

## **VILA DE PARANAPIACABA:**

### **Paradoxos de um patrimônio histórico e um ponto turístico**

**CAROLINE ANTUNES MARTINS ALAMINO\***

#### **APRESENTAÇÃO**

Este trabalho é o resultado de um estudo sobre a questão dos moradores da Vila de Paranapiacaba, diante dos fatores de ser uma vila tombada como patrimônio histórico e ser um local que ao longo do tempo mudou suas características de uma vila de operários para uma vila turística.

Durante a pesquisa foram levantadas algumas adversidades do que é morar e sobreviver em um local tombado e protegido como patrimônio histórico, identificando a variedade de contextos sociais que se pode apresentar num mesmo local, com uma diversidade ampla de conjunturas humanas.

O objetivo desse artigo é apresentar as transformações que a vila sofreu com as políticas públicas relacionadas venda da vila para a prefeitura de Santo André, e os tombamentos históricos, suscitando o questionamento, "um patrimônio histórico é importante para quem?". Portanto esse estudo apresenta um breve situamento de fatos históricos do surgimento da vila. No tocante ao recorte espacial foi delimitado a vila de Paranapiacaba, pertencente ao município de Santo André, situada na região do grande ABC paulista, região metropolitana de São Paulo. A opção deste recorte ocorreu devido a diversidade local dos acontecimentos, e por reconhecer que o que a realidade de Paranapiacaba é um reflexo de um processo que ocorre em diversos locais ao longo do Brasil, que são tombados como patrimônios históricos.

Esse trabalho tem tempo delimitado dentro de sua própria construção uma vez que a história da vila de Paranapiacaba não cessa e assim após o término deste período aqui relatado muitas mudanças com certeza irão vir e peço a compreensão do leitor pela impossibilidade de se ter uma análise constante da história .

---

\* Mestranda em História da Universidade Estadual de Santa Catarina - FAED/UDESC. Sob a orientação da Profa. Dra. Cristiani Bereta da Silva desde 2011.

## **A VILA DE PARANAPIACABA**

A Vila de Paranapiacaba, pertence ao município de Santo André, embora não faça limite com o mesmo, e esteja a uma distancia de 35km de seu centro, esta situada no Alto da Serra do Mar, fazendo limite com as cidades de Rio Grande da Serra, Cubatão e Santos.

Sua origem está vinculada com transporte ferroviário de café em São Paulo. Em junho de 1860 o governo Imperial aprovou através do decreto 2.601 os estatutos da estrada de Ferro Santos Jundiaí a primeira linha férrea de São Paulo, que recebeu o nome de São Paulo Railway Company Limited- SPR, uma vez que apenas 10 por cento do capital era do Barão de Mauá e seus sócios o restante pertencia a capitalistas ingleses. Por isso a ferrovia também ficou conhecida como a "Inglesa".

No mesmo ano inicia-se a construção da ferrovia, que devido a uma diferença de nível de 800 metros na escarpa do planalto, foi adotando o sistema funicular. Em 1866 foi inaugurado o primeiro plano inclinado da serra.

A São Paulo Railway não se interessou em se estender além de Jundiaí, uma vez que possuía o monopólio do trecho planalto litoral ,que era uma passagem obrigatória de qualquer área de São Paulo em direção a Santos. As estradas de ferro em São Paulo foram construídas obedecendo aos interesses capitalistas da burguesia cafeeira e, portanto não tiveram um planejamento prévio. Foram necessárias várias retificações em seu traçado e muitos trechos foram inutilizados com a decadência da venda de café.

E por consequência outros cenários sociais que existiam em função da ferrovia foram perdendo suas funções originais, que foi o caso da Vila de Paranapiacaba que tinha como sua principal função ser uma vila ferroviária, o que significa que sobrevivia à base das atividades da ferrovia.

A história da vila está intrinsecamente ligada à construção e operação da estrada de ferro, desde sua fundação que só se deu devido a necessidade da ferrovia para atender o crescimento da economia cafeeira. Na realidade a construção da ferrovia trouxe progresso econômico e cultural para toda a região que sua construção afetou. Isso é possível se notar na fala de Silvia Helena Passarelli:

A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí pôs fim ao isolamento do planalto paulista, rompendo as dificuldades de transpor a grande inclinação da Serra do Mar, facilitando o transporte de mercadorias e o contato cultural e comercial com a Europa por meio do Porto de Santos. Com o trem de ferro os paulistas ficaram mais próximos da Europa e puderam respirar os ares do futurismo e do modernismo e se tornaram vanguarda econômica e cultural do Brasil.(PASSARELLI, 2003)

A construção da ferrovia começou nesse mesmo ano utilizando-se das trilhas indígenas. Conforme Lavander (2005, p. 16) cita "Foi montado um grande acampamento de trabalhadores no Alto da Serra e outro no litoral, na raiz da Serra, que abrigavam cerca de 5.000 operários, técnicos e engenheiros. Quando a construção da ferrovia transpassou a barreira da Serra do Mar e atingiu o Planalto Paulista, com esse imenso canteiro de obras e as necessidades de tantos trabalhadores surge Paranapiacaba, que inicialmente chama-se Alto da Serra. Em 1907 a vila passou a se chamar Paranapiacaba, que em tupi-guarani significa "lugar onde se avista o mar"(LAVANDER,2005). E em 05 de novembro de 1907 foi elevado a Distrito de Paz de Paranapiacaba, do antigo município de São Bernardo, atual Santo André.

A Vila de Paranapiacaba foi um exemplo único no país de núcleo constituído para apenas uma atividade econômica, por isso a companhia inglesa, cedia casa apenas para funcionários com vínculo com a ferrovia. Havia um paternalismo da companhia inglesa com os operários, para estes não deixarem a Vila de Paranapiacaba.

A Vila de Paranapiacaba sofreu rápidas transformações, inicialmente causadas pela decadência da atividade cafeeira, mas, o principal motivo, foram os incentivos de políticas públicas que priorizavam o transporte rodoviário.

Até a década de 1940 os moradores que viviam na vila praticamente todos se conheciam, e a ferrovia tinha como hábito as contratação de parentes, por isso era muito comum as funções ferroviárias passarem de pai para filho. A vila era bem cuidada, as casas, ruas e calçadas eram constantemente reformadas e pintadas e a vila era arborizada. Com a incorporação à União toda a área ocupada pela vila, seu acervo e a estrada de ferro receberam o nome de Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. E a Vila de Paranapiacaba começou a sofrer uma decadência mais intensa a partir deste ano e essa realidade de seus moradores começa a mudar.

Dando continuidade a política de construir estradas iniciada por Washington Luiz na década de 1930, Juscelino Kubistcheck abriu as portas do país às multinacionais automobilísticas na década de 1950, começando assim um longo processo de sucateamento da malha ferroviária, com desativação de trechos considerados "pouco lucrativos", degradação do material rodante e precarização dos serviços oferecidos aos passageiros. Este processo incluiu a degradação da ferrovia Santos-Jundiaí, onde as manutenções de vários trechos deixaram de ocorrer com a mesma frequência, vagões da antiga SPR foram abandonados a céu aberto em terrenos da Vila de Paranapiacaba, a decadência da malha ferroviária foi sentida violentamente pela vila ferroviária.

Em 1956, a Rede Ferroviária Federal S.A, idealizada no governo de Getúlio Vargas e criada por Juscelino, é uma sociedade por ações, controlada pela União, BNDES, alguns estados e municípios. Foi formada com o objetivo de organizar uma grande malha de ferrovias espalhadas pelo país.

A estratégia de controle centralizado possibilitou planos gerenciais amplos, mas também tirou a autonomia, distanciando cada vez mais as relações entre os trabalhadores e o corpo administrativo da ferrovia. Isto acarretou a mudança brusca do sistema em Paranapiacaba, onde as relações eram paternalistas e a proximidade com o centro do poder permitia maior interação.

Mesmo com a expansão econômica iniciada apesar de todos esses investimentos no sistema rodoviário, a ferrovia Santos Jundiaí, ainda estava com uma grande demanda de carregamentos, pois como é visto até os dias de hoje, apenas o sistema rodoviário não é suficiente para demanda de transporte de cargas no país, por isso na década de 1960, começaram os estudos para o aumento da capacidade de tráfego na Santos a Jundiaí, o que resultou na implantação do sistema cremalheira- aderência<sup>1</sup> construído exatamente em cima do traçado da Serra Velha.

Com o sistema de cremalheira-aderência implantado em 1974, a nova administração marginalizou o transporte de passageiros investindo em tecnologias voltadas apenas para corredor de exportação. A partir de 1981 iniciou a dispensa de um grande número de funcionários, que acelerou o processo de decadência da Vila de

---

1 Sistema onde há a instalação de um terceiro trilho dentado, entre os dois trilhos ferroviários normais, onde um mecanismo existente sob a locomotiva encaixa sobre o trilho dentado e nela fica articulado, permitindo que a locomotiva auxilie os trens a vencerem terrenos inclinados.

Paranapiacaba. A vila que abrigou famílias ao longo de gerações, ganha um novo cenário com as demissões compulsórias, antigos moradores tiveram que deixar suas casas e a vila, que com a encampação da RFFSA<sup>2</sup>, deixou de receber a prestação de serviços e a manutenção que no passado existia.

Logo, concentraram-se os investimentos no corredor de exportação (principalmente minerais e grãos) e o transporte de passageiros foi gradativamente entrando num processo de marginalização, e transformando o que era antes um transporte mais elitista, num transporte suburbano, incorporado pela CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

Em 1982 um incêndio destruiu a antiga estação, acabando assim, com a referência da vila e o ponto de encontro dos moradores, denotando um novo cenário de abandono, descaso e decadência, a vila passa a servir de "dormitório" onde os moradores trabalham fora da vila durante o dia e retornam apenas a noite para as casas, crescendo assim o número de novos moradores agora não-ferroviários.

## **TRANSFORMAÇÃO EM PATRIMÔNIO HISTÓRICO**

A vila de Paranapiacaba foi tombada pelas três instâncias de governo, inicialmente pela estadual (Condephaat-1987), seguida da federal (Iphan -2002) e municipal (Comdephaapasa- 2003).

Juntamente com o tombamento no âmbito estadual da Vila de Paranapiacaba foi feito a Resolução Estadual 40/85, que tomba também a Serra do Mar e de Paranapiacaba num perímetro que inclui a Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba e o Parque Estadual da Serra do Mar, pois o Condephaat entende que a Vila possui elementos da ação humana integrados com a natureza, no caso no limite do Parque.

A base do tombamento foram as recomendações do Conselho da Europa, que orienta-se a partir do conceito de "paisagem cultural". Que prevê o tombamento como parte de qualidade de vida, onde em conjunto ações governamentais e projetos culturais

---

2 RFFSA- Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, foi uma empresa estatal brasileira de transporte ferroviário que cobria boa parte do território brasileiro criada em 1957 e privatizada em 2007, o processo de privatização teve início em 1998 comandado pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso.

podem até conceder mudanças no objeto tombado, pois o objetivo maior ,é unir ações como controle de mudança territorial, de uso de solo e participação popular visando sustentabilidade, para a partir daí adotar instrumentos de planejamento urbano nas ações de preservação. Deve haver uma harmonia entre ações de preservação humana, da natureza e o planejamento das atividades econômicas.

O Condephaat inicia o processo de tombamento por meio de ofício em agosto de 1982 e a sua conclusão data de 1987 por meio da Resolução Estadual no 37/87, a Vila de Paranapiacaba e entorno são tombados na esfera estadual como bem cultural de interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico. As partes da vila são justificadas de formas diferentes como objetos que constituem patrimônios históricos, onde a Parte Baixa deve ser tombada pela exclusividade de seu conjunto urbanístico, um dos únicos exemplares no Brasil de núcleo urbano planejado com uso especializado de Vila Ferroviária. Já a Parte Alta, com ocupação diferenciada, tem um papel histórico importante como local de comércio e de serviços necessários para todo o núcleo urbano. A linha férrea e seus complementos resguardam remanescentes do antigo sistema funicular, como os 4º e 5º Patamares dos Novos Planos Inclinados da Serra e seus equipamentos, e por esse motivo devem ser preservados. E a porção de terras que envolvem o núcleo urbano da Vila de Paranapiacaba deve ser incluída no tombamento municipal pelo seu estado de preservação e por sua importância ambiental. Essas terras resguardam um conjunto de nascentes do Rio Grande, um dos principais formadores do Braço Rio Grande da Represa Billings, responsável pelo abastecimento de parcela da população metropolitana. Além disso, a vegetação ali existente atua como propiciadora e mantenedora da fauna e flora locais, e também como importante fator na proteção do solo. Em seu Artigo 4º, a Resolução 37 define que as diretrizes para regulamentação da área tombada serão definidas em ato complementar à referida Resolução, “após detalhamento e aprovação pelos órgãos competentes dos projetos de preservação e revitalização de Paranapiacaba”.

Não posso deixar de aproveitar o espaço e chamar a atenção mais uma vez para a importância desse conjunto, e de toda a ferrovia, na história paulista e brasileira. Abandono e incúria são responsáveis pela sua grave deterioração e urgentes são as ações efetivas que modifiquem este estado desolador. Se Paranapiacaba sobrevive, ainda que em estado preocupante, não é por causa

da proteção legal do Condephaat que já conta com mais de 20 anos, mas sim graças à dedicação abnegada de algumas ONGs, dos seus moradores, de funcionários da RFFSA, de membros da ABPF, de cidadãos apaixonados... Está mais do que provado ( e discutir "porque" é uma outra história que fica para uma outra vez...) que o tombamento não mais garante a integridade e preservação do bem protegido, nem do ponto de vista da fiscalização e orientação técnicas e legais muito menos da canalização de recursos, públicos ou não. Basta olhar em volta. Ou talvez seja melhor não olhar muito...(Santos, 2010)

No âmbito federal, o Iphan inicia processo de tombamento da Vila em 1985 e finaliza-o em 2002. A justificativa federal para o tombamento esta no valor histórico do conjunto. A área desse tombamento não contempla os bens móveis relacionados a ferrovia, no entanto, a conclusão do processo indica que seja mantida a denominação inicial da Vila como “Vila Ferroviária de Paranapiacaba”, a ser inscrita no livro de Tombo Histórico. O perímetro do tombamento circunscreve-se, predominantemente, às instalações que têm relação direta com a ferrovia (Processo no 1.252-T-87). E portanto estão excluídas, por a Parte Alta e toda a área natural envoltória à Vila, “que não tem relação direta com o funcionamento dos planos inclinados nem com a Vila construída pela ferrovia”. Assim, a área tombada na esfera federal resulta bem menor do que aquelas tombadas pelo Condephaat e pelo Condephaapasa. A partir do tombamento do Iphan, todos os projetos que visam alterar os bens integrantes do conjunto tombado na esfera federal, assim como aqueles relacionados à sua vizinhança, ficam sujeitos também ao exame e à aprovação por parte do Instituto, tendo em vista garantir a visibilidade e a ambiência do conjunto. No nível municipal, o tombamento de Paranapiacaba pelo Condephaapasa foi apresentado em 17 de dezembro de 1996 (Processo no 56616/96-5). A sua homologação ocorreu em 07 de julho de 2003 após um longo debate sobre a situação fundiária da Vila. A área deste tombamento, maior que aquelas definidas nas instâncias federal e estadual, inclui toda a área urbana da Vila – Parte Alta, Vila Velha, Vila Martin Smith – e o meio ambiente natural que a cerca (o Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba). Foram tombados também a Linha Férrea e seus complementos: ruínas das pontes da Serra Velha e da Máquina Fixa do 4º Patamar. O grupo de estudos composto por conselheiros e pelo corpo técnico daquele Conselho, especialmente criado para o estudo de tombamento da Vila de Paranapiacaba, informou

sobre a necessidade de uma posterior regulamentação das áreas tombadas, observando-se os níveis de proteção de cada área em questão. Portanto, não consta no processo de tombamento a definição dos critérios de intervenção, sendo que cada caso é avaliado isoladamente segundo os pareceres dos conselheiros e do corpo técnico, ainda não normalizado.

Em nenhuma das três instâncias de poder que a Vila foi tombada foram regulamentados os processos, ficando assim a vila sujeita às diretrizes genéricas relativas à proteção do patrimônio histórico estipuladas nas normas de cunho geral, ou seja não foram criados parâmetros mais precisos que condicionam os projetos de intervenção urbana e funcional para a vila de Paranapiacaba.

Atualmente sua porção de Mata Atlântica é núcleo da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da cidade de São Paulo e integra também a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, reconhecida pela UNESCO como uma importante área de conservação ambiental para a humanidade. Paranapiacaba está entre os 100 maiores monumentos históricos do mundo, figurando na lista da WMF( World Monuments Fund).

Apesar de, no final do século XX, já haver grupos preocupados em recuperar a Vila de Paranapiacaba de seu estado de decadência as medidas foram insuficientes e a vila entra no século XXI muito degradada. Segundo o eminente professor Aziz Ab`Saber (2000):

A Vila de Paranapiacaba é exemplo vivo de um aglomerado urbano, palco de acontecimentos sócio-culturais construídos pelo homem em época de um memorável passado não muito distante (no 2º milênio, lembram-se?) e, hoje reflexo da situação esdrúxula pela qual passa todo patrimônio histórico, enquanto produto do homem, portanto arte, vítima do descaso, que necessita com urgência de medidas que impeçam a deterioração de seu espaço. A gravidade da situação exige uma postura da sociedade como um todo, pois tomando a localidade como exemplo, o momento exige seriedade de todos os órgãos que tem o dever de zelar pelas condições de preservação dos nossos bens culturais. Não se pode mais adiar a implementação de propostas de revitalização que levem em conta a destinação social.( AB`SABER,2008)

É quando surge o que aparentemente vai retirar a vila desse estado de decadência em janeiro de 2002, a Prefeitura Municipal de Santo André, no último



governo do prefeito Celso Daniel, concretiza a compra da vila, a prefeitura de Santo André fechando negócio com a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A). Contudo, é paradoxal a questão da compra da Vila de Paranapiacaba estar atrelada a melhoras para a mesma. A MRS continua proprietária da linha férrea Santos - Jundiaí, apesar da compra da Vila de Paranapiacaba pela prefeitura de Santo André, isso não interfere no sistema férreo que atende a vila que se torna cada vez mais claro que seus objetivos é atender a demanda comercial de cargas, não se importando com a questão social da região, a primeira evidência disto se dá em novembro de 2001, quando os trens metropolitanos da CPTM, que iam até Paranapiacaba em diferentes horários, mas não tantos quantos os que chegavam a Rio Grande da Serra diariamente, passaram a seguir somente nos fins de semana para Paranapiacaba, e um ano depois, houve a suspensão total do trem para a vila o que acabou dificultando a vida de muitos moradores que precisam se deslocar diariamente para outros municípios da região. Ironicamente os trens de passageiros não chegam mais até a vila ferroviária.

## **A VILA DE PARANAPIACABA COM VIÉS TURÍSTICO**

Com a quase total extinção da ligação dos moradores da vila com o trabalho ferroviário, Paranapiacaba vai aderindo ao turismo como forma de sobrevivência. Como a promoção do desenvolvimento sustentável, de forma inovadora, passa pelo envolvimento dos diversos atores locais, tendo o poder público o papel catalisador e articulador das forças sociais, transformando-se em um ator que disputa projetos e induz a novas práticas de gestão. Acreditando nisso que Celso Daniel, ao ser eleito prefeito do município de Santo André, pela primeira vez em 1989 já possuía convicções a despeito do papel da gestão municipal:

As ações socioculturais são diversas demais para a implantação de um "Estado Central" que padronize cultura regional, daí a necessidade do poder municipal de prover condições para exercer integração e legitimação social, pois é na instância municipal que se pode reconhecer e absorver as especificidades locais e culturais da sociedade. (DANIEL, 1982)

Contudo, apenas na sua segunda gestão no município de Santo André, que Celso Daniel trás ações mais práticas ao que diz respeito a poder local em relação às necessidades da Vila de Paranapiacaba. Com a crise fiscal do Estado contemporâneo aliado ao processo de descentralização impulsiona-se a tendência de valorização dos governos locais como agentes de renovação de políticas públicas. O poder local tem o papel renovador porque os empreendimentos que trazem o desenvolvimento econômico com geração de trabalho e renda fazem uma comparação entre a vantagem e os custos locais que determinam a competitividade de uma localidade ou de outra, daí a necessidade de que haja ações de fomento a economia local.

Celso Daniel é referência no assunto porque questiona as abordagens que consideram o Estado Nacional e as grandes empresas como únicos agentes do desenvolvimento econômico cabendo às esferas locais apenas a gestão de equipamentos e serviços públicos e a regulação de atividades, naquilo que é considerado de seu peculiar interesse. O desenvolvimento local indica um conjunto variado de práticas e perspectivas que permite evidenciar questionamentos quanto ao sentido atribuído aos atores e espaços de sua gestão local.

A Vila de Paranapiacaba já no fim da década de 1990 estava numa situação de moradias ocupadas de formas irregulares, com pequenos comércios que começam a modificar a arquitetura dos patrimônios históricos e com moradores vindos de diversas regiões que nada mais têm haver com o passado ferroviário da vila. Muitos moradores vão para a região atraídos pelos aluguéis abaixo do mercado, quando não pela facilidade da ocupação irregular das casas, contudo a distância das regiões metropolitanas somadas a suspensão gradativa que foi ocorrendo no transporte de passageiros do trem, dificulta a vida dos moradores que residem na vila mas, trabalham fora, além da ausência de sistemas de saúde, segurança e atendimento básico social.

O espaço é transformado por relações capitalistas que são dinâmicas e estão em constante transformações, a Vila de Paranapiacaba a partir do momento que perde sua função original entra em desuso, e começa a receber elementos de degradação, pois para de obedecer interesses do capitalismo, não se torna interessante apenas como objeto de patrimônio cultural e histórico se este não gerar renda, apenas investimentos. Contudo, a compra da Vila da Paranapiacaba pela prefeitura de Santo André oferece a proposta de uma renovação do capitalismo em forma de turismo rentável. A subprefeitura de

Paranapiacaba tomou várias medidas e estabeleceu programas no sentido de conscientizar a população sobre a atuação e o funcionamento da atividade turística, e como ela se encaminharia na vila. Tudo isso, logicamente, pré-estabelecido no Plano Patrimônio que tem com objetivo revitalizar a vila através do negócio turístico, que por sua vez estabelece as diretrizes para se investir no potencial da vila.

Através de programas da prefeitura, os moradores começaram a criar empreendimentos em suas próprias residências, a partir desses programas foram estabelecidos os valores da conta prestação que cada morador deveria pagar e também as providências em relação ao restauro das casas.

A Prefeitura não pode alugar casas então o morador tem a permissão de uso da casa, o que gera uma situação precária para o morador que pode ser retirado da casa conforme interesses da prefeitura. Contudo, na primeira gestão da prefeitura após a compra o critério para o desalojamento foi de que se o morador estiver pagando as prestações em dia e a prefeitura necessitar de sua casa ela providenciaria outra. Foi feito um cadastro onde foram chamadas todas as famílias para a prefeitura conhecer a realidade econômica e cultural.

Para dar início a uma vida econômica autônoma da vila voltada para o turismo, a prefeitura reuniu os moradores e deu incentivos como descontos nas taxas de uso das casas para que eles aderissem os seguintes programas:

Atelier Residência - a vila já possuía um histórico de abrigar artesãos e artistas em geral, com esse programa, o artesão ou artista abre as portas da casa dele, para comercializar seus produtos, nos fins de semana;

Monitores Ambientais - programa que oferece monitoria especializada para a realização de trilhas nas áreas de preservação ambiental, que só podem ocorrer com a presença de um desses monitores, que são moradores que foram capacitados para atender o público;

Portas Abertas - programa original cubano, como o próprio nome diz as pessoas abrem as portas de suas casas e comercializam produtos e serviços turísticos, foi a partir desse programa que foi criado o "Forno e Fogão";

Forno e Fogão - por quase não haver restaurantes na vila, o programa oferece a abertura de algumas casa nos horários de almoço e jantar, oferecendo refeições caseiras;

Bed and Breakfast - programa original inglês, alguns moradores oferecem

dormitórios e café da manhã para pouso dos turistas em suas próprias residências;

Dentre os esforços para revitalizar Paranapiacaba também estava o Programa de Jovens - Meio Ambiente e Integração Social (PJ-MAIS), uma parceria da Prefeitura Municipal de Santo André, Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense, a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo e a Associação Holística de Participação Comunitária Ecológica: "Núcleo da Terra" (AHPCE), que promovem os Núcleos de Educação Ecoprofissional. Destinado a estudantes entre 14 e 21 anos, em condição de risco social, o Programa de Jovens (PJ), entre 1996 e 2006, atendeu mais de 1.300 pessoas. Com duração de aproximadamente dois anos, o Programa Jovem oferecia oficinas de produção agrícola e florestal sustentáveis; turismo sustentável; consumo, lixo e arte; agroindústria artesanal, entre outros. As aulas aconteciam duas vezes por semana com o intuito de integrar a autonomia econômica, preservação e recuperação ambiental. A sociedade é envolvida por políticas públicas que favorecem o meio ambiente. Por meio da educação, a preservação passa a representar uma nova oportunidade de geração de renda. esse programa gerou emprego para vários jovens moradores da vila sobre tudo nos locais de visitação pública, como na Casa Fox, Museu Castelinho, Museu Funicular e Clube União Lira Serrano.

Outra forma encontrada para dar continuidade ao trabalho de revitalização da Vila foi o investimento na promoção de uma série de eventos para atrair a população das cidades vizinhas.

A Festa do Cambuci, que conta com a Rota do Cambuci, na qual os empreendimentos locais comercializaram produtos feitos com o cambuci, o Concurso de Receitas de pratos salgados, doces e coquetéis com o cambuci, com a participação de empreendimentos da vila de Paranapiacaba e moradores do município de Santo André, a Feira de Produtos com Cambuci no Antigo Mercado, com atrações musicais e a comercialização de vários produtos feitos com o fruto, os Shows itinerantes na Rota do Cambuci, o Expresso Lazer, com atrações e entretenimento, o Workshop do Cambuci, com muitas palestras sobre o fruto e o evento de encerramento, com a entrega da premiação aos vencedores do concurso e um show, já era uma comemoração tradicional da população da vila, contudo foi incrementada com esses eventos patrocinados e organizados pela subprefeitura atraindo um número maior de turistas.

A FOPP, Feira de Oratórios e Presépios de Paranapiacaba e Festival de Culturas

Populares, conta com mostra de folguedos, encontro de violeiros, exposição, festival gastronômico, oficinas de dança, debates e uma grande feira das culturas polares, com o tema Escambo a troca que move o mundo a FOPP foi totalmente organizada a partir da troca de espaços, barracas, estadia e alimentação e por apresentação gratuita de músicos, a FOPP teve início em 2005, exatamente com a intenção do aumento do turismo na região somado a um resgate cultural e regional.

A Convenção de Bruxo e Magos em Paranapiacaba, é um dos festivais que mais tem atraído turistas fora do período de inverno, conta com divulgação de conhecimentos diversos sobre magia, terapias holísticas, ocultismo, umbanda, mitologia, bruxaria, Feng Shui, xamanismo, reiki, ervas, linguagem do corpo, dança cigana, dança do ventre, numerologia, astrologia, danças típicas, leis universais, rituais, shows de músicas new age, teatro, palestras, atendimento holístico e oráculo entre outras atividades, promovidos por profissionais conhecidos de todo o Brasil. É um festival de origem recente começou em 2004, e conta com o apoio da prefeitura de Santo André com a organização da Casa de Bruxas, escola de cursos de misticismo, localizada em Santo André.

E o principal evento anual de Paranapiacaba desde 2001, tem sido o Festival de Inverno de Paranapiacaba, o festival ocorre durante todos os fins de semana de julho, aproveitando o clima muito frio da vila, somado a beleza de sua neblina junto com a paisagem ferroviária e arquitetura inglesa, gerando em muitas pessoas a sensação de se estar em Londres. O festival teve início em 2001 criados pela secretária de turismo de Santo André mesmo antes da compra da vila, já como parte dos planejamentos de revitalização da mesma.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Muitos patrimônios são monumentos históricos, que por sua vez são documentos históricos, que relatam a memória do lugar, a história do local, a partir apenas de sua existência e sobrevivência ao longo do tempo

O monumento tem como características o ligar-se ao poder de perpetuação, voluntária ou involuntária, das sociedades históricas (é um legado à memória coletiva) e o reenviar a testemunhos que só numa parcela mínima são testemunhos escritos ( LE GOFF,1996)

Paranapiacaba é uma vila de patrimônios históricos, essa definição se torna muito mais abrangente do que uma visão reducionista em relação ao seu tombamento.

Patrimônios históricos são uma forma de preservação material de fragmentos da memória coletiva, são as partes sobreviventes do desenvolvimento temporal, do mundo e da humanidade, daquilo que existiu no passado. Existem independentes da escolha dos historiadores, mas a sua preservação e classificação como patrimônio histórico, vai depender da análise de sua relevância dentro do contexto político, histórico, social e acadêmico, no momento de seu tombamento, ou descaso com sua preservação. Este é um reflexo do que ocorre em Paranapiacaba, onde existe um reduto de fragmentos de memória coletiva convivendo com o descaso da situação de moradias atual. E é a manutenção do local histórico que gera o sentimento de identidade cultural.

Às vezes , a solenidade atribuída ao termo patrimônio sugere que dele façam parte apenas os grandes edifícios ou as grandes obras de arte, mas o patrimônio cultural abrange tudo que constitui parte do engenho humano e, por isso , pode estar no cerne mesmo do turismo (FUNARI,2001)

A lógica da estrutura urbana capitalista levou a questão do patrimônio histórico gerador de atividade de turismo num patamar de relevância acima da questão social de moradores da vila.

Foi possível observar que monumento histórico se concretiza através do diálogo entre passado e presente. E que Vila de Paranapiacaba está em um constante e intenso processo de busca de identidade cultural, muitas vezes apresentando ainda as velhas características da vila ferroviária inglesa, oras sendo a vila abandonada das décadas de 70 e 80, oras sendo um resgate moderno de adaptação ao mercado consumidor turístico e muitas vezes sendo um fragmento histórico diverso, complexo e paradoxal.

Ocorreram mudanças na forma de organização do trabalho e a maneira como foi produzido e reproduzido o cotidiano da vila, sempre foi pautado no reflexo do movimento da economia local, ditada por uma ordem do capitalismo em instância superior e fora do domínio direto dos moradores da vila. Por exemplo, enquanto a vila pertenceu a SPR seu cotidiano era pautado no trabalho ferroviário, após a federalização da ferrovia, os meios de produção da vila ficaram dispersos, com a compra da vila pela prefeitura municipal de Santo André houve um foco em mudanças intensas na realidade

dos moradores para uma adaptação muitas vezes forçada para o turismo comercial justificado por ser um local tombado como patrimônio histórico. Todo esse movimento interfere na paisagem e no condicionamento da ação prática humana em suprir as novas necessidades para a produção e reprodução do sistema de organização atual.

Para finalizar, até o término dessa pesquisa, o que se encontra em Paranapiacaba é uma vila, com uma política de gestão que segue a tônica do chamado empreendedorismo urbano que pretende transformar o local em um pólo turístico de perfil primeiro-mundista. Numa perspectiva onde muitas vezes há a ausência da valorização da população local que deveria ser a primeira beneficiada pelas mudanças em vigência. Assim como a descaracterização real do conceito de preservação de patrimônios históricos.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ALBANO, Celina; MURTA, Stela Maris. *Interpretar o patrimônio, um exercício de olhar*. Belo Horizonte: editora UFMG, 2002.

ARAÚJO, Shirley Barbosa. *Gestão Local e a Prevenção à Violência: a experiência na Vila de Paranapiacaba*. Santo André: Monografia FSA, 2008.

AZEVEDO, Julia. *Cultura, patrimônio e turismo*. In: IRVING, Marta de Azevedo. *Turismo: o desafio da sustentabilidade*. São Paulo: Futura, 2002.

BLOCH, Marc. *Apologia da história*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

COSTA, C.T.. *O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2001

DANIEL, Celso Augusto. *Poder estatal municipal : um quadro teórico e uma análise dos governos locais com participação popular no Brasil recente*. São Paulo: Tese de Mestrado na FGV, 1982

FUNARI, P. P. A. ; PELEGRINI, S. . *Patrimônio Histórico e Cultural* 2a. edição 2009. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2009.

FUNARI, Pedro Paulo. *Turismo e patrimônio cultural*. São Paulo: Editora Contexto, 2001.

FUNARI, P. P. A. (Org.) ; Jaime Pinsky (Org.) . *Turismo e patrimônio cultural*, terceira edição revista e ampliada com novos textos. São Paulo: Contexto, 2003

LAVANDERJR, M.; MENDES, P. A.. *SPR, Memórias de uma inglesa: a história da*

*concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões*. São Paulo: [s.n]. 2005.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 4a ed. São Paulo: UNICAMP, 1996.

\_\_\_\_\_. *Por amor às cidades: conversações com Jean Lebrun*. São Paulo: Fundação editora da UNESP, 1988.

PASSARELLI Silvia Helena. *O diálogo entre o trem e a cidade*. São Paulo, FAU, Dissertação de mestrado, 1977.

\_\_\_\_\_. *Vitrines da cidade*. São Paulo: Editora Alpharrabio, 2003.

PINHEIRO, A. C. A experiência brasileira de privatização: o que vem a seguir? Texto para Discussão, Rio de Janeiro, n. 87, 2003.

PRADO JR, C. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1970.

RODRIGUES, Marly. *Turismo e patrimônio cultural*. São Paulo: Editora Contexto, 2001.

### **Fontes Virtuais**

AB'SABER, Aziz Nacib. Geógrafo da Universidade de São Paulo, na VIII Semana do Ferroviário, em setembro de 2000. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp267.asp> Acesso em 07 de novembro de 2008.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; MINAMI, Issao. *Tombamento de Paranapiacaba. Minha Cidade, São Paulo*, 03.026, Vitruvius, set 2002. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br><http://www.vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/minhacidade/03.026/2054>>. Acesso em: 15 out 2009.