



**ESTADO PARTE:** BRASIL

**DATA DE APRESENTAÇÃO:** 02/02/2014

**Formulário preparado por:**

Nome: Anna Beatriz Ayroza Galvão  
Superintendente Regional do IPHAN em São Paulo

E-mail: [iphan-sp@iphan.gov.br](mailto:iphan-sp@iphan.gov.br)

Endereço: Av. Angélica, nº 626 - Bairro Santa Cecília, São Paulo/SP

Instituição: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Telefone: (55 11) 3826-0744  
IPHAN, Superintendência do IPHAN em São Paulo

**NOME DO BEM:** *Paisagem Cultural de Paranapiacaba: Vila e sistemas ferroviários na Serra do Mar São Paulo*

**Estado, Província ou Região:** São Paulo/SP

**Latitude e Longitude, ou Coordenadas UTM:** SUL 23 46' 44" \_ OESTE 46 18'07"

## DESCRIÇÃO

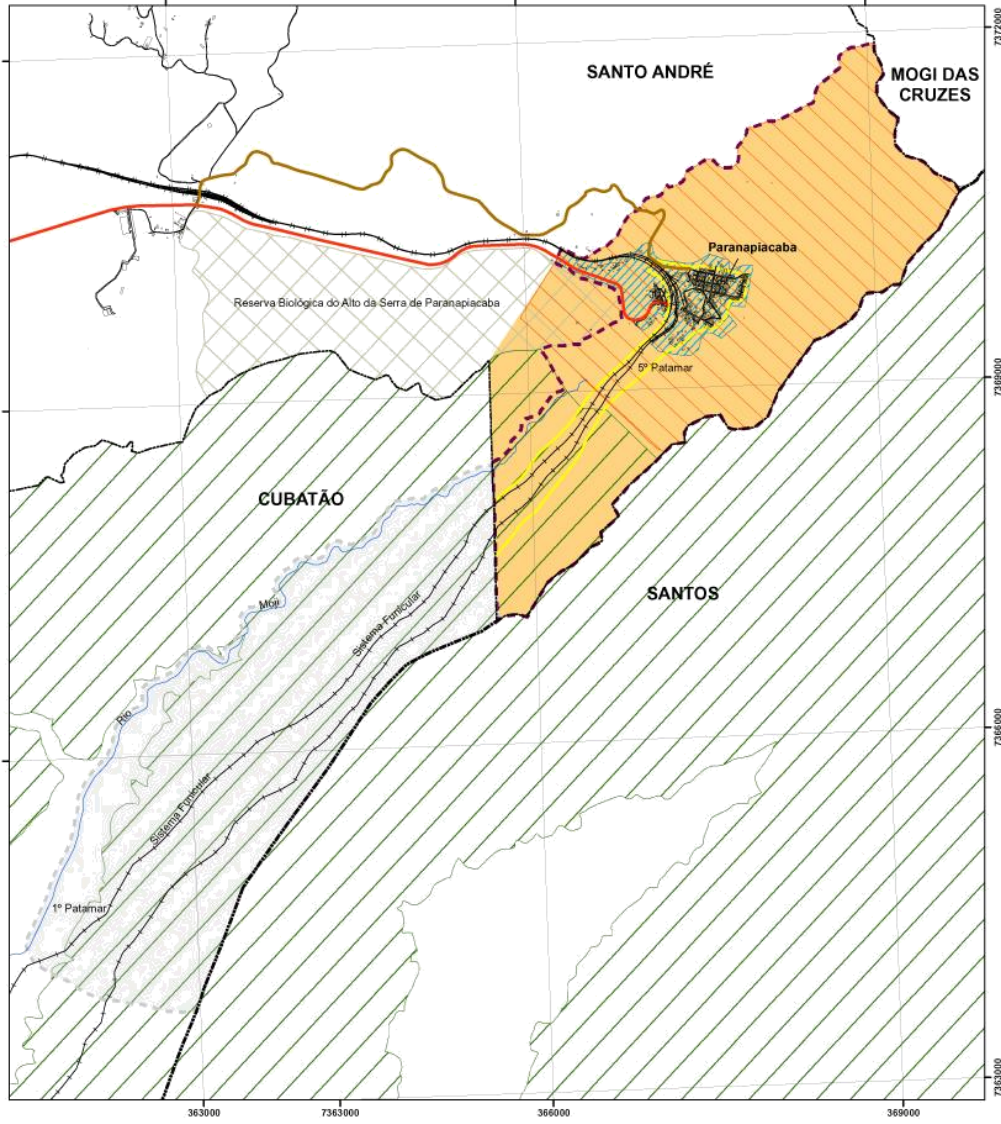
Categorização: Bem Cultural; paisagem cultural, organicamente evolutiva e viva.

A inscrição compreende o patrimônio cultural da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, construída pela companhia inglesa São Paulo Railway Co., o patrimônio natural de Mata Atlântica no trecho circunscrito ao perímetro do Parque Natural Nascentes de Paranapiacaba, no Município de Santo André, no alto da Serra do Mar, e o patrimônio tecnológico ferroviário dos sistemas funiculares e cremalheira-aderência na Bacia do Rio Mogi entre os municípios de Santo André e Cubatão, no Estado de São Paulo, Brasil.

A São Paulo Railway Co. (SPR), inaugurada em 1867 (1º. Sistema funicular, ou sistema da “Serra velha”), foi a primeira ferrovia do estado de São Paulo, transportando passageiros e a produção de café da província paulista de Jundiaí até o porto de Santos. Na escarpa da Serra do Mar, a 796 metros de altura, a grande movimentação da economia cafeeira possibilitada pela SPR deu origem à Vila Ferroviária de Paranapiacaba que, na linguagem tupy-guarani, significa “lugar de onde se vê o mar”. Entre 1896 e 1901, com a duplicação da ferrovia (2º. Sistema funicular ou sistema da “Serra Nova”), a Vila operária foi ampliada pela SPR, que concebeu uma Vila planejada adotando padrões urbanísticos e sanitários correntes na Europa após a Revolução Industrial. Um relógio fabricado em Londres, pela Johnny Walker Benson, foi colocado na segunda Estação de Paranapiacaba, inaugurada em 1900, e emprestou à localidade, habitualmente coberta pela densa neblina do Alto da Serra ao cair da tarde, também chamada de *fog*, uma característica tipicamente inglesa.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba está delimitada como Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba, conforme Lei Municipal 9.018/07; seu entorno natural de Mata Atlântica está delimitado pelo Parque Natural Nascentes de Paranapiacaba, protegido em nível municipal e estadual e pela zona-núcleo da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo; outra vertente faz limite com os sistemas ferroviários funiculares e sistema cremalheira-aderência, entre município de Santo André e o município de Cubatão, conforme mapa em anexo.

**Paisagem Cultural de Paranapiacaba: Vila e sistemas ferroviários na Serra do Mar - SP**  
**Área Proposta para inscrição na lista do Patrimônio Mundial - UNESCO**



Áreas de Interesse para o Patrimônio		Feições Diversas
<b>Áreas dos Tombamentos</b> Iphan Condephaat Comdephaapasa Parque Estadual da Serra do Mar	<b>Zoneamento de Paranapiacaba</b> ZEIPP <b>Área Proposta (15,20 km²)</b> Incidente no Município de Santo André (7,56 km²) Incidente no Município de Cubatão (7,64 km²)	Rodovia SP-122 Estrada de Paranapiacaba Ferrovia Reserva Biológica Limite Municipal

**1:30.000**

0 500 1.000  
Metros

Projeção Transversa de Mercator  
Datum Horizontal: SAD1989

Prefeitura do Município de Santo André  
Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense

Cita: Este mapa deve ser utilizado apenas como uma referência. Não deve ser utilizado como documento técnico.

Expressivo exemplar do período da industrialização no Brasil, a Vila de Paranapiacaba é um núcleo urbano da 2ª metade do século XIX, de forte influência inglesa, em função da Companhia inglesa responsável pelas obras de construção e posterior operação de ferrovias na região. Um dos grandes desafios foi o de vencer a barreira natural formada pela Serra do Mar para dar vazão ao transporte do café, principal riqueza da época, a ser transportado do interior de São Paulo até o Porto de Santos, que se tornou o maior porto da América Latina. A formação da Vila se relaciona com a recepção de imigrantes italianos e depois japoneses que marcou fase decisiva do desenvolvimento de São Paulo, com vistas a transformar-se no maior centro industrial e econômico da América Latina.

Na Vila Ferroviária de Paranapiacaba, um conjunto de 450 casas com uso predominantemente residencial, com a presença de 1.100 moradores, mantém sua característica original de núcleo habitacional. Além dos exemplares residenciais, destacam-se o Castelinho, residência do Engenheiro-chefe; o Clube União Lyra Serrano, que hoje, como outrora, abriga bailes, apresentações musicais, cinema, seminários, etc.; o antigo Mercado; a antiga Padaria; o Clube Sociedade Recreativa Lyra da Serra; o primeiro e segundo Grupo Escolar; o Cemitério; a Igreja Bom Jesus de Paranapiacaba; o Campo de Futebol Charles Miller; o reservatório da SPR; a Casa Fox, exemplar da tipologia A; o Viradouro de locomotivas; o Museu Funicular; e o simbólico relógio da estação no pátio ferroviário.

A área do entorno da Vila de Paranapiacaba conserva importante área remanescente de Mata Atlântica, protegida pelo Parque Natural Nascentes de Paranapiacaba, pela Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba e pelo Parque Estadual da Serra do Mar, sendo que os dois últimos correspondem à zona-núcleo da reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo (UNESCO, 1994). Além da belíssima paisagem natural do Alto da Serra de Paranapiacaba, com seus quase 1100 metros de altura, e do Vale do rio Mogi, na área do Parque Nascentes, encontram-se as nascentes do rio Grande, um dos principais formadores da Bacia Hidrográfica Billings, importante reservatório que abastece a Região Metropolitana de São Paulo.

O Sistema Funicular adorado em Paranapiacaba, construído entre 1860 e 1868 pela empresa São Paulo Railway – SPR – (fundada em 1859 em Londres com capitais ingleses e brasileiros), foi concebido pelos engenheiros ingleses James Brunless e Daniel Fox para vencer, em apenas oito quilômetros, o desnível da Serra do Mar, um contraforte rochoso de 762 metros, escarpado, com cobertura de floresta tropical e sujeito a elevados índices pluviométricos.

Para isso, o trecho de Serra foi dividido em quatro planos inclinados e seus respectivos patamares. A declividade entre esses níveis foi compensada por dezoito pontes e viadutos, o maior deles denominado Viaduto da Grota Funda, construído sobre uma garganta de sessenta metros de profundidade e duzentos metros de largura. Para o deslocamento dos vagões, foram usados cabos tracionados por máquinas fixas instaladas em cada um dos patamares. Os vagões subiam e desciam em sistema de contrapeso, ligados a uma pequena composição denominada Serra-Breque, um vagão especial movido a vapor. O cruzamento dos vagões era feito no meio do caminho, em pequeno trecho de linha dupla. Cada viagem transportava 60 toneladas, e em Piassaguera e no Alto da Serra esse comboio especial de vagões era desfeito e as viagens seguiam seu curso normal até seu destino, seja o porto de Santos ou o planalto.

A execução do projeto exigiu a transposição dos obstáculos naturais com numerosos cortes no terreno, construção de canais de drenagem, aterros e muros de contenção, o que fez do trecho da Serra do Mar, devido aos constantes deslizamentos provocados pelas chuvas, a parte mais difícil da obra. Um grande número de operários envolvidos neste trecho foi abrigado em conjuntos de casas de pau-a-pique e sapé em meio às árvores da Mata Atlântica. Foi do

acampamento de obras ao redor da linha férrea, junto à Quarta Máquina do Sistema Funicular, que se originou a Vila De Paranapiacaba.

O início da operação da estrada, por outro lado, também exigiu a conservação de operários residentes no local, contribuindo para a consolidação do núcleo urbano inicial. Pequenas e precárias habitações abrigavam os trabalhadores no alto da Serra do Mar, dando origem à assim chamada Vila Velha. Neste primeiro núcleo de povoamento foram construídos depósitos, oficinas ferroviárias e habitações provisórias, assentadas desordenadamente ao longo da principal via de acesso. A fixação destes operários demandou, por volta de 1874, a construção da primeira estação – a Estação Alto da Serra – além da construção de outra estação na Raiz da Serra.

Na última década do século XIX, e já prenunciando a crise vindoura, a crescente demanda por transporte no trecho de serra e a ampliação do tráfego de trens exigiram que a SPR iniciasse a operação do Sistema Funicular no período noturno.

Dois anos depois, e menos de duas décadas depois da inauguração da ferrovia, a crescente produção de café, por um lado, e a limitada capacidade de escoamento da ferrovia, estrangulada pelo Sistema Funicular, levaram a uma grave crise no sistema de transporte da província de São Paulo. A SPR duplicou a linha, acrescentando mais dois quilômetros, cinco planos inclinados e respectivos patamares, dezesseis novos viadutos e treze túneis. Para conter as encostas, foram introduzidos o asfalto e o alcatrão. As chuvas eram captadas por sistemas de escoamento complexos. O vagão para engate dos cabos era denominado Loco-breque. A obra foi concluída em 1900 e inaugurada em 1901.

Essas obras chegaram a empregar 3000 trabalhadores, em sua maioria imigrantes portugueses, espanhóis e italianos. O trabalho era difícil e inseguro, com registro de muitos acidentes envolvendo trabalhadores. Para minorar esses problemas foi construído, em 1896, um hospital desativado nos primeiros anos do século XX, quando foi adaptado moradia.

Entre 1895 e 1901, surgiu outra aglomeração urbana, conhecida como Parte Alta ou Morro. Trata-se de um conjunto de pequenos edifícios térreos geminados, destinado a residências, pensões, bares, bazares e pequenos negócios. No alto do morro foi construída, no início de 1880, uma pequena capela em homenagem ao Senhor Bom Jesus. A Parte Alta, em 1907, passou a denominar-se Vila de Paranapiacaba.

Finalmente, um terceiro e último conjunto urbano surge 1895 e 1901, a Vila Nova ou Vila Martin Smith, planejada com padrões urbanísticos e sanitários correntes na Europa pós Revolução Industrial: traçado regular, ruas largas e hierarquizadas, abastecimento de água, coleta de esgoto, drenagem, energia elétrica e proteção contra incêndio. O padrão de ocupação marca a presença inglesa, com casario padronizado em madeira, conjuntos geminados de duas ou quatro unidades e recuos frontais, que possibilitava a existência de jardins, ainda incomuns no início do século. Esta homogeneidade urbana da Vila Nova contrasta com a extrema hierarquia social da SPR, revelada sobretudo nas diversas tipologias residenciais, correspondentes às distintas categorias de funcionários.

Além da hierarquização promovida pela tipologia das edificações, fazia parte da disciplina cotidiana de trabalho da vila o rígido controle do tempo, expresso pela Torre do Relógio que marcava o horário do turno, dos trens e do descanso. Destaca-se também na paisagem um único sobrado avarandado, o Castelinho, moradia do funcionário mais graduado da empresa – o engenheiro-chefe responsável pela operação dos sistemas funiculares.

Os ingleses garantiram dois clubes sociais espaços atividades recreativas, salas de aula para os filhos dos ferroviários, campo de futebol, quadra de tênis e cancha de bocha e posto de saúde.

Vencidos os 90 anos de concessão da linha à SPR, em 1946 o Governo Federal assumiu a estrada que passou a denominar-se Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, posteriormente operada pela Rede Ferroviária Federal S.A. O processo de transformação se inicia com a adaptação das locomotivas a vapor para óleo diesel e, no contexto do país, tem seu ápice na ascensão do veículo automotor em detrimento do transporte ferroviário.

A deterioração da vila foi agravada na década de 1970, com a obsolescência do sistema funicular e a gradativa desativação do transporte de passageiros, tornando a vila ferroviária desnecessária para a operação do sistema. Em 2002, o transporte de passageiros até Paranapiacaba foi totalmente desativado.

O interesse pela preservação da Vila remonta ao ano de 1985, com o início do processo de tombamento pelo IPHAN, concluído em 2002. Em 1987 a Vila foi tombada na esfera estadual como Complexo Ferroviário de Paranapiacaba e, em 2003, foi tombada pelo município de Santo André. Desde então, os órgãos públicos de preservação do patrimônio cultural e grupos preservacionistas têm envidado esforços, tanto para que o trem retorne sua circulação, quanto para a preservação da Vila Ferroviária de Paranapiacaba.

Em 2001, foi instalada a Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense e, em 2002 a Prefeitura de Santo André comprou a propriedade da Rede Ferroviária Federal, incluindo a maior parte dos imóveis situados Baixa da Vila de Paranapiacaba, excluídos apenas os situados no pátio ferroviário. A partir de então, iniciam-se os esforços de reconversão econômica local, cujo eixo motor é o turismo cultural, em paralelo com a restauração dos principais equipamentos de visitação turística e a ocupação dos imóveis residenciais ou comerciais.

Em 2013, a vila de Paranapiacaba foi contemplada com recursos do maior programa de investimentos em patrimônio do governo federal, - o PAC Cidades Históricas, que permitirão o restauro de cerca de 250 imóveis, entre 2014 a 2016.

## **Justificação do Valor Universal Excepcional**

### **Critérios**

(i)  (ii)  (iii)  (iv)  (v)  (vi)  (vii)  (viii)  (ix)  (x)

*(i) representar uma obra-prima do gênio criativo humano.*

Representa uma obra-prima da criação do Homem: pela engenhosidade de sua construção, vencendo a escarpa granítica da Serra do Mar, de difíceis condições climáticas e geomorfológicas. A construção da via férrea só foi possível graças ao gênio humano que planejou os sistemas ferroviários e edificou com sucesso a pequena vila operária planejada no final do século XIX. O grande obstáculo vencido (796 metros de altura da Serra do Mar em 8 km de extensão do primeiro sistema funicular entre 1860-67 e em 10,5 km do segundo sistema funicular entre 1894-1901) com obstinada constância é monumento brasileiro de excepcional valor universal e único, já que não foi encontrado similar no mundo com as mesmas dimensões e características.

*(ii). ser a manifestação de um intercâmbio considerável de valores humanos durante um determinado período ou em uma área cultural específica, no desenvolvimento da arquitetura, das artes monumentais, de planejamento urbano ou de paisagismo.*

Constitui o testemunho de intercâmbio cultural que determinou mudança e desenvolvimento dos sistemas de transporte e tecnologias, responsáveis pelo rápido e acelerado desenvolvimento de São Paulo. Além de ser testemunho da expansão do sistema capitalista mundial no século XIX, a São Paulo Railway, primeira ferrovia paulista, tem especial significado para o Brasil, por ter propiciado o desenvolvimento econômico, urbano e social do Estado que representa a principal economia nacional.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba é também testemunho da cultura moderna industrial e único exemplar ainda conservado de vila planejada especificamente para os operários da ferrovia no Brasil. A Vila Nova ou Vila Martin Smith foi planejada adotando padrões urbanísticos e sanitários correntes na Europa após a Revolução Industrial, integrando-se ao tipo de conjuntos habitacionais das vilas operárias européias (Owen, Model Company Towns) durante o período que se estendeu do fim do século XVIII e todo o século XIX.

Considerado bastante inovador para a época, a Vila Nova conta com um traçado ortogonal e regular de ruas largas e hierarquizadas com vias principais, secundárias, vielas sanitárias e redes de infraestrutura urbana em abastecimento de água, coleta de esgoto, drenagem, energia elétrica e até proteção contra incêndio.

*(iv). ser um exemplo excepcional de um tipo de edifício ou de conjunto arquitetônico ou tecnológico, ou de paisagem que ilustre uma ou várias etapas significativas da história da humanidade.*

Ao implantar a Vila Nova, a companhia inglesa SPR adotou projetos padronizados tanto para as estações ferroviárias quanto para as unidades habitacionais.

Os relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, datados de 1899 e 1900, indicam a presença de “22 casas de diferentes tipos” na vila no Alto da Serra. As diversas tipologias habitacionais implantadas, com tamanhos distintos de edificações e lotes, revelavam na forma de habitar, a extrema hierarquia social das categorias de funcionários da São Paulo Railway Co. Havia também a “rua dos Ingleses”, com casas amplas destinadas aos engenheiros da ferrovia, casas mais simples para as famílias de maquinistas e galpões para alojamento coletivo de funcionários solteiros.

A diversidade de tipologias arquitetônicas (residências e ferroviárias) e as especificidades da tecnologia construtiva em madeira presentes na Vila Ferroviária de Paranapiacaba conferem a este bem mais um valor excepcional a ser destacado.

*(vii) conter fenômenos naturais excepcionais ou áreas de beleza natural e estética de excepcional importância.*

O trecho faz parte do contínuo ecológico da Serra do Mar, o qual se destaca por ser a expressão de uma natureza exuberante em uma topografia singular (A Serra, em Paranapiacaba, tem altitude 300 metros acima do *sky line* da Serra do Mar). Além da importância paisagística e cênica, a presença de atributos diferenciados (Mata Atlântica preservada e o meio físico singular) formando um conjunto articulado também confere excepcional beleza natural ao sítio. Além disso, Paranapiacaba, “local de onde se vê o mar”, na linguagem tupy-guarani, tem sua paisagem constantemente modificada pela presença do *fog*, uma constante neblina típica de regiões muito úmidas, que sobe as escarpas da Serra do Mar e passa pela Vila Ferroviária em direção ao planalto paulista, lembrando *fog* londrino.

## **Declarações de autenticidade e/ou integridade**

### **Autenticidade**

Quanto à forma, na Vila Ferroviária de Paranapiacaba persistem por mais de um século a implantação e o traçado urbano original das quadras, ruas, vielas sanitárias e infraestruturas urbanas em abastecimento de água, esgoto, drenagem urbana, instalações de combate a incêndio e rede aérea de distribuição de energia elétrica. O conjunto edificado da Vila, com sua diversidade tipológica, também é autêntico, mesmo considerando os acréscimos modernos de internalização de sanitários ao corpo principal das edificações residenciais, realizado após a segunda guerra mundial (década de 1950).

As edificações de uso ferroviário originais, tais como galpões de manutenção e ferramentaria, também estão presentes na Vila, bem como o conjunto ferroviário dos sistemas funiculares com seu maquinário original e equipamentos absolutamente autênticos com as inscrições de origem (SPR) no 1º e 4º. Patamares da Serra Velha e 5º. Patamar da Serra Nova. O trecho do sistema funicular da Serra Nova entre o 1º. Patamar e o 5º. Patamar ainda conserva remanescentes do sistema original.

O trecho do primeiro sistema funicular da Serra Velha foi adaptado na década de 1970 para receber as atualizações tecnológicas do sistema cremalheira-aderência e hoje está em pleno funcionamento transportando minério de ferro ao porto de Santos.

Permanecem no conjunto edificado as madeiras originais, em parte trazidas pelos ingleses (pinho europeu), em parte madeira nativa aparelhada (como a peroba) e o mesmo sistema construtivo original. Em pesquisa foram encontradas telhas francesas de origem da cidade de Marselha e telhas produzidas em todo o estado de São Paulo, possivelmente nas cidades por onde as ferrovias paulistas passavam. As fundações das edificações foram executadas com alvenaria de pedras (material abundante no Alto da Serra) encimada por alvenaria de tijolos, ainda presentes e autênticos. As edificações em alvenaria também são originais, implantadas em sua maioria na década de 1950.

Do ponto de vista dos usos que se desenvolvem na Vila, no Museu do Funicular, situado no prédio da máquina fixa, são exibidas em perfeito estado as máquinas fixas do 5º patamar da segunda linha (Serra Nova) e a máquina do 4º patamar da primeira linha (Serra Velha), ambas cuidadosamente mantidas. Foram usadas no transporte do trem por meio do sistema funicular até 1974, quando foi desativado e substituído pelo sistema de cremalheira de aderência. O importante entroncamento do sistema ferroviário do alto de Serra do Mar, na Vila de Paranapiacaba, é ainda utilizado com a mesma função de transporte de mercadorias para exportação via porto de Santos, mantendo viva a função original e a execução do trabalho ferroviário.

Na Vila Ferroviária de Paranapiacaba, um conjunto de 450 casas com uso predominantemente residencial, com a presença de 1.100 moradores, mantém sua característica original de núcleo habitacional. Nos últimos anos, a presença dos trabalhadores ferroviários é menor, em função, sobretudo, da escassa oferta de empregos neste setor. Por outro lado, as oportunidades geradas a partir da instalação de usos ligados ao turismo cultural ferroviário e ao ecoturismo se colocam como a principal atividade econômica da população residente.

As principais edificações de uso não-residencial, juntamente com os exemplares residenciais, integram o Circuito Museológico de Paranapiacaba, concebido como um “museu a céu aberto”. Destacam-se o Museu do Castelo, nome dado à residência do Engenheiro-chefe, o Clube União Lyra Serrano, que hoje, como outrora, abriga bailes, apresentações musicais, cinema, seminários, etc.; o Antigo Mercado; a Antiga Padaria; o Antigo Clube Sociedade Recreativa Lyra da Serra; o Primeiro e segundo Grupo Escolar; o Cemitério; a Igreja Bom Jesus de Paranapiacaba; o Campo de Futebol Charles Miller; o reservatório da SPR; a Casa da Memória (Casa Fox, exemplar da tipologia A); o Centro de Documentação de Arquitetura e Urbanismo; o Viradouro de locomotivas; o Museu Funicular; e o simbólico relógio da estação no pátio ferroviário.

Quanto às tradições locais que se mantiveram ao longo do tempo, mantém-se na Culinária a utilização do Cambuci, um fruto típico de Mata Atlântica de sabor cítrico-amargo, apreciada no preparo de doces, salgados e bebidas. Um calendário anual festas tradicionais atraem visitantes de todos os lugares, tais como o Carnaval do Clube União Lyra Serrano, o Festival Gastronômico do Cambuci, as

Festas Juninas, o Festival de Inverno, a Festa do Bom Jesus de Paranapiacaba, a Semana do Ferroviário, o Festival e Cinema, o Encontro Nacional de Ferreomodelismo, e a FERIA de Oratórios e Presépios.

Numerosas lendas correm entre a população local, como a dos "fantasmas dos 11 tuneis", o "fantasma do Castelo" e a mística da neblina branca (*fog*) que cobre quase sempre a Vila de Paranapiacaba. A classificação na lista do Patrimônio Mundial trará aos habitantes locais a possibilidade de desenvolver registra e preservar todo o interessante patrimônio oral.

Com relação à paisagem circundante, a área do entorno da Vila de Paranapiacaba, conserva um importante remanescente de Mata Atlântica. Em 2003, a Prefeitura de Santo André criou o Parque Natural Nascentes de Paranapiacaba, com 4.261.179,10 m<sup>2</sup>. O Parque faz divisa com a Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba e o Parque Estadual da Serra do Mar, que integram a reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo, reconhecida pela UNESCO em 1994.

Além da belíssima paisagem natural do Alto da Serra de Paranapiacaba, com seus quase 1200 metros de altura, na área do Parque Nascentes encontram-se as nascentes do rio Grande, um dos principais formadores da reservatório Billings, que abastece a Região Metropolitana de São Paulo.

Pela localização na encosta abrupta de Serra, na escarpa granítica visível sob vegetação

exuberante da Mata Atlântica, a vila assume um caráter dramático que se atenua na bucólica e ordenada implantação das casas planejadas da Parte Baixa. A ocupação compacta do Morro, típica do período colonial português, com sua Igreja Bom Jesus de Paranapiacaba, tem como contraponto ao Castelinho, a casa do engenheiro-chefe da São Paulo Railway. De um lado, o Brasil colonial com o poder da Igreja; de outro, a vila planejada no contexto do sistema industrial capitalista controlada, do alto da pequena colina, pelo engenheiro-chefe. Entre ambos, o pátio ferroviário, para onde todas as edificações, caminhos e olhares convergiam, onde chegavam e de onde partiam.

Esta bela paisagem, complexa e aparentemente tranquila, a neblina, o somido constante dos trens e da vida na mata, compõem, por um lado, este aspecto de magia e mistério e, por outro, uma sensação atemporal entre passado, presente e futuro, que favorece o espírito de meditação cultural e espiritual, possível de ser sentido na vivência e visitaçao do lugar, e em suas tradições e eventos culturais.

É um conjunto único, paradigma para outras classificações assemelhadas. Destaque dentre os bens já listados e que se enquadra de forma magnífica no conceito de Paisagem Cultural viva em evolução constante, dentro de suas características permanentes.

## Integridade

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba, seu entorno natural e os sistemas ferroviários da Serra do Mar ainda possuem a maioria de seus elementos de forma íntegra. A Paisagem Cultural de Paranapiacaba possui valores singulares e excepcionais, ressaltando-se cinco aspectos: o patrimônio natural, o patrimônio tecnológico ferroviário, o patrimônio histórico, urbanístico e arquitetônico. Para cada um destes aspectos, o conjunto possui elementos suficientemente íntegros para testemunhar a história e exprimir esses valores.

Representa uma Paisagem Cultural viva, em evolução social e econômica, embora com limitações, inclusive legais, para seu crescimento físico. Possui Apresenta complexidade e diversidade de patrimônios culturais e naturais, cuja importância imprimirá à Lista do Patrimônio Mundial um modelo comparativo para futuras análises.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba passou por intenso período de degradação, durante as décadas de 1980 e 1990, devido ao abandono do sistema ferroviário brasileiro. Teve uma de suas principais edificações, a 2ª estação, incendiada em 1981 e suas casas invadidas por população de baixa renda, que construiu ampliações irregulares e precárias.

O sítio esteve classificado na lista da *World Monument Fund* (WMF) como um dos 100 monumentos mais importantes do mundo em risco de 2002 a 2007.



Em 2002, com a compra pela Prefeitura de Santo André da Vila e seu entorno natural, iniciou-se processo de revitalização, com investimentos em restauração e conservação do patrimônio edificado, do patrimônio natural e do patrimônio humano, além dos investimentos em desenvolvimento turístico sustentável capaz de gerar oportunidades de trabalho para a população local. Em 2008, Paranapiacaba saiu da lista da WMF e agora é notoriamente um sítio recuperado, com um plano de gestão que tem sido considerado exemplar e paradigmático nas áreas de preservação do patrimônio cultural, desenvolvimento urbano e gestão ambiental e social. O desenvolvimento urbano da vila é controlado e disciplinado pela Lei Estadual de Mananciais, pelo plano diretor municipal e pela Lei municipal 9.018/07, que estabelece a ZEIPP – Zona especial de interesse do patrimônio de Paranapiacaba.

Está incluída no PAC Cidades Históricas, programa federal de preservação, que permitirá restaurar de cerca de 250 imóveis, entre 2014 e 2016.

## Sistema de Gestão

A Vila de Paranapiacaba, com seus edifícios e entorno natural, é de propriedade da Prefeitura de Santo André que ali mantém uma Subprefeitura. Em 2002, o governo local iniciou o programa de Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável de Paranapiacaba, integrando as políticas de preservação do patrimônio cultural, conservação ambiental, turismo sustentável, desenvolvimento social e participação popular.

De 2002 a 2008, a Prefeitura de Santo André investiu cerca de 7 milhões de reais em restauração das principais edificações que encontravam-se em um estado de alta degradação. A ponte metálica que permite a ligação entre a parte baixa e a parte alta da vila foi restaurada em 2012.

No início de 2013 a Vila de Paranapiacaba foi inserida no PAC Cidades Históricas, programa federal gerido pelo IPHAN que aplicará XXXUSD **na restauração de** de 250 imóveis, no período de 2014 a 2016, conforme relação abaixo:

<b>Restauração de Galpões Ferroviários - Garagem das Locomotivas.</b> Restauração de Galpão ferroviário para abrigar a plataforma de embarque e desembarque do Expresso Turístico (CPTM). Projeto já elaborado pelo arquiteto Gino Caudatto Barbosa e aprovado pelos Órgãos de Defesa do Patrimônio nos três níveis.
<b>Restauração de Galpões Ferroviários - Oficinas de manutenção das antigas "SPR" e "RFFSA".</b> Conforme projeto já elaborado pelo arquiteto Julio Abe e aprovado pelos Órgãos de Defesa do Patrimônio nos três níveis.
<b>Restauração de Galpões Ferroviários - Almoxarifado da Antiga SPR.</b> Conforme projeto já elaborado pelo arquiteto Julio Abe e aprovado pelos Órgãos de Defesa do Patrimônio nos três níveis.
<b>Restauração Antiga Sede da Associação Recreativa Lyra da Serra (Cine Lyra).</b> Construído entre 1899 e 1901, em madeira e cobertura de telha de Marselha, a edificação foi projetada para servir de sede da Sociedade Recreativa Lyra da Serra. O seu projeto de cinema feito pelos ingleses é considerado um dos primeiros elaborados no Brasil. Restauração conforme projeto já elaborado pelo arquiteto Gilson Lameira e aprovado pelos Órgãos de Defesa do Patrimônio nos três níveis.
<b>Restauração Campo de Futebol -</b> O Serrano Atlético Clube, criado em 1903, foi o primeiro de toda a região do ABC e era formado por ferroviários da São Paulo Railway. O Campo de futebol de Paranapiacaba é um dos mais antigos do Brasil, onde acredita-se ter sido realizada a primeira partida de futebol do País, com a participação de Charles Miller, ex-ferroviário e pai do futebol brasileiro. Ocorreram ali vários jogos considerados antológicos entre os times paulistas como Corinthians e Santos.
<b>Reconstrução de imóvel incendiado na região do Hospital Velho (R. Dr. Marun, 313).</b> Conforme projeto já elaborado e aprovado pelos Órgãos de Defesa do Patrimônio nos três níveis.
<b>Reforma fachada Casa de engenheiro (Atual Biblioteca).</b> Conforme projeto já elaborado e aprovado pelos Órgãos de Defesa do Patrimônio nos três níveis.
<b>Restauração e pintura do conjunto edificado em madeira (Vila Martin Smith) 242 Imóveis</b> que compõem parte do conjunto de imóveis em madeira da Vila Martin Smith. Fase 1 (1898-1900), 93 imóveis, Fase 2 (1901-1915), 42 imóveis e Fase 3 (1935-1952), 107 imóveis. Conforme estudo e Manual FAPESP de Diretrizes e Procedimentos para recuperação do patrimônio edificado em madeira da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, acompanhado e endossado pelos Órgãos de Defesa do Patrimônio nos três níveis.

## Instrumentos legais de preservação

Em dezembro de 2007 foi aprovado o Plano Diretor da Vila, que prevê 4 setores de planejamento urbano (Parte Alta, Parte Baixa, Ferrovia e Rabique), e estabelece um zoneamento que cria áreas prioritárias para uso residencial e áreas comerciais e turística,

reduzindo conflitos de vizinhança.

Os parâmetros de ocupação dos lotes preservam a taxa de permeabilidade, níveis de emissão sonora e diretrizes e incentivos para a preservação das edificações.

A lei determina planos e projetos específicos para as áreas de infraestrutura urbana, o manejo da Vegetação e Paisagismo e as intervenções no patrimônio.

O turismo está sendo implantado em Paranapiacaba com planejamento e em etapas, com o objetivo de direcionar o desenvolvimento e controlar os possíveis impactos negativos desta atividade de forma que permita o desenvolvimento social da comunidade local.

Em 2008, a Vila contava com 90 empreendimentos nos setores de alimentação, hotelaria, arte e artesanato e demais serviços turísticos. Entre 2005 e 2008, investiu-se na capacitação para o turismo e a participação comunitária para gestão da paisagem cultural de Paranapiacaba.

O Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba é uma Unidade de Conservação criada em 2003, dotada de plano de manejo do Parque.

### **Comparação com bens semelhantes**

Entre os sítios que mais se assemelham à Vila de Paranapiacaba, estão os de Valparaíso e Sewell, no Chile, o de Røros, na Noruega, os caminhos de ferro do Himalaia na Índia e a ferrovia de Semmering, na Áustria.

O quarteirão histórico do porto da cidade de Valparaíso, reconhecido apenas pelo critério III (testemunho único ou excepcional de uma tradição cultural ou civilização), traduz a importância de um sítio vernáculo de grande unidade formal como primeiro porto do pacífico americano, de impacto no comércio marítimo internacional. No caso da cidade mineira de Sewell, no Chile, reconhecida no critério II (intercâmbio de influências considerável sobre o desenvolvimento da arquitetura, tecnologia, ou paisagem), a paisagem é de particular interesse. Desenvolvida sobre a maior mina de cobre subterrânea do mundo, a cidade, construída inteiramente de madeira, está implantada em local isolado de clima e paisagem particulares. Trata-se, entretanto, de cidade abandonada.

Outro exemplo similar é a cidade de Røros, na Noruega, também relacionada à mineração do cobre, que mantém intactas e abandonadas suas casas de madeira e maquinários de fundição, em meio a uma paisagem de grande beleza.

O paralelo com a Vila de Paranapiacaba é importante uma vez que se trata igualmente de vila construída inicialmente em local isolado, em paisagem exuberante e de clima particular que, entretanto, permanece viva. Paranapiacaba conjuga valores tecnológicos, na excepcionalidade do sistema funicular, valores paisagísticos, constituídos na Serra do Mar, e valores arquitetônicos e urbanísticos, no testemunho de uma vila inglesa para moradia dos operários da ferrovia na América do Sul. Trata-se de um monumento ferroviário íntegro e autêntico dos séculos XIX e XX.

Outros dois sítios com os quais se pode traçar um paralelo são o Caminho de Ferro do Himalaia, em Darjeeling, na Índia, e a Ferrovia de Semmering, na Áustria, ao expressarem, especificamente, a relação da paisagem natural com estruturas ferroviárias.

### **Imagens**



Imagem 01: Vista aérea da implantação.

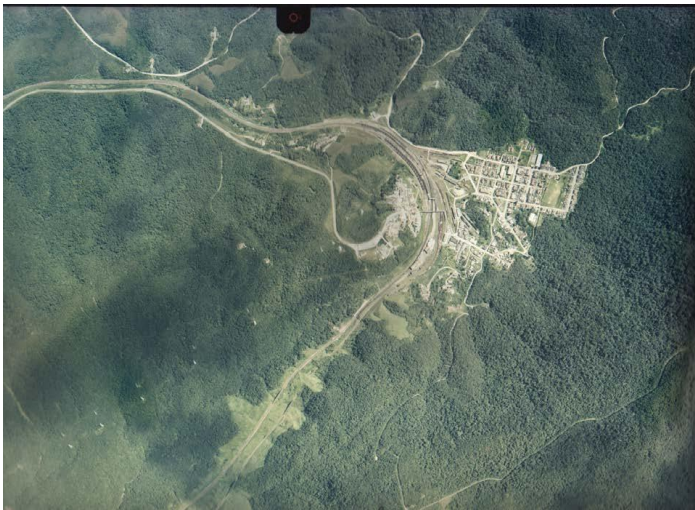


Imagem 02: Vista aérea do núcleo habitado.



Imagem 03: Pátio ferroviário com neblina “fog”.