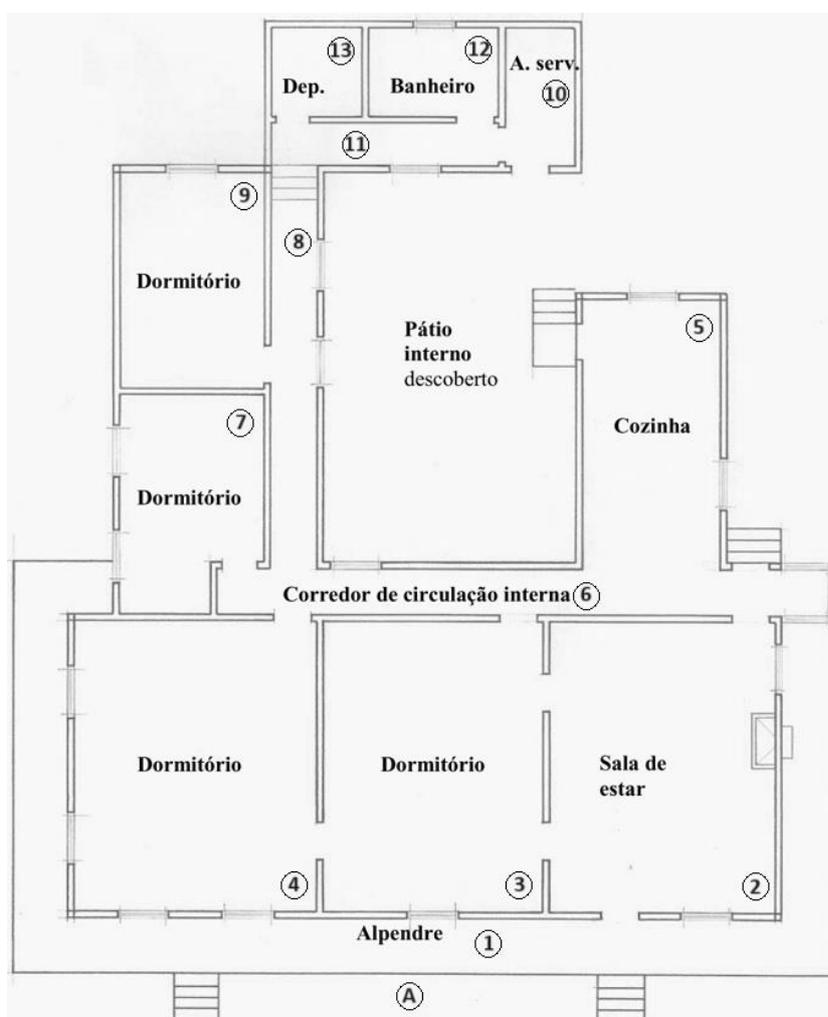
O índice de integração de 1,46 indica que a circulação na casa é relativamente controlada, com uma média de 1,46 passagens ou conexões por cômodo, refletindo uma estrutura não distributiva. O gráfico de conexões (Figura 74) revela que o corredor de circulação

interna mais próximo da cozinha possui o maior número de passagens, totalizando 7, indicando que esse ambiente é fundamental para a circulação dentro do espaço.

O índice de complexidade B é 1,92, o que indica que, em média, é necessário atravessar cerca de 1,92 espaços para sair da edificação. O gráfico de acessibilidade (Figura 75) revela que o dormitório número 9, o banheiro e o depósito estão localizados em uma área que apresenta maior isolamento em relação ao exterior, com uma profundidade de 3 na acessibilidade. Esse maior afastamento em termos de circulação e conexões com outras áreas da edificação reflete a privacidade desses cômodos, destacando seu distanciamento em relação ao restante da casa.

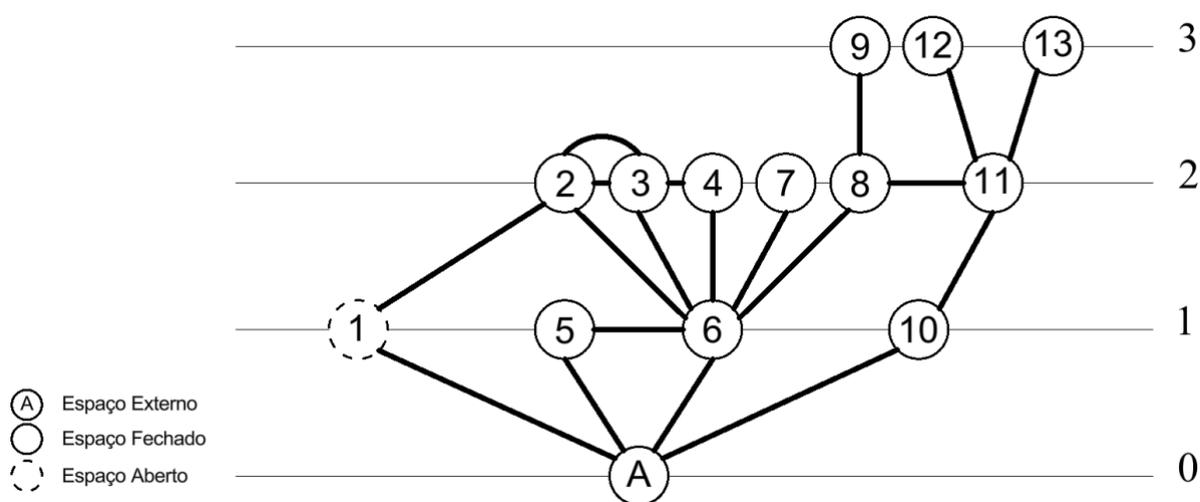
Por fim, o gráfico de análise Gamma revela uma estrutura não distributiva para a Casa do Engenheiro 02 (Figura 73).

Figura 72 - Planta Baixa da Edificação Casa do Engenheiro 02



Fonte: Adaptado de Cruz, T. F. dos S. *Paranapiacaba: A arquitetura e o urbanismo de uma Vila Ferroviária*, 2007.

Figura 73 - Gráfico de Análise Gamma da Edificação Casa do Engenheiro 02



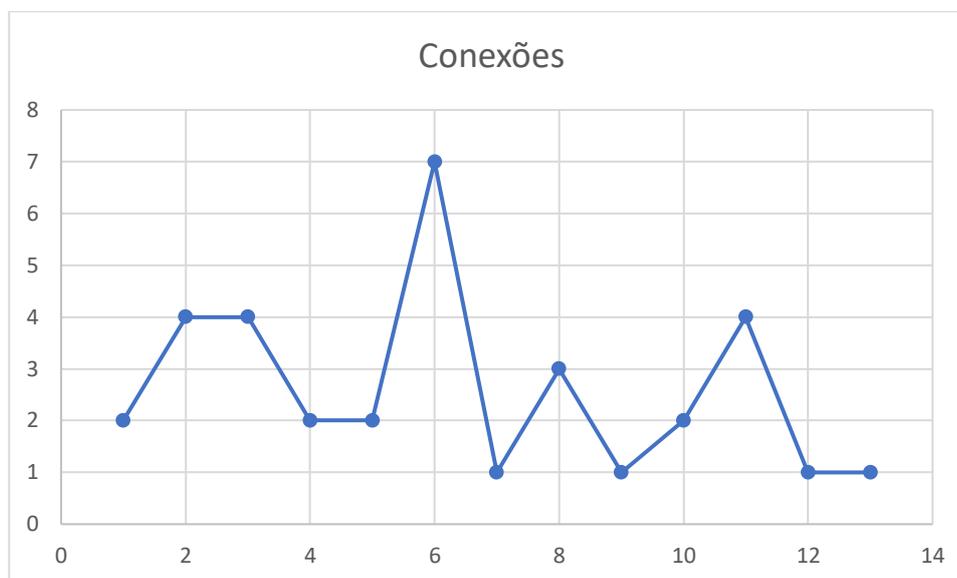
Fonte: Santos, Fábio Augusto Silva; Fidelis, Lorraine dos Santos. 2024.

Tabela 25 - Edificação Casa do Engenheiro 02 - Índice de Complexidade A

N ° de nós	Conexões
1	2
2	4
3	4
4	2
5	2
6	7
7	1
8	3
9	1
10	2
11	4
12	1
13	1
Total	34

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 74 - Gráfico da Distribuição de Conexões da Edificação Casa do Engenheiro 02



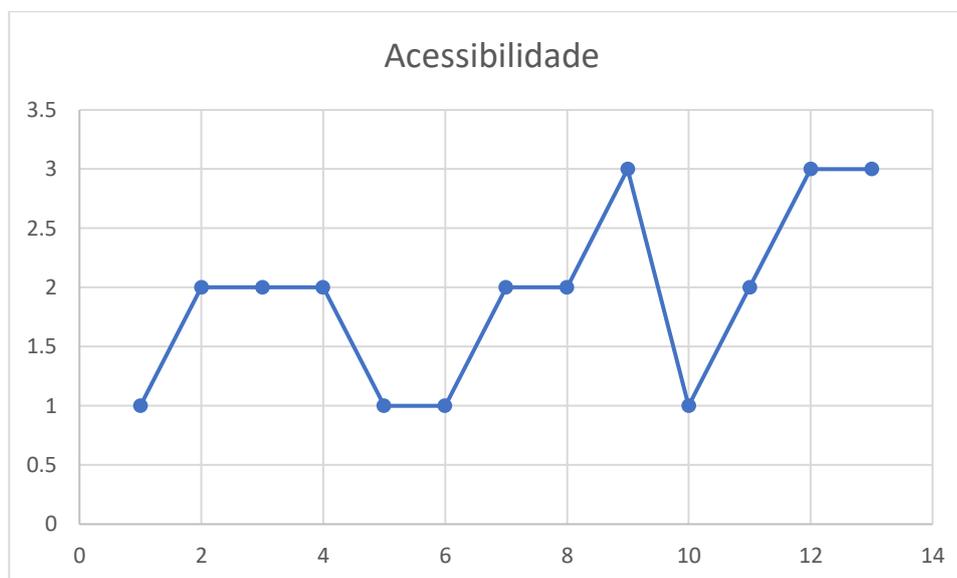
Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 26 - Edificação Casa do Engenheiro 02 - Índice de Complexidade B

Nº de nós	Acessibilidade
1	1
2	2
3	2
4	2
5	1
6	1
7	2
8	2
9	3
10	1
11	2
12	3
13	3
Total	25
I. Comlex. B = Média	
I. Comlex. B	$25/13 = 1,92$

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 75 - Gráfico da Análise de Acessibilidade da Edificação Casa do Engenheiro 02



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 27 - Resultados dos Índices da Edificação Casa do Engenheiro 02

Índice de Escala	Índice de Integração	Índice de Complexidade A	Índice de Complexidade B
13	$19/13 = 1,46$	34	1,92

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

### 3.10 CASA DO ENGENHEIRO 04

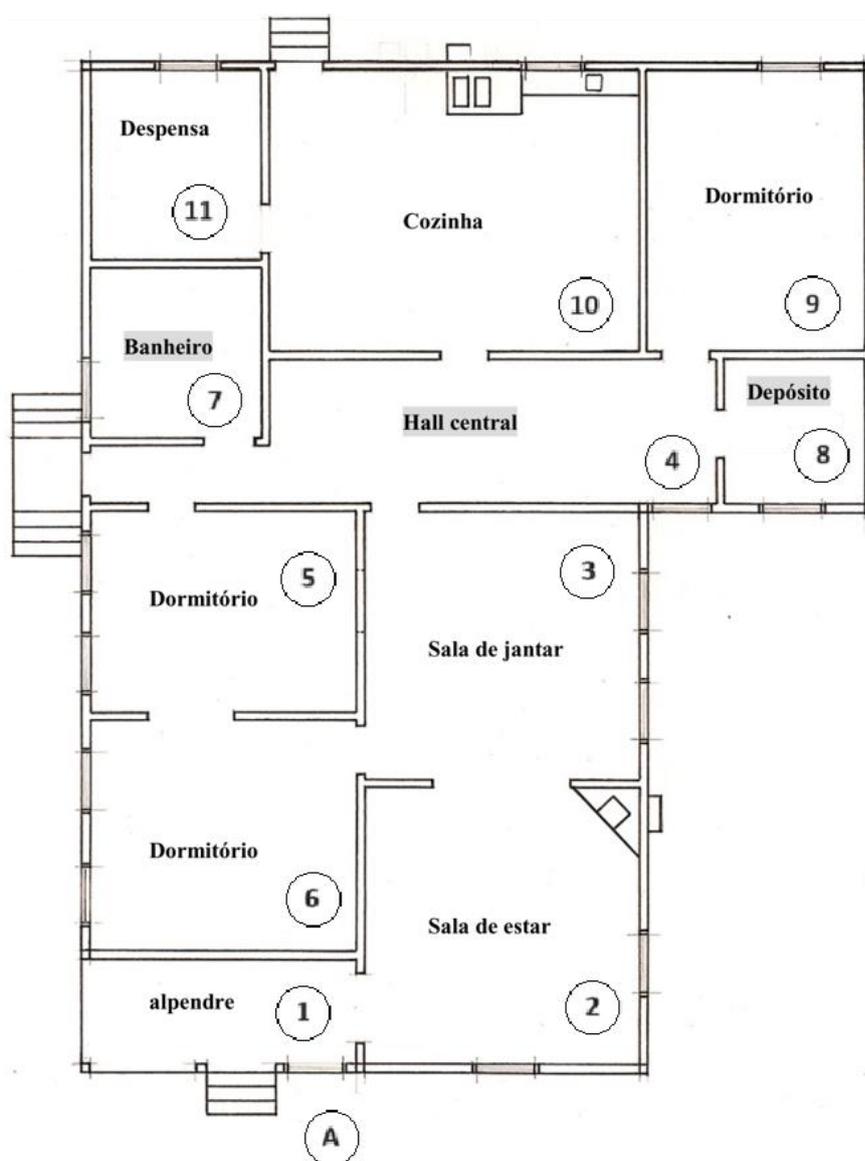
A planta da Casa do Engenheiro 04 (Figura 76) é composta por uma pequena varanda, uma sala de estar, uma sala de jantar, três dormitórios, um hall central, uma cozinha, uma despensa, um depósito e um banheiro dentro da residência. O índice de escala dessa casa é 11, indicando que a residência possui onze cômodos ou espaços distintos. Essa diversidade de ambientes sugere uma complexidade na organização da planta. A edificação conta com três entradas: uma pela varanda e pelo hall central, que servem como acessos principais, e outra pela cozinha, proporcionando um uso mais prático e funcional.

O índice de integração de 1,27 indica que a circulação na casa é relativamente controlada, com uma média de 1,27 passagens ou conexões por cômodo, refletindo uma estrutura não distributiva. O gráfico de conexões (Figura 78) revela que o hall central possui o maior número de passagens, totalizando 7, indicando que esse ambiente é fundamental para a circulação dentro do espaço.

O índice de complexidade B é 1,81, o que indica que, em média, é necessário atravessar cerca de 1,81 espaços para sair da edificação. O gráfico de acessibilidade (Figura 79) revela que o dormitório, localizado ao lado da sala de estar, está em uma área que apresenta maior isolamento em relação ao exterior, quando comparado aos demais cômodos da edificação, com uma profundidade de 3 na acessibilidade. Isso reflete seu afastamento em termos de circulação e conexões com outras áreas da casa, reforçando a privacidade desse cômodo.

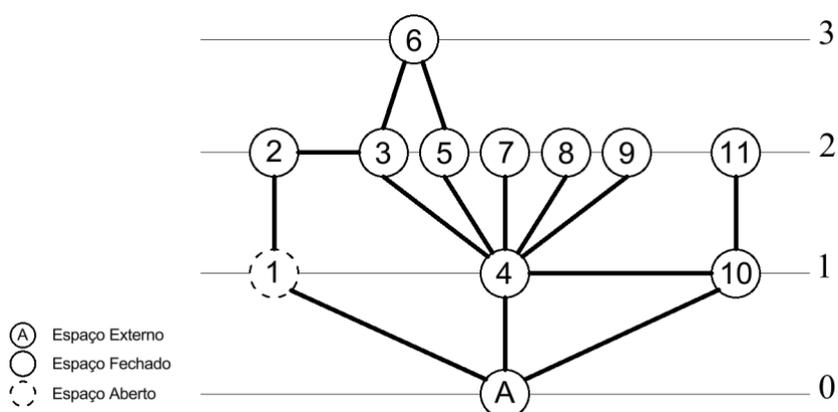
Por fim, o gráfico de análise Gamma (Figura 77) revela uma estrutura não distributiva para a Casa do Engenheiro 04.

Figura 76 - Planta Baixa da Edificação Casa do Engenheiro 04



Fonte: Adaptado de Cruz, T. F. dos S. *Paranapiacaba: A arquitetura e o urbanismo de uma Vila Ferroviária*, 2007.

Figura 77 - Gráfico de Análise Gamma da Edificação Casa do Engenheiro 04



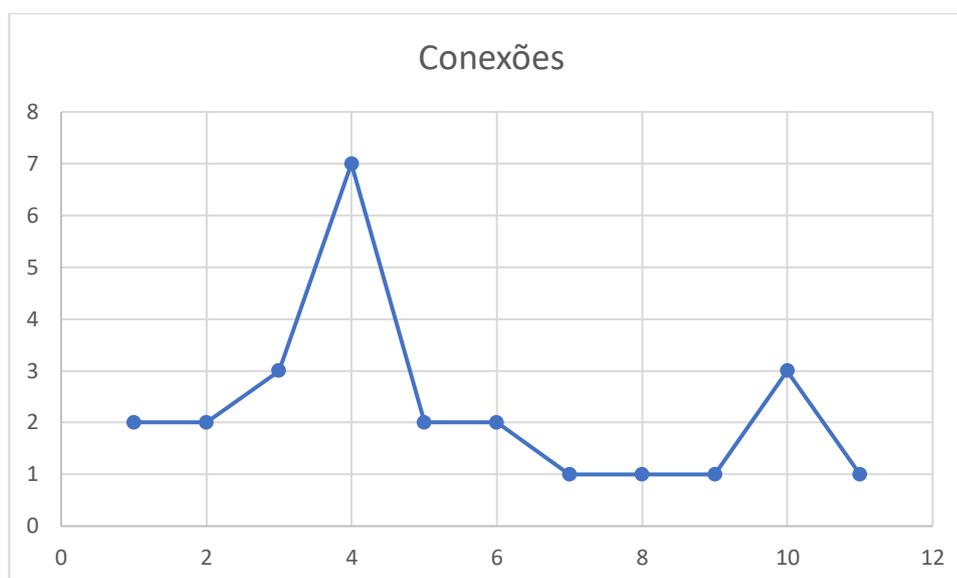
Fonte: Santos, Fábio Augusto Silva; Fidelis, Lorraine dos Santos. 2024.

Tabela 28 - Edificação Casa do Engenheiro 04 - Índice de Complexidade A

N ° de nós	Conexões
1	2
2	2
3	3
4	7
5	2
6	2
7	1
8	1
9	1
10	3
11	1
Total	25

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 78 - Gráfico da Distribuição de Conexões da Edificação Casa do Engenheiro 04



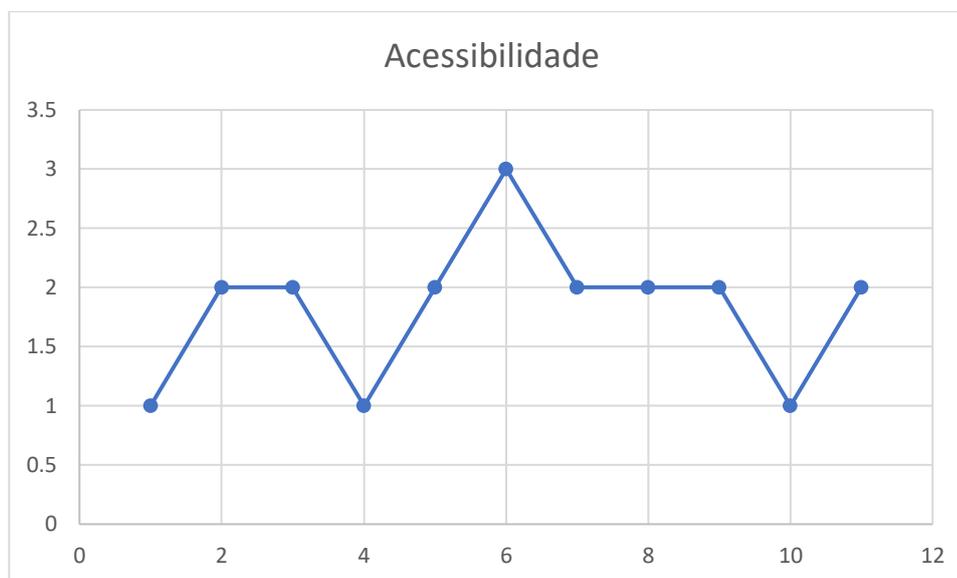
Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 29 - Edificação Casa do Engenheiro 04 - Índice de Complexidade B

Nº de nós	Acessibilidade
1	1
2	2
3	2
4	1
5	2
6	3
7	2
8	2
9	2
10	1
11	2
Total	20
I. Comlex. B = Média	
I. Comlex. B	20/11 = 1,81

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Figura 79 - Gráfico da Análise de Acessibilidade da Edificação Casa do Engenheiro 04



Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

Tabela 30 - Resultados dos Índices da Edificação Casa do Engenheiro 04

Índice de Escala	Índice de Integração	Índice de Complexidade A	Índice de Complexidade B
11	$14/11 = 1,27$	25	1,81

Fonte: Elaborada pela autora, 2024.

### 3.11 QUALIDADE DE VIDA E CONTROLE SOCIAL NA VILA MARTIN SMITH

No século XIX, um dos principais fatores que levou à criação de cidades e vilas fabris, tanto na Inglaterra quanto em outros países europeus, foi a preocupação com as condições de saúde da classe trabalhadora, frequentemente associadas à pobreza e às péssimas condições de moradia (Cruz, 2007). As doenças, a má alimentação, a alta mortalidade infantil e os rumores de epidemias geraram um clima de pânico entre os industriais, que, temendo a disseminação de doenças entre seus trabalhadores, foram levados a melhorar as condições de moradia para prevenir enfermidades e preservar a ordem social (Cruz, 2007). Nesse contexto, a "ideia sanitária" emergiu como uma abordagem integrada à urbanização, visando criar uma sociedade saudável, livre de doenças, crimes e revoltas, e inspirando a redefinição das cidades com base na "teoria dos fluidos", que buscava assegurar o fluxo adequado de ar e água para prevenir a contaminação (Cruz, 2007).

No final do século XIX e início do XX, as moradias para trabalhadores passaram a ser planejadas por diversos profissionais, incluindo médicos, empresários e arquitetos (Cruz, 2007). Esses especialistas se preocupavam em criar habitações limpas e organizadas, levando em consideração tanto o conforto dos moradores quanto a necessidade de manter uma certa disciplina. Além das moradias, foram incorporados serviços essenciais, como saúde, educação e lazer, que contribuíam para melhorar a qualidade de vida dos trabalhadores e, ao mesmo tempo, promoviam sua saúde e um controle social (Cruz, 2007). Essa abordagem visava oferecer um lar digno e moldar comportamentos e hábitos que fossem benéficos para a saúde coletiva e a produtividade da classe trabalhadora.

A nova urbanização buscava incentivar hábitos de higiene que melhorassem a convivência social, seguindo os exemplos de grandes metrópoles como Londres e Paris, através da modernização e limpeza do país (Soihet, 1997 *apud* Plens, 2016). A busca pela higienização e modernização, alinhada aos padrões dessas grandes cidades, reflete um desejo de controlar o comportamento e as práticas sociais da população. A imposição de normas de conduta e higiene promovia conforto e servia para disciplinar e moldar a sociedade de acordo com os ideais de ordem e progresso. A busca por condições sanitárias satisfatórias nas vilas operárias estava diretamente relacionada com as preocupações higienistas da época, influenciadas pelo estilo de vida burguês, que priorizava ambientes limpos e organizados. No entanto, essa preocupação não necessariamente refletia um verdadeiro cuidado com a saúde dos trabalhadores, mas sim com a manutenção da produtividade e da ordem.

No entanto, esse discurso de melhorias frequentemente não se concretizava em ações efetivas. Mary C. Beaudry (1993) aponta que, frequentemente, as empresas apenas falavam sobre a melhoria da saúde e higiene dos trabalhadores sem realmente agir de forma eficaz. Quando tomavam alguma ação, esta costumava ser visível e concentrada em áreas públicas, como prédios e instalações que podiam ser vistas externamente (cf. Bond 1988, 1989a; Beaudry 1989; Cook 1989b *apud* Beaudry, 1993). Em outras palavras, as melhorias implementadas tinham mais o objetivo de criar uma boa impressão do que de resolver problemas reais e mais profundos enfrentados pelos trabalhadores em seu cotidiano.

A análise das plantas habitacionais das vilas operárias da Fábrica Confiança, conforme Stanchi (2008), revela que, apesar das tentativas de modernização e das recomendações do discurso sanitário da época, a configuração dessas casas ainda refletia práticas e mentalidades tradicionais do Brasil colonial. Essas residências apresentavam problemas de ventilação e iluminação, com quartos sem janelas e banheiros localizados nos fundos, dificultando o acesso (Stanchi, 2008). Tais condições insalubres impactavam negativamente a saúde e o bem-estar

dos operários, afetando sua qualidade de vida. Em contraste, as habitações burguesas priorizavam conforto e higiene, enquanto essas moradias operárias desvalorizavam as necessidades dos trabalhadores, perpetuando a desigualdade social (Stanchi, 2008).

As condições sanitárias em Paranapiacaba são consideradas satisfatórias, com as moradias dispoendo de banheiros localizados externamente (Cruz, 2007), o que reflete uma preocupação com a higiene, embora essa configuração seja típica da época. Além disso, a presença de piche nas ruas, conforme evidenciado nas escavações realizadas por Cláudia Plens, reforça essa preocupação com a manutenção da higiene.

A análise das plantas residenciais da Vila Martin Smith revela que todas as moradias apresentavam boa ventilação e iluminação. Em relação aos banheiros, observa-se que cada residência possui um banheiro privativo para cada família, exceto no alojamento de solteiros, que conta com um banheiro comunitário para todos os moradores do local. O banheiro externo, situado próximo às vielas sanitárias, evidencia uma tentativa de atender ao discurso sanitarista da época; no entanto, essa disposição torna o banheiro de difícil acesso, especialmente em comparação com as necessidades diárias dos moradores. Essa característica é encontrada predominantemente nas residências de hierarquias inferiores, como as dos operários. Por outro lado, nas habitações dos engenheiros e do engenheiro-chefe, os banheiros estão localizados dentro das casas. Essa configuração não apenas melhora o conforto dos residentes, mas também facilita o acesso, destacando uma clara desigualdade nas condições habitacionais. Essa disparidade entre as moradias sugere que, apesar do discurso voltado para a modernidade e a saúde pública, as soluções habitacionais implementadas na Vila Martin Smith perpetuavam a desigualdade social, refletindo uma hierarquia nas condições de vida conforme a classe social.

A construção de habitações operárias junto aos espaços produtivos das empresas foi uma prática comum em países industrializados e em desenvolvimento, como o Brasil, onde esses assentamentos, frequentemente distantes das cidades consolidadas, contavam com equipamentos comunitários e áreas de lazer, todos sob o controle das empresas (Cruz, 2007), como ocorre na Vila de Paranapiacaba. Embora esses aspectos de conforto fossem mencionados, o foco principal reside no controle exercido pelas empresas sobre as habitações operárias e os serviços oferecidos. Ao manter os trabalhadores próximos aos espaços produtivos e controlar o ambiente em que viviam, as empresas exerciam vigilância sobre suas atividades cotidianas, reforçando a relação de dependência e controle sobre a vida dos trabalhadores. Em algumas situações, as instalações fabris eram localizadas nas proximidades das áreas urbanas, aproveitando a infraestrutura disponível nas cidades (Cruz, 2007).

O surgimento de uma nova classe empresarial focada no lucro e na ideologia do progresso individualista levou à criação de vilas operárias no Brasil, que, embora apresentadas como um avanço para os trabalhadores, funcionavam na prática como uma extensão do controle fabril, refletindo tanto um avanço em direção à modernidade quanto um reforço das relações de disciplina sobre os operários (Stanchi, 2008).

“A casa é um elemento de fixação. Daí o papel das vilas operárias na estratégia patronal de formação de uma mão-de-obra estável, das ideologias securitárias<sup>34</sup> ou referentes à família” (Perrot, 1991). Ao proporcionar moradias específicas para os trabalhadores, os empregadores atendiam uma necessidade básica e promoviam ideologias que reforçavam a segurança e a estabilidade familiar. Essas ideologias frequentemente destacavam a importância da família como núcleo de estabilidade social e econômica. Assim, ao criar um ambiente residencial que promovia a convivência familiar, as vilas operárias e ferroviárias ajudavam a estabelecer laços sociais que garantiam a lealdade e a produtividade dos trabalhadores. No entanto, essa configuração também levanta uma questão importante: a restrição da mobilidade doméstica entre as famílias operárias pode ser vista como um mecanismo de disciplinamento familiar. Essa dinâmica reflete a hierarquia fabril, refletindo o ideal de família burguesa, onde a organização do espaço e os papéis sociais são rigidamente definidos. A limitação da mobilidade não apenas controla as interações sociais nas vilas, mas também estabelece um modelo de comportamento que alinha os valores familiares às exigências de disciplina e produtividade impostas pela indústria.

A implantação e administração das Vilas Velha e Martin Smith em Paranapiacaba diferem das iniciativas de urbanização de vilas fabris inglesas, como *New Lanark*, *Port Sunlight* e *Saltaire*, que foram idealizadas por indivíduos com visões filantrópicas (Cruz, 2007). No caso de Paranapiacaba, a responsabilidade recaiu sobre a SPR, cuja principal motivação era acomodar o crescente número de trabalhadores devido à expansão da linha férrea, e não a filantropia (Cruz, 2007). No entanto, a empresa ainda se preocupou em oferecer condições de moradia dignas e salubres, assegurando que as habitações na vila tivessem boas condições de ventilação, iluminação e higiene, refletindo uma preocupação com o bem-estar dos trabalhadores, inspirada pelos padrões de conforto observados na Inglaterra (Cruz, 2007).

---

<sup>34</sup> Ideologias securitárias referem-se a um conjunto de crenças e práticas que enfatizam a segurança e a proteção como valores fundamentais na organização social e na vida cotidiana. No contexto das vilas operárias e da habitação dos trabalhadores, essas ideologias promovem a segurança habitacional, o controle social, a valorização da família e a promoção de valores sociais. Ao proporcionar moradias seguras e organizadas, as vilas operárias buscavam não apenas garantir a estabilidade da mão-de-obra, mas também moldar comportamentos que beneficiassem a saúde e a produtividade dos trabalhadores. Dessa forma, fortaleciam a integração social e a ordem dentro da comunidade.

A SPR pretendia criar um núcleo autônomo na Vila Martin Smith para acomodar engenheiros, técnicos, operários e outros funcionários, sendo um dos primeiros exemplos no Brasil a integrar conceitos do urbanismo europeu do século XIX com princípios estéticos e regras sanitárias no planejamento urbano (Cruz, 2007). Esses elementos sugerem uma preocupação com a organização do espaço e o bem-estar dos moradores. Embora o controle pudesse estar presente de forma implícita, a concepção de um espaço planejado e confortável para os trabalhadores é evidente. A área escolhida para expandir a Vila Martin Smith era um terreno ao lado da Vila Velha, cuja topografia facilitava o escoamento da água da chuva, evitando alagamentos e permitindo o fornecimento de água potável e o tratamento adequado do esgoto (Cruz, 2007). Dessa forma, a escolha de um local com tais características reflete diretamente na qualidade de vida dos trabalhadores, visando criar um ambiente saudável e funcional.

O programa de manutenção do empreendimento urbano, gerido pela SPR, tinha como objetivo cuidar da aparência dos prédios e das áreas ao redor, realizando serviços regulares de consertos e melhorias para manter as ruas e jardins limpos, além de garantir que as fachadas dos edifícios fossem frequentemente pintadas (Cruz, 2007). Esse esforço para manter a aparência das construções e das áreas adjacentes reflete o desejo de proporcionar um espaço mais confortável e esteticamente agradável para os moradores. A empresa melhorava o ambiente para o conforto dos residentes e controlava a estética e a manutenção do espaço, assegurando que tudo seguisse um padrão visual e funcional pré-estabelecido. Esse controle da aparência das edificações reflete a autoridade da empresa sobre o ambiente, indicando uma forma sutil de vigilância e disciplina.

A influência inglesa do século XIX em Paranapiacaba se manifesta não apenas nos conjuntos de casas com características como chaminés e colunas de ferro, mas também na arquitetura implantada, que, embora não reproduza a típica arquitetura inglesa ou os materiais utilizados, apresenta uma relação próxima em termos de distribuição interna, quantidade de cômodos, volumetria e conceitos adotados para as casas operárias construídas na Inglaterra durante o mesmo período (Cruz, 2007). Essa semelhança com as casas operárias da Inglaterra reflete uma tentativa de proporcionar um nível de conforto e qualidade de vida para os trabalhadores, evidenciando o interesse em criar condições habitacionais que se alinhassem aos padrões de conforto e higiene da época. Assim, a arquitetura em Paranapiacaba não apenas serve a um propósito funcional, mas também busca atender às necessidades sociais e de bem-estar dos seus habitantes, inspirando-se em modelos que priorizavam a qualidade de vida dos operários.

Por outro lado, a relação com o controle se dá de maneira indireta, através da arquitetura, que não apenas atendia às necessidades de acomodação, mas também funcionava como uma forma de vigilância e gestão da vida dos operários. A semelhança com as casas operárias inglesas sugere que esses espaços foram projetados para moldar e regular o cotidiano dos trabalhadores, por meio da disposição dos cômodos e da volumetria, que reforçavam padrões de vida específicos. Esses conceitos arquitetônicos podem ser interpretados como parte de uma estratégia de controle social, na qual a empresa influenciava não apenas o trabalho, mas também a vida privada dos operários. A organização espacial, por exemplo, poderia facilitar a supervisão, limitando a privacidade e promovendo uma certa homogeneidade entre as residências, o que reforçava a dinâmica de controle e a conformidade com os padrões desejados pela companhia.

De acordo com Cruz (2007), a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, embora influenciada pela arquitetura inglesa do século XIX, apresenta diferenças marcantes em relação às vilas industriais na Inglaterra. Enquanto as vilas inglesas eram projetadas com foco em aspectos como o conforto dos trabalhadores e a integração com a natureza, a Vila de Paranapiacaba foi construída em um ambiente selvagem, priorizando a construção da ferrovia sobre o bem-estar estético e residencial dos operários (Cruz, 2007). Além disso, a escolha da madeira como material predominante na arquitetura da vila destaca uma adaptação única às condições locais, contrastando com o uso de materiais como tijolo e ferro nas vilas inglesas (Cruz, 2007).

Plens (2016), utiliza as ideias de Michel Foucault em sua pesquisa para argumentar que, ao organizar os espaços da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, os ingleses buscavam criar uma sociedade ordenada, higienizada e controlada. A disposição dos espaços físicos funcionava como um meio de impor disciplina e controle social, visando moldar o comportamento das pessoas de acordo com padrões específicos de ordem e higiene. Essa organização espacial reforçava o poder, refletindo a visão foucaultiana de que o controle dos espaços é uma forma de controlar as pessoas e manter a ordem social.

Os espaços se tornam mais organizados, com áreas específicas para o descarte de lixo e o uso de piche, o que melhora a qualidade de vida, mas essa melhoria visa principalmente facilitar o trabalho das pessoas (Plens, 2010). A presença de vielas para o descarte de lixo e o uso de piche evidencia como o ambiente foi planejado para maximizar a eficiência e a produção dos trabalhadores. Essa hierarquização dos espaços e a criação de áreas específicas para determinadas funções refletem um esforço para controlar e organizar a vida dos trabalhadores, garantindo que suas condições estejam alinhadas com as necessidades da produção.

A escavação feita por Plens mostrou que, na Vila Velha de Paranapiacaba, o calçamento de piche estava presente não só nas ruas, mas também nos quintais das casas (Plens, 2010). Isso indica que os moradores se preocupavam em manter o local limpo e organizado, pois o piche ajudava a manter o chão seco e limpo, facilitando a movimentação dos trabalhadores e tornando mais fácil o acesso ao trabalho; assim, o piche servia tanto para higienizar a área quanto para criar um ambiente mais arrumado (Plens, 2010). A preocupação com a higiene e a utilização do piche como impermeabilizante e facilitador da limpeza indicam um controle sobre o espaço e as práticas cotidianas dos moradores, garantindo que as áreas permanecessem limpas e organizadas. Por outro lado, o conforto proporcionado pela melhoria das condições de trânsito e higiene, resultantes do calçamento, facilitava o deslocamento dos trabalhadores e contribuía para um ambiente mais limpo e agradável.

O modelo de casas das vilas operárias da Fábrica Confiança foi projetado para manter os trabalhadores próximos ao local de trabalho, facilitando o controle sobre eles e assegurando sua disponibilidade constante, o que reforçava o poder e a legitimidade da burguesia industrial (Stanchi, 2008). Ao moldar a paisagem urbana com vilas operárias, os industriais conseguiam manipular o ambiente para consolidar seu status social e econômico, criando uma estrutura que refletia e reforçava as hierarquias e o controle social sobre a classe trabalhadora.

Em Paranapiacaba, a organização espacial das vilas operárias reflete claramente essa dinâmica de controle e poder, semelhante à da Fábrica Confiança. As residências dos trabalhadores estavam localizadas próximas à estação ferroviária, facilitando o acesso rápido ao trabalho e o monitoramento constante por parte dos empregadores. A divisão das moradias também revela a hierarquia social: as casas dos trabalhadores de menor status eram mais simples e apresentavam uma infraestrutura menos desenvolvida, como banheiros externos, enquanto os engenheiros e chefes tinham residências mais confortáveis, com banheiros internos e maior acesso a comodidades.

Essa disposição reforçava o controle sobre a vida dos trabalhadores, garantindo sua proximidade ao local de trabalho e moldando o espaço de maneira a refletir a desigualdade social e a predominância da classe industrial. Além disso, a própria estrutura urbana da vila, com suas ruas e vielas, direcionava o fluxo de circulação, controlando as interações sociais e a organização cotidiana dos trabalhadores. Assim, a vila não apenas abrigava os trabalhadores, mas também impunha uma ordem que favorecia a elite industrial.

A casa do engenheiro-chefe, situada no ponto mais alto da vila, simboliza o poder e a hierarquia dentro da comunidade. Essa localização elevada permite que ele veja toda a vila, tornando mais fácil controlar os trabalhadores e suas atividades diárias. A escolha desse local

vai além do prestígio; trata-se de reafirmar seu domínio, mostrando como a vila foi planejada para reforçar a autoridade da classe dominante. Fotos antigas revelam que a vegetação ao redor da casa era completamente removida, o que facilita a visão das outras residências. Isso mostra claramente a intenção de manter vigilância sobre a vila, reforçando o controle social que a elite industrial exerce sobre os trabalhadores.

A metodologia empregada na análise das tipologias habitacionais revelou que todas as tipologias apresentam uma configuração não distributiva. Essa configuração é caracterizada pelo fato de que, para acessar determinados cômodos dentro da edificação, é necessário passar por outros espaços, ou seja, não há uma distribuição direta entre todos os cômodos a partir de um ponto central, como ocorre em plantas com estrutura distributiva. Esta característica impacta diretamente a circulação, o controle de acesso e a distribuição dos espaços internos, reforçando aspectos como vigilância, privacidade e isolamento dentro das edificações.

O índice de integração, que varia de 1 a 1,5, indica uma configuração de circulação que, embora apresente algumas conexões entre os ambientes, ainda se caracteriza como não distributiva. Um índice de 1 sugere uma estrutura em que cada espaço possui apenas uma conexão, limitando a mobilidade e a interação entre os cômodos. À medida que o índice se aproxima de 1,5, observa-se uma melhoria na conectividade, proporcionando mais flexibilidade no movimento, mas mantendo um padrão de circulação relativamente controlado e linear. Por outro lado, essa organização espacial não distributiva pode ser vantajosa em contextos que requerem supervisão e controle, como alojamentos ou residências, pois permite uma gestão eficiente da circulação sem comprometer a privacidade dos moradores. Assim, mesmo com um aumento sutil na interconexão entre os espaços, a estrutura continua a priorizar a funcionalidade e o conforto dos usuários.

O índice de complexidade A varia de 9 a 58, com uma média de 23,4, refletindo o número de conexões entre os diferentes espaços de uma casa. À primeira vista, pode-se associar números mais altos a casas de classes sociais mais elevadas, que permitem maior mobilidade e interação entre os moradores; no entanto, é preciso considerar outro aspecto. Um número elevado de interconexões pode indicar uma maior possibilidade de negociação dos espaços, promovendo, assim, flexibilidade nas relações. Em contrapartida, índices mais baixos, típicos de residências de classes sociais mais baixas, podem restringir as interações e resultar em relações mais rígidas entre os moradores. Nesse contexto, altos índices de complexidade são comuns em residências burguesas, onde há uma tendência a valorizar o isolamento do indivíduo em relação ao coletivo, tanto dentro da unidade doméstica quanto nas relações sociais externas. Esse princípio, no entanto, não se aplica à comunidade operária, onde as relações ainda são

marcadas pela interdependência e uma vivência mais coletiva, fora da ordem moral do casamento burguês. Portanto, o índice de complexidade A reflete a estrutura física das casas e revela as dinâmicas sociais e de poder que moldam as interações entre os habitantes.

O índice de complexidade B varia de 1,4 até 3,41, com média de 2,0, refletindo a quantidade de ambientes que uma pessoa precisa atravessar para sair da edificação. Valores mais baixos, próximos a 1,4, indicam uma configuração mais simples, onde há menos espaços a serem percorridos. Em contraste, índices mais altos, como 3,41, sugerem uma estrutura mais complexa, exigindo que os ocupantes atravessem vários ambientes para alcançar a saída. Essa variação informa sobre a organização do espaço e está relacionada às características sociais dos moradores, com configurações mais complexas associadas a habitações de hierarquias sociais superiores, enquanto as mais simples são encontradas em contextos de classes sociais inferiores.

O modelo Gamma indica que, em todos os tipos de habitações analisados, há pelo menos duas entradas para cada residência. No entanto, apesar dessa aparente funcionalidade, a ausência de meios alternativos de circulação interna é notável. Em quase todos os casos, os moradores são obrigados a atravessar todos os cômodos para chegar ao final da casa ou para sair dela. Essa configuração espacial sugere um controle rigoroso sobre a circulação dos ocupantes e visitantes, limitando a liberdade de movimento dentro do espaço doméstico. Essa organização das habitações parece ter sido planejada para restringir a circulação interna, provavelmente com o intuito de exercer maior controle sobre os ocupantes. A necessidade de atravessar todos os cômodos para acessar outros ambientes implica em uma redução da privacidade e mobilidade dentro da casa. Tal arranjo pode refletir aspectos de controle social, facilitando a supervisão das atividades no lar, ou ainda a intenção de maximizar o uso do espaço de forma linear, sem considerar alternativas para a circulação. Adicionalmente, essa configuração pode indicar uma hierarquia na organização do espaço, onde determinadas áreas da casa são de mais difícil acesso. Isso pode reforçar dinâmicas de controle e vigilância sobre os moradores e visitantes, evidenciando uma estrutura que prioriza a supervisão em detrimento da liberdade e privacidade dos indivíduos.

#### 4. CONCLUSÃO

A pesquisa desenvolvida teve como foco analisar a relação entre a organização espacial das habitações na Vila Ferroviária de Paranapiacaba e as dinâmicas sociais de seus moradores. Ao longo do estudo, foram investigadas as características arquitetônicas das residências da Vila Martin Smith, considerando como a configuração desses espaços refletia as relações de poder, controle social e qualidade de vida dos trabalhadores. A pesquisa abordou a forma como o ambiente construído era utilizado para garantir a disciplina e a vigilância dos operários, ao mesmo tempo em que criava condições para a manutenção de uma hierarquia social definida.

Para isso, foram analisadas plantas baixas das habitações, aplicando ferramentas como o gráfico Gamma e índices de integração e complexidade espacial. Essas análises permitiram identificar padrões que reforçavam as relações de controle e acomodação, onde a distribuição espacial das residências desempenhava um papel central na vida cotidiana dos trabalhadores. Além disso, foram discutidas as narrativas que emergem a partir dessa organização espacial, relacionando as condições de vida dos operários com os mecanismos de vigilância e controle exercidos pela elite empresarial.

O estudo também contextualizou a importância histórica e arquitetônica da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, evidenciando como as habitações operárias, especialmente as da Vila Martin Smith, serviram tanto como um avanço na modernização quanto como um instrumento de controle social. Assim, a pesquisa demonstrou que a disposição das moradias e a estrutura urbana refletiam diretamente as dinâmicas sociais da vila, reforçando as relações de poder e a desigualdade presente no contexto das vilas operárias.

Os objetivos do estudo foram alcançados, visto que foi possível analisar de forma detalhada como a arquitetura das residências da Vila Martin Smith refletia as dinâmicas sociais, relações de poder e a qualidade de vida dos trabalhadores na Vila Ferroviária de Paranapiacaba/SP. A pesquisa bibliográfica permitiu contextualizar a relevância histórica, social e arquitetônica da vila, enquanto a análise das plantas baixas das habitações, com o uso do gráfico Gamma e dos índices de escala, integração e complexidade, possibilitou a compreensão da influência da configuração espacial nas interações sociais. Além disso, a discussão sobre as narrativas de controle social e qualidade de vida presentes na vila evidenciou a importância desses fatores na organização do espaço e na vida dos trabalhadores.

Com isso, foi possível constatar que a organização espacial das habitações na Vila Ferroviária de Paranapiacaba reflete claramente as dinâmicas sociais dos moradores ao reforçar relações de poder e controle social. A disposição hierárquica das residências, com as moradias

de cargos superiores, como a do engenheiro-chefe, localizadas em pontos estratégicos e elevados, revela uma estrutura de vigilância e autoridade sobre os trabalhadores. Além disso, características arquitetônicas, como a separação de banheiros externos para residências de cargos inferiores e internos para os superiores, evidenciam a distinção social e o controle sutil sobre as condições de vida, demonstrando como o espaço físico reforçava as relações de poder e disciplina dentro da comunidade.

Nesse sentido, observou-se que a organização espacial das habitações na Vila Ferroviária de Paranapiacaba reflete claramente as dinâmicas sociais dos moradores. As análises indicaram que as residências mais complexas, ocupadas por membros de hierarquias superiores, apresentavam uma clara divisão entre espaços sociais, de serviço e privados. Estas casas contavam com áreas de circulação mais sofisticadas e um maior número de ambientes.

A tipologia de habitações voltadas para trabalhadores de classes hierárquicas inferiores, por outro lado, apresentava uma organização espacial mais simples, com menos ambientes e menos divisões internas. Nessas residências, os corredores e salas desempenhavam um papel crucial no controle da circulação e na supervisão dos moradores, reforçando o conceito de controle social intrínseco à disposição arquitetônica.

Além disso, o estudo das moradias mostrou que, apesar de algumas habitações possuírem mais de uma entrada, a circulação dentro dessas casas era limitada, exigindo que os moradores atravessassem diversos cômodos para chegar a seus destinos. Isso reforça a ideia de que o controle da circulação não era apenas físico, mas também simbólico, organizando as interações sociais dentro do espaço doméstico e refletindo as hierarquias sociais.

Assim, conclui-se que este estudo contribui para uma compreensão mais profunda da relação entre a organização espacial das habitações e as dinâmicas sociais na Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Ao analisar as características arquitetônicas e a hierarquia das residências, foi possível revelar como o espaço físico foi utilizado como ferramenta de controle e reforço das relações de poder entre os diferentes grupos sociais da vila. As moradias dos trabalhadores de menor cargo, em contraste com as dos engenheiros e chefes, mostram a existência de uma divisão clara, refletindo o papel da arquitetura na manutenção de uma estrutura social disciplinadora.

Além disso, o estudo evidencia a importância das vilas ferroviárias como agentes de moldagem do comportamento social, promovendo a estabilidade familiar e a produtividade dentro de uma lógica capitalista. Essas interpretações contribuem para o campo da arqueologia histórica, oferecendo uma compreensão sobre como a materialidade do espaço pode ser usada

para legitimar relações de poder e controle social, ao mesmo tempo em que aprofunda o entendimento da história industrial e das práticas de urbanização no Brasil.

Diante dessas considerações, recomenda-se que trabalhos futuros ampliem as abordagens voltadas à análise das plantas das habitações. Entre as possibilidades, sugere-se a aplicação de modelos que investiguem o uso do espaço por meio de percorrimento, analisando os fluxos e a circulação interna, além de modelos que avaliem o controle de visibilidade. Essas metodologias permitem compreender como a arquitetura foi empregada para regular acessos, reforçar hierarquias e estabelecer diferentes níveis de interação entre os espaços e seus usuários. Assim, tais ferramentas podem oferecer uma visão abrangente e detalhada das dinâmicas sociais e culturais refletidas na organização espacial.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BEAUDRY, M. C. Public aesthetics versus personal experience: Worker health and well-being in 19th-century Lowell, Massachusetts. **Historical Archaeology**, v. 27, n. 2, p. 90–105, 23 jun. 1993.
- BLANTON, R. E. **Houses and Households: A Comparative Study**. New York: Plenum Press, 1994.
- CORREIA, T. D. B. De vila operária a cidade-companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 4, p. 83, 31 maio 2001.
- CRUZ, T. F. DOS S. **Paranapiacaba A arquitetura e o urbanismo de uma Vila Ferroviária**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - São Carlos: Universidade de São Paulo, 2007.
- CulturAZ**                      **Santo**                      **André**.                      Disponível                      em:  
<<https://culturaz.santoandre.sp.gov.br/historico/1757/>>. Acesso em: 19 jun. 2024.
- FERREIRA, J. Memórias de Paranapiacaba. In: FERREIRA, J.; PASSARELLI, S. H.; SANTOS, M. A. P. **Paranapiacaba - Estudos e Memória**. 1ª ed. Santo André: PUBLIC Gráfica e Fitolito Ltda., 1988. p. 01-31.
- FINGER, A. E. **Vilas Ferroviárias no Brasil: Os Casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Brasília: Universidade de Brasília, 2009.
- FOUCAULT, M. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. 42ª ed. Petrópolis: Vozes, 2014.
- HILLIER, B.; HANSON, J. **The Social Logic of Space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- LEMOS, C. M. **Arquitetando o terror: um estudo sensorial dos centros de detenção oficiais e clandestinos da ditadura civil-militar do Brasil (1964-1985)**. Tese (Doutorado em Arqueologia) - Laranjeiras: Universidade Federal de Sergipe, 2019.
- LIMA, G. L. DE (coord.) et al. **Diretrizes e procedimentos para recuperação de patrimônio habitacional em madeira na Vila Ferroviária de Paranapiacaba**. São Paulo: 2004.
- MORAIS, M. DE. **As Vilas Ferroviárias Paulistas: Arquitetura e as relações urbanas nos Núcleos Habitacionais Ferroviários**. Dissertação (Mestrado) - São Carlos: Universidade de São Paulo, 2002.
- MOREIRA, J. M. B. **Arquitetura que enlouquece: Poder e Arqueologia**. Dissertação (Mestrado em Antropologia) - Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2015.
- MÜLLER, C. **Vila Ferroviária Ponte Preta - Campinas, SP Passado e Futuro**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Campinas: Pontifícia Universidade Católica, 2006.

**Página - IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 16 jul. 2024.

PASSARELLI, S. H. 100 anos do Grande ABC (sobre a vida de Paranapiacaba). In: FERREIRA, J.; PASSARELLI, S. H.; SANTOS, M. A. P. **Paranapiacaba - Estudos e Memória**. 1ª ed. Santo André: PUBLIC Gráfica e Fitolito Ltda., 1989. p. 01-33.

PASSOS, T. DE M. DOS. **Habitando o patrimônio arquitetônico: os curadores da Vila de Paranapiacaba, Santo André, SP**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, 2016.

PEREIRA, D. L. T. et al. **Relatório Final de Prospecção e Monitoramento Arqueológico da parte baixa da Vila de Paranapiacaba, Santo André, SP**. São Paulo: 2016.

PERROT, M. (org.) Maneiras de morar. In: **História da vida privada: Da Revolução Francesa à Primeira Guerra**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. v. 4. p. 307-324.

PLENS, C. R. Da força repressora à coesão sutil: a arqueologia da vila operária. **Revista de Arqueologia**, v. 23, n. 2, p. 136–155, 30 dez. 2010.

PLENS, C. R. **A arqueologia de São Paulo oitocentista: Paranapiacaba**. 1ª ed. São Paulo: Annablume arqueológica, 2016.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. DE. **Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2ª ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

**Projeto de restauro do Conjunto Arquitetônico do Antigo Clube Lyra, primeiro Grupo Escolar e Edifício Anexo**. Memorial Crítico. Jan 2008.

QUITES, M. R. EMERY. et al. Uso do “Pinho-de-Riga” em Esculturas Policromadas: Identificação de Madeiras e Trânsito Entre os Continentes. **Imagem Brasileira**, p. 198–207, 2015.

SANTOS, M. A. P. Paranapiacaba. In: FERREIRA, J.; PASSARELLI, S. H.; SANTOS, M. A. P. **Paranapiacaba - Estudos e Memória**. 1ª ed. Santo André: PLUBLIC Gráfica e Fitolito Ltda., 1980. p. 01-43

**SICG**. Disponível em: <<https://sicg.iphan.gov.br/sicg/pesquisaAvancadaBem/pesquisaAvancada>>. Acesso em: 22 jul. 2024.

STANCHI, R. P. **Modernidade, mas nem tanto: O caso da vila operária da Fábrica Confiança, Rio de Janeiro, séculos XIX e XX**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) - Rio de Janeiro: Museu Nacional: UFRJ, 2008.

ZARANKIN, A. **Paredes que domesticam: Arqueologia da Arquitetura Escolar Capitalista: O caso de Buenos Aires**. Tese (Doutorado) - Campinas, SP: Universidade Estadual de Campinas, 23 nov. 2001.