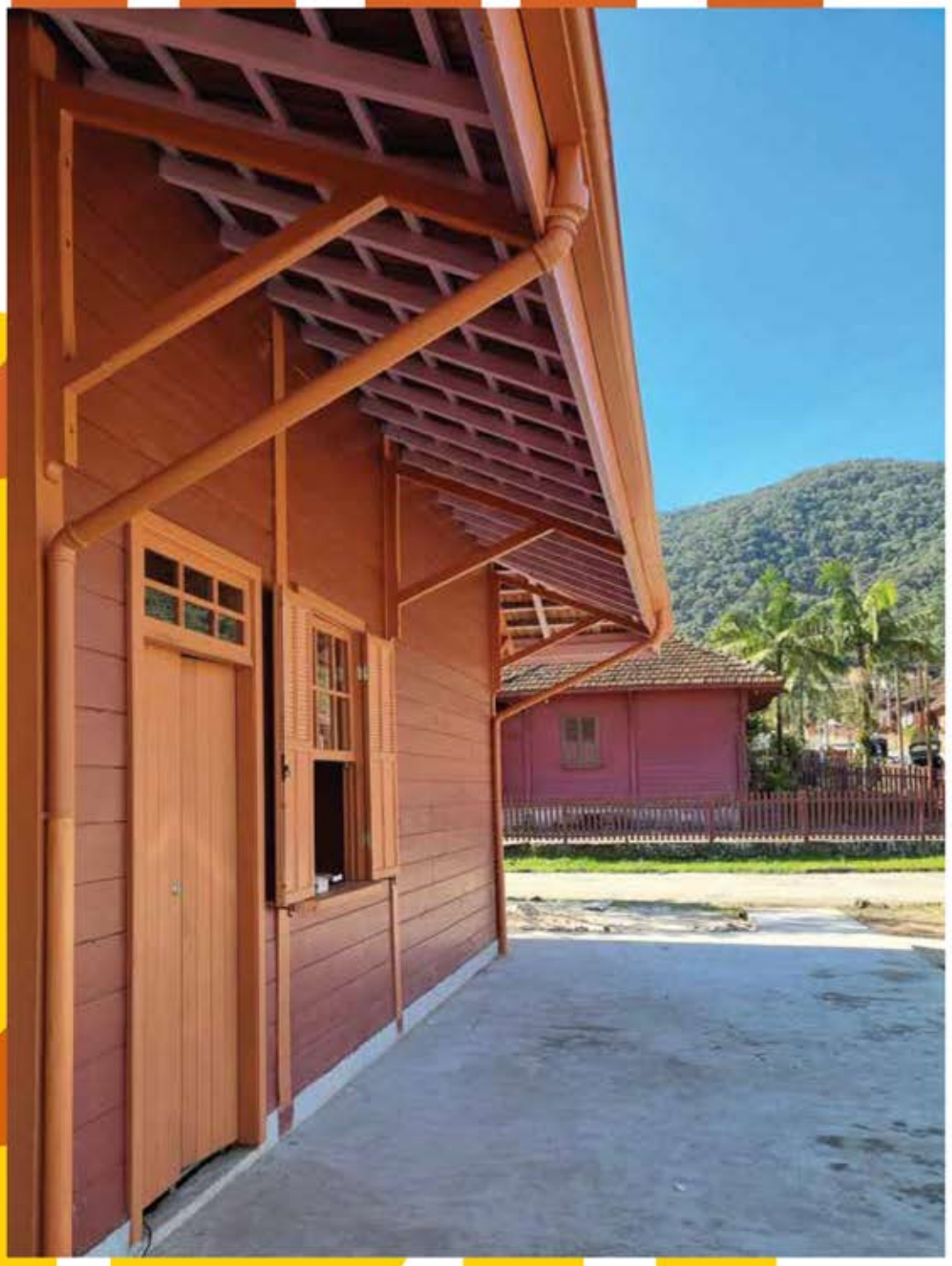


RESTAURO

VILA DE PARANAPIACABA

O PATRIMÔNIO CULTURAL NO NOVO PAC

IPHAN


URO
URO

RESTAURO

VILA DE PARANAPIACABA

O PATRIMÔNIO CULTURAL NO NOVO PAC

EXPEDIENTE

PRESIDENTE DA REPÚBLICA
LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

MINISTRA DA CULTURA
MARGARETH MENEZES

PRESIDENTE DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
DEYVESSON GUSMÃO

DEPARTAMENTO DE AÇÕES ESTRATÉGICAS E INTERSETORIAIS
DANIEL BORGES SOMBRA

DIRETORIA DO IPHAN
ADRIANA FÁTIMA BORTOLI ARAÚJO
CEJANE PACINI LEAL MUNIZ
DANIEL BORGES SOMBRA
ELISA MACHADO TAVEIRA
MARINA DUQUE COUTINHO DE ABREU LACERDA

SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN EM SÃO PAULO
DANILO NUNES

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

RESTAURO

VILA DE PARANAPIACABA

O PATRIMÔNIO CULTURAL NO NOVO PAC

BRASÍLIA
2026

COORDENAÇÃO EDITORIAL
MARINA SIMON

TEXTOS
JOSENA N. L. RIBEIRO

EDIÇÃO DE TEXTOS
MARINA SIMON

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO
CARLOS DRUMOND

FOTOS
ALEX CAVANHA
ANDERSON DE SÁ
FILIPE ARAÚJO
GUILHERME RIBEIRO
HELBER AGGIO
JESSIKA LIMA
LÍVIO MEDEIROS
MARIANA ALVES
TANIA GORI
TIAGO CAVALCANTI
VITOR PACHECO

CURADORIA DE IMAGENS
JOSENA N. L. RIBEIRO
MARIANA ALVES
MARINA SIMON

REVISÃO
ANDERSON DE SÁ

CAPA
CARLOS DRUMOND

FOTO DA CAPA
ANDERSON DE SÁ

COLABORAÇÃO
ANDERSON DE SÁ
GUILHERME RIBEIRO
JOSÉ EDUARDO POZZETTI DE LIMA
MARIANA FREITAS
PEDRO HENRIQUE BRAGA IANHEZ
SANDRA TURCATO
TATIANA MACHADO
THAÍSA D'AGOSTINO

COOPERAÇÃO
UNESCO

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
BIBLIOTECA ALOÍSIO MAGALHÃES, IPHAN

R436

RESTAURO: VILA DE PARANAPIACABA: O PATRIMÔNIO CULTURAL NO NOVO PAC / COORDENAÇÃO: MARINA SIMON. – DADOS ELETRÔNICOS (1 ARQUIVO PDF). – BRASÍLIA: IPHAN, 2026.
129 P.

MODO DE ACESSO: WWW.GOV.BR/IPHAN/PT-BR
ISBN: 978-85-7334-533-9

1. PATRIMÔNIO MATERIAL. 2. SALVAGUARDA. 3. RESTAURO E CONSERVAÇÃO. I. SIMON, MARINA.

CDD 720.288

ELABORADO POR CAROLINA NASCIMENTO DE MEDEIROS – CRB-1/3321

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
IPHAN.GOV.BR
PUBLICACOES@IPHAN.GOV.BR
DAEI@IPHAN.GOV.BR
DISPONÍVEL EM BIBLIOTECADIGITAL.IPHAN.GOV.BR

SUMÁRIO

PARANAPIACABA
E O FUTURO DE
UM BRASIL QUE
PRESERVA SUAS
HISTÓRIAS
10

VILA DE
PARANAPIACABA:
INSPIRAÇÃO E
HERANÇA PARA O
BRASIL
12

PARANAPIACABA:
MEMÓRIA PRESERVADA,
FUTURO FORTALECIDO
14

INTRODUÇÃO
16

ARTIGO
PARANAPIACABA:
MEMÓRIA VIVA DO
DESENVOLVIMENTO
E DA IDENTIDADE
NACIONAL
30

RESTAURO E
CONSERVAÇÃO
EM MEIO À SERRA
DO MAR
34

ARTIGO - O
RESTAURO DE
PARANAPIACABA:
O PATRIMÔNIO
CULTURAL NA
ESTRATÉGIA DE
DESENVOLVIMENTO
DO BRASIL
50

O RENASCIMENTO
DO CINE LYRA
56

ARTIGO
CONEXÃO ENTRE PASSADO
E PRESENTE: O PULSO
DA PRESERVAÇÃO EM
PARANAPIACABA
66

O NOVO AUDITÓRIO
DA RUA DR. MARUM
70

O RESGATE
DO CAMPO DE
FUTEBOL UNIÃO
LYRA SERRANO
E DA MEMÓRIA
DO FUTEBOL
BRASILEIRO
80

A RECUPERAÇÃO
DAS CASAS DA VILA
DE PARANAPIACABA
92

PARANAPIACABA:
TESTEMUNHA
DA HISTÓRIA DA
IMIGRAÇÃO, DO
TRABALHO E DA
TÉCNICA NO BRASIL
104

LINHA DO TEMPO
120

FICHA TÉCNICA
128

FILIPE ARAÚJO/ MINC



PARANAPIACABA E O FUTURO DE UM BRASIL QUE PRESERVA SUAS HISTÓRIAS

Por Margareth Menezes, Ministra de Estado da Cultura

O Brasil é um país que tem um tesouro espetacular em se tratando de memória material e imaterial, onde estão registradas as influências e a diversidade da construção social, cultural e política da nossa nação. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem a marca histórica de governos com o maior investimento em cultura de todos os tempos. Isso nos dá condições de demonstrar que investir em patrimônio é investir e cuidar dos tesouros históricos do povo brasileiro. Investir nos legados deixados e seus territórios valoriza e eterniza as identidades dos povos que contribuíram para a construção da nossa impactante diversidade cultural e artística.

Um exemplo disso é a Vila de Paranapiacaba (do tupi-guarani, "lugar de onde se vê o mar"), uma joia arquitetônica localizada no município de Santo André, interior de São Paulo, e que, de uma vila para abrigar trabalhadores do setor ferroviário, se tornou um polo cultural, artístico e turístico. Uma autêntica vila ferroviária inglesa, que traz a memória viva de uma fase do desenvolvimento de São Paulo. De Paranapiacaba saíam as sacas de café de São Paulo para o Porto de Santos.

Por mais de vinte anos, a vila promove seu famoso Festival de In-

verno, atraindo milhares de pessoas de todo o Brasil para conhecer a região e aproveitar shows, peças de teatro, circo, gastronomia. O processo de revitalização e restauro de Paranapiacaba significa fortalecer e incentivar a economia criativa e ampliar a geração de emprego e renda para os trabalhadores e trabalhadoras da Cultura.

As pesquisas sobre o impacto positivo do investimento em cultura e arte mostram que o retorno substancial para o crescimento da economia local e nacional é fato. Estamos implementando políticas públicas de cultura como ferramenta de pertencimento e acolhimento das pessoas – o patrimônio de Paranapiacaba é das pessoas que cotidianamente escrevem sua história.

As ações do Novo PAC Patrimônio Cultural refletem o compromisso do Governo do Brasil com a diversidade cultural expressa em nosso patrimônio, com os territórios e suas comunidades, promovendo e fortalecendo o direito de todo cidadão e cidadã com suas memórias e histórias. E o segundo volume da coleção "Restauro – O patrimônio cultural no Novo PAC" é mais uma ação no sentido de tornar mais acessíveis e democráticas nossas histórias e as políticas de preservação do Iphan. Políticas para o patrimônio estruturantes, e que traduzem e refletem o papel da cultura e das ações públicas culturais do governo do Brasil, construindo o presente e apontando para o futuro de país que queremos.

O Brasil está se posicionando como um dos maiores destinos turísticos do mundo. Nossa cultura e nosso patrimônio estão no centro desse interesse, e não podemos perder esse novo trem bala da história.

É o PAC Patrimônio Cultural do lado do povo brasileiro.

Aproveitem a leitura! E vida longa à Vila de Paranapiacaba!

VILA DE PARANAPIACABA: INSPIRAÇÃO E HERANÇA PARA O BRASIL

Por Deyvesson Gusmão, Presidente do Iphan

VITOR PACHECO



A Vila de Paranapiacaba ocupa lugar singular na história do Brasil. Seu conjunto urbano, ferroviário e paisagístico guarda marcas decisivas do processo de modernização econômica do país, da expansão das ferrovias e das transformações sociais que acompanharam esse período. Ao mesmo tempo, preserva memórias do trabalho, da vida cotidiana e das relações humanas que deram sentido a esse território ao longo de gerações.

Mais do que testemunho material de uma época, Paranapiacaba permanece como espaço vivo, habitado e continuamente ressignificado por sua comunidade. É justamente nessa relação entre patrimônio e vida cotidiana que reside um dos sentidos mais relevantes da preservação do patrimônio cultural na contemporaneidade: valorizar não apenas os objetos reconhecidos pelas políticas patrimoniais, mas sobretudo as teias de valores e significados, os vínculos de pertencimento e as identidades que esses objetos engendram.

Este livro apresenta ao público a trajetória histórica da Vila, bem como o amplo processo de restauro conduzido nos últimos anos, resultado do compromisso do Governo Federal com a salvaguarda de seu patrimônio cultural. As intervenções realizadas reafirmam que preservar é também investir no futuro, ao recuperar estruturas his-

tóricas, qualificar espaços públicos e ampliar oportunidades para a educação patrimonial, o turismo cultural e o desenvolvimento sustentável.

Os desafios de conservar um conjunto com as características de Paranapiacaba foram numerosos. Exigiram planejamento técnico, diálogo permanente entre instituições, articulação federativa e sensibilidade para conciliar proteção do patrimônio, uso social e dinâmica urbana. Demandaram, ainda, reconhecer que a preservação só alcança êxito quando incorpora as comunidades como protagonistas desse processo. Tudo isso só foi possível graças aos recursos do Novo PAC, programa do Governo Federal que, por meio do Iphan, reforça o compromisso com a valorização do nosso patrimônio cultural.

Ao restaurar casas históricas, equipamentos coletivos e espaços simbólicos, não se recuperam apenas estruturas físicas. Recuperam-se paisagens afetivas, fortalecem-se economias locais e criam-se novas possibilidades para as presentes e futuras gerações. Cada obra concluída representa uma oportunidade de reconectar pessoas à sua própria história.

Que esta publicação contribua para ampliar o conhecimento sobre a Vila de Paranapiacaba e inspire novas ações de preservação em diferentes contextos do país. Cuidar do nosso patrimônio cultural é cuidar daquilo que nos conecta como sociedade. É dar forma, no presente, à herança que queremos deixar para o Brasil do futuro.

PARANAPIACABA: MEMÓRIA PRESERVADA, FUTURO FORTALECIDO

Por Gilvan Ferreira, Prefeito de Santo André (SP)

ALEX CAVANHA



A história de Santo André passa, inevitavelmente, pelos trilhos e pelas construções centenárias da Vila de Paranapiacaba. Mais do que um patrimônio arquitetônico, a Vila representa um dos capítulos mais importantes do desenvolvimento ferroviário do Brasil e da formação econômica e social da nossa região. Preservar Paranapiacaba é preservar a memória viva de gerações que ajudaram a construir a identidade do Grande ABC e do estado de São Paulo.

Por isso, o trabalho de restauração de 34 edificações históricas na parte baixa da vila simboliza um marco para a preservação cultural brasileira. Com investimento de R$ 11.760.406,21, viabilizado por meio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), dentro das ações do Novo PAC, esta iniciativa demonstra como a união entre governos e instituições pode transformar patrimônio em desenvolvimento, pertencimento e oportunidade.

As obras representam muito mais do que a recuperação física dos imóveis. Elas fortalecem a vocação turística de Paranapiacaba, am-

pliam o potencial econômico da Vila e valorizam eventos culturais que atraem milhares de visitantes todos os anos, como o tradicional Festival de Inverno e diversas atividades ligadas à cultura, gastronomia, música e economia criativa. Cada imóvel restaurado ajuda a manter viva a atmosfera única da vila, reconhecida nacionalmente por seu valor histórico e paisagístico.

A parceria com o Iphan tem sido fundamental para garantir que esse processo ocorra com responsabilidade técnica, respeito à memória local e compromisso com as futuras gerações. O cuidado com cada detalhe das edificações preserva não apenas paredes e fachadas, mas também histórias, afetos e tradições que fazem de Paranapiacaba um patrimônio singular do Brasil.

Investir em preservação é investir em identidade, turismo, cultura e desenvolvimento sustentável. Paranapiacaba segue como símbolo da nossa história e, ao mesmo tempo, como exemplo de que o patrimônio histórico pode ser também motor de transformação social e econômica.

INTRODUÇÃO

Da Estação da Luz, no centro de São Paulo, partem os trilhos que conduzem à histórica Vila de Paranapiacaba, distrito do município de Santo André (SP), distante cerca de 50km da capital. Em processo de restauro pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), a vila ferroviária, tombada em 2008, recebeu investimentos superiores a R$ 45 milhões[1], viabilizados por meio do PAC Cidades Históricas (2013 até 2019) e, mais recentemente, do Novo Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, mais conhecido como Novo PAC (a partir de 2023).

Para documentar esse processo de salvaguarda, este livro integra, como segundo volume, a Coleção Restauro, uma série dedicada a difundir as ações do Iphan no Novo PAC para preservar a memória nacional, documentando as trajetórias de recuperação dos monumentos brasileiros e compartilhando com o público os detalhes técnicos e sociais dessas intervenções.

O complexo ferroviário, composto pela Vila Velha e pela Vila Martin Smith, que integra um território de significativa importância histórica e ambiental, foi implantado a partir de 1867 pela São Paulo Railway (SPR), a primeira ferrovia paulista, que refletia o interesse do Império em ligar a produção do café com a sua distribuição internacional, em Santos (SP), favorecendo a circulação de produtos, pessoas e novas ideias por meio da importação e da imigração.

Localizada na Serra do Mar, Paranapiacaba, que em tupi-guarani significa "lugar onde se vê o mar", era conhecida anteriormente por Alto da Serra e in-

[1] Valores atualizados com base no índice IPCA acumulado entre janeiro de 2015 e janeiro de 2026 para fins de comparação histórica.

> "As intervenções do Iphan no Novo PAC em Paranapiacaba fortalecem a Vila como um polo de desenvolvimento sustentável, capaz de acolher desde festivais tradicionais até o fluxo do turismo contemporâneo. Entregamos um patrimônio que respeita o passado, mas que está plenamente inserido na dinâmica social e cultural."
>
> **DANIEL SOMBRA**, diretor do Departamento de Ações Estratégicas e Intersetoriais (DAEI) do Iphan.

ACERVO BIBLIOTECA NACIONAL


São Paulo Railway Company

Quantos kilometros póde-se viajar por 20$000?

Nos Estradas de Ferro de:

ALLEMANHA, 1ª classe:	45 KILOMETROS
ITALIA, 1ª classe:	50 KILOMETROS
INGLATERRA, 1ª classe:	59 KILOMETROS
FRANÇA, 1ª classe:	71 KILOMETROS
ARGENTINA, 1ª classe:	71 KILOMETROS
URUGUAY, 1ª classe:	73 KILOMETROS
BRASIL, Estrada de Ferro Central do Brasil, 1ª classe:	116 KILOMETROS
BRASIL, LEOPOLDINA RAILWAY, 1ª classe:	126 KILOMETROS

Esta comparação foi feita de accôrdo com as tarifas em vigor em 1931, nas estradas de ferro dos paizes acima referidos. A conversão em mil réis foi calculada de accôrdo com as taxas officiaes do Banco do Brasil em Fevereiro de 1932

O complexo ferroviário foi implantado a partir de 1867 pela São Paulo Railway, a primeira ferrovia paulista. Revista das Estradas de Ferro de 1932

tegrava o sistema ferroviário de escoamento do café no século 19 e início do 20. O empreendimento foi financiado por empresários paulistas, com colaboração de Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), o Barão de Mauá, e transformado em realidade por meio do capital e tecnologia ingleses com a execução do projeto do engenheiro Daniel Makinson Fox.

Duas povoações para abrigar os operários cresceram no entorno das linhas das locomotivas: Vila Martin Smith e Vila Velha, que compõem a atual Paranapiacaba. O conjunto material abrange ambas as vilas e o Pátio Ferroviário. Com o passar do tempo, a área começou a ser ocupada por comerciantes que revendiam produtos aos trabalhadores. Assim, a Vila afirmava-se como memória viva da presença cultural inglesa no Brasil, marcada pela arquitetura singular, e pelas inovações tecnológicas que moldaram sua paisagem.

O processo de consolidação do núcleo operário deu origem a uma ocupação urbana progressivamente estruturada, com uma arquitetura vitoriana, na qual foram edificados imóveis em madeira, organizados em ruas largas, com construções padronizadas. A Vila se caracteriza ainda por casas com recuo frontal e jardins, ruas de paralelepípedos, além de equipamentos como vielas sanitárias, sistema de abastecimento de água, hospital, escola, clube recreativo, o emblemático Campo de Futebol União Lyra Serrano e vias hierarquizadas. Os tons de vermelho goya e tabaco, predominantes nas casas de madeira, e o marfim das construções em alvenaria compõem uma paleta que reforça a identidade visual da Vila.

Se, no passado, o espaço funcionou como sede de



MARIANA ALVES

Edificação em madeira pintada em vermelho goya, tonalidade recorrente em Paranapiacapa

MARIANA ALVES



Edificação da antiga garagem de locomotivas da São Paulo Railway, elemento do sistema ferroviário de Paranapiacaba no século XIX, foi restaurada em 2019

moradia das famílias dos operários e base de apoio à construção da ferrovia nos contrafortes da serra, atualmente a Vila de Paranapiacaba, que conta com 750 habitantes (Censo IBGE 2022), constitui parte fundamental da memória da influência inglesa e dos caminhos estruturados pelo crescimento econômico do Brasil durante o Império.

Histórico de restauros

A revitalização do complexo passou por duas etapas, iniciadas em 2015. Primeiramente, por meio do PAC Cidades Históricas, o Iphan realizou os restauros da Casa de Engenheiro, atual Biblioteca (2016); do almoxarifado da São Paulo Railway - SPR (2017); de 14 casas de habitação (2018); da garagem das locomotivas (2019), atual Estação Ferroviária, aonde chega o trem turístico; das oficinas de manutenção da SPR e da Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA (2019), e do Campo de Futebol União Lyra Serrano (2023), sede do Serrano Atlético Clube.

Na segunda fase, com recursos do Novo PAC, a partir de 2023, o Iphan restaurou a antiga sede da Associação Recreativa Lyra da Serra (Cine Lyra), o imóvel incendiado na região do Hospital Velho e que foi convertido em Auditório (Auditório da Rua Dr. Marum) e deu continuidade ao processo de restauro de 34 casas da vila, em complemento à ação da primeira etapa.

As intervenções realizadas no âmbito do Novo PAC, em parceria com a Prefeitura de Santo André, articulam-se a outras ações de restauro em curso. Entre

elas, destacam-se o restauro da Torre do Relógio, viabilizado pela MRS – Malha Regional Sudeste da Rede Ferroviária Federal S.A., e o restauro do Clube União Lyra Serrano, conduzido pelo Instituto de Cultura Democrática (ICD).

Ambas as intervenções contam com recursos do Ministério da Cultura, por meio do Programa Nacional de Apoio à Cultura (PRONAC), com investimentos de R$ 1,2 milhão e R$ 5,2 milhões, respectivamente. O restauro do Clube União Lyra Serrano encontra-se em andamento e já está com as fachadas recuperadas. A Torre do Relógio, símbolo histórico da presença inglesa no século 19 e 20 na Vila, foi inaugurada em julho de 2019.

MARIANA ALVES



A partir de 2023, com recursos do Novo PAC, o Iphan fez uma série de restauros na Vila. Da esquerda para a direita: Herbert Moura, coordenador-geral de Licenciamento Ambiental do Iphan; Daniel Sombra, diretor do DAEI/Iphan; Danilo Nunes, superintendente do Iphan/SP; Leandro Grass, presidente do Iphan entre 2023 e 2026; e Fábio Picarelli, Subprefeito de Paranapiacaba e Parque Andreense

Valor histórico, ambiental e turístico

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba e sua área ao redor constituem um território de expressivo valor histórico e ambiental. Reconhecida como Núcleo da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, integrante da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica e inscrita na Lista Indicativa ao título de Patrimônio Mundial da Humanidade pela Unesco, a Vila projeta sua singularidade para além dos limites locais, afirmando-se como patrimônio de relevância arquitetônica, cultural e ambiental.

Além da importância histórica do complexo de Paranapiacaba, destaca-se também sua capacidade de converter as estruturas patrimoniais vinculadas à ferrovia e às habitações dos trabalhadores em um importante polo cultural e turístico para o estado de São Paulo e para o Brasil.

O resgate das estruturas coloca os moradores no

FOTOS: MARIANA ALVES



O Clube União Lyra Serrano em processo de restauro com recursos do Ministério da Cultura





VILA DE PARANAPIACABA

GUILHERME RIBEIRO



A Torre do Relógio, símbolo da cidade, foi restaurada patrocinada pela MRS por meio da Lei Rouanet

centro desse processo, ao contribuir para a recomposição da identidade e do sentimento de pertencimento dos indivíduos que são herdeiros da história ferroviária no estado de São Paulo. Em Paranapiacaba, os habitantes são agentes fundamentais na preservação do patrimônio, pois atuam como monitores culturais e ambientais da Vila. Ao devolver dignidade, fomentar o turismo e ampliar as possibilidades de educação patrimonial, as intervenções reforçam a ideia de que o patrimônio só se mantém vivo quando integrado ao cotidiano de quem o habita.

Nesse contexto de restauro e ressignificação contemporânea, iniciativas recentes de fomento cultural, como o Festival de Cinema de Paranapiacaba e o Festival do Cambuci, foram realizadas com apoio de políticas públicas federais do Ministério da Cultura. O Festival de Cinema de Paranapiacaba, realizado por meio da Lei Paulo Gustavo (nº 195/2022), vem desempenhando papel central na reativação dos usos culturais da Vila. A edição de 2026, nos dias 19, 20 e 21 de junho, acontecerá no Cine Lyra.

A Vila de Paranapiacaba também integra a rota do Festival do Cambuci, iniciativa voltada à valorização da produção local associada à Mata Atlântica. Dedicado ao cambuci, fruto nativo da região, o evento reúne moradores, produtores e visitantes em atividades gastronômicas, culturais e educativas, incentivando seu uso sustentável na culinária e na economia criativa. O cambuci se transforma em diversos sabores em sorvetes, geleias, licores, bolos, cachaças e pratos que se traduzem em aromas, texturas e em saberes transmitidos entre gerações.

Ao promover a circulação desses saberes e impul-

> “As intervenções não apenas recuperaram estruturas materiais que são testemunhas da identidade social e histórica ligada à cultura ferroviária, ao trabalho e à técnica, mas também garantiram o incremento e a continuidade do uso pelas gerações atuais.”

ANDERSON DE SÁ, arquiteto do Iphan-SP e fiscal técnico do Novo PAC na Vila de Paranapiacaba.

TANIA GORI



Polo do esoterismo, Paranapiacaba atrai anualmente entusiastas da cultura mágica para eventos como a Convenção de Bruxas e Magos do Brasil

> “Mais do que restaurar imóveis, os recursos contribuíram para a recuperação da memória de Paranapiacaba. Trouxeram esperança e revitalizaram o cotidiano das pessoas que vivem ali. Além disso, proporcionou meios para implementar a educação patrimonial e ampliou as possibilidades de turismo.”

TATIANA MACHADO, bióloga e servidora da Secretaria de Cultura da cidade de Santo André, responsável pela atuação no setor de normatização técnica dos restauros .

LÍVIO MEDEIROS



A Vila é palco para trilheiros e ecoturistas, que buscam nos caminhos da Mata Atlântica uma conexão direta com a biodiversidade preservada

LÍVIO MEDEIROS



O Festival de Cinema de Paranapiacaba, com recursos da Lei Paulo Gustavo de 2022 via Minc, desempenha papel central na reativação dos usos culturais da Vila

sionar o turismo, o festival contribui para a continuidade das práticas da comunidade local, afirmando a cultura do cambuci e dos habitantes da Vila de Paranapiacaba como um patrimônio vivo e dinâmico. A 21ª edição do Festival do Cambuci aconteceu entre 18 e 26 de abril de 2026, no Antigo Mercado, no Cine Lyra e no prédio multiuso. Foi realizado com apoio da Prefeitura de Santo André e do Ponto de Cultura Caminhos do Cambuci, reconhecido no âmbito da Política Nacional de Cultura Viva do Ministério da Cultura.

A vitalidade cultural da Vila se manifesta ainda na apropriação do espaço por grupos que encontram na paisagem característica de Paranapiacaba o cenário ideal para novas expressões. A Vila tornou-se um importante polo para o esoterismo, atraindo anualmente entusiastas da cultura mágica que, entre eventos como a Convenção de Bruxas e Magos do Brasil, ressignificam o patrimônio arquitetônico vitoriano sob uma ótica lúdica e espiritual.

Paralelamente, a singularidade geográfica de Paranapiacaba, encravada na Serra do Mar, estabelece o local como um ponto de convergência para o turismo de aventura. Aos finais de semana e feriados, grupos de motociclistas percorrem as estradas sinuosas da região e se misturam ao passo silencioso de trilheiros e ecoturistas, que buscam nos caminhos da Mata Atlântica e nas inúmeras cachoeiras uma conexão direta com a biodiversidade preservada.

> “Nós, moradores, somos a história desse lugar, o patrimônio vivo e humano da Vila de Paranapiacaba. Habitamos num lugar importante de ser preservado, único. Permanecemos aqui sustentando o que já ruía, persistindo, buscando melhorias. Somos, ontem e hoje, resistência.”

LUCIANA CALAZANS, monitora ambiental, moradora da Vila de Paranapiacaba.



MARIANA ALVES

Fachada de habitação operária em madeira na Vila de Paranapiacaba

| ARTIGO

PARANAPIACABA: MEMÓRIA VIVA DO DESENVOLVIMENTO E DA IDENTIDADE NACIONAL

Por Fábio Picarelli, Subprefeito de Paranapiacaba e Parque Andreense

Antes da Vila Inglesa, que foi o grande epicentro do desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo e do Brasil, é importante lembrar que o país, em 1850 (quando se deu início à obra da ferrovia), era essencialmente agrícola, com foco na produção de café e nos ciclos da borracha, algodão, cana-de-açúcar e cacau.

Com os esforços de um grande brasileiro, Irineu Evangelista de Souza, a ferrovia chega a São Paulo para resolver um grande problema: escoar a abundante produção de café do interior do estado até o porto de Santos.

É da Estação do Valongo que esse valioso grão chegou às cafeterias da Europa e dos Estados Unidos, em meio ao grande "boom" do café no mundo.

Para vencer os 800 metros de aclive da Serra do Mar, os ingleses construíram uma verdadeira obra de engenharia a céu aberto: o sistema funicular, único no mundo, baseado em cabos e em um mecanismo de peso e contrapeso, utilizado para movimentar as composições ferroviárias na serra.

Sob os auspícios do Império, os ingleses venceram a Serra do Mar

em patamares, pois dominavam a construção de ferrovias, as máquinas a vapor e a engenharia da época.

Foi por meio dessa ferrovia, construída em plena Mata Atlântica e fruto de uma parceria com os ingleses que durou cerca de 90 anos, que a Revolução Industrial chegou a São Paulo, iniciando-se com a produção das próprias ferramentas utilizadas na obra.

Cada estrutura, cada trilho e cada detalhe da Paranapiacaba carrega a memória de um país construído a partir do trabalho, da inovação ferroviária e do encontro de culturas. Proteger Paranapiacaba é proteger a identidade nacional.

Os investimentos do Iphan via Novo PAC vão além do restauro: representam a valorização da história como ferramenta de desenvolvimento.

O resgate da Vila fortalece o pertencimento da comunidade e projeta Paranapiacaba como referência em preservação cultural. Mais do que conservar edificações, trata-se de manter viva uma narrativa que educa, inspira e impulsiona o turismo sustentável.

Paranapiacaba resiste ao tempo porque representa o que não pode ser substituído: memória, identidade e legado. Investir em sua preservação é um compromisso com o futuro e com as próximas gerações.

Parabéns ao Iphan pela iniciativa. Santo André comemora.

FOTOS: TIAGO CAVALCANTE, PARANAPIACABA OFICIAL



Foto área da Vila com campo de futebol e a Casa do Engenheiro



Vista aérea com prédio que abriga o Mercado Popular de Paranapiacaba

RESTAURO E CONSERVAÇÃO EM MEIO À SERRA DO MAR

Nos últimos anos, a Vila de Paranapiacaba passou por um intenso processo de reconhecimento do seu valor histórico, patrimonial e industrial para o estado de São Paulo e para o Brasil. Os sucessivos tombamentos pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT (1987) e pelo Iphan (2008) reforçaram seu papel de testemunho singular da história das ferrovias no Brasil e das dinâmicas sociais e do trabalho a elas associadas.

A Vila, conhecida por estar frequentemente envolta em uma densa neblina, possui um dos índices pluviométricos mais altos do estado de São Paulo (média anual de 3000 mm), o que lhe garante baixas temperaturas, alta umidade e chuvas constantes na maior parte do ano. Tal condição climática apresentou-se como um desafio, sobretudo para a conservação do conjunto arquitetônico em madeira. Isso exige intervenções constantes de manutenção e técnicas específicas de preservação para mitigar os efeitos da umidade, que incluem a seleção de madeiras e revestimentos adequados para resistirem a tais intempéries. O clima serrano, com uma neblina que se apresenta todos os dias, foi também responsável por surpresas recorrentes nas obras, pela instabilidade do solo, de natureza siltosa e, portanto, mais suscetível ao encharcamento.

Assim, os restauros foram marcados por uma série de desafios. Entre eles, dificuldades logísticas no transporte de materiais, agravadas pelo acesso precário e, em certos períodos, até pelo isolamento temporário da região com alagamentos. Geograficamente, a Vila está relativamente isolada na Serra do Mar,

Proc.Condephaat
nº 22.209/82

ESTADO DE SÃO PAULO

RESOLUÇÃO Nº 037 DE 30 DE SETEMBRO DE 1987

ELIZABETE MENDES DE OLIVEIRA, SECRETÁRIA DA CULTURA, no uso de suas atribuições legais, e nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto nº 13.426 , de 16 de março de 1979,

R E S O L V E

Artigo 1º - Fica tombada como bem cultural de interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico, a área abrangida pelo perímetro descrito no artigo subsequente, localizada no Município de Santo André, na qual se insere os seguintes elementos:

I - Parte Baixa de Paranapiacaba ou Vila Ferroviária de Paranapiacaba implantada no alto da Serra do Mar pela São Paulo Railway Co., no final do século XIX e início do XX . Esse conjunto urbanístico constitui um dos únicos exemplares no Brasil de núcleo urbano planejado com uso especializado — Vila Ferroviária — composto por edificações em sua grande maioria construídas com madeira e com características arquitetônicas de influência européia;

II - Parte Alta de Paranapiacaba, núcleo urbano implantado defronte à Vila Ferroviária, à qual se liga por meio de uma passarela para pedestres, suspensa sobre a linha férrea Santos-Jundiaí. Sua configuração urbana é contemporânea à da Vila Ferroviária, denotando uma forma de ocupação espontânea e características arquitetônico-urbanísticas oriundas da tradição luso-brasileira associadas ao emprego de material e técnica construtiva adotados pelos ingleses em Paranapiacaba. Destaca-se , desde seus primórdios, como área concentradora das atividades comerciais de abastecimento da população local, constituindo - portanto parte integrante do universo urbano instalado no alto da Serra do Mar;

IMESP – Modelo Oficial 19

Primeira p
processo nº 22.2
do CONDEPH
deu origem ao tom
estadual d
Paranapiacaba, S

com um único acesso principal por estrada e, hoje, sem linha ferroviária permanente para passageiros (exceto a linha turística semanal), sendo o leito dedicado ao transporte de carga. Soma-se a isso a elevada incidência de radiação ultravioleta, que acelera o desgaste das tintas e contribui para o descascamento frequente das superfícies, mesmo quando utilizados materiais de boa qualidade e técnicas consideradas adequadas à preservação da madeira.

Duas etapas

O restauro do patrimônio ferroviário de Paranapiacaba é fruto de uma parceria entre Iphan e Prefeitura de Santo André, executado em duas fases distintas. A primeira, iniciada no PAC Cidades Históricas, em 2013, teve seu fluxo interrompido entre 2019 e 2022 por ausência de dotação orçamentária. Esse cenário foi revertido a partir de 2023, quando o Governo Federal decidiu, de forma estratégica, inserir novamente o patrimônio cultural no Novo PAC por meio do Iphan, e permitiu assim a continuidade dos projetos e a execução das obras de reconstrução que estavam pendentes.

Assim, a partir de 2013, com o PAC Cidades Históricas, Paranapiacaba passou por uma série de obras de restauro que evidenciam um investimento contínuo e diversificado na preservação de seu patrimônio. Entre as intervenções realizadas nesse período, destacam-se a recuperação da Casa de Engenheiro (atual Biblioteca, em 2016), com custo de R$ 194.981,061, o restauro do Almoxarifado da antiga SPR (2017), com custo de R$ 724.082,27; e a recuperação de 14 residências (2018), cujo investimento foi de R$ 13.622.236,91.

> “O movimento de tombamento, aliado ao posterior financiamento pelo Iphan e o PAC Cidades Histórias, fez com que a Vila de Paranapiacaba pudesse estar em um outro patamar. O Novo PAC foi uma renovação de esperança.”
>
> **GUILHERME RIBEIRO**, gerente de Projetos e Preservação Histórica da Vila de Paranapiacaba.

FOTOS: PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ



Antes e depois - Restauro da Casa de Engenheiro



Atual Biblioteca pública da Vila



Antes e depois - Restauro do Almoxarifado da antiga SPR



Atual Restaurante da Zilda, que recebe principalmente turistas

FOTOS: PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ





Antes e depois - 14 residências foram recuperadas durante o PAC Cidades Históricas

No âmbito das estruturas ferroviárias (2019), foram restaurados os galpões ferroviários – que se transformaram na Garagem das Locomotivas – ao custo de R$ 9.036.354,01, bem como as Oficinas de Manutenção das antigas SPR e RFFSA, com investimento de R$ 4.688.422,63. Mais recentemente, em 2023, o Campo de Futebol União Lyra Serrano (Serrano Atlético Clube) também foi contemplado com restauro orçado em R$ R$ 3.996.790,59 milhões. Esses valores, considerados em conjunto, demonstram a amplitude e a relevância dos recursos mobilizados para a conservação do conjunto histórico de Paranapiacaba.

A partir de agosto de 2023, com o Novo PAC, foram contemplados o restauro do Cine Lyra, a reconstrução do imóvel incendiado da Rua Dr. Marum, transformado em auditório, e a restauração de mais 34 casas, em continuidade às ações anteriores. Essas últimas intervenções serão aprofundadas nos próximos capítulos.

Além de contar com o apoio do Iphan, a Vila de Paranapiacaba responde aos conselhos locais, tais como o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), o Conselho Municipal de Representantes de Paranapiacaba e Pq. Andreense (CMRPPA) e o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André (COMDEPHAAPASA). A atuação dos conselhos e



Antes e depois - Restauro de Galpões Ferroviários - Garagem das Locomotivas



Atualmente é a Estação Ferroviária, aonde
chega o trem turístico

> “Para obtermos informações precisas sobre os imóveis, buscamos diversas fontes, desde filmes antigos até documentos históricos em museus. Entendemos que a ocupação e a própria constituição da Vila, iniciadas em 1860, seguiram lógicas que já não atendem às demandas atuais. Diante disso, estudamos adequações, buscando contemplar as necessidades do presente, sem interferir significativamente no bem tombado ou na estética de Paranapiacaba”.

CARLOS PALAZZI, arquiteto e diretor da Vila de Paranapiacapa.

FOTOS: PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ





Antes e depois - Restauro das Oficinas de Manutenção das antigas SPR e RFFSA. Atualmente, são espaços destinados a oficinas, depósito, formação de mão de obra em restauro, além de um galpão concebido como museu vivo



MARIANA ALVES

Circulação de visitantes na Estação Ferroviária, antiga Garagem das Locomotivas da São Paulo Railway, aonde atualmente chega o Expresso Turístico com visitantes

do Iphan foi central em todas as etapas dos processos de restauro, funcionando como instâncias de validação técnica e normativa. .

Os projetos foram desenvolvidos a partir de estudos fundamentados em fontes diversas, que incluem levantamentos *in loco*, prospecções e projetos remanescentes, e em fontes secundárias, que incluem acervos bibliográficos, fotográficos e audiovisuais históricos. As propostas apresentadas incorporaram pesquisas historiográficas baseadas em bibliografia especializada e em fontes documentais, em conformidade com as exigências do Iphan. Entre os principais acervos utilizados, destacam-se a Biblioteca Ábia Ferreira Francisco, em Paranapiacaba, atualmente instalada na Casa de Engenheiro; o Centro de Documentação em Arquitetura e Urbanismo (CDARQ), também localizado na Vila; e o Museu de Santo André Dr. Octaviano Armando Gaiarsa, situado no centro de Santo André.

Desafios superados

A partir do lançamento do PAC Cidades Históricas, em 2013, a dinâmica de repasses do Iphan – condicionada à execução e aprovação de etapas técnicas - encontrou gargalos na estrutura operacional local. Paranapiacaba precisou estruturar do zero seu corpo técnico especializado, o que gerou um descompasso entre os prazos planejados e a realidade das entregas. Essa diferença temporal, agravada pela falta de disponibilidade orçamentária para a recomposição de valores entre 2019 e 2022, resultou em uma lacuna financeira que ameaçou a integridade do conjunto ferroviário. A reversão desse cenário só foi possível a

> “O Iphan esteve sempre em sintonia com a Prefeitura de Santo André, a subprefeitura da Vila de Paranapiacaba, os conselhos municipais e estaduais por conta das linhas de financiamento. Eles deram muito apoio, mandaram equipes especializadas e foram excelentes para nos assessorar no restauro.”
>
> **PAULO AMORIM**, arquiteto da Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense.



MARIANA ALVES

Chegada do Expresso Turístico a Paranapiacaba. A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) opera o trem que parte da Estação da Luz no centro de São Paulo, com destino a Jundiaí, Mogi das Cruzes e Paranapiacaba



Para o restauro dos imóveis, foram realizadas pesquisas historiográficas baseadas em bibliografia especializada e em fontes documentais, em conformidade com as exigências do Iphan

MARIANA ALVES

> “Um desafio central no manejo de fontes históricas para o restauro é identificar as diversas fases pelas quais os imóveis passaram. Isso deve ser considerado na proposta, uma vez que o restauro não consiste, necessariamente, em retornar a uma configuração idealizada do passado.”

ANDERSON DE SÁ, arquiteto do Iphan-SP e fiscal técnico do Novo PAC na Vila de Paranapiacaba.

partir de 2023, com uma nova articulação institucional entre o Iphan, a Subprefeitura local e o Conselho Municipal de Políticas Urbanas (CMPU) que permitiu a captação de recursos emergenciais e a superação dos entraves técnicos que paralisavam o restauro.

O processo exigiu um constante diálogo entre arquitetos, engenheiros, historiadores, restauradores, administradores públicos e técnicos do Iphan. Foi realizada uma parceria coletiva para que as obras pudessem verdadeiramente dar a Paranapiacaba o máximo de verossimilhança em relação ao passado. Além de conectar o tempo presente com novas possibilidades econômicas e sociais à Vila e seus moradores.

Os restauros de preservação e manutenção na Vila de Paranapiacaba por meio do PAC Cidades Históricas foram realizados pela empresa PCS Tecnologia e Locação Ltda., vencedora da licitação pública. As obras tiveram início em 2015, com a Casa do Engenheiro, antiga residência do engenheiro-chefe da São Paulo Railway, que foi adaptada para abrigar uma biblioteca pública. Atualmente, o espaço recebe cerca de 3 mil usuários por ano, entre estudantes da rede municipal e visitantes em geral.

O Almoxarifado da antiga SPR, cujo restauro foi concluído em 2016, foi adaptado para uso como restaurante, contribuindo para atender à crescente demanda turística da região. Posteriormente, a Garagem das Locomotivas, finalizada em 2019, passou a funcionar como plataforma de embarque e desembarque do Expresso Turístico, além de oferecer suporte aos visitantes da Vila de Paranapiacaba. No mesmo ano, foram concluídas as obras nas antigas Oficinas de Manutenção da São Paulo Railway (SPR)

e da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), onde foram implantados espaços destinados a oficinas, depósito, formação de mão de obra em restauro e um galpão concebido como museu vivo.

No total, as quatro obras de restauração no âmbito do PAC Cidades Históricas contaram com mais de R$ 32 milhões em recursos do Governo Federal, por meio do Iphan, e foram realizadas em parceria com a Prefeitura de Santo André. Mais recentemente, encontra-se em licitação a continuidade dos restauros de 34 residências, cuja primeira etapa resultou na entrega de 14 imóveis em 2018. As obras de restauração do campo de futebol, por sua vez, foram concluídas em 2023. Em conjunto, essas ações ampliam o escopo das iniciativas de preservação e consolidam uma nova etapa no processo de restauro e requalificação da Vila de Paranapiacaba.

MARIANA ALVES



> “Sem o empenho dessas equipes, sobretudo dos técnicos do Iphan, que nos orientaram ao longo de todo o processo, não teríamos alcançado o nível de excelência necessário para o restauro. Esse resultado só foi possível graças ao trabalho conjunto entre o Iphan, a Prefeitura de Santo André e a Vila de Paranapiacaba.”

TATIANA MACHADO, bióloga e servidora da Secretaria de Cultura da cidade de Santo André, responsável pela atuação no setor de normatização técnica dos restauros.



As obras de restauração conduzidas pelo Iphan, em parceria com a Prefeitura de Santo André, consolidam uma nova Vila de Paranapiacaba

| ARTIGO

O RESTAURO DE PARANAPIACABA: O PATRIMÔNIO CULTURAL NA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DO BRASIL

Por Daniel Sombra, Diretor do Departamento de Ações Estratégicas e Intersetoriais (DAEI) do Iphan

O estado de São Paulo sempre esteve profundamente associado à ideia de modernização e progresso do Brasil. Foi locomotiva econômica, centro industrial, destino de trabalhadores e espaço simbólico do desenvolvimento nacional. É nesse contexto que surge Paranapiacaba, instalada na Serra do Mar, peça estratégica no auge da expansão do café no século XIX.

A Vila nasceu a partir do capital e da engenharia ingleses vinculados à São Paulo Railway, ferrovia construída para conectar o interior paulista ao Porto de Santos. Mas aquele empreendimento foi muito mais do que infraestrutura econômica. Ele também produziu intercâmbios culturais profundos. Em Paranapiacaba, chegaram práticas urbanas, arquitetônicas e culturais que influenciaram o debate brasileiro: o clube recreativo, o cinema, o futebol, as casas operárias padronizadas, os jardins, as estruturas ferroviárias e até mesmo a própria sociabilidade inglesa transplantada para a Serra

do Mar. Foi ali que Charles Miller ajudou a consolidar as primeiras práticas do futebol no Brasil.

Ao longo do século XX, entretanto, a função econômica original da Vila desapareceu gradualmente. A modernização da logística nacional, a substituição dos modais ferroviários e a decadência da estrutura ferroviária provocaram um processo de esvaziamento da região. O sistema funicular foi desativado, a ferrovia perdeu centralidade e Paranapiacaba entrou em um ciclo de deterioração física e econômica.

Mas é justamente nesse ponto que surge a reflexão: o que fazer com os lugares que ajudaram a construir o país quando seus ciclos econômicos originais se encerram?

Em Paranapiacaba, aquilo que parecia ruína tornou-se oportunidade. O reconhecimento da Vila como patrimônio brasileiro pelo Iphan, em 2008, abriu caminho para uma nova compreensão sobre seu papel no desenvolvimento nacional. A antiga vila ferroviária passou a ocupar um novo lugar: o da economia da cultura. Ou seja, o patrimônio deixa de ser entendido apenas como memória do passado e passa a atuar como ativo econômico, turístico e social.

Hoje, Paranapiacaba é um espaço singular na metrópole paulista. Ao mesmo tempo em que preserva a memória ferroviária e industrial do Brasil, também é polo cultural, turístico e ambiental. Festivais gastronômicos, Festival do Cambuci, Festival de Cinema, turismo de aventura, encontros culturais, ecoturismo e atividades ligadas à economia criativa passaram a integrar a dinâmica cotidiana da Vila.

A própria paisagem da Serra do Mar, associada à Mata Atlântica preservada, ajuda a consolidar Paranapiacaba como um território onde patrimônio, natureza e cultura convivem de maneira rara no contexto urbano brasileiro.

É nesse contexto que Paranapiacaba nos ajuda a pensar algo maior, sobre o papel do patrimônio cultural na estratégia contemporânea de desenvolvimento do Brasil.

Muitos dos nossos patrimônios compartilham trajetórias semelhantes. Primeiro, o auge: períodos em que recursos, tecnologia e mão de obra produziram edifícios, cidades e estruturas carregadas de signi-

ficado histórico e simbólico. Depois, a decadência: momentos em que novos projetos de modernização passaram a enxergar o passado como algo incompatível com o desenvolvimento, optando pelo abandono e descarte das estruturas.

Por isso, Paranapiacaba, assim como Ouro Preto, Recife, Salvador, São Luís e tantos outros conjuntos históricos brasileiros, nos convida a refletir sobre uma questão central, sobre como integrar história, memória e patrimônio à estratégia contemporânea de desenvolvimento.

O primeiro passo é manter esse patrimônio de pé e garantir sua ocupação.

E isso exige investimento público contínuo, capacidade institucional e políticas culturais estruturadas. Em Paranapiacaba, a presença do Ministério da Cultura e do Iphan foi decisiva para impedir o colapso físico da Vila e abrir um novo ciclo de revitalização. Nos últimos anos, diferentes instrumentos de política pública atuaram simultaneamente naquele território: Lei Rouanet, Lei Paulo Gustavo, Política Nacional Aldir Blanc e PAC.

Entre essas políticas, duas merecem destaque especial: a Lei Rouanet e o PAC. A Lei Rouanet consolidou-se, desde os anos 1990, como um dos principais instrumentos de financiamento do patrimônio cultural brasileiro. Em Paranapiacaba, viabilizou o restauro da Torre do Relógio e hoje financia parte importante da recuperação do Clube União Lyra Serrano. Além do impacto cultural, há também um efeito econômico relevante. Estudos da FGV e do Ministério da Cultura indicam que cada real investido em patrimônio cultural alavanca outros R$ 4,48 na economia, movimentando cadeias produtivas, serviços e atividades associadas.

Já o PAC, iniciado em 2013, inaugurou um fluxo estruturado de investimentos públicos em patrimônio cultural. Em Paranapiacaba, os recursos permitiram restaurar casas, galpões ferroviários, oficinas, biblioteca, equipamentos culturais e estruturas esportivas. Entre 2019 e 2022, houve interrupção dos investimentos federais, mas o Novo PAC retomou essa agenda em 2023, permitindo a continuidade das obras e a reativação dos projetos interrompidos.

Os efeitos econômicos desses investimentos aparecem de maneira quase imediata. Estudo elaborado no âmbito do DAEI/Iphan demonstra que obras de restauro possuem elevada capacidade de geração de empregos diretos e indiretos, especialmente pela alta intensidade de mão de obra especializada. São postos ligados a restauradores, mestres de ofício, conservadores, carpinteiros, pintores, pedreiros, serralheiros, técnicos, arquitetos e engenheiros.

Com o investimento de R$ 770 milhões aprovado em 2023, estima-se a geração de cerca de 24 mil postos de trabalho. São empregos qualificados, vinculados à preservação de técnicas tradicionais e à transmissão de conhecimentos construtivos históricos.

Além da mão de obra diretamente envolvida nas obras, toda uma cadeia econômica é ativada: transporte, logística, hospedagem, alimentação, comércio, escritórios técnicos, turismo e serviços locais. O patrimônio cultural movimenta economias inteiras.

Mas talvez o mais importante venha depois da conclusão das obras: edifícios reabertos e infraestruturas recuperadas passam a abrigar novas atividades, ampliando permanentemente o impacto econômico.

Em Paranapiacaba isso já começa a acontecer de maneira concreta. A antiga garagem das locomotivas voltou a funcionar como porta de entrada do trem turístico. O Cine Lyra foi transformado novamente em espaço de encontro cultural e abriga anualmente o Festival de Cinema. O antigo Hospital Velho converteu-se em auditório e espaço multiuso voltado a atividades formativas e culturais. As casas restauradas retornam gradualmente à moradia, ao comércio, ao turismo e à economia local.

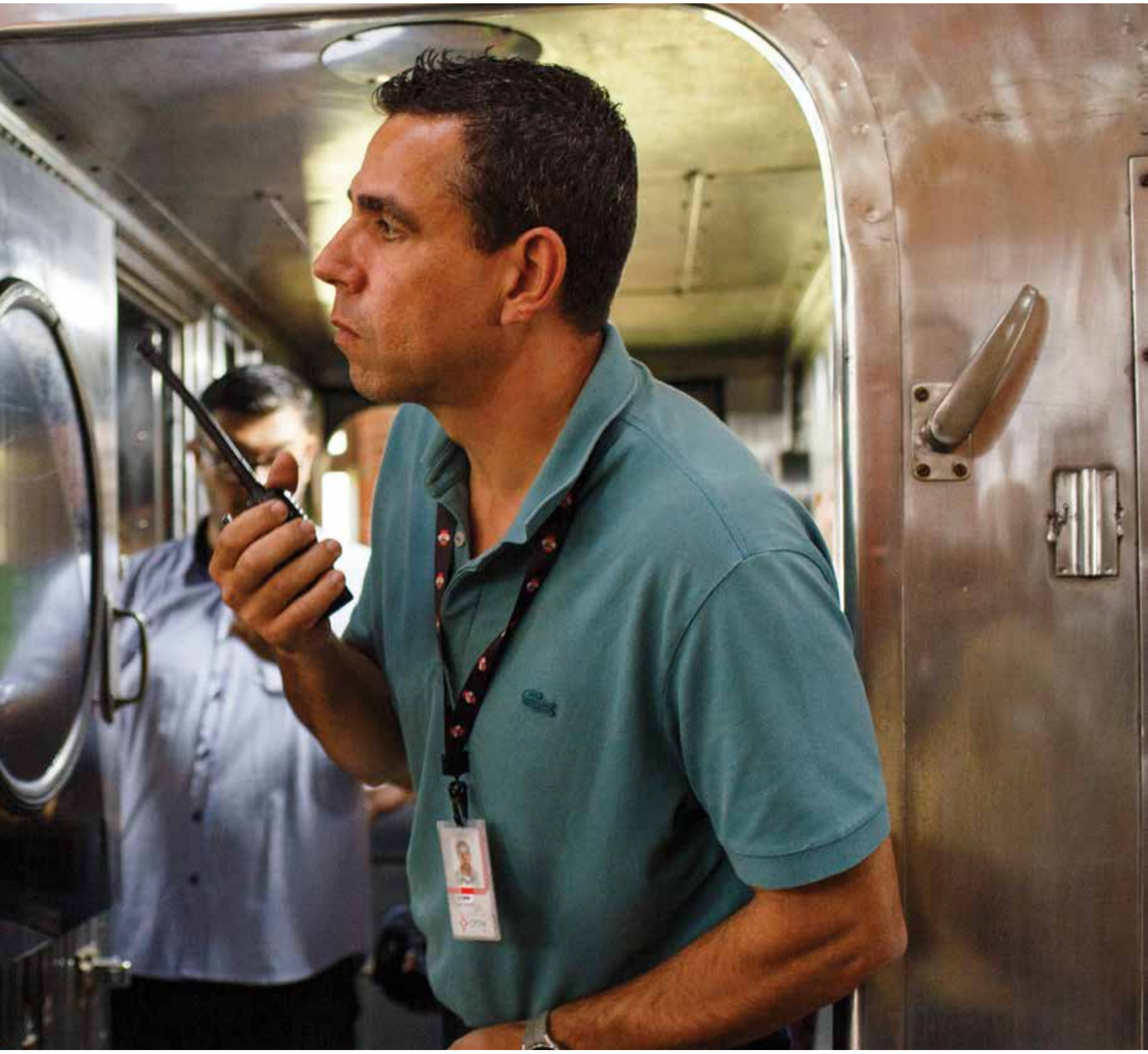
O restauro da Vila de Paranapiacaba simboliza não apenas um conjunto arquitetônico preservado, mas uma demonstração concreta de que patrimônio cultural pode produzir desenvolvimento econômico, inclusão social, turismo sustentável, geração de emprego e fortalecimento da identidade nacional.

Se antes os trilhos garantiam o desenvolvimento econômico daquela região, hoje é justamente a memória inscrita nas construções, nas técnicas, nas paisagens e nas histórias da Vila que passa a sustentar um novo ciclo de desenvolvimento.

MARIANA ALVES



Funcionário da CPTM no Expresso Turístico em Paranapiacaba



O RENASCIMENTO DO CINE LYRA

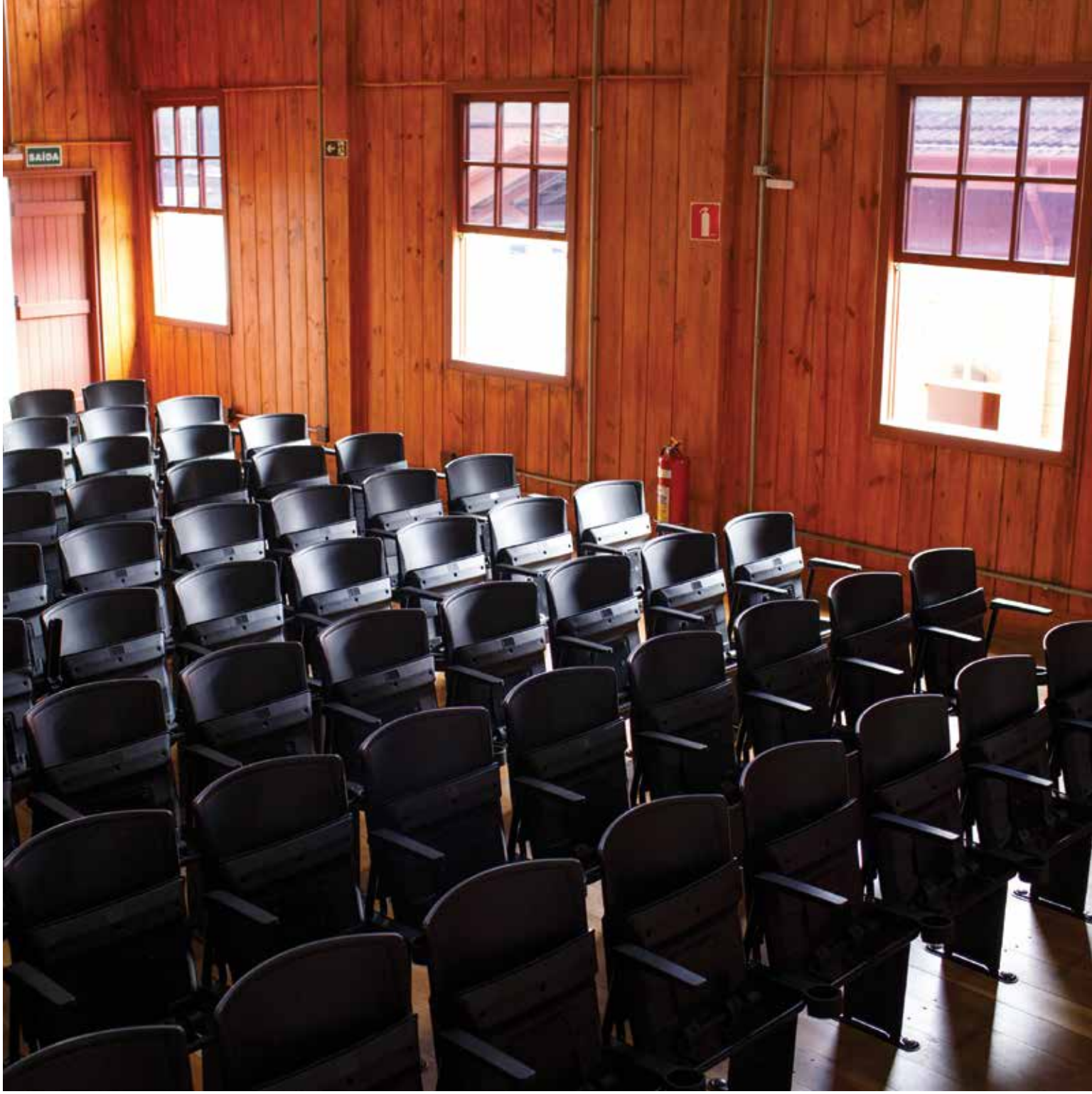
Em 2024, as luzes do segundo cinema projetado do país e o primeiro do estado de São Paulo voltaram a se acender. Durante o 23º Festival de Inverno de Paranapiacaba, o conjunto Cine Lyra foi oficialmente devolvido ao turismo e à população local, reafirmando seu papel como um dos pilares da vida cultural na Vila.

A recuperação da sede da Sociedade Recreativa Lyra da Serra, realizada entre 2023 e 2024, exigiu uma intervenção técnica delicada. Com investimentos totais de cerca de R$ 4,4 milhões – sendo R$ 1,3 milhão no âmbito do Novo PAC (via Iphan) e R$ 3,1 milhões oriundos da Prefeitura de Santo André –, o projeto abrangeu três instalações: a sala de cinema, uma brinquedoteca, um prédio multiuso e o salão principal. O conjunto configura uma estrutura de grande porte, com cerca de 900 m², capaz de atender a demandas históricas dos moradores da Vila.

Os principais desafios técnicos envolveram o avançado estado de degradação das estruturas originais. Para salvar o edifício, que apresentava desníveis estruturais de até 18 cm, foi necessário realizar o renivelamento da estrutura, um processo delicado de suspensão para realinhamento. A execução, realizada pela Edipal Construtora e Imóveis Papai LTDA, priorizou o reaproveitamento de elementos construtivos históricos, garantindo a integridade do bem diante do risco iminente de colapso.

Hoje, com capacidade para 89 pessoas, o cinema retomou sua função social, como um espaço de encontro e trocas culturais. O equipamento acolhe oficinas, exposições, debates e sessões abertas à comunidade e ao turismo, realizadas especialmente aos finais de

> “Dedicamos um cuidado especial para manter o Cine Lyra sempre vivo e aberto à visitação. É um espaço pulsante que acolhe desde grupos de idosos até atividades escolares e infantis. Por ser palco constante de reuniões da comunidade, ele consolidou-se como o grande ponto de encontro e integração da Vila de Paranapiacaba.”
>
> **GUILHERME RIBEIRO**, gerente de Projetos e Preservação Histórica da Vila de Paranapiacaba.

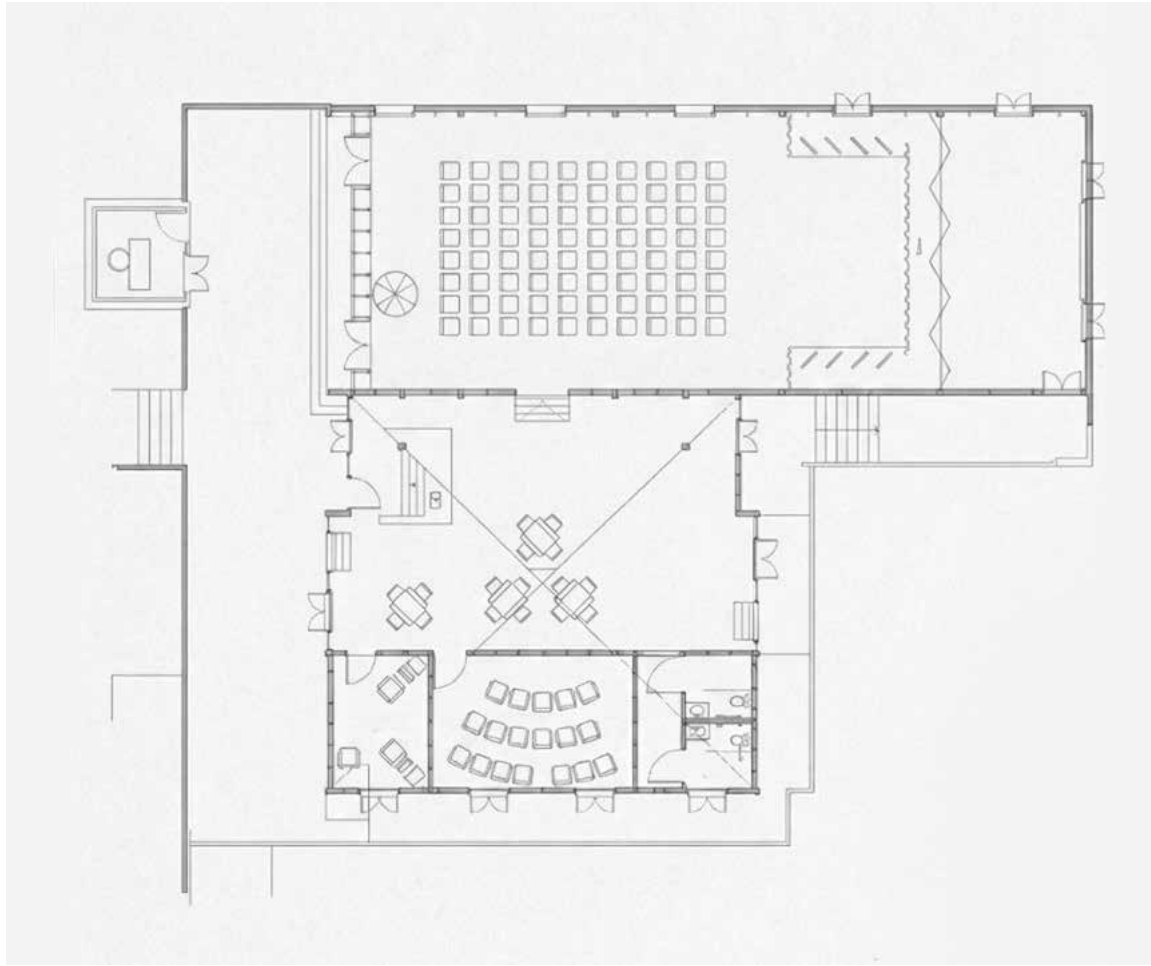


FOTOS: MARIANA ALVES

Interior do Cine Lyra, em Paranapiacaba, após processo de restauro



Também parte do conjunto, o Espaço Multiuso é um exemplo de arquitetura com influência inglesa



Planta baixa simplificada do conjunto Cine Lyra

semana. Assim, o espaço reafirma seu papel como elo entre a preservação do patrimônio histórico e a produção cultural contemporânea, mantendo viva uma tradição de encontros, narrativas e imagens que atravessa mais de um século.

Raízes: trabalho, lar e cotidiano

O esforço investido no restauro encontra eco na história de resistência da Sociedade Recreativa Lyra da Serra. Nas primeiras décadas do século 20, pelas ruas do Alto da Serra, ecoavam vozes, risadas e acordes musicais, que se espalhavam a partir de festas, bailes e exibições realizadas em sua sede. Fundado em 1903, o clube oferecia apresentações teatrais, aulas de música, biblioteca, cinema e diversas atividades culturais aos moradores da Vila e de Santo André (SP).

Esses encontros, organizados pelos habitantes das vilas formadas em torno da construção e manutenção da ferrovia Santos–Jundiaí, animavam o cotidiano dos funcionários da São Paulo Railway. A comunidade inglesa da Vila de Paranapiacaba, sob a liderança de engenheiros da ferrovia e dos trabalhadores ferroviários, reproduziu muitas das práticas associativas e culturais de seu país de origem. A filiação a associações, sociedades e clubes configurava-se como a forma predominante de sociabilidade entre os ingleses.

Inserido nesse contexto de sociabilidade, nascia o Cine Lyra como um desdobramento dessas práticas associativas. Esse movimento não era isolado: em diferentes localidades da Europa e do Brasil, salões associativos passaram a incorporar o teatro e, posteriormente, o cinema, acompanhando a transformação dos hábitos culturais nas primeiras décadas do século 20.

> “O Cine Lyra é um dos primeiros do Brasil. Era uma grande meta poder restaurá-lo e fazê-lo funcionar novamente. Com o auxílio do Iphan e da Prefeitura de Santo André, isso foi possível.”
>
> **CARLOS PALAZZI**, arquiteto e diretor da Vila de Paranapiacaba.



MARIANA ALVES

Parte do Conjunto Cine Lyra, a brinquedoteca sempre foi uma necessidade de Paranapiacaba

HELBER AGGIO



Conjunto Cine Lyra antes do restauro

FOTOS: MARIANA ALVES E LÍVIO MEDEIROS







Salão interno
do Cine Lyra

A introdução do cinema no Brasil remonta ao final do século 19, poucos meses após as primeiras exibições dos irmãos Lumière na Europa. Inicialmente itinerantes, as projeções ocorriam em teatros, feiras e salões improvisados, até a consolidação das primeiras salas fixas nas primeiras décadas do século 20. Esses espaços, muitas vezes vinculados a clubes, associações recreativas e teatros, desempenharam papel fundamental na difusão do novo espetáculo, integrando-o às novas formas de lazer em construção.

Assim, a sede da Sociedade Recreativa Lyra da Serra ajudava a manter redes sociais de prestígio e convívio. Um exemplo é o grupo de teatro, conhecido como Grupo Dramático "Da Lyra", criado na década de 1930 e que se apresentava em festivais da região. As sessões de cinema mudo realizadas no clube frequentemente eram acompanhadas pela banda de música, além dos bailes mensais, animados por ritmos diversos, a exemplo de bolero, samba, valsa e choro.

A imprensa da época registrou com entusiasmo essas práticas. O Correio Paulistano, por exemplo, destacava "as interessantes festas realizadas pelos empregados da tão conceituada São Paulo *Railway*"[1] e de "brilhante festa beneficente realizada em benefício da Sociedade dos Beneficentes dos empregados da mesma estrada"[2].

A edição de 27 de janeiro de 1909 de O Commercio de São Paulo descreve uma dessas ocasiões: uma festa

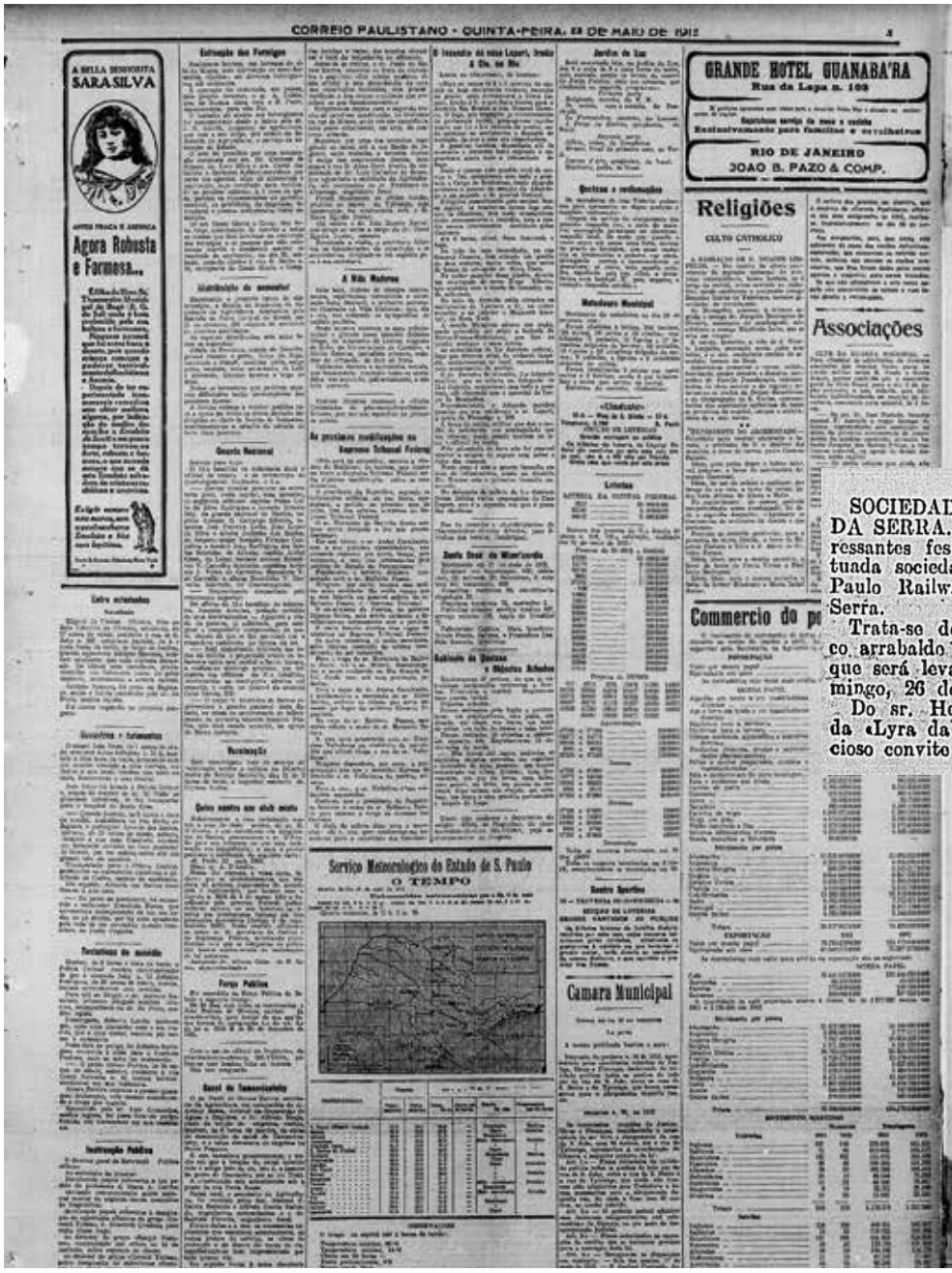
[1] CORREIO PAULISTANO. São Paulo, ano 58, n. 16691, 23 maio 1912, p. 5.

[2] CORREIO PAULISTANO. São Paulo, 10 jul. 1914, p. 5

MARIANA ALVES



ACERVO BIBLIOTECA NACIONAL



CORREIO PAULISTANO - QUINTA-FEIRA, 23 DE MAIO DE 1912

GRANDE HOTEL GUANABA'RA
Rua da Lapa n. 103
RIO DE JANEIRO
JOAO B. PAZO & COMP.

Religiões

CULTO CATHOLICO

Associações

Commercio do p

Camara Municipal

Serviço Meteorologico do Estado de S. Paulo
O TEMPO

**

SOCIEDADE RECREATIVA LYRA DA SERRA. — Mais uma das suas interessantes festas vão realizar esta conceituada sociedade dos empregados da «S. Paulo Railway», com séde no Alto da Serra.

Trata-se de uma excursão ao pittoresco arrabalde da Cantareira, nesta capital, que será levada a effeito no proximo domingo, 26 do corrente.

Do sr. Henrique Fernandes, secretario da «Lyra da Serra», recebemos um attencioso convite para essa festa.

Jornal Correio Paulistano, de maio de 1912, descreve as famosas festas no Alto da Serra (atual Paranapiacaba)

beneficente no Alto da Serra, com intensa participação da Sociedade Recreativa Lyra da Serra. Na programação, articulavam-se apresentações musicais, a encenação do drama Tosca, bailes que avançavam pela madrugada e, de modo significativo, a exibição de um cinematógrafo Pathé no próprio teatro da associação[3].

Esses registros revelam como os trabalhadores se apropriaram desses espaços para construir formas de convivência, lazer e identidade coletiva, em um contexto no qual o tempo livre permanecia profundamente entrelaçado à vida no trabalho. Com a passagem do tempo e alteração das formas de lazer dos operários na Vila de Paranapiacaba, o Cine Lyra encerrou suas atividades em 1936. Quase nove décadas depois, em 2024, foi devolvido ao turismo e à população da vila durante o 23º Festival de Inverno de Paranapiacaba. O filme de abertura exibido foi Nosferatu, de 1922.

[3]COMMERCIO DE SÃO PAULO. São Paulo, 27 jan. 1909, p. 8 [coluna/seção "Hospital Samaritano"].

> “A Vila de Paranapiacaba é muito especial, pois, anos atrás, nos tempos de atividade da ferrovia, éramos como uma grande família. Uns cuidavam dos filhos dos outros; tínhamos uma comunidade muito próxima. Em épocas de festa, como Natal e Ano Novo, íamos de casa em casa para desejar coisas boas e dar felicitações. Nos bailes, a Vila era muito festiva, tanto para os moradores quanto para os operários: ali trocávamos ideias e dançávamos. Morar em Paranapiacaba era sinônimo de felicidade.”
>
> **LUCIANA CALAZANS**, monitora ambiental, moradora da Vila de Paranapiacaba.

| ARTIGO

CONEXÃO ENTRE PASSADO E PRESENTE: O PULSO DA PRESERVAÇÃO EM PARANAPIACABA

Por Danilo Nunes, Superintendente do Iphan em São Paulo

A Vila de Paranapiacaba, situada na Serra do Mar, é um dos mais singulares testemunhos da urbanização e da industrialização no Brasil. Sua configuração cultural, influenciada pela engenharia ferroviária, pela arquitetura de origem inglesa e pela ligação intrínseca com a mata atlântica, desvenda um capítulo crucial da história do trabalho, da técnica e da ocupação do território paulista. A paisagem que se revela entre neblinas, trilhos e construções históricas não é apenas cenário, mas elemento ativo na construção de sentidos, conectando passado e presente de forma sensível e contínua.

A parceria entre o Iphan e a Prefeitura de Santo André fortalece o compromisso público de conservar esse patrimônio de valor excepcional. As intervenções de restauro realizadas na Vila foram além da mera recuperação física de edifícios e estruturas, visando à restituição da integridade do conjunto, em respeito às suas materialidades, técnicas construtivas e à ambiência histórica. É uma ação de preservação constante que entende o patrimônio como um

processo dinâmico, sempre em interação com a comunidade. Esse esforço conjunto reafirma a importância da atuação institucional articulada, capaz de unir conhecimento técnico, responsabilidade pública e participação social.

Nesse aspecto, as ações culturais que acontecem em Paranapiacaba são essenciais. Ao organizar festivais, atividades educativas e celebrar a memória local, essas iniciativas estreitam a relação da comunidade com seu patrimônio, garantindo que a preservação não seja apenas uma prática técnica, mas um ato social coletivo. Elas também estimulam novas formas de apropriação do espaço, promovendo o turismo sustentável e incentivando a valorização das tradições que permanecem vivas no cotidiano da Vila.

O processo de restauro conduzido pelo Iphan é fruto desse entrelaçamento entre saber, gestão e sensibilidade. Ele convida o visitante a explorar a trajetória, os obstáculos e as vitórias na preservação da Vila de Paranapiacaba, enfatizando a necessidade de uma política pública integrada e do envolvimento de todos na proteção de nossos bens culturais.

Comemorar Paranapiacaba é, acima de tudo, reafirmar nosso compromisso com a memória, a identidade e o amanhã. É reconhecer que o patrimônio cultural não se limita ao que foi herdado, mas se constrói continuamente a partir das escolhas que fazemos no presente. Assim, preservar Paranapiacaba significa também projetar futuros possíveis, nos quais história, natureza e comunidade sigam coexistindo de maneira harmoniosa e significativa.





Atual Estação Ferroviária, restaurada pelo Iphan no PAC Cidades Históricas

O NOVO AUDITÓRIO DA RUA DR. MARUM

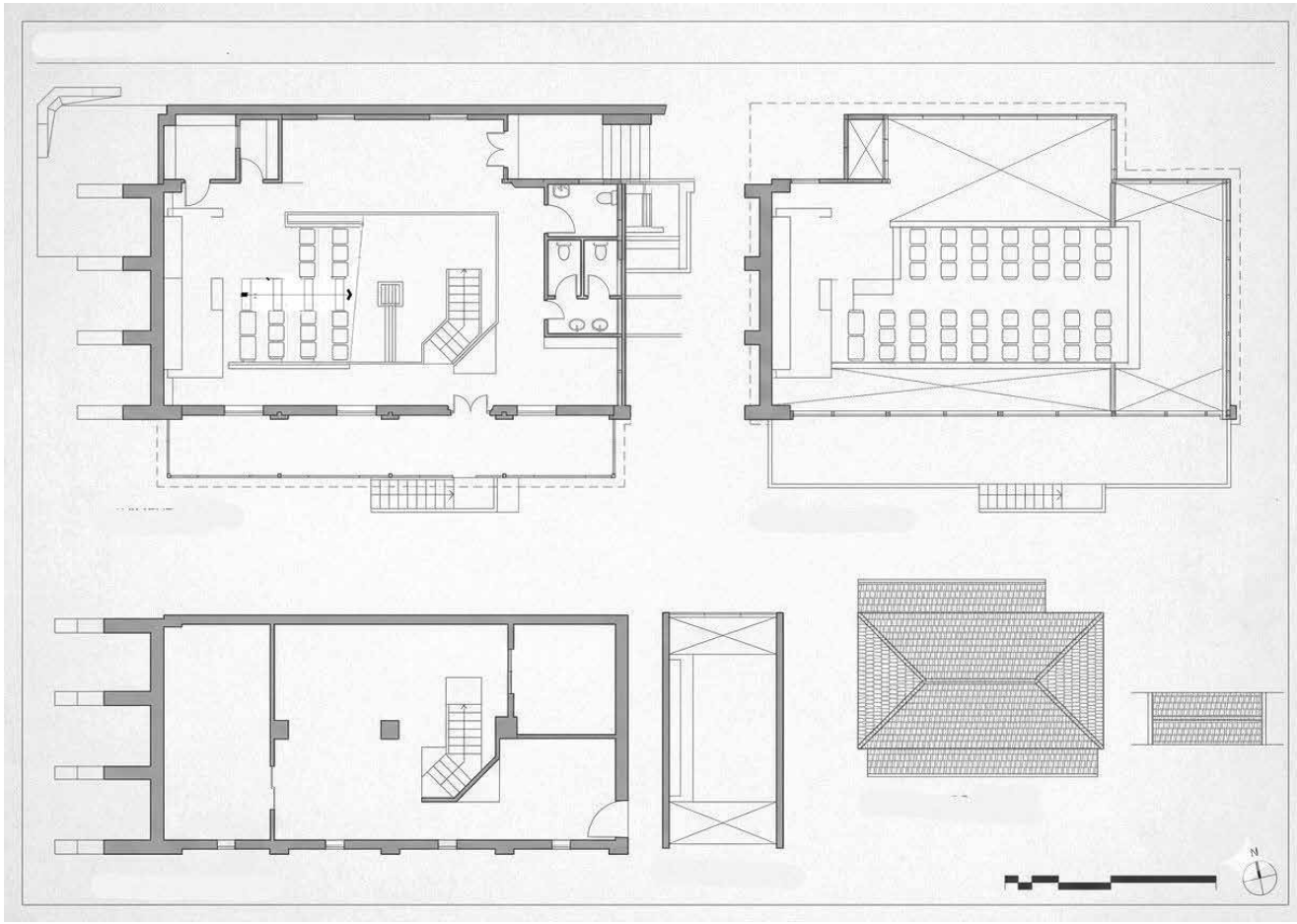
Em 2007, a tranquilidade da Vila de Paranapiacaba foi rompida pelas chamas que consumiram a quase totalidade do imóvel da Rua Dr. Marum, nº 313. Da antiga residência que outrora abrigou a alta hierarquia da ferrovia São Paulo Railway, restaram apenas cicatrizes: a base, uma parede, vestígios de trilhos e um muro de arrimo que resistiram ao fogo. Hoje, esse cenário de abandono deu lugar a um dos projetos de maior complexidade e sucesso do Iphan no Novo PAC: a recomposição da volumetria do edifício, agora transformado e convertido em um moderno centro de formação e cultura com área total de 1.500 m².

Localizado no antigo caminho do Hospital Velho, o novo Auditório da Rua Dr. Marum, batizado de Barão de Mauá, tornou-se um símbolo da capacidade da Vila de se reinventar. Viabilizada por meio de uma parceria entre a Prefeitura de Santo André e o Iphan, a obra foi executada pela Edipal Construtora e Imóveis Papai LTDA, com investimento de R$ 1,46 milhão do Novo PAC.

Diferentemente de um restauro convencional, que atua sobre estruturas remanescentes, o Auditório da Rua Dr. Marum teve de ser adaptado àquilo que estava presente. Esse processo implicou no reaproveitamento de partes do edifício e exigiu decisões projetuais que conciliaram a documentação histórica, vestígios materiais e adaptações contemporâneas de uso.

Para a restauração e adaptação, foram preservadas algumas das características originais do imóvel, incluindo sua volumetria e demais elementos arquitetônicos. Logo, as paredes externas em madeira

> “A ação realizada no antigo Hospital Velho demonstra como a conservação do patrimônio pode se adequar às necessidades contemporâneas. As antigas ruínas serviram de base para a construção de um moderno auditório e espaço multiuso com capacidade de abrigar diversas atividades.”
>
> **DANIEL SOMBRA**, diretor do Departamento de Ações Estratégicas e Intersetoriais (DAEI) do Iphan.



Foi feita a recomposição da volumetria do edifício, que foi transformado em um moderno centro de formação e cultura com área de 1.500 m²

ANDERSON DE SÁ



Após o incêndio, restaram apenas as estruturas em alvenaria e os trilhos de trem. Esses remanescentes configuravam uma paisagem marcada pelo abandono





FOTOS: ANDERSON DE SÁ





Processo de readaptação do imóvel para auditório. Foram realizados reforços estruturais e reorganização dos espaços para novos usos, sem perder as características originais

foram reconstruídas com métodos construtivos e materiais de acordo com os originais. Internamente, a edificação passou a contar com uma estrutura metálica própria. Isso permitiu que a imagem do imóvel não fosse modificada.

O projeto inicial de restauro já havia sido aprovado desde o PAC Cidades Históricas, mas houve atraso no repasse dos primeiros recursos orçados. Nesse intervalo, foram consideradas diferentes possibilidades de uso para o imóvel, como um hotel, uma pousada ou mesmo algum órgão administrativo da prefeitura. Mas o projeto original acabou sendo mantido. Sua execução teve início em 2024 e foi concluída no ano seguinte, com inauguração em abril de 2025.

A condução da obra enfrentou alguns desafios, entre eles dificuldades relacionadas ao acesso de caminhões que transportavam os materiais. Isso se deveu ao fato de que o imóvel está localizado em uma área mais afastada do Centro Histórico da Vila. Parte das vias de acesso são de terra ou pavimentadas com pedra brita e em terreno íngreme, o que favoreceu a formação de atoleiros, agravados pelas chuvas constantes e pelo clima úmido da região. Em alguns casos, para viabilizar a chegada ao canteiro de obras, foi ne-



HELBER AGGIO

As ações recentes de conservação e requalificação do imóvel da Rua Marum, 313, por meio do Novo PAC, o integraram ao conjunto patrimonial da Vila

MARIANA ALVES



FOTOS: HELBER AGGIO





Com formato de teatro de arena e capacidade para 47 lugares, o espaço é utilizado para atividades formativas, simpósios, palestras, atividades pedagógicas e outros eventos



> “Um dos projetos de maior sucesso foi o do auditório. A obra consistiu na readaptação quase integral do imóvel, atingido por incêndio. As paredes externas foram refeitas conforme a configuração original, enquanto o interior foi adaptado para uso como auditório, com a inserção de uma estrutura metálica independente, de modo a não interferir na imagem da edificação.”
>
> **PAULO AMORIM**, arquiteto e fiscal técnico da Vila de Paranapiacaba.

cessário adotar soluções logísticas mais complexas, como o descarregamento parcial dos materiais a fim de reduzir o peso dos caminhões.

Turismo comunitário

Originalmente, o prédio integrava um complexo hospitalar inaugurado em 1896, no contexto das obras da ferrovia Santos–Jundiaí. Com a passagem do tempo, o edifício foi desativado na década de 1910 e passou a ser residência de engenheiros.

Onde antes era uma casa pertencente a funcionários da alta hierarquia na São Paulo Railway - SPR, hoje opera um auditório que tem impulsionado o turismo comunitário. Com formato de teatro de arena e capacidade para 47 lugares, o espaço é utilizado para atividades formativas, simpósios, palestras, atividades pedagógicas e outros eventos. Um exemplo é a formação dada aos monitores culturais e ambientais da Vila de Paranapiacaba, responsáveis pelos passeios guiados pelo local, cuja função atualmente é desempenhada por cerca de 40 profissionais.

Assim, entre o que se perdeu nas chamas e o que se reergueu em madeira, metal e memória, o antigo imóvel da Rua Dr. Marum reafirma a capacidade da Vila de Paranapiacaba de se reinventar sem romper com sua história. Ao se adaptar às necessidades do mundo contemporâneo, a antiga vila inglesa dos funcionários da São Paulo Railway firma o seu compromisso com a memória e concede sentidos práticos ao passado. E a sua reconstrução demonstra como intervenções em patrimônio cultural podem conciliar a preservação com a ressignificação de seus usos.



MARIANA ALVES

VILA DE PARANAPIACABA

Parte posterior do edifício
com pequena praça e rampa de
acessibilidade

O RESGATE DO CAMPO DE FUTEBOL UNIÃO LYRA SERRANO E DA MEMÓRIA DO FUTEBOL BRASILEIRO

Entregue plenamente restaurado em 2023, o Campo de Futebol União Lyra Serrano, em Paranapiacaba – com cerca de 7 mil m² – resgatou um importante espaço esportivo e devolveu ao Brasil um dos berços do futebol nacional. Com investimento de R$ 3,9 milhões, por meio do PAC Cidades Históricas, a obra financiada pelo Iphan recuperou o local onde, em 1895, a história do futebol no país começou a ganhar forma, a partir da atuação de Charles Miller.

O Campo rebatizado de Charles Miller - União Lyra Serrano, destaca-se como o primeiro campo do país planejado sob os padrões técnicos ingleses, sendo uma das raras estruturas esportivas do século 19 que preserva suas características originais e sua função social até os dias de hoje.

Além de modernizar o espaço, a intervenção celebrou sua arquitetura industrial. Foram recuperadas as arquibancadas de madeira e os trilhos dos trens que servem de base para o muro de arrimo no entorno do campo. Além de sustentar o terreno e a drenagem, o muro de gabião também se converteu em arquibancada e preservou os elementos originais do espaço. Os antigos vestiários cederam lugar a dois banheiros voltados aos torcedores. Para responder às demandas do presente, ergueram-se novos vestiários e, sobre eles, uma tribuna de mirante ao campo.

Os recursos foram repassados à Prefeitura de Santo André e a execução ficou a cargo da PCS Tecnologia e Locação Ltda., que enfrentou alguns desafios inesperados. Durante a etapa de drenagem, realizada com técnicas e equipamentos novos, foi identificada uma quantidade significativa de rochas de grandes dimen-



Campo do União Lyra Serrano com a serra de Paranapiacaba ao fundo, sob neblina



MARIANA ALVES

Arquibancada do União Lyra Serrano, espaço de encontro, torcida e sociabilidade na Vila de Paranapiacaba

HELBER AGGIO



O campo do União Lyra Serrano foi totalmente restaurado e hoje é palco de novas partidas de futebol

sões no subsolo, não previstas na granulometria do projeto de restauro. Logo, foi necessário fazer uma revisão dos procedimentos e adotar soluções logísticas para remoção ou reaproveitamento das pedras no paisagismo do entorno da Vila e na cidade de Santo André.

O cronograma da obra também foi impactado pelas chuvas frequentes da região e por incidentes imprevistos. Entre os desafios mais inusitados, destacou-se o ataque de uma jararaca a um funcionário durante a limpeza do muro de arrimo. O acidente mobilizou um resgate aéreo de emergência, o que gerou uma preocupação adicional: temia-se que o peso do helicóptero sobre o terreno pudesse comprometer o recém-instalado sistema de drenagem. Contudo, após vistorias, constatou-se que a estrutura não sofreu danos, e o trabalhador recuperou-se prontamente, retornando às suas atividades pouco tempo depois.

O dia da entrega do Campo de Futebol União Lyra Serrano foi marcado também pela inauguração do Memorial Charles Miller, um espaço dedicado a preservar a história da chegada do futebol ao Brasil e a relação desse esporte com a Vila de Paranapiacaba.

O memorial reúne fotos e documentos históricos que ajudam a contar, além da trajetória do campo, o contexto da vila ferroviária e o papel dos trabalhadores ingleses na introdução do futebol no país. A inauguração contou com a presença de descendentes da família de Charles Miller, incluindo seu bisneto, o que reforça a importância de manter viva essa memória para as futuras gerações.

> “Hoje existem vários pontos que evocam a memória das pessoas que viveram ali no passado. Trata-se de uma homenagem aos ferroviários e a seus familiares. Muitos deram a vida ao trabalho de construção e funcionamento da ferrovia. Foi a oportunidade que tivemos de contar a história desses trabalhadores.”

TATIANA MACHADO, bióloga e servidora da Secretaria de Cultura de Santo André (SP).

FOTOS:MARIANA ALVES



Visita técnica e de gestores aos restauros executados através do Novo PAC no campo do União Lyra Serrano



O campo do União Lyra Serrano, inserido na paisagem úmida da serra, revela soluções de drenagem que viabilizam sua permanência e continuidade

TIAGO CAVALCANTE, PARANAPIACABA OFICIAL



Vista aérea do campo de futebol Charles Miller


UNIÃO LIXA SERRANO

MARIANA ALVES



Visitantes observam a placa do Campo Charles Miller – União Lyra Serrano

Quem foi Charles Miller?

Filho do engenheiro escocês John Miller radicado no Brasil, Charles foi enviado ainda jovem à Inglaterra para estudar. Ao retornar, em 1894, trouxe na bagagem duas bolas de futebol, um par de chuteiras e um conjunto de regras que ainda eram pouco conhecidas por aqui. A partir disso, passou a organizar partidas e formar equipes, especialmente entre trabalhadores ligados à São Paulo Railway.

Rapidamente Charles Miller conseguiu montar equipes do esporte com ferroviários que habitavam a Vila de Paranapiacaba e os arredores. A prática do futebol estava profundamente vinculada ao mundo do trabalho, à circulação de saberes e às práticas cotidianas de lazer operário, cuja memória persiste até o presente nos relatos locais. Foi nesse contexto que o campo de Paranapiacaba ganhou destaque: ali se estruturou um dos primeiros espaços do país com dimensões oficiais para a prática do futebol, onde é hoje o campo do Serrano Atlético Clube.

A partir dessa experiência inicial, o futebol começou a se expandir, acompanhando o desenvolvimento das ferrovias e se espalhando por diferentes regiões.

A expansão do futebol no Brasil

A facilidade proporcionada pelo transporte ferroviário impulsionou a expansão do futebol na região. Os trens levavam pessoas, serra acima, para os animados encontros na sede do clube. Antes da profissionalização, o esporte era jogado de maneira informal. Os clubes tradicionais ainda não existiam. O esporte era praticado nas ruas, como uma atividade lúdica e como brincadeira. Registrado na Federação Paulista

ACERVO MUSEU DO FUTEBOL



Equipe de futebol formada por trabalhadores da São Paulo Railway, em Paranapiacaba, início do século XX. Charles Miller ao centro, com a bola

ACERVO MUSEU DO FUTEBOL



Charles Miller, figura central na introdução e difusão do futebol no Brasil no final do século XIX, em 1893, quando atuava pelo St. Mary's (Southampton F.C.)

HELBER AGGIO



Jogo no campo do União Lyra Serrano, em Paranapiacaba, evidenciando a permanência do futebol como prática social em diálogo com a paisagem histórica da Vila.

ACERVO BIBLIOTECA NACIONAL



Charles Miller, considerado o "pai do futebol" no Brasil, aprendeu o esporte na Inglaterra no final do século XIX. Contribuiu para a difusão do esporte e para a fundação da Liga Paulista de Futebol. Encerrou a carreira em 1910

de Futebol em 1903, o Serrano Athletic Club teve sua trajetória redefinida em 1936, quando se fundiu à Sociedade Recreativa Lyra da Serra.

Ao narrar sobre a experiência com o futebol em São Paulo, Charles Miller escreveu: "há uma semana me pediram para ser um referee [juiz] em um jogo de meninos... Eu pensei de antemão que tudo não passaria de uma imensa confusão, mas descobri que estava muito enganado... mesmo nesse jogo de criança vieram 1.500 espectadores. Não menos que 2.000 bolas de futebol foram vendidas aqui nos últimos 12 meses; quase todo vilarejo tem um clube agora"[1].

O Serrano Athletic Club, como o time era conhecido à época, era formado por ferroviários da São Paulo Railway e chegou a enfrentar os principais times do

> “Essa ação reflete o compromisso do Iphan em preservar e revitalizar espaços históricos, garantindo que suas histórias e tradições sejam valorizadas pelas gerações presentes e futuras.”
>
> **DANILO DE BARROS NUNES**, superintendente do Iphan no estado de São Paulo.

futebol paulista. A São Paulo Railway mantinha ativo o setor esportivo, oferecendo oportunidades de trabalho associadas à função de jogador no Serrano. Além disso, havia equipes juvenis e infantis, que também utilizavam o mesmo campo. Nos primeiros anos, antes da criação de outros times de futebol na Vila, o Serrano A.C. disputava partidas com equipes ligadas à São Paulo Railway. As competições entre times da região só passaram a ocorrer a partir de 1919, com a realização do primeiro campeonato de futebol.

Na “pátria de chuteiras”[2], o restauro de um bem cultural tão profundamente associado à cultura brasileira reforça a necessidade de preservar as memórias e as práticas sociais que nele estiveram “em jogo”. A recuperação do Campo de Futebol União Lyra Serrano evidencia como as práticas esportivas, o trabalho e a vida cotidiana se entrelaçam na construção dessas experiências. Desde o final do século 19, como em uma partida em curso, o futebol se consolidou como um dos fenômenos culturais mais difundidos do mundo. E o Brasil, com a Vila de Paranapiacaba, inscreveu-se de forma singular nessa história.

[1]BURKE, Peter & PALLARES-BURKE, Maria Lúcia Garcia. Os ingleses. São Paulo: Contexto, 2016, p. 460.

[2]Referência ao livro “Pátria de chuteiras”, de Nelson Rodrigues (Ministério dos Esportes, Rio de Janeiro, 2013).

A RECUPERAÇÃO DAS CASAS DA VILA DE PARANAPIACABA

A Vila de Paranapiacaba vive hoje um dos seus momentos mais decisivos: o restauro minucioso de suas casas em madeira, um desafio técnico que envolve desde a substituição de infraestruturas invisíveis até a preservação do histórico "Pinho de Riga", importado do Leste Europeu e muito aplicado em acabamentos e esquadrias. Atualmente, o Iphan, por meio do Novo PAC, destina R$ 10,3 milhões à Prefeitura de Santo André para dar continuidade à recuperação de 34 casas, garantindo que o conjunto histórico recupere sua função social.

Neste processo, o restauro vai além da estética. As fundações originais — que curiosamente incorporam trilhos de trem reaproveitados para dar sustentação às casas — são preservadas, enquanto sistemas contemporâneos de elétrica, esgoto e hidráulica são instalados do zero. É uma intervenção que concilia o rigor da conservação com o conforto da vida presente.

A Hierarquia do Espaço

Essa estrutura que hoje recebe cuidados intensos não é homogênea. Paranapiacaba revela, em sua arquitetura, as marcas da disciplina e do poder exercido pela concessionária inglesa nos 350 imóveis históricos do lugar. As casas foram organizadas de forma hierárquica, de acordo com a posição dos funcionários na São Paulo Railway (SPR). São cinco tipologias (de A a E): quanto mais elevada a qualificação do trabalhador, maior a quantidade de cômodos e a dimensão da moradia.

Para entender essa hierarquia é preciso remontar no tempo. A ocupação de Paranapiacaba acompanha de perto a história da ferrovia no Brasil e do vai e vem

> "Paranapiacaba foi refundada por meio da política do patrimônio cultural. As ações do Governo Federal, em parceria com a prefeitura, trouxeram uma nova vida à Vila, que tem uma memória incrível da nossa rede ferroviária e de toda a economia do país que passou por aqui."
>
> **LEANDRO GRASS**, presidente do Iphan entre 2023 e 2026.



MARIANA ALVES

A recuperação dos imóveis em madeira e adaptação ao uso contemporâneo evidencia a permanência e ressignificação do espaço urbano na Vila de Paranapiacaba

JESSIKA LIMA



A Vila vive hoje um momento decisivo: o restauro minucioso de suas casas em madeira

das locomotivas. Nos séculos 19 e 20, a organização urbanística e arquitetônica da Vila possuía aspectos que eram desconhecidos até mesmo aos olhares mais atentos da capital, São Paulo. Localizada na Serra do Mar, na região do Grande ABC Paulista, Paranapiacaba destaca-se pela arquitetura vitoriana.

Entre 1880 e 1890, formou-se um núcleo urbano espontâneo nas proximidades dos trilhos e das locomotivas, na área hoje conhecida como Vila Velha. Inicialmente concebido para abrigar equipamentos ferroviários e trabalhadores do sistema funicular, esse espaço tinha como eixo estruturador a Rua Direita. Com a construção da segunda linha férrea e sua inauguração em 1900, uma nova organização urbana foi implementada, redefinindo a lógica de ocupação da vila.

Na virada do século, a Vila Martin Smith foi planejada de forma sistemática, com casas de madeira destinadas aos funcionários, seguindo o padrão geminado inglês, com jardins frontais e arruamento em malha ortogonal. Vale ressaltar que algumas partes das casas de madeira foram trazidas diretamente da Europa de navio. Esse núcleo era dotado de infraestrutura moderna para a época, incluindo campo de futebol, mercado, clube, escola, hospital, sistema de combate a incêndios e redes de água e esgoto. Cortada pelas avenidas Fox, Ford e Campos Sales, essa área expressa de maneira mais clara o projeto urbano da São Paulo Railway, que permaneceu atuante até cerca de 1946, promovendo poucas alterações em sua configuração original.

Há uma terceira fase oriunda da ocupação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) na Vila de Paranapia-

MARIANA ALVES



Casas em madeira em Paranapiacaba, com varanda frontal, jardins e elementos construtivos característicos da vila ferroviária





MARIANA ALVES

Conjunto de casas geminadas na Vila de Paranapiacaba, exemplares da arquitetura funcional associada à São Paulo Railway e à moradia de trabalhadores

> “Os restauros são um presente aos moradores. No caso das casas, elas foram avaliadas em cada item, desde o madeiramento até a pintura. Os servidores do Iphan trabalharam em conjunto com a equipe local para alinhar o que verdadeiramente iria preservar o patrimônio histórico e cultural.”

TATIANA MACHADO, bióloga e servidora da Secretaria de Cultura da cidade de Santo André (SP).

FOTOS:MARIANA ALVES

A organização das moradas revelam a hierarquia e a força construtiva da São Paulo Railway



> “Paranapiacaba, que já foi ponto de partida de trens, hoje é ponto de chegada. Chegada de novas pessoas que querem desenvolver a Vila e chegada de novos sonhos que estamos construindo”.
>
> **GILVAN FERREIRA,** prefeito de Santo André[1].

caba a partir de 1957. Essas edificações refletem um outro momento técnico, funcional e estético da produção habitacional ferroviária, pertencem a uma fase mais tardia da ocupação. Enquanto as casas da Vila Velha e da Vila Martin Smith expressam o projeto industrial britânico, com partes de alvenaria e fundações em pedra, seguindo sistema construtivo inglês - que privilegiava a salubridade das residências -, as construções da RFFSA revelam um segundo momento em Paranapiacaba. Estes são os imóveis da Rua Nova, marcados pela simplificação das construções, com técnicas portuguesas e brasileiras e feitas em alvenaria. São exemplos de uma ruptura sutil, porém significativa, na paisagem construída.

Logo, a Vila de Paranapiacaba era uma “model company town” (cidade-modelo de empresa), com casas erguidas em diferentes tipos de madeira — algumas locais, como a peroba, e outras importadas, como o “Pinho de Riga”, oriundo do Leste Europeu —, assentadas sobre bases de alvenaria. As residências avarandadas, com jardins frontais e organizadas em conjuntos geminados, revelam não apenas uma estética, mas um modo de vida. As residências das Vila Velha e Vila Martin Smith também atendiam às necessidades dos moradores. Havia casas para solteiros, casados e famílias com vários membros.

Esses elementos se articulam com o traçado ortogonal das ruas, os edifícios padronizados e a clara hierarquização das vias. Em comum, as construções compartilham fundações em alvenaria, pisos cimentados nas áreas “molhadas” e o uso de pedras e tijolos de barro cozido. Os trilhos da ferrovia, reaproveitados, foram incorporados às fundações e concederam sustentação

[1]Fala de Gilvan Júnior extraída da seguinte matéria: https://www.gov.br/iphan/pt-br/assuntos/noticias/vila-historica-de-sao-paulo-renasce-com-restauros-do-iphan

FOTOS: MARIANA ALVES



Os imóveis são também convertidos para uso comercial

às casas e prédios. Era como se a própria ferrovia continuasse, silenciosamente, a amparar a vila de operários.

Duas etapas de restauro

Os processos de restauro das edificações ocorrem em duas etapas. A primeira, encerrada em 2018 e executada pela PCS Tecnologia e Locação Ltda., resultou na recuperação de 14 imóveis. Atualmente, encontra-se em curso uma nova fase, com edital lançado para o restauro de 34 casas, em continuidade às ações do PAC Cidades Históricas. No âmbito do Novo PAC, há um investimento de cerca de R$ 10,3 milhões destinados à Prefeitura de Santo André.

Nos processos de restauro das casas de Paranapiacaba, as infraestruturas de hidráulica, esgoto e elétrica foram integralmente substituídas por sistemas contemporâneos, em razão tanto das condições precárias das antigas instalações quanto das exigências de uso atual. As redes antigas foram substituídas por tubulações em PVC, e toda a parte elétrica e hidráulica foi refeita do zero, sem comprometer a leitura visual do conjunto histórico. No caso dos imóveis que servem como residência, também houve adaptações internas com a reorganização de cômodos para abrigar sanitários e áreas de serviço. Os imóveis passarão ainda por reparos com a utilização de materiais atualizados, enquanto a madeira original será recuperada.





Os caminhos da Vila de Paranapiacaba revelam a integração da paisagem serrana com a pavimentação das ruas em paralelepípedos e as casas em madeira

Usos diversos

Os imóveis da Vila assumem diferentes funções, seja como moradia, seja como uso comercial, definidos por meio de editais e processos licitatórios organizados pela Prefeitura de Santo André e pela subprefeitura local. Desde janeiro de 2002, esses bens estão sob posse da prefeitura, após a aquisição da Vila das mãos da RFFSA por aproximadamente R$ 2,1 milhões, incluindo casas, áreas públicas, galpões e mais de 4 milhões de metros quadrados de terras com trechos de Mata Atlântica.

Hoje, o local abriga cerca de 750 habitantes. Os aluguéis dos imóveis constituem uma importante fonte de recursos para a manutenção do conjunto, gerando aproximadamente R$ 150 mil mensais, destinados à conservação das casas e dos 14 equipamentos turísticos visitáveis. Ainda assim, o desafio maior não reside apenas no restauro, mas na continuidade da conservação e da memória histórica: manter viva a Vila, evitando que o patrimônio, uma vez recuperado, volte a sucumbir ao abandono.

PARANAPIACABA: TESTEMUNHA DA HISTÓRIA DA IMIGRAÇÃO, DO TRABALHO E DA TÉCNICA NO BRASIL

"Railway mania!" Era assim que os jornais da segunda metade do século 19 e início do século 20 caracterizavam a construção dos mais de 13 mil quilômetros de linhas férreas abertas no território brasileiro. O avanço dos trilhos, ritmado pelo som das locomotivas, foi planejado e executado por engenheiros britânicos a partir da década de 1850, impulsionado pela expansão dos negócios do café no Sudeste e do açúcar no Nordeste.

Aquele período foi testemunho de uma nova fase da Revolução Industrial Inglesa: a era da construção ferroviária. O mundo, em crescente industrialização, tornou-se um farto mercado consumidor de produtos oriundos da Inglaterra, em especial de bens que não poderiam ser importados a não ser da chamada "oficina mecânica do mundo"[1]. A economia inglesa atuou diretamente na aceleração das trocas e do transporte e as ferrovias transformaram-se em símbolos máximos de modernidade.

A grande consequência do sucesso econômico inglês foi a exportação de tecnologias e capitais pelo mundo. Logo, os ingleses trouxeram ao Brasil sua cultura, sua força econômica e política e moldaram parte do desenvolvimento e da infraestrutura do país.

O Império e a influência britânica

No século 19, o Império do Brasil era agroexportador, fornecendo gêneros alimentícios e matérias-primas tropicais aos países de regiões temperadas, como a Europa e os Estados Unidos. Essa dinâmica econômica exigia a criação de condições materiais para

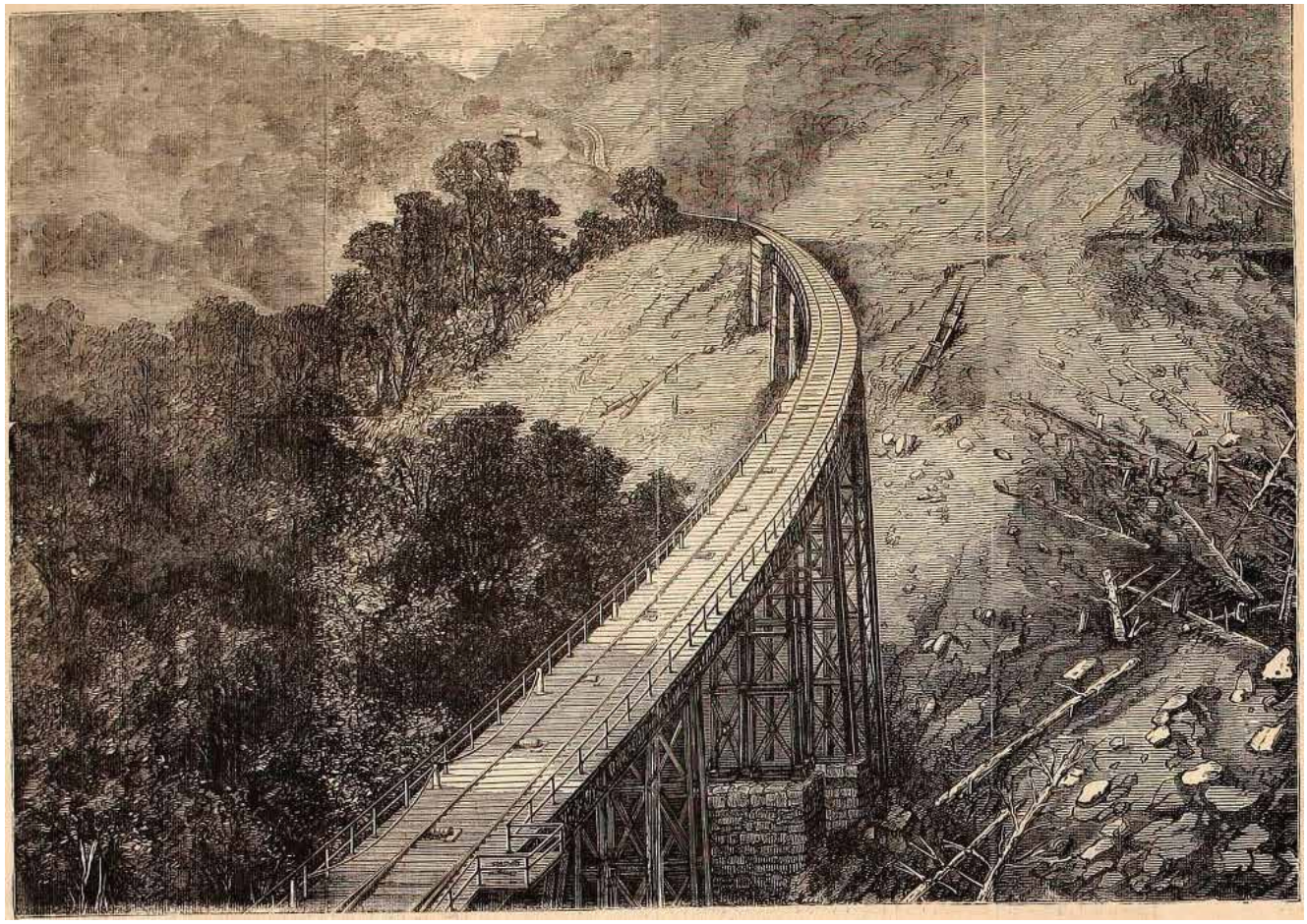
[1]Expressão contida na obra "Da Revolução Industrial ao Imperialismo", do historiador Eric Hobsbawm.

ACERVO DA BIBLIOTECA NACIONAL



Cartão Postal da São Paulo Railway que demonstra a chegada de trens na Estação Alto da Serra. 1910

ARQUIVO



Desenho da construção das ferrovias em São Paulo, em edição da revista Harper's Weekly. 5 de dezembro de 1868.

ACERVO DA BIBLIOTECA NACIONAL



As dificuldades impostas pela Serra do Mar foram ultrapassadas na construção da Estrada de Ferro Santos Jundiaí. Frédéric Manuel, 1906

a circulação dessas mercadorias, o que favoreceu a entrada de capitais e iniciativas estrangeiras no país. E foi sobretudo na economia cafeeira que se evidenciaram esses investimentos.

A Vila de Paranapiacaba é peculiar por conectar a Serra do Mar a empreendimentos de escala global. Situada no caminho para o Porto de Santos (SP), a região era originalmente uma trilha difícil para tropeiros. Paranapiacaba – que em tupi-guarani significa "lugar de onde se avista o mar" – impôs um desafio monumental à engenharia, com seus 800 metros de altitude em meio à Mata Atlântica e constante nevoeiro, o famoso "véu de noiva".

A conquista da serra

Em 1835, o Regente Diogo Antônio Feijó assina o Decreto Feijó (Decreto nº 101, de 31 de outubro) com o primeiro plano ferroviário do Brasil. No ano seguinte, foi realizada a concessão para construção de estrada de ferro ligando Santos ao interior da Província de São Paulo.

A linha de ferro de Paranapiacaba só foi possível por causa da ação do imperialismo inglês e do empenho de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Foi graças ao prestígio do empresário no Império do Brasil e nas praças internacionais que a iniciativa pôde ser concretizada. Os primeiros 481 investidores, que compraram as ações para a construção da ferrovia, eram comerciantes, aristocratas e presbiterianos originários de Londres.

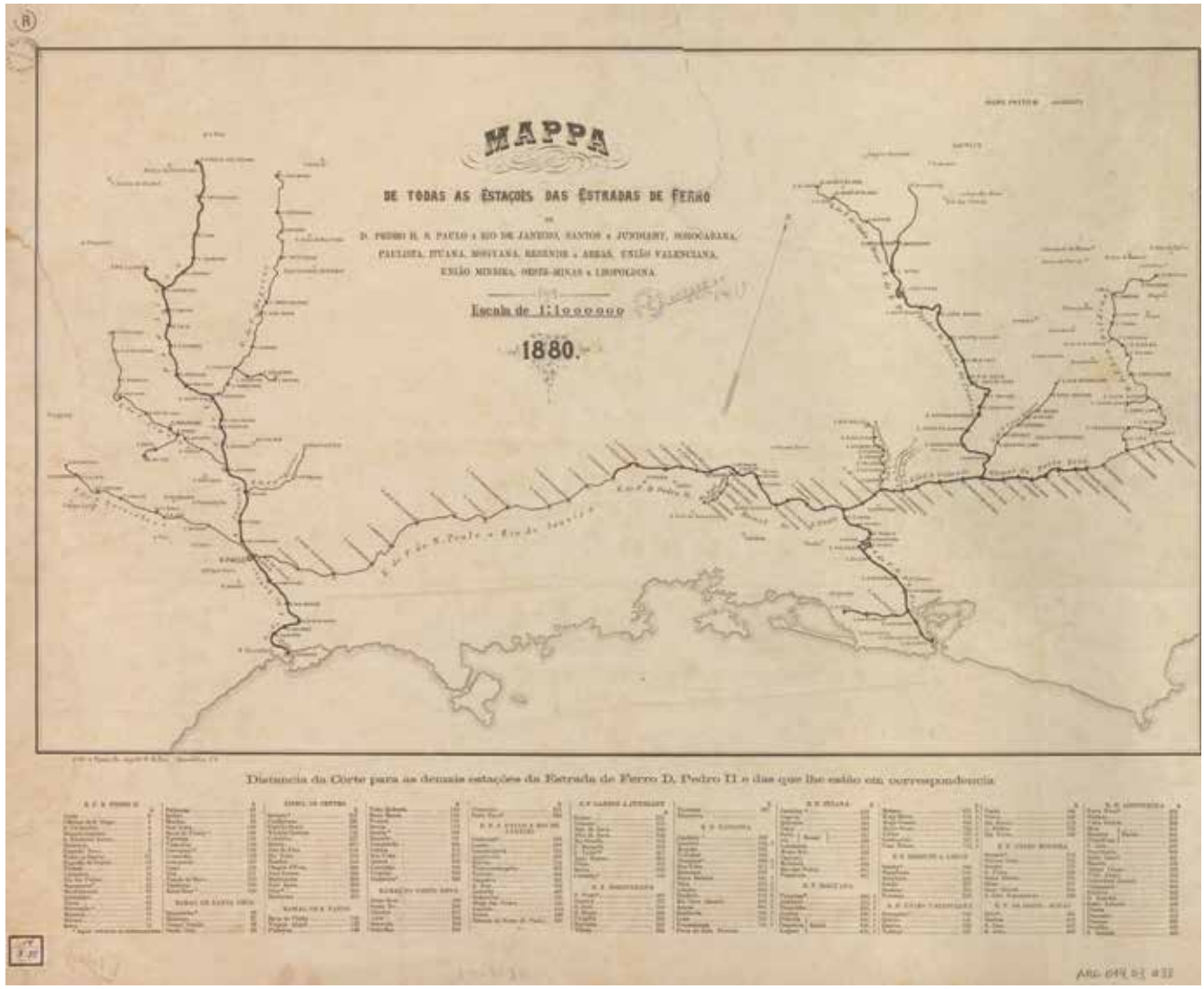
Duas décadas depois do Decreto Feijó, o engenheiro ferroviário James Brunlees chega ao Brasil para elaborar o primeiro projeto de uma ferrovia no esta-

Trecho da Serra do Mar na São Paulo Railway, onde os trilhos se insinuam entre a encosta íngreme e a densa névoa

ACERVO DA BIBLIOTECA NACIONAL



ACERVO DA BIBLIOTECA NACIONAL



Mapa de todas as estradas de ferro de D. Pedro II: São Paulo a Rio de Janeiro, Santos Jundiaí, Sorocabana, Paulista, Ituana, Mogiana, Resende a Areias, União Valenciana, União Mineira, Oeste Minas e Leopoldina. 1880

do de São Paulo em 1857. A São Paulo Railway, como ficou conhecido o empreendimento inglês que construiu a ferrovia, foi criada em Londres em 1860.

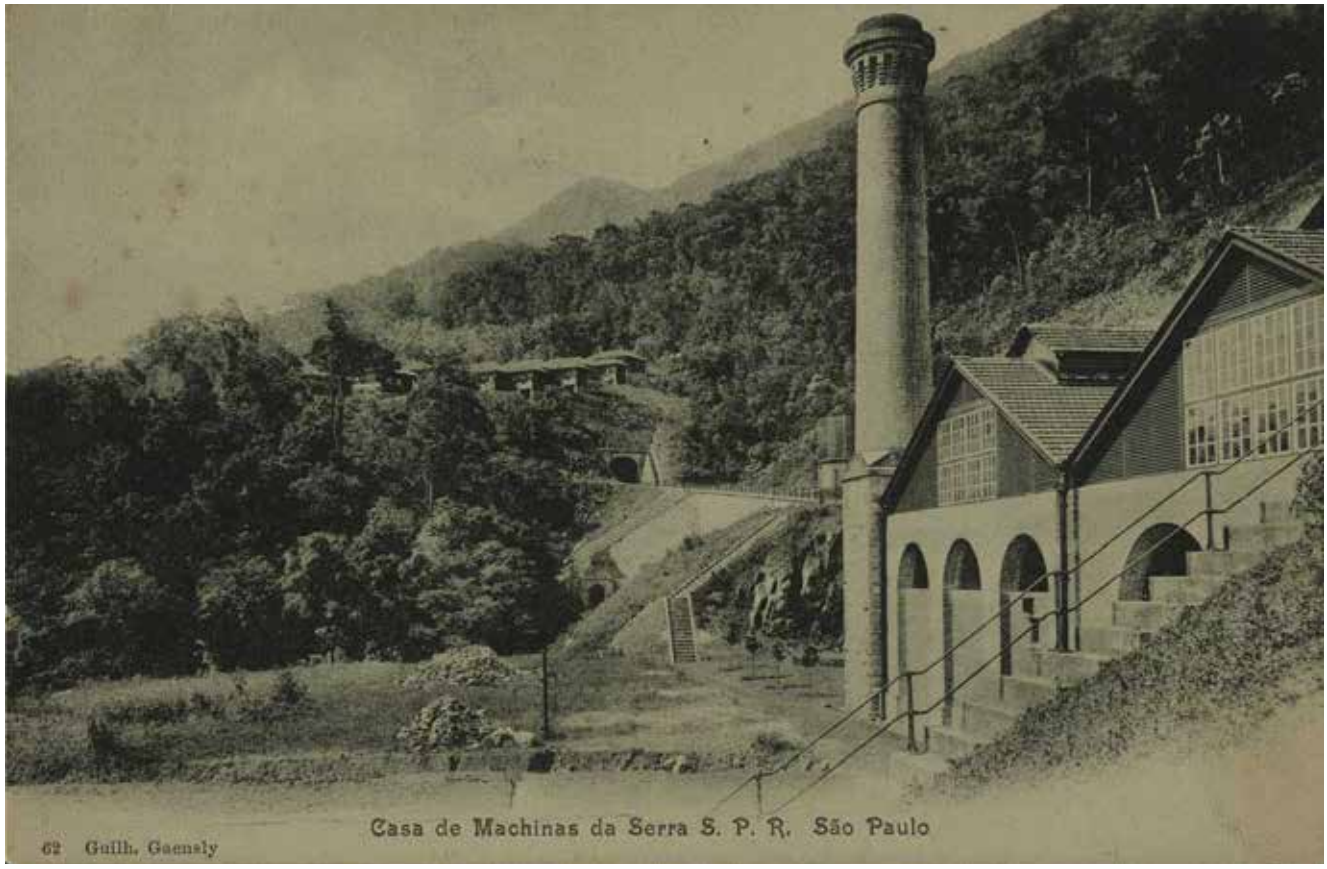
O projeto da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí foi executado, porém, por um aluno de Brunlees, Daniel Makinson Fox, a partir de 1862. Naquele ano teve início a construção do primeiro sistema funicular, operado por cabos de aço que tracionavam as locomotivas na subida da Serra do Mar.

Cinco anos depois, em 16 de fevereiro de 1867, foram inaugurados os primeiros 139 quilômetros da ferrovia que passava por Paranapiacaba. O feito garantiu que o café pudesse ser transportado e escoado do porto de Santos para o mundo inteiro. Era a época dos superlucros dos cafeicultores paulistas.

A ocupação ferroviária desenvolveu-se gradualmente entre as décadas de 1860 e 1890, com a constituição da Vila Velha e, posteriormente, da Vila Martin Smith. Estes primeiros núcleos urbanos deram a Paranapiacaba uma particularidade em relação às outras vilas de operários no Brasil. As estruturas em madeira, hoje restauradas, dão a impressão de que as construções de morada dos funcionários da São Paulo Railway eram como uma extensão dos equipamentos metálicos, de madeira e carvão, da própria ferrovia. Havia ali uma simbiose entre trabalho, produção e cotidiano.

A quantidade de trabalhadores foi bastante expressiva no desenvolvimento da Vila. Em 1860, havia 1.050 homens empregados, chegando a 2.400 em 1862, de acordo com os relatórios dos engenheiros fiscais do governo. Com o crescimento local e a finalização da construção, o número de moradores oscilou

ACERVO BIBLIOTECA NACIONAL



Casa de Máquinas da Serra da São Paulo Railway, com a paisagem montanhosa e arborizada da Serra do Mar. Ao fundo, observam-se as habitações operárias e a infraestrutura ferroviária da Vila de Paranapiacaba

ACERVO DA BIBLIOTECA NACIONAL



Caminho da Ponte da Grota Funda, na Serra do Mar, demonstra a existência das duas linhas de trem da São Paulo Railway

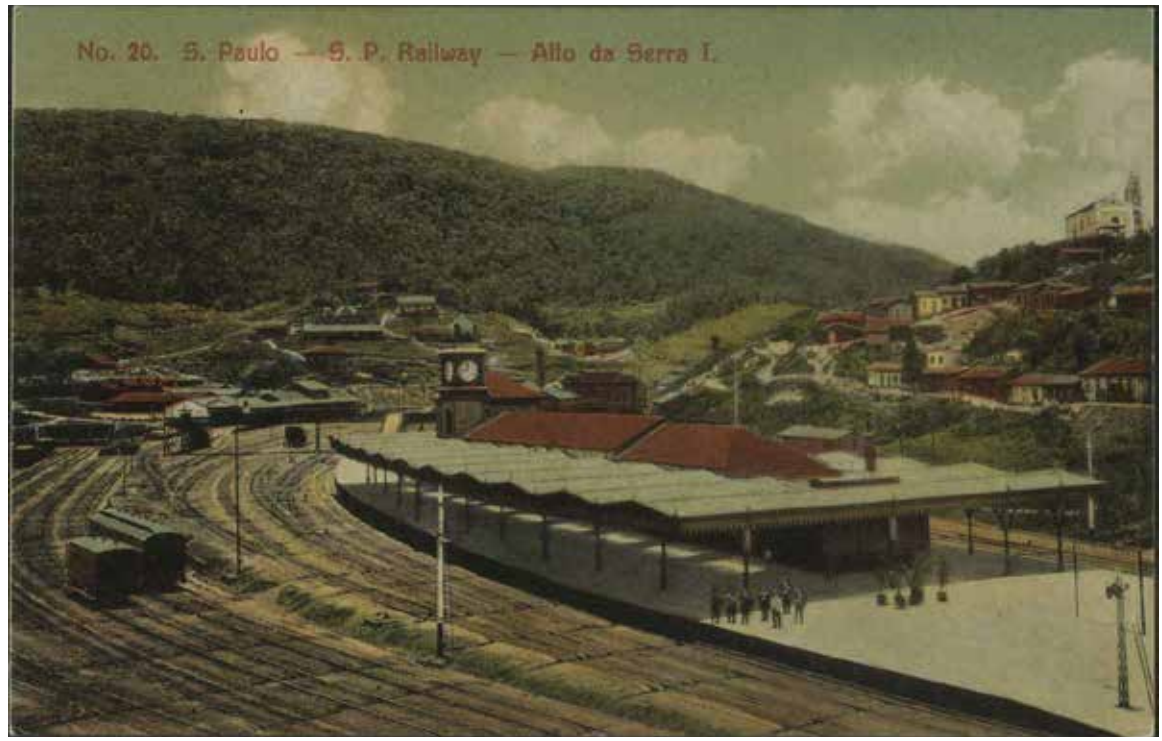
entre 1500 e 2000, o que incentivou ondas migratórias para a região. Estes operários atuaram na derrubada da mata, na movimentação do terreno, no fincamento de estacas metálicas e trilhos, e na construção de pontes e patamares. Posteriormente, permaneceram somente os funcionários da manutenção e operação da ferrovia. Eram maquinistas, foguistas que alimentavam as caldeiras com carvão, operários de oficinas, guarda-freios, manobristas, supervisores e engenheiros, além de seus familiares. A ferrovia foi construída sem explosivos, por conta da inclinação e da instabilidade do terreno ao longo da Serra do Mar e da Mata Atlântica. Desse modo, as escavações eram feitas manualmente em meio às dificuldades que a serra impunha. Tal fator tornou as condições de trabalho dos operários desfavoráveis. Existem diversos relatos históricos que mencionam acidentes frequentes e mortes de operários durante a execução das obras.

Além disso, após a inauguração, a São Paulo Railway lidou com sucessivos acidentes laborais com os ferroviários, muitos fatais. Descarrilamentos, rompimentos de cabos, atropelamentos e falhas operacionais eram recorrentes nas atividades de manutenção e circulação dos trens.

Apesar disso, a melhora nos preços internacionais do café e o aumento do volume produtivo tornava o trabalho na região particularmente atrativo, o que contribuiu para uma expansão dos imigrantes que chegavam à região da Serra do Mar. No espaço da Vila de Paranapiacaba, o Brasil era maciçamente anglicizado e os ingleses também se abrasileiravam.

As estações que permanecem em utilização no Brasil no presente demonstram os vestígios da presença inglesa no país. A Estação da Luz (SP), ponto central da saída dos trens da São Paulo Railway, é um claro exemplo. As insígnias da companhia, moldadas em peças de ferro fundido, como grades, colunas e ornamentos estruturais, ainda podem ser observadas em

ACERVO DA BIBLIOTECA NACIONAL



Fotografia colorizada da Torre do Relógio na Vila de Paranapiacaba, antiga estação Alto da Serra, em cartão Postal da São Paulo Railway. 1911

“Sou filha e neta de ferroviários. Meu pai, seu José Calazans, chegou aqui da Bahia, aos 18 anos, em 1940. Trabalhou de fazenda em fazenda no interior até saber que, na região de Paranapiacaba, havia uma empresa que estava contratando trabalhadores para a ferrovia. Ele foi para Paranapiacaba e ingressou na SPR, onde trabalhou por cinco anos. Depois, passou para a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e seguiu seus dias até se aposentar na Rede Ferroviária Federal (RFFSA). A história da minha família está conectada com a história da Vila e do patrimônio.”

LUCIANA CALAZANS, monitora ambiental e moradora da Vila de Paranapiacaba.

ACERVO RFFSA



Insígnia da São Paulo Railway em um carro locobreque, Vila de Paranapiacaba

casas e edifícios da capital paulista e nas cidades ao longo da linha férrea. A Vila de Paranapiacaba resguarda ainda um forte símbolo inglês, como a Torre do Relógio, na estação que dá boas-vindas ao local.

Décadas se passaram e os trilhos da São Paulo Railway continuaram a tomar parte expressiva na história do país em todas as suas mudanças de regime, do Império para a República. Em 1938, por meio do Decreto nº 9.775, a Vila de Paranapiacaba se tornou parte da cidade de Santo André. Oito anos depois, em 1946, como resultado da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e do crédito que o Brasil tinha obtido frente aos países europeus, as linhas férreas em território brasileiro foram nacionalizadas. A União passou a ser responsável pela São Paulo Railway e a estrada foi oficialmente renomeada Estrada de Ferro Santos–Jundiaí (EFSJ).

O declínio da produção cafeeira, aliado à crise de 1929, à precariedade da infraestrutura ferroviária e às condições climáticas adversas da Serra do Mar, aceleraram o processo de deterioração das estruturas e da linha férrea no estado de São Paulo. Tal quadro persistiu mesmo após a incorporação dessas ferrovias à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em 1957, responsável pela unificação de 18 companhias regionais e pela administração de cerca de 37 mil quilômetros de trilhos no país.

A Vila de Paranapiacaba, testemunha de um período de intensa atividade ferroviária e de dinamismo econômico, passou a vivenciar um processo de esvaziamento, o que culminou no incêndio da antiga estação de trem, em 1981, e a desativação do sistema funicular no ano seguinte. Os órgãos de preservação

histórica e patrimonial foram céleres em reconhecer a importância do conjunto histórico e ferroviário da Vila de Paranapiacaba frente à necessidade latente de conservação.

Em 1987, o conjunto foi tombado como Patrimônio Histórico Estadual pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT). A partir desse reconhecimento, intensificaram-se as iniciativas voltadas à salvaguarda de sua paisagem cultural, compreendida não apenas pelos edifícios e pela infraestrutura ferroviária, mas também pelas práticas sociais e memórias associadas à presença inglesa e ao cotidiano operário.

Nas décadas seguintes, o tombamento estadual abriu caminho para novas ações de preservação em diferentes esferas, incluindo o reconhecimento em nível federal pelo Iphan, por meio da finalização do processo de tombamento, em 2008, (Processo nº 1252-T-87), com a identificação da Vila de Paranapiacaba como Patrimônio Industrial e Ferroviário de Grande Relevância.

A implementação de políticas municipais, estaduais e federais de revitalização buscaram conciliar a conservação do patrimônio com a reocupação da Vila, incentivando o turismo cultural e a valorização de sua identidade histórica singular, marcada pela relação intrínseca entre ferrovia, paisagem e sociabilidade. Em 1996, a concessão administrativa da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí passou à MRS Logística (Malha Regional Sudeste), que promove ainda o transporte de mercadorias em direção ao porto de Santos nos trilhos que passam pela Vila de Paranapiacaba.

Atualmente há o Expresso Turístico, realizado em

ACERVO DA BIBLIOTECA NACIONAL



Estação da Luz, no centro da cidade de São Paulo, era o ponto de chegada e saída dos trens da São Paulo Railway. Guilherme Gaensly, 1902

> “Meu avô por parte de mãe, Manuel Higino, trabalhava nas casas dos engenheiros, como jardineiro, cozinheiro, cortador de lenha e posteriormente ingressou na ferrovia como operário. Lá conheceu meu pai, José Calazans, e tornaram-se grandes amigos, pois ambos foram manobradores. E foi assim que meu pai conheceu minha mãe. Fomos, durante muito tempo, a família mais antiga da Vila de Paranapiacaba.”
>
> **LUCIANA CALAZANS**, monitora ambiental e moradora da Vila de Paranapiacaba.

parceria com a CTPM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos). Uma locomotiva a diesel, modelo ALCO RS-3 de 1952, faz o trajeto em trem até Paranapiacaba, saindo da Estação da Luz, na capital paulista, aos finais de semana com duração de 1 hora e 30 minutos. É uma oportunidade de relembrar os caminhos do trajeto expansionista dos barões de café do oeste paulista e de admirar a paisagem da Serra do Mar.

A região integra o cinturão verde da cidade de São Paulo, que preserva trechos remanescentes da Mata Atlântica. Faz parte de três unidades de conservação da mata: o Parque Nascentes do Tietê, o Parque Estadual da Serra do Mar e o Corredor Ecológico Paranapiacaba, reconhecido pela Unesco dentro da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. A área preserva elevada biodiversidade e apresenta 55% de seu território inserido em áreas de mananciais, que integram o cinturão verde da capital, além de registrar o maior índice pluviométrico do estado de São Paulo.

A preservação da memória ferroviária transcende a conservação de estruturas; é a salvaguarda da própria alma material e cultural do Brasil. Paranapiacaba consolida-se como um “lugar de memória”, um espaço vivo onde o legado vitoriano e industrial é continuamente ressignificado por novas práticas culturais e políticas de preservação. No “lugar de onde se avista o mar”, gerações não apenas ergueram edifícios e forjaram tecnologia, mas moldaram identidades e sentidos. As vozes e as locomotivas que saltam dos documentos históricos não são apenas ecos, mas a própria base do diálogo entre passado e presente, recontando a saga do desenvolvimento que transformou o Brasil.

LINHA DO TEMPO

Vila de Paranapiacaba



1867 INAUGURAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SANTOS JUNDIAHY PELA SÃO PAULO RAILWAY, COM 139 QUILÔMETROS, NO DIA 16 DE FEVEREIRO.

1874 INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO DO ALTO DA SERRA, QUE POSTERIORMENTE DARIA ORIGEM À VILA DE PARANAPIACABA.

1896 A VILA FERROVIÁRIA É AMPLIADA COM CONSTRUÇÕES EM MADEIRA, NO ESTILO INGLÊS, PELA SÃO PAULO RAILWAY PARA ABRIGAR SEUS FUNCIONÁRIOS DURANTE A CONCESSÃO DA ESTRADA DE FERRO SANTOS–JUNDIAÍ.



1903

FUNDADA A SEDE DA SOCIEDADE RECREATIVA LYRA DA SERRA.

1907

A VILA PASSA A SER CHAMADA DE VILA DE PARANAPIACABA POR MEIO DA LEI Nº 1.098 DE 05/11/1907.

1930

É CONSTRUÍDO O CLUBE UNIÃO LYRA SERRANO, SEDE DA SOCIEDADE RECREATIVA LYRA DA SERRA E DO SERRANO ATLÉTICO CLUBE, AMBOS INCENTIVADOS PELA SÃO PAULO RAILWAY.

LINHA DO TEMPO

Vila de Paranapiacaba

1938

PELO DECRETO Nº 9.775 DE 30/11/1938, A VILA DE PARANAPIACABA FOI TRANSFERIDA PARA O MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ.

1946

OCORRE A NACIONALIZAÇÃO DAS LINHAS FÉRREAS BRASILEIRAS. A UNIÃO ASSUMIU O CONTROLE DA SÃO PAULO RAILWAY, QUE PASSOU A SER CHAMADA OFICIALMENTE DE ESTRADA DE FERRO SANTOS–JUNDIAÍ (EFSJ).



1959

A REDE FOI INCORPORADA À REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. (RFFSA), CRIADA EM 1957.

1987

A VILA DE PARANAPIACABA É TOMBADA, EM 30 DE SETEMBRO, E SE TORNA PATRIMÔNIO HISTÓRICO ESTADUAL PELO CONDEPHAAT.

2002

A VILA HISTÓRICA DE PARANAPIACABA É ADQUIRIDA PELA PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ.

2007

INCÊNDIO DO IMÓVEL HISTÓRICO NA REGIÃO DO HOSPITAL VELHO, NA RUA DR. MARUM, 313 (HOJE AUDITÓRIO DA RUA DR. MARUM). É EXTINTA A RFFSA.

VILA DE PARANAPIACABA

LINHA DO TEMPO

Vila de Paranapiacaba

2008
CONCLUSÃO DO TOMBAMENTO FEDERAL PELO IPHAN COM O RECONHECIMENTO DA VILA DE PARANAPIACABA COMO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO DE GRANDE RELEVÂNCIA (PROCESSO Nº 1252-T-87.)

2013
INCLUSÃO DE AÇÕES DE RESTAURO NO PAC CIDADES HISTÓRICAS (LEI Nº. 11.578/2007)

2016
CONCLUSÃO DO RESTAURO DA CASA DE ENGENHEIRO, ATUAL BIBLIOTECA.





2019

FINALIZAÇÃO DAS INTERVENÇÕES NA GARAGEM DAS LOCOMOTIVAS E DAS OFICINAS DE MANUTENÇÃO DA SÃO PAULO RAILWAY (SPR) E DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. (RFFSA).

2018

CONCLUSÃO DAS OBRAS DE RESTAURO DE 14 CASAS DE HABITAÇÃO.

2017

FINALIZAÇÃO DO RESTAURO DO ALMOXARIFADO DA SÃO PAULO RAILWAY.



VILA DE PARANAPIACABA

LINHA DO TEMPO

Vila de Paranapiacaba

2023

INÍCIO DOS RESTAUROS, PELO IPHAN, COM RECURSOS DO NOVO PAC, DO CINE LYRA E DO IMÓVEL INCENDIADO DA RUA DR. MARUM (DECRETO Nº 11.632/2023).

2024

INAUGURAÇÃO DO CINE LYRA, EM JULHO, DURANTE O 23º FESTIVAL DE INVERNO DE PARANAPIACABA.



2025

INAUGURAÇÃO DO AUDITÓRIO DA RUA DR. MARUM, EM ABRIL.



2026

INÍCIO DAS OBRAS DE RESTAURO DE 34 CASAS DA VILA DE PARANAPIACABA COM RECURSOS DO NOVO PAC.

FICHA TÉCNICA DAS OBRAS

IPHAN

DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE AÇÕES ESTRATÉGICAS E INTERSETORIAIS (DAEI)
DANIEL SOMBRA

COORDENAÇÃO-GERAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS
ALBERVAN DE SOUZA MIRANDA
BERNARDO RODRIGUES
BRUNO SALOMÃO MARIOTO RESENDE
CAIO MOURA VIEIRA
DANIELI HELENCO
GUILHERME HENRIQUE BORSATO AFONSO
LAÍS PETRA LOBATO MARTINS
MARIANE DA SILVA PAULINO
MARIANA FERREIRA FREITAS
MAURÍCIO PINHEIRO DA COSTA SOUZA
MÚCIO BONIFÁCIO GUIMARÃES FILHO
RICARDO ANDALAFT
RONALDO PEREIRA DA COSTA
SYLVIO CARNEIRO DE FARIAS
VICTOR MARTINS DOS SANTOS JUNIOR
VINÍCIUS NORONHA MATOS

IPHAN/SP

SUPERINTENDENTES
ALESSANDRA DA SILVA MARTINS
DANILO DE BARROS NUNES
RONALDO CUNHA RUIZ

EQUIPE DE COORDENAÇÃO TÉCNICA
ALÉSSIO TENÓRIO TORRES
ANA PAULA MORELI TAUHYL
ANDERSON LUIZ FÉLIX DE SÁ
CAROLINA DAL BEN PÁDUA
FERNANDA GIBERTONI CARNEIRO
JOÃO RAFAEL QUERO NUNES
LAÉRCIO CÂNDIDO DA ROCHA
OLÍVIA MALFATTI BUSCARIOLLI
SIMONE CAMPOS PIRES

EQUIPE DE COORDENAÇÃO ADMINISTRATIVA
ANDRESSA ALOISI CYRILLO
JULIANA CÂNDIDO TONIDANDEL
LÚCIA REISEWITZ
MARIA HELENA DE PAULA
RICARDO AUGUSTO DOS SANTOS REIS
RONI ROBERTO RODRIGUES

EQUIPE DE TRANSPORTE

ANTÔNIO ALVES DE ALENCAR NETO
EDSON MAURÍCIO TORRES
EDUARDO DOS SANTOS SILVA
NILSON DE SOUZA

PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ

PAULO HENRIQUE PINTO SERRA (GESTÃO 2017-2024)
GILVAN FERREIRA DE SOUZA JUNIOR (GESTÃO 2025-2028)
FABIO PICARELLI (2018-ATUAL)
ALEXANDRE AUDINO CAMPOS
MARCELO ILLA COLOMBO
CARLOS EDUARDO PALAZZI
ERIC TADEU LAMARCA
PAULO DA SILVA AMORIM
SIDNEI DE OLIVEIRA RAMOS
ALEXANDRE MONTEIRO CASTELLARI
AVELINO CORREA
OTAVIO VICENTE FILHO
TATIANA APARECIDA MACHADO
GUILHERME RIBEIRO DE SOUZA PINTO
MAURÍCIO TINTORI PIQUEIRA

O corpo do texto deste livro foi composto com fontes
da família chronicle display. Para os títulos utilizou-se a
Zuume , projetada pelo Adam Ladd do Adobe Type kit.
Tiragem de 1200 exemplares,
impressos em papel couchê fosco 150g pela
Athalaia Gráfica e Editora


RESTA
RESTA
RESTA



Edições IPHAN

COOPERAÇÃO unesco