



EIXO TEMÁTICO 7: GESTÃO DO PATRIMÔNIO

PRESERVAÇÃO E USOS DO PATRIMÔNIO: o caso da vila de Paranapiacaba

**PASSARELLI, SILVIA HELENA (1); CRISTOFI, RENATO BRANCAGLIONE (2);
PAGOTTO-EUZEBIO, MARCOS SIDNEI (3)**

1. UFABC. Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Gestão do Território
Avenida Pereira Barreto, 100, Condomínio Royale Trésor, 94C, Santo André, SP
E-mail: silvia.ufabc@gmail.com

2. USCS. Colégio Universitário
Rua Giacomo Dalcin, 282, São Caetano do Sul, SP
E-mail: renato.cristofi@online.uscs.edu.br

3. USP. Faculdade de Educação
Avenida da Universidade, 308, São Paulo, SP
E-mail: hipias@usp.br

RESUMO

Nascida no alto da Serra do Mar, Paranapiacaba surgiu como canteiro de obras às margens da implantação da São Paulo Railway (1860-1867). Com o início da operação dos trens entre o litoral e o planalto, o acampamento de obras foi mantido para garantir a conservação das obras na Serra do Mar e a operação do sistema funicular. A crescente demanda de tráfego, exigiu que a linha férrea fosse duplicada, recebendo um segundo sistema funicular e, no alto da serra, foi implantada uma vila operária, garantindo as acomodações e a urbanidade necessária para abrigar os trabalhadores das máquinas, do tráfego e da conservação da ferrovia. Ao longo do tempo, a região retrata a história da ferrovia no Brasil com o abandono e deterioração da segunda metade do século XX até a venda dos ativos com a extinção da Rede Ferroviária Federal S/A. A partir dos anos 1980 a região vive o dilema entre a preservação do patrimônio e a vocação turística e a falta de entrosamento entre os diferentes órgãos que têm interesse e responsabilidades sobre a área, Paranapiacaba sofre com a falta de diretrizes na gestão do patrimônio, que tem levado a vila à descaracterização e ao abandono, e corre riscos de se tornar um local de passagem. Este artigo se propõe a analisar os caminhos recentes que foram desenhados para o desenvolvimento local de Paranapiacaba nestes últimos vinte anos, especialmente diante de sua condição inequívoca de antiga vila operária, paisagem cultural relevante do estado de São Paulo, tombada nos três níveis de governo.

Palavras-chave: gestão do patrimônio; patrimônio ferroviário; destino turístico; desenvolvimento local.

PRESERVAÇÃO E USOS DO PATRIMÔNIO: O caso da vila de Paranapiacaba

Este artigo se propõe a refletir sobre os desafios da preservação e gestão da Vila de Paranapiacaba, uma vila de operários ferroviários implantada no século XIX e que no início dos anos 2000 foi adquirida pela Prefeitura de Santo André. O objetivo central é analisar os caminhos que foram desenhados para o desenvolvimento local de Paranapiacaba nestes últimos vinte anos, especialmente diante de sua condição inequívoca de antiga vila operária, paisagem cultural relevante do estado de São Paulo, tombada nos três níveis de governo e a perspectiva de destino turístico que vivencia desde o final do século XX.

No alto da serra, Paranapiacaba

A vila de Paranapiacaba, localizada em Santo André, ao sul da Região Metropolitana de São Paulo no limite da Região Metropolitana da Baixada Santista, nasceu e se desenvolveu com a implantação e operação da Estrada de Ferro de São Paulo, depois estrada de ferro Santos Jundiaí, a primeira ferrovia paulista.

Construída e operada pela companhia inglesa São Paulo Railway Company, a Estrada de Ferro de São Paulo (depois, Estrada de Ferro Santos Jundiaí) rompeu o isolamento do planalto paulista e possibilitou a transformação da então vila de São Paulo: de um burgo de estudantes à metrópole do Café.

A operação dos trens no trecho da Serra do Mar que exigiu a implantação de um sistema funicular com quatro planos inclinados, exigiu, também, a manutenção de trabalhadores no Alto da Serra para a operação dos trens e manutenção das obras no trecho da serra. A vila de Paranapiacaba nasceu como um acampamento de obras da implantação da ferrovia que foi inaugurada em 1867 e se manteve lá para garantir a operação dos trens: em 1875 foi inaugurada a estação Alto da Serra, fixando no local um conjunto urbano formado por trabalhadores da ferrovia.

Na virada para o século XX, com a duplicação da ferrovia e a implantação de um segundo sistema funicular no trecho da Serra do Mar, a vila do Alto da Serra recebe um novo conjunto de habitações para operárias, implantadas em ruas largas, retas e arejadas, casas recuadas e padronizadas com toda infraestrutura de saneamento com rede de distribuição de água,

coleta de esgoto e rede de controle de incêndio uma vez que as casas foram construídas em madeira.

/.../ As demais obras a construir no Alto da Serra constam de uma Estação nova de 2ª Classe tipo igual á da Estação nova da Raiz da Serra, duas plataformas de 160m X 6m para o serviço dos trens de passageiros, ligadas por uma ponte metálica de passagem superior, um armazem de cargas de 20 X 12, canalisação de agua /.../ e 46 casas de habitação para o pessoal da Companhia (que) servirão para os empregados de tracção, trafego e conservação.

Estas habitações serão construídas com as necessárias acomodações hygienicas, dotadas de canalisação de agua potavel e de esgotos e serão dispostas ao longo de ruas arborizadas, com alinhamentos regulares, formando um núcleo de uma importante povoação no futuro, segundo se acha indicado na planta, sendo igualmente necessario adquirir area precisa para futuros augmentos e para assegurar a propriedade e captação das aguas indispensáveis. (MADELEY, 1896, grifo nosso)



Figura 1. Vista aérea de Paranapiacaba, antiga vila do Alto da Serra. Foto: Nelson Kon, 2000

Paranapiacaba viveu e se desenvolveu ao redor da operação dos trens na Serra do Mar fazendo a ligação entre o porto de Santos e o parque industrial paulista e, de lá, para o interior

do estado. A vila implantada pelos ingleses abrigava também escola, clube, cinema e mercado, além do pátio ferroviário e oficinas de locomotivas e tinha na estação ferroviária, centro da vila, o lugar de chegadas e partidas e ponto de encontro da população. (FERREIRA, XXX)

Em meados dos anos 1970, um novo sistema de tração dos trens foi implantado: o sistema cremalheira aderência e a operação dos trens deixou de exigir um grande número de operários no local. Com a inauguração do Sistema Cremalheira-Aderência (1976) e, posteriormente, a desativação do Sistema funicular da Serra Nova (1981) a vila ferroviária perde o seu sentido de abrigo de trabalhadores. Inicia-se um processo de abandono e degradação da vila: pouco a pouco, ferroviários que trabalhavam em outros pontos da vila passaram a morar na vila: mantinha-se os vínculos com a ferrovia, mas os novos moradores não guardavam os vínculos com a Serra do Mar e a Mata Atlântica que envolve a vila.

A partir dos anos 1980 a vila passou a receber novos moradores, inicialmente, ferroviários que trabalhavam em outros pontos da linha. Depois, moradores de outros lugares, sem vínculos diretos com a ferrovia, buscaram a vila como opção de moradia. Ao mesmo tempo, as moradias e equipamentos sociais da vila deixaram de ter manutenção e entraram em um processo de degradação e abandono.

Na década de 1990 o serviço de transporte de carga passa a ser operado por empresa privada e a RFFSA passou a ser uma empresa em processo de liquidação e pôs à venda os ativos não operacionais (Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007). Os ativos operacionais passaram a ser administrados pela MRS Logística S.A., empresa que ganhou a concessão dos serviços ferroviários de carga das ferrovias de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, no ano de 1996.

Em 2002 a Prefeitura de Santo André comprou a vila ferroviária e a área de mananciais que abastecem a vila.

Ações da política de preservação do patrimônio

A motivação pela preservação da vila de Paranapiacaba e dos sistemas ferroviários do trecho da Serra do Mar teve início nos anos 1980, quando a vila ferroviária já demonstra sinais de abandono e deterioração. Sindicato dos Ferroviários, Associação de Engenheiros e Arquitetos do ABC e pesquisadores da Universidade de São Paulo iniciaram um processo de discussão sobre a preservação da vila que fomentou os órgãos de proteção de patrimônio estadual (CONDEPHAAT) e federal (IPHAN).

O debate sobre a preservação da vila apresentou, desde o início, a questão do turismo como alternativa de sustentabilidade local. Em um seminário ocorrido na vila em 1985, o então presidente do CONDEPHAAT, Modesto Carvalhosa afirmou:

Paranapiacaba não é apenas um sítio que deverá se tornar turístico, mas um sítio que, instrumentalizando-se pelo turismo, será uma evocação da história urbanística, uma evocação do pioneirismo urbanístico no plano de sua localização industrial e no sentido da arqueologia industrial referida.

/.../ Portanto é necessário que a expansão do turismo não fosse de curiosidade e fosse muito científica, pedagógica e histórica e que não levasse à sua descaracterização e ao abandono do sítio pela sua descaracterização e transformação da Vila numa cidade dormitório, simplesmente. (CARVALHOSA, 1985, p. 19; 21, grifo nosso)

Foi esse o sentido que os estudos realizados sobre a preservação da vila ferroviária apontaram durante as décadas de 1980 e 1990: buscava-se a preservação da vila de Paranapiacaba por meio do turismo pedagógico, histórico e ambiental. Foi com base nesses estudos que o Ministério de Transportes inaugurou, em 1987, o Centro de Preservação da Memória Ferroviária no sobrado que fora a residência do responsável pela operação do tráfego ferroviário no início do século XX, conhecido com o nome de Castelinho, e um museu ferroviário no quinto patamar do Sistema Funicular da Serra Nova.

No mesmo ano o órgão estadual de defesa do patrimônio – Condephaat - realizou o tombamento do Complexo Ferroviário de Paranapiacaba em nível estadual, incluindo pátio ferroviário, área urbana e área envoltória que complementava o tombamento da Serra do Mar e Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba ocorrido dois anos antes.

No ano de 2002, o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – concluiu os estudos de tombamento da vila ferroviária e pátio ferroviário em nível federal, cujo parecer destaca o valor histórico do bem:

/.../ Nosso parecer é que se trata de um bem cultural de valor histórico excepcional, em cuja preservação devemos nos empenhar, preservando inclusive a integridade da área envoltória da vila, como parte do conjunto. Mas devemos reconhecer, nesse exemplo, um precedente importante de tombamento de documento histórico correspondente às condições de organização do trabalho e condições de vida dos trabalhadores das grandes empresas no Brasil da segunda metade do século XIX e da Primeira República. (REIS FILHO; FINGER, 2016, p. 298)

Ano seguinte, 2003, o município também declarou a vila e área envoltória como bem de interesse de preservação.

Em 2015, o Condephaat realizou o tombamento do Antigo Sistema Funicular de Paranapiacaba e seus remanescentes na Serra do Mar, relacionando a importância do bem como “marco importante para a engenharia inglesa e nacional; evidencia ainda, entre a primeira e a segunda linha, o papel crescente desempenhado por engenheiros formados no Brasil”, ser dotado de grande valor paisagístico que lhe confere “excepcional potencial turístico” e sua relação direta com a Vila de Paranapiacaba. (SECULT, 2015, p. 51)

No ano anterior, a “Paisagem Cultural de Paranapiacaba – vila e sistemas ferroviários na Serra do Mar” foi incluída na lista indicativa do Patrimônio Cultural da UNESCO, sendo a vila “um expressivo exemplar do período da industrialização no Brasil”.

A Paisagem Cultural de Paranapiacaba: vila e sistemas ferroviários na Serra do Mar, engloba a representação de uma obra-prima da criação humana pelo engenho de sua construção, conquistando as falésias graníticas da Serra do Mar, sob difíceis condições climáticas e geomorfológicas. Integra a categoria de conjuntos habitacionais em vilas operárias europeias de acordo com os padrões urbanísticos e sanitários existentes na Europa de finais do século XVIII e XIX, após a Revolução Industrial.

A diversidade de tipologias arquitetônicas (residencial e ferroviária), bem como a tecnologia construtiva específica da madeira presente na Vila Ferroviária de Paranapiacaba, conferem ao local um valor excepcional. (UNESCO, 2014)

As ações dos órgãos de preservação do patrimônio destacam os valores da região:

- Vila de trabalhadores, documentando as condições de vida e de trabalho das grandes empresas no Brasil do final do Império e da Primeira República;
- Instalações da ferrovia, empreendimento técnico de fundamental importância para o desenvolvimento do estado de São Paulo;
- Paisagem natural da Serra do Mar e da Mata Atlântica que envolve a vila e a ferrovia.

E fortalecem as discussões que se faziam sobre a preservação da vila desde o início dos anos 1980 e o papel da vila enquanto destino turístico que vai ser o objetivo da Prefeitura de Santo André logo é comprada, em 2002. Neste sentido, a Prefeitura vai buscar alternativas para estruturar esse destino turístico a partir do cenário encontrado na vila ao tomar posse da propriedade:

Patrimônio histórico e ambiental em processo de degradação, população com alto nível de desemprego, baixa escolaridade e pouca capacitação profissional, deprimida, resistente à ação pública e desarticulada, conflitos com lideranças que perderam privilégios, ruptura de núcleo de poderes individualizados e ampliação e apropriação do espaço público, ausência quase que total de infraestrutura turística, frequência de visitantes que promovem degradação e não movimentam a economia local, são apenas alguns dos ingredientes indigestos que tivemos que deglutir ao elaborar um plano de desenvolvimento turístico para a Vila de Paranapiacaba. (COSTA; MORETTO, 2003, p. 5)

Para superar os desafios apresentados, a prefeitura elabora o “Plano Patrimônio” com os seguintes eixos estratégicos:

- Conscientização da população sobre questões ambientais e turísticas;
- Criação de instâncias de participação junto à administração municipal;
- Políticas de desenvolvimento social e econômico por meio de ações de qualificação profissional, estímulo a pequenos empreendimentos, organização de associação de moradores e cooperativas;
- Regulamentação do uso e ocupação do solo;
- Adequação da infraestrutura existente.

E desenvolve diversas ações para estimular a implementação do turismo comunitário na vila:

- Realização de cursos de educação patrimonial e monitoria ambiental;
- Criação de canais de comunicação;
- Formalização de conselhos e câmaras técnicas;
- Promoção de Ateliês-Residência e Bed & Breakfast;
- Estímulo ao empreendedorismo;
- Implantação de receptivo turístico;
- Elaboração de folders e campanhas de divulgação da vila como atrativo turístico;
- Circuito de eventos: agenda cultural, festival de inverno, rota do Cambuci, entre outros (apud COSTA; MORETTO, 2003)

Ação importante realizada pela administração municipal neste início dos anos 2000 se deu na criação do Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba, unidade de conservação municipal criada em 2003, com o objetivo de proteger a paisagem natural dos mananciais que a abastece a vila. A área apresenta potencial de visitação para esportes na natureza,

caminhadas em trilhas, estudo do meio, interpretação e educação ambiental e o acesso só se faz por meio de grupos monitorados por monitores cadastrados. Ao mesmo tempo, foram realizados vários cursos de capacitação de monitores ambientais.

Desafios do desenvolvimento local

A implementação do plano patrimônio, com foco na vocação turística da região, tem sido objeto de diversas ações da Prefeitura de Santo André desde o início do século XXI, no entanto temos assistido um claro conflito entre os interesses da preservação do patrimônio e a proposição de tornar a vila um destino turístico da Região Metropolitana de São Paulo.

Vale destacar que a vila apresenta alguns riscos para a implementação do turismo que não tem recebido a atenção por parte da administração municipal ou qualquer outro órgão de interesse para a preservação ou de implementação turística, quais sejam:

- Dificuldade de acesso: o acesso por trem só é possível por um único trem turístico com dois vagões com 88 lugares cada, que parte da Estação da Luz, em São Paulo, aos sábados¹ e domingos, em um único horário e com tarifa de cinquenta reais por passageiro (com a possibilidade de pagamento de meia tarifa para estudantes e idosos e descontos para grupos de até quatro passageiros cuja passagem ficará em trinta e sete Reais).
- Dificuldade de formação de grupos: com poucos lugares no trem, a visita à vila se dá por pequenos grupos que vão de automóvel particular ou ônibus o que dificulta a formação de grupos para monitorar a visita, o que resulta em dispersão de visitantes na vila ou uso inadequado de áreas pelo turismo, pondo em risco a vida dos visitantes (especialmente aqueles que adentram as trilhas do Parque Estadual da Serra do Mar) e o patrimônio.
- Falta de atenção com o patrimônio ferroviário que, após a concessão dos serviços ferroviários, ficaram sob a gestão da empresa privada MRS Logística S/A que repassou a gestão turística do acervo do pátio ferroviário para a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária que não tem recursos humanos e financeiros para ações de manutenção e preservação do patrimônio.
- Falta de recursos humanos e financeiros para o restauro dos imóveis da vila que ficou carente de ações de manutenção e preservação desde os anos 1980 e que por sua distância dos grandes centros, não apresenta interesse de empresas especializadas em restauro.

¹ O trem turístico só passou a circular aos sábados no final do ano de 2022.

Embora a vila tenha recebido recursos do Programa de Aceleração do Crescimento – Cidades Históricas (PAC-CH) em projeto aprovado em 2013, a restauração do conjunto arquitetônico. Embora o projeto aprovado pelo IPHAN tenha previsto o restauro de cerca de 300 imóveis (entre eles 242 unidades residenciais), encontra-se concluídos: Garagem de locomotivas (que é utilizada como ponto de parada do trem turístico); Casa de engenheiro (imóvel residencial que abriga a biblioteca municipal), Oficinas de Manutenção da antiga SPR e RFFSA (hoje local de reunião e de eventos), Almojarifado da antiga SPR (hoje bar) e seis conjuntos de casas geminadas. Encontram-se em obras o restauro do campo de futebol e a antiga sede da Associação Recreativa Lyra da Serra (Cine Lyra).

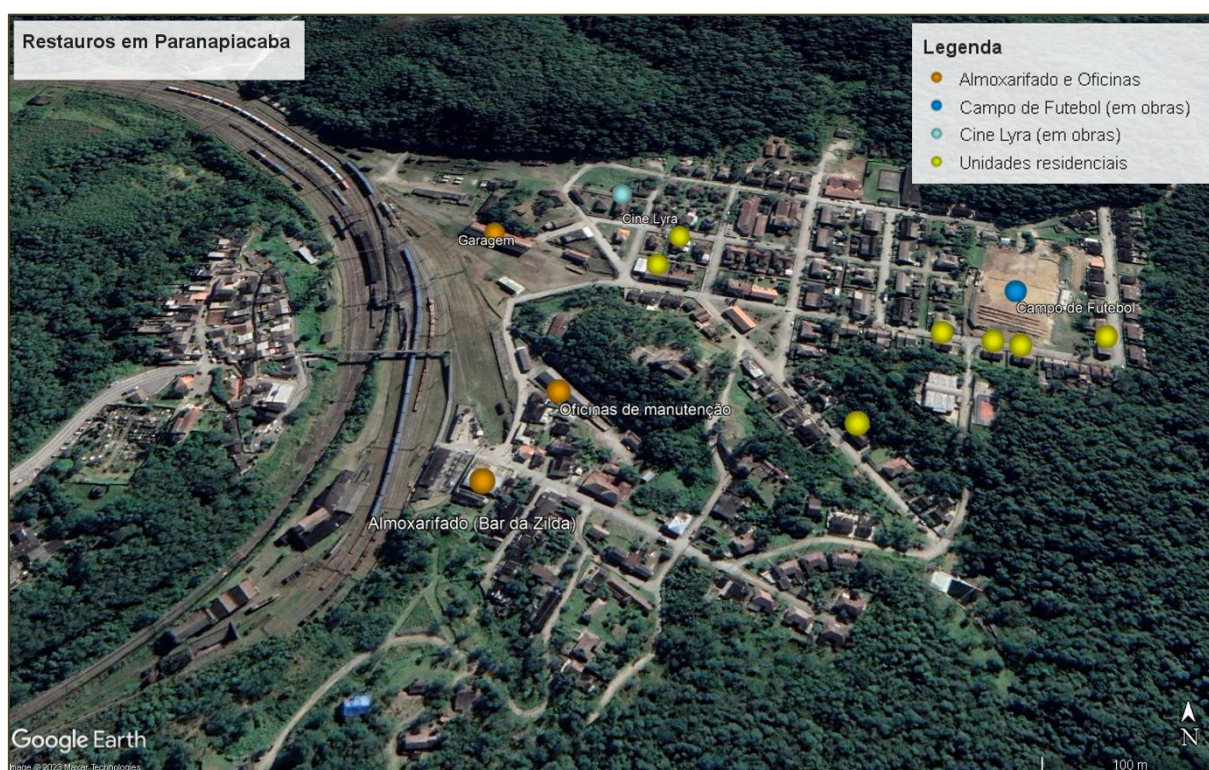


Figura 2. Indicação das obras de restauro realizadas com recursos do PAC-CH sobre imagem de satélite do Google Earth (elaborado pelos autores)

Tem sido frequente em Paranapiacaba a criação de novos valores para a preservação da vila em constante distanciamento aos valores apontados pelos órgãos de preservação. A ideia da área tratar-se de uma “vila inglesa” é a mais presente, escondendo o fato de tratar-se originalmente de uma vila de operários ferroviários, o que é reforçado pela falta de cuidado com as instalações do Quarto patamar da Serra Velha e do Quinto Patamar da Serra Nova no pátio ferroviário que se encontram em avançado estado de deterioração.

Trata-se de uma visão romântica da vila localizada no alto da Serra do Mar que, embora tenha sido implantada por uma empresa inglesa – the São Paulo Railway Company – é uma vila que abrigou operários ferroviários com uma difícil rotina de trabalho que, no início do século XX, chegava a 14 horas diárias.

Destaca-se, dentro dessa visão romantizada, a descrição da vila elaborada no Plano de Turismo cuja revisão foi aprovada em 2021: “No tempo dos ingleses a Vila de Paranapiacaba apresentava certo ar europeu, romântico, com casas de madeira, quintais separados por cercas vivas e ruas calmas, ladeadas de pinheiros /...” (SDGE, 2001, p. 40).

Atualmente, a Secretaria de Meio Ambiente, no afã de aproximar a vila a grandes feitos nacionais, defende que o campo de futebol da vila de Paranapiacaba foi o primeiro campo de futebol do Brasil, implantado no final do século XIX, e que tem relação direta com Charles Miller, que introduziu o esporte no Brasil. No entanto, as plantas da vila elaboradas pela companhia inglesa, não apontam a existência desse equipamento na vila ferroviária. Segundo entrevista do prefeito da cidade “Vamos entregar antes da Copa do Mundo, entre setembro e outubro, o primeiro campo com medidas oficiais do Brasil. E a própria família do Charles Miller, que morou na vila, autorizou a criação do memorial dele aqui, para que Paranapiacaba se torne referência turística para os amantes de futebol e de história. Vamos recuperar (o campo), mas mantendo sua história e tradição” (BITTENCOURT, 2022),

O secretário de Meio Ambiente, Fabio Picarelli, dá mais detalhes sobre a criação do local em recordação ao ‘pai do futebol’ no Brasil. *“A Prefeitura conta com 350 imóveis de madeira na parte baixa, então nada mais justo do que recuperar e destinar um destes para fazer o Memorial Charles Miller, contando um pouco dessa história e do vínculo dele com a vila de Paranapiacaba. Nossa equipe de historiadores procurou a família do Charles Miller e obteve a autorização para fazer essa homenagem, em memória desse importante personagem”*, explica. (BITTENCOURT, 2022)

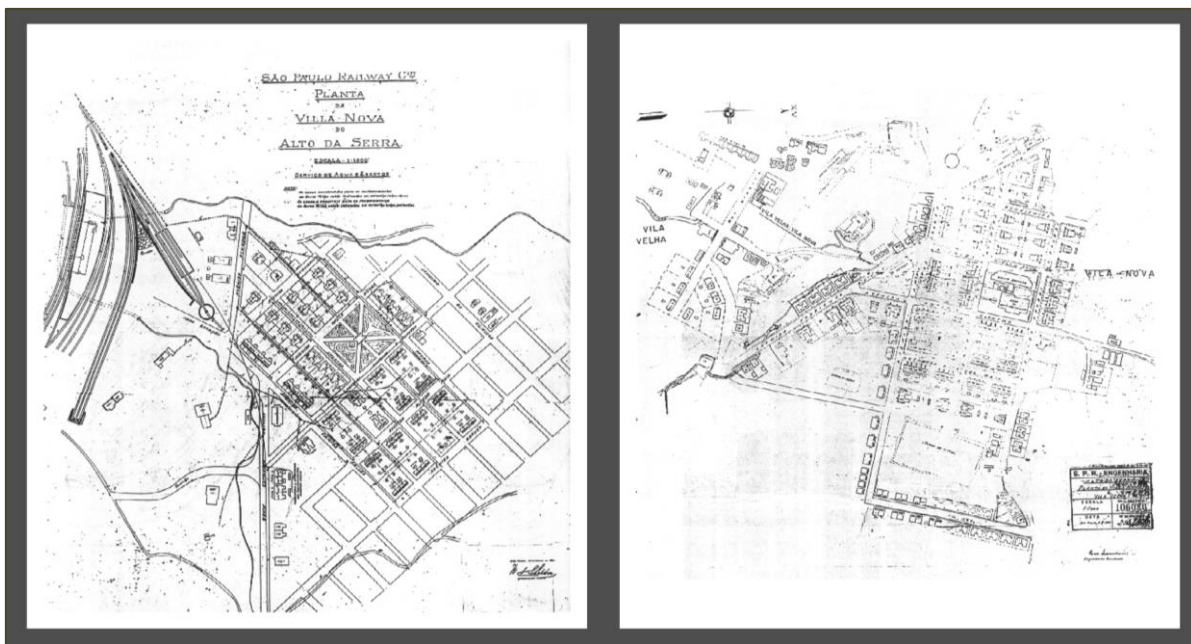


Figura 3. Dois Momentos da implantação da vila de Paranapiacaba. À esquerda: Planta da Villa Nova do Alto da Serra, São Paulo Railway Cº, 1914; à direita: Alto da Serra, Vila Martin Smith e Vila Velha, SPR Engenharia, 1933. Acervo da RFFSA apud MINAMI, 1995

Ainda no intuito de fortalecer a atração de turistas para a vila, a prefeitura tem dado ênfase na atração de negócios na vila, no entanto, no lugar de fortalecer os moradores locais e os princípios do turismo comunitário, busca-se atrair comerciantes e prestadores de serviços de outro lugar para ocupar as habitações da vila com a expulsão dos moradores. Assim, em nome do fortalecimento da cadeia de turismo, unidades residenciais passam a ser ocupadas por atividades comerciais e seus antigos moradores são desalojados.

Essas atividades de comércio e serviços, com base em legislação municipal para a Zona Especial de Interesse de Preservação de Paranapiacaba (Lei nº 9.018/2007), se concentram na área de maior visibilidade dos turistas, criando uma zona de uso predominantemente comercial (a legislação cria uma zona onde 70% das unidades podem ser destinadas ao uso comercial) que, durante a semana, se esvazia de vida, sem moradores e sem visitantes, num processo claro de gentrificação.

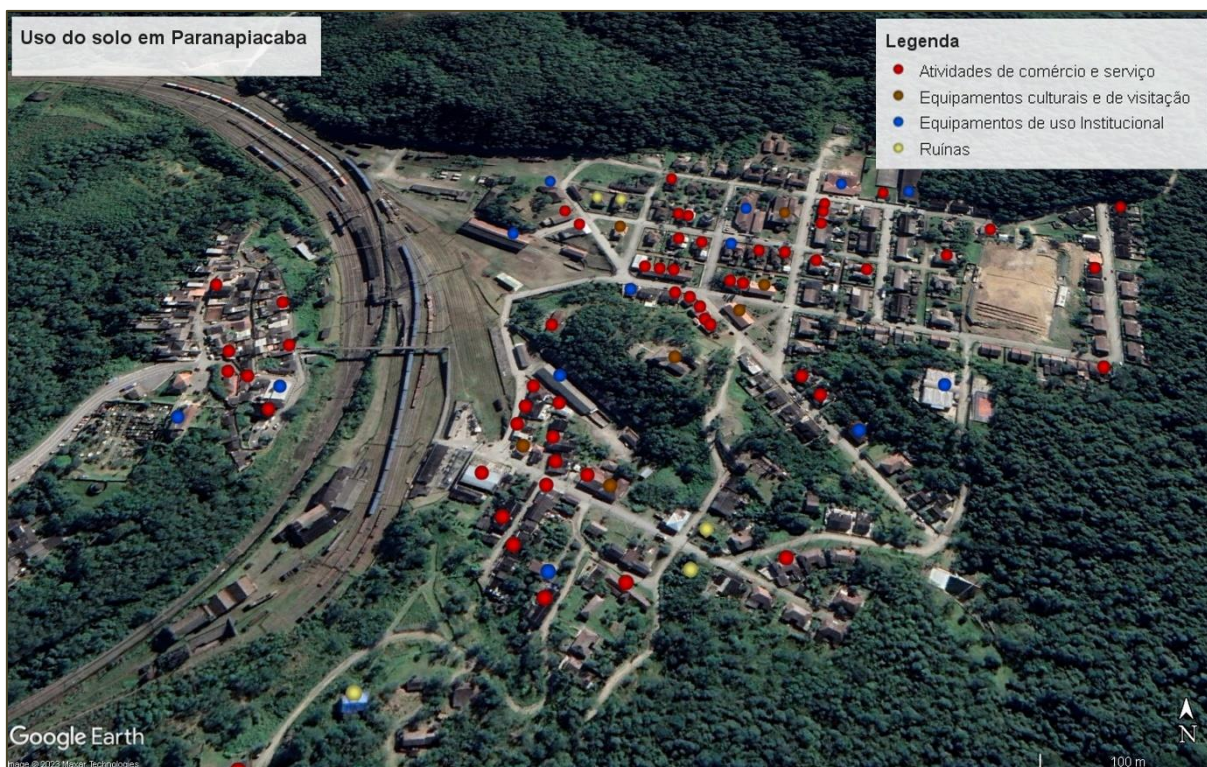


Figura 4. Uso do solo em Paranapiacaba sobre imagem de satélite do Google Earth (elaborado pelos autores) onde se destaca a concentração comercial em setores da vila.

Afinal, que patrimônio se pretende preservar?

A vila dos trabalhadores, o trabalho na indústria do transporte, a vida do ferroviário, tudo isso se perde quando se busca o turismo como alternativa de negócios sem vínculos com a vila ferroviária ou com os valores atribuídos pelos órgãos de defesa do patrimônio.

Com acesso precário pela ferrovia, com afastamento dos moradores e da sua história, a vila de Paranapiacaba se afasta dos princípios do turismo comunitário e se torna aquilo que foi amplamente questionado das experiências de intervenção em áreas urbanas, daquilo que Rogério Proença Leite (2004), entre outros, tão bem explorou sobre os efeitos perversos da intervenção em áreas urbanas consagradas como patrimônio, em seu estudo sobre a intervenção no Recife Velho.

Ao mesmo tempo, afasta seus moradores da gestão dos negócios da vila e da relação direta com o turista. Pouco a pouco, a vila se afasta de ser um patrimônio cultural para se tornar em um local para visitação turística sem passado, sem envolvimento com o turismo comunitário distante de todas as discussões que se fizeram no século XX sobre a destinação da vila e de

seus moradores. Lá, o visitante vai encontrar as mesmas atividades que encontra na sua cidade de origem, sem experimentar novas vivências.

É necessário reverter o rumo do destino turístico para retomar a valorização do patrimônio ou, como afirma o professor Ulpiano Bezerra de Menezes:

Impõe-se, portanto, repovoar o patrimônio urbano, nele reintroduzir o seu protagonista. Se examinarmos a bibliografia nacional disponível, veremos que nossos estudiosos produziram um vasto rol de dados e análises sobre o papel do Estado, da política, dos intelectuais, dos interesses econômicos, das ideologias, da trajetória dos órgãos de preservação, dos aspectos técnicos e sociais da preservação e conservação, da reabilitação urbana e temas conexos. Há também numerosos estudos de muita qualidade sobre cidade e cultura, cidade e patrimônio, cultura urbana. Conviria, agora, dar ao habitante, no universo do patrimônio cultural, uma presença menos etérea. (MENEZES, 2017, p. 41)

Referência Bibliográfica

BITTENCOURT, Derek. Primeiro campo de futebol do Brasil passa por obras de revitalização. **Abc do Abc: Focado em você**. Santo André, 09 ago. 2022. Acontece. Disponível em: <https://www.abcdooabc.com.br/santo-andre/noticia/primeiro-campo-futebol-brasil-passa-por-obras-revitalizacao-167265>. Acesso em: 23 out. 2022.

ARVALHOSA, Modesto. Exposição. In: SIMPÓSIO PRÓ PARANAPIACABA, 2., 1985, Santo André. **Anais do 2º Simpósio Pró Paranapiacaba**. Santo André: Datilografado, 1985. v. 1, p. 4-27.

COSTA, Silvia Regina; MORETTO NETO, Marco. **Paranapiacaba: destino turístico e responsabilidade social. Destino turístico e responsabilidade social**. 2003. Biblioteca Digital de Santo André. Disponível em: http://www.santoandre.sp.gov.br/biblioteca/bv/hemdig_txt/131016004e.pdf. Acesso em: 20 out. 2022.

FERREIRA, João. Memórias. In: FERREIRA, João, PASSARELLI, Silvia Helena F., SANTOS, Marco Antonio Perrone dos. **Paranapiacaba. Estudos e Memória**. Santo André: Prefeitura Municipal / Public, 1990 (Coleção Memórias da Cidade; 2).

LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade. Lugares e espaço geográfico na experiência urbana contemporânea**. Campinas; Aracaju: Unicamp/UFS, 2004.

MADELEY, James. Memoria Justificativa dos Planos e Orçamentos da Duplicação da Linha Actual com novos Planos Inclinados. In: SPEERS, Willian. **Requerimento ao Exmo Snr. Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas**. São Paulo: São Paulo Railway Co, 12 de junho de 1896 (acervo do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo).

MENEZES, Ulpiano Bezerra de. Repovoar o patrimônio ambiental urbano. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, DF, n. 36, p. 39-51, 2017. Semestral. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/revpat_36.pdf. Acesso em: 23 out. 2022.

MINAMI, Issao. **Vila Martin Smith, no Alto da Serra, em São Paulo, um exemplo de model company town**. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

REIS FILHO, Nestor Goulart; FINGER, Anna Elisa (orgs). **Pareceres do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural: cidades históricas, conjuntos urbanísticos e arquitetônicos**. Brasília, DF: Iphan, 2016. Disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/pareceres_conselho_consultivo_patrimonio_cultural_vol1.pdf.

SECULT. SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA. Resolução nº 113, de 18 de dezembro de 2015. Dispõe sobre o tombamento do antigo Sistema Funicular de Paranapiacaba e remanescentes na Serra do Mar, nos municípios de Santo André e Cubatão. **Diário Oficial**. São Paulo, SP: Imprensa Oficial, 22 dez. 2015. v. 125, n. 237, Seção 1, p. 51-52. Disponível em: <http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/antigo-sistema-funicular-de-paranapiacaba-e-seus-remanescentes-na-serra-do-mar/>. Acesso em: 10 jan. 2023.

SGDE. Secretaria de Desenvolvimento e Geração de Emprego de Santo André. **Plano Diretor de Turismo**. Primeira Revisão. Santo André: Prefeitura, 2001. Disponível em: <https://www3.santoandre.sp.gov.br/turismosantoandre/wp-content/uploads/2021/09/Anexo-Unico-Revisao-do-Plano-Diretor-de-Turismo-de-Santo-Andre.pdf>. Acesso em: 15 out. 2022.

UNESCO (França). World Heritage Convention (ed.). **Cultural Landscape of Paranapiacaba: village and railway systems in the serra do mar mountain range, São Paulo**. 2014. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5878/>. Acesso em: 10 jan. 2023.