

MANOELA ROSSINETTI RUFINONI

**PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
NA CIDADE DE SÃO PAULO
o bairro da Mooca**

*Syano.
1409027*



**SÃO PAULO
2004**

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

**Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo:
o bairro da Mooca**

Manoela Rossinetti Rufinoni

Dissertação apresentada à Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo – USP para
obtenção do título de mestre, sob a
orientação da Professora Dr^a Beatriz
Mugayar Kühl.



São Paulo
2004

AGRADECIMENTOS

Gostaria de manifestar meus sinceros agradecimentos:

À Professora Dra. Beatriz Mugayar Kühl, por toda confiança, apoio e orientação ao longo de todo o processo.

Aos Professores Doutores Benedito Lima de Toledo e Heloísa Barbuy, pelos comentários, sugestões e informações fornecidas no exame de qualificação.

Às Professoras Doutoradas Maria Lucia Bressan Pinheiro e Fernanda Fernandes, que me acompanharam, ao lado da Prof^a Dr^a Beatriz Kühl, durante o estágio no Programa de Aperfeiçoamento de Ensino na FAU-USP, agradeço o apoio e o interesse demonstrados.

Aos alunos da graduação que cursaram a disciplina 'Conservação e Restauração do Patrimônio Arquitetônico' durante o primeiro semestre de 2003, cujos levantamentos e pesquisas tanto auxiliaram a elaboração deste trabalho.

À Professora Dra. Ana Luisa Martins (Condephaat), Sergio Luiz Damiatti e Erida Cassia Marchioli pelas importantes referências bibliográficas fornecidas, e ao Prof^o Dr. Paulo César Garcez Marins pelo estímulo e pelo interesse demonstrado.

Aos amigos do programa de pós graduação, Cristina Pereira de Araújo, José Francisco Buda, Roseli D'Elboux e Sabrina Studart Fontenele, companheiros na ansiedade, agradeço a troca de incentivos.

A Priscila Rufinoni, pelo apoio (pessoal e operacional) e pelas atentas revisões na versão final do texto.

A Everal Rimbald Vergílio da Silva por todo companheirismo, sugestões e, sobretudo, pela paciência.

Aos amigos, por compreenderem minhas ausências.

A Luzia Adario Rossinetti por todo carinho e dedicação, incondicionais.

SUMÁRIO

Introdução	1
Capítulo 1 ORIGENS DA OCUPAÇÃO INDUSTRIAL NA REGIÃO LESTE DA CIDADE DE SÃO PAULO – A formação do bairro da Mooca	5
1.1 A região leste da cidade de São Paulo na primeira metade do século XIX – uma paisagem de chácaras	6
1.2 Ferrovia e expansão urbana – bairros em formação	17
1.3 Final do século XIX – as primeiras fábricas	27
1.4 A expansão da indústria nas primeiras décadas do século XX	33
1.5 O cenário industrial do bairro da Mooca no início do século XX – aspectos da paisagem industrial	39
Capítulo 2 A PAISAGEM INDUSTRIAL DO BAIRRO DA MOOCA – Levantamento, caracterização e análise da situação atual	49
2.1 Critérios adotados para delimitação da área de estudo	50
2.2 A configuração urbana atual	54
2.3 O levantamento – um panorama geral	67
2.4 Conjuntos industriais significativos	77
Tecelagem Labor	77
Armazéns Ernesto de Castro	79
Armazéns Gerais Piratininga	84
São Paulo Alpargatas	89
Cotonifício Crespi	92
Moinho Gamba	99
Outras edificações	104
Capítulo 3 A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO INDUSTRIAL NA CIDADE DE SÃO PAULO – O bairro da Mooca	115
3.1 O patrimônio industrial	116
3.2 A preservação do patrimônio industrial no contexto das teorias de restauração existentes	127
3.3 A teoria na prática – questões controversas	148
3.4 Representatividade cultural e arquitetônica do patrimônio industrial paulistano	156
3.5 Diretrizes para a preservação do patrimônio industrial arquitetônico no bairro da Mooca	159
Considerações Finais	168
Anexo	171
Referências Bibliográficas	173
Instituições Consultadas	183

LISTA DE FIGURAS

Nº	Título	Pág
01	Rua da Mooca, na Várzea do Carmo, São Paulo. Militão Augusto de Azevedo, c. 1860	7
02	'Planta da Imperial Cidade de São Paulo', por Rufino José Felizardo e Costa, 1810	9
03	'Planta da Cidade de São Paulo', por C. A. Bresser, 1841	10
04	Ladeira do Carmo em direção ao aterrado do Brás, São Paulo. Militão Augusto de Azevedo, 1862	11
05	'São Paulo. Chácaras, sítios e fazendas ao redor do Centro (desaparecidas com o crescer da cidade)' – sem escala	15
06	Chácara Bresser, São Paulo. Militão Augusto de Azevedo, c. 1860	16
07	'Planta da Cidade de São Paulo', por Henry B. Joyner, Companhia Cantareira e Esgotos, 1881	20
08	'Planta geral da capital da cidade de São Paulo', Gomes Cardim, 1897 (sem escala)	21
09	Rua da Mooca, São Paulo. Aurélio Becherini, c. 1916	26
10	<i>Fábrica de Cerveja Guanabara</i> , São Paulo, 1924	32
11	'Planta Geral da Cidade de São Paulo', Comissão Geográfica e Geológica, eng. Chefe João Pedro Cardoso, 1914, sem escala	37
12	Primeiro edifício do <i>Cotonifício Crespi</i> no final do século XIX. Esquina entre as ruas Javari e Visconde de Laguna	40
13	'Mapa Topográfico do Município de São Paulo – SARA Brasil', 1930 – escala 1:20.000	42
14	Conjunto industrial do <i>Cotonifício Crespi</i> , quarteirão formado pelas ruas Taquari, Javari, Visconde de Laguna e dos Trilhos, São Paulo, c. 1930-1940	43
15	Cenário do bairro do Brás no início do século XX. Ao fundo, chaminés das fábricas	45
16	'Mapa Topográfico do Município de São Paulo – SARA Brasil', 1930 – escala 1:20.000. Com demarcação da área de estudo	53
17	Foto aérea – Destaque para os conjuntos industriais. Demarcação das principais vias	55
18	Localização da Subprefeitura Mooca – Área de estudo em destaque (sem escala)	57
19	Uso predominante por quadra – Mooca	58
20	Topografia e fundos de vale – Mooca	58
21	Estabelecimentos industriais – Mooca	59
22	Zoneamento – Mooca	60
23	Coefficiente de aproveitamento – 2000 – Mooca	60
24	Leitura comunitária – Mooca. As áreas em amarelo e os triângulos cor de laranja destacam os galpões que a população gostaria que fossem preservados	61
25	Conjuntos industriais – panorama geral. Levantamento Aerofotogramétrico, 1981 – sem escala	68
26	a. <i>Tecelagem Labor</i> – vista geral do conjunto industrial. Esquina entre rua da Mooca e rua Barão de Jaguará. 2003	78
	b. Residência dos antigos proprietários	78
	c. Galpão voltado para rua da Mooca	78
27	a. <i>Armazéns Ernesto de Castro</i> , projeto do escritório Ramos de Azevedo. Vista da rua André de Leão. 2003	82
	b. Fachada voltada para rua Palmorino Mônaco	82
	c. Detalhe. Abertura da elevação original	82
	d. Um dos galpões do conjunto. Rua André de Leão.	83
28	a. 'Projecto de prolongamento dos Armazéns de Ernesto de Castro & Co', Planta e fachada lateral	83
	b. 'Projecto de prolongamento dos Armazéns de Ernesto de Castro & Co', Fachada principal	84
29	a. <i>Armazéns Gerais Piratininga</i> , acesso principal – rua da Mooca. Foto de 2003	87
	b. Fachada lateral de um dos galpões	87
	c. Detalhe – aberturas nos frontões para ventilação	87
	d. Detalhe junção viga-pilar	87
	e. Corte transversal	87
	f. Corte transversal – Detalhe estrutura de cobertura	88
30	Rua da Mooca, ponte sobre a via férrea, c. 1920. Ao fundo, galpões voltados para a via, possivelmente as fachadas originais dos <i>Armazéns Piratininga</i> antes da abertura da rua Palmorino Mônaco	88

31	a.	Primeiro edifício da <i>São Paulo Alpargatas S.A.</i> , localizado na rua Dr. Almeida Lima. Construído em 1907 pelo arquiteto italiano Julio Michele. Fachada protegida pelo COMPRESP	91
	b.	Vista em direção à avenida Alcântara Machado. Ao fundo, edifício construído na década de 1940, projeto de Robert Fraser, Don Roberto e Donald MacQuillen. Foto de 2003	91
32	a.	Edifício construído na primeira ampliação da fábrica, por volta de 1919. Projeto do escritório Scott & Uner	92
	b.	Vista em direção à avenida Alcântara Machado	92
33	a.	Conjunto industrial do <i>Cotonificio Crespi</i> – implantação e identificação dos edifícios	93
	b.	Edifício <i>A</i> . Esquina entre rua dos Trilhos e rua Visconde de Laguna. 2001. Observar Fig 12	94
	c.	Detalhe dos frontões voltados para rua Visconde de Laguna	94
	d.	Edifício <i>C</i> , primeira ampliação da fábrica	95
	e.	Edifício <i>B</i> – Antiga residência do administrador	95
34		<i>Cotonificio Crespi</i> . Edifício <i>F</i> antes da demolição. Vista da esquina entre as ruas Taquari e dos Trilhos. Legenda na foto: ‘Efeito da revolução de 1924 – S. Paulo – Cotonificio Crespi’	96
35	a.	Antigo edifício ao longo da rua dos Trilhos, demolido devido às avarias provocadas pelos bombardeios. Ao fundo, edifício da fição, c. 1924. Legenda na foto: ‘Efeito da Revolução de 5 de julho de 1924 – S. Paulo – Cotonificio Crespi’	97
	b.	À esquerda, torre do edifício da fição. À direita, edifício demolido na década de 1920. Efeitos da revolução de 1924.	97
36	a.	Principal edifício do <i>Cotonificio Crespi</i> . Antigo edifício da fição projetado por Giovanni Battista Bianchi. Vista da esquina entre as ruas Javari e Taquari. 2001	98
	b.	Máquinas têxteis. Edifício da fição em 1938. Foto fornecida por antigo funcionário	98
	c.	Interior do edifício da fição em 2001. Estrutura metálica e planta livre	98
	d.	Detalhe estrutura. Pilares compostos pela união de dois perfis “U”	99
	e.	Detalhe estrutura. Fixação pilar - pilar	99
37	a.	<i>Antigo Moinho Gamba</i> . Edifício do moinho. As treliças metálicas externas são intervenções recentes. 2004	101
	b.	Edifício do moinho. Grandes vigas metálicas atravessam o edifício no sentido transversal	101
	c.	Detalhe das envasaduras.	101
	d.	Edifício do moinho, vista externa.	102
	e.	Edifício do moinho, vista interna.	102
	f.	Galpões anexos ao edifício do moinho. Hoje utilizados para festas e eventos. A cobertura externa é intervenção recente	102
38	a.	Capa do folheto publicitário “Grdes Indústrias Minetti-Gamba Ltda.” Foto do portão de entrada do conjunto industrial, c. 1938	103
	b.	Folheto publicitário. Foto da sala de refinação do óleo <i>Sublime</i> , no edifício da rua Borges de Figueiredo, c. 1938	103
39	a.	<i>Galpão RFFSA</i> . Fachada voltada para o acesso da Estação Mooca. Situação em 1996	105
	b.	Fachada posterior. Situação em 2003	105
	c.	Interior do galpão. 1996	106
	d.	Fachada lateral. 1996	106
	e.	Interior do galpão. Situação em 2003	106
40	a.	Antiga <i>Indústria de Papéis Gordinho, Braune & Co.</i> Edifício construído em 1915, rua do Hipódromo. Foto de 2003	108
	b.	Galpão construído em 1920, rua Frei Gaspar.	108
41	a.	<i>Cia Copale de Administração, Comércio e Indústria</i> . Detalhe da fachada, rua João Antonio de Oliveira. Situação em 2003	110
	b.	Galpão no pátio interno do conjunto industrial	110
	c.	Casario na rua dos Trilhos, em frente aos galpões da <i>Copale</i> . Edificações da época. Manutenção da paisagem	110
42		Galpões da <i>FEPAL</i> , na rua Marina Crespi. À esquerda, placa anuncia a construção de um edifício no terreno da fábrica. Ao fundo, edifícios residenciais mostram a valorização imobiliária da região. Foto de 2004	112
43	a.	Tecelagens Sicritex e Califórnia, rua Orville Derby. Ao fundo, Igreja São Rafael. 2003	114
	b.	Detalhe. Óculo no frontão.	114

LISTA DE ABREVIATURAS

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

COMPRESP – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo

DPH-PMSP – Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria da Cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo

EMURB – Empresa Municipal de Urbanização

ICOMOS – International Council on Monuments and Sites

PDRM – Plano Diretor Regional Mooca

SEHAB-PMSP – Secretaria da Habitação da Prefeitura Municipal de São Paulo

SEMPLA-PMSP – Secretaria do Planejamento da Prefeitura Municipal de São Paulo

SPR – São Paulo Railway

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

ZEPAM – Zonas Especiais de Preservação Ambiental

ZEPEC – Zonas Especiais de Preservação Cultural

RESUMO

A pesquisa versa sobre a preservação do patrimônio arquitetônico industrial na cidade de São Paulo, por meio de um estudo do conjunto construído no bairro da Mooca, entre o final do século XIX e início do século XX. Com o intuito de evidenciar a importância histórica deste complexo urbano, traça-se um panorama do desenvolvimento industrial deste período e suas repercussões na arquitetura e na configuração urbana da região. Os conjuntos industriais mais significativos são identificados e analisados de modo a ressaltar suas especificidades no que concerne à organização dos espaços, às soluções técnicas e arquitetônicas empregadas, à inserção no tecido urbano contemporâneo e à sua condição de referência para a memória local. São então abordados aspectos teóricos sobre a preservação do patrimônio histórico em geral e do patrimônio industrial em particular, inserindo-o no contexto dos debates contemporâneos e dos documentos internacionais sobre o tema. Apesar das dificuldades suscitadas pelas particularidades deste patrimônio, são discutidas possibilidades e diretrizes gerais para viabilizar sua preservação, apontando caminhos e novos temas de debates.

Palavras-Chave: patrimônio, preservação, arquitetura industrial

ABSTRACT

The research turns on the preservation of the architectural industrial heritage in the city of São Paulo, by studying the compounds in the quarter of the Mooca, between the end of century XIX and beginning of century XX. In order to show the historical importance of this urban complex, a panorama of the industrial development of this period and its repercussions in the architecture and the urban configuration of the region is traced. Most significant industrial sets are identified and analyzed, in order to stand out its specifics, in that it concerns to the organization of the spaces, to the architectural and technical used solutions, to the insertion in the contemporary urban tissue and to its condition of reference for the local memory. Theoretical aspects on the preservation of the historical heritage in general and the industrial heritage in particular are then seen, inserting then in the context of the contemporary debates and international documents on the subject. Despite the difficulties raised by the specifics of this heritage, general possibilities and lines of action are argued to make possible its preservation, pointing ways and new subjects of debates.

Key-words: heritage, preservation, industrial architecture

INTRODUÇÃO

A condição de abandono e ruína de grande parte do vasto conjunto industrial paulistano remete-nos à indagação sobre a permanência dessas estruturas no tecido urbano e a necessidade de evidenciar sua representatividade histórica como recurso para garantir a sua integridade. Diversos bairros de origem operária como o Brás, Mooca, Belém, Lapa, possuem extensos complexos industriais ou ferroviários datados do início do século XX – testemunhos de um passado de transformações econômicas e sociais – hoje relegados ao esquecimento e sujeitos à demolição antes mesmo que possamos identificá-los, quantificá-los e qualificá-los com maior atenção. A dinâmica urbana de constante reconstrução, característica quase ‘inata’ da cidade de São Paulo, lentamente avança sobre os amplos espaços antes ocupados pela indústria. Uma releitura dessas extensas áreas abandonadas é realmente desejável, porém, a partir de uma lúcida compreensão das estruturas existentes e não as desconsiderando por completo. Não intentamos defender que todos os conjuntos industriais sejam preservados indiscriminadamente; a preservação, como nossa própria memória, é um instrumento de ‘seleção’. Porém, para agirmos conscientemente e de modo fundamentado, precisamos conhecer com clareza as condicionantes envolvidas; os conjuntos históricos existentes, suas características e qualidades, o debate contemporâneo que envolve essas questões.

Dentre os bairros paulistanos possuidores desse legado, focamos nossa atenção no bairro da Mooca – região da cidade fortemente marcada pela ocupação industrial, cujo cotidiano das ruas e edifícios reserva grandes referências a este passado ainda vivo. Em busca de elementos para a discussão sobre a preservação deste patrimônio, iniciamos por uma abordagem do contexto histórico de surgimento e expansão da atividade industrial na região leste da cidade, com enfoque para a formação do bairro da Mooca. Sendo assim, o primeiro capítulo traça um panorama geral da atividade industrial na região, desde seu surgimento e expansão até a consolidação deste cenário urbano. O período histórico focado inicia-se no final do século XIX, época em que surgem os primeiros estabelecimentos industriais na cidade, até aproximadamente 1930, quando é constatada a consolidação da paisagem industrial no bairro. Neste contexto, são examinadas as características gerais da área em meados do século XIX, e de que forma a ocupação basicamente rural desse período propiciou e facilitou a posterior implantação de grandes edificações destinadas às primeiras indústrias. Com relação à

urbanização da área, são analisadas as transformações urbanas impulsionadas pela chegada da ferrovia, a gradativa delimitação das vias de acordo com os principais eixos de deslocamento, bem como os principais fatores que condicionaram as características de ocupação de determinadas parcelas urbanas, como a implantação de indústrias preferencialmente ao longo da faixa ferroviária e de habitações para os operários nas suas imediações.

Ao apresentar alguns dos principais fatos históricos e o contexto sócio-econômico relacionados ao surgimento e expansão da indústria, traçamos breves considerações sobre as primeiras iniciativas industriais na cidade de São Paulo, com enfoque para a região leste. De posse dessas análises, observamos as principais edificações industriais implantadas no bairro da Mooca no período em estudo, sua inserção no tecido urbano e sua representatividade como elemento de conformação da paisagem e de consolidação de referenciais da memória local. Temos, assim, um cenário da paisagem industrial do bairro da Mooca nas primeiras décadas do século XX – em seus aspectos arquitetônicos, urbanísticos e sociais – de modo a compreender o espaço urbano construído pela atividade industrial e sua relação com a vida cotidiana local. Tais estudos ressaltam a representatividade histórica e social desse conjunto urbano, evidenciando seu papel simbólico e sua caracterização como patrimônio histórico da cidade de São Paulo.

No segundo capítulo são apresentadas e analisadas as informações obtidas nos levantamentos de campo com intuito de caracterizar a situação existente no perímetro de estudo e, a partir desse panorama geral, investigar as relações entre a configuração urbana atual e os conjuntos industriais históricos. São apresentados os critérios adotados para a delimitação da área de estudo, bem como o caminho exploratório percorrido para a seleção das edificações mais significativas. Dentre os principais elementos observados, procuramos destacar as alterações ocorridas no traçado urbano original, as edificações industriais ainda existentes datadas do início do século XX e sua relação com a dinâmica urbana atual. São também confrontadas as novas características de uso e ocupação do solo e as transformações provocadas pelas novas tendências de desenvolvimento urbano em determinadas parcelas da área de estudo.

Os edifícios ou conjuntos industriais remanescentes do início do século XX foram identificados e analisados do ponto de vista de sua inserção espacial e funcional no presente. Finalmente, dentre os edifícios localizados, são analisados aqueles considerados mais representativos, a partir dos quais é discutida a preservação do

patrimônio industrial local. São examinados o conjunto arquitetônico da antiga *Tecelagem Labor*, os *Armazéns Ernesto de Castro*, os *Armazéns Gerais Piratininga*, o primeiro edifício da *São Paulo Alpargatas*, o *Cotonifício Crespi* e o *Grande Moinho Gamba*. A análise dessas obras pautou-se pela observação de sua arquitetura e das principais técnicas construtivas empregadas, com o intuito de elencar algumas das principais tipologias de desenho arquitetônico e de implantação empregadas nas edificações industriais daquele período.

No terceiro capítulo são abordados aspectos teóricos sobre a preservação do patrimônio histórico em geral e do patrimônio industrial em particular, desde o surgimento das primeiras preocupações com os testemunhos decorrentes das atividades produtivas, até os métodos e critérios adotados em relação à identificação, salvaguarda e preservação deste patrimônio. As questões relativas à preservação do patrimônio industrial são, pois, analisadas no contexto dos debates e documentos internacionais sobre a preservação de monumentos históricos. A ampliação dos debates relativos à preservação e ao próprio conceito daquilo que é considerado patrimônio expandiu sobremaneira o entendimento sobre quais bens devem ser preservados, levando-se em consideração vários aspectos relacionados à inserção desses 'artefatos' no espaço e na sociedade. Muitos representantes do patrimônio industrial inserem-se nesse contexto de ampliação do conceito de 'patrimônio a preservar' e é sob esta perspectiva de análises, portanto, que o tratamento desses bens deverá pautar-se.

No bairro da Mooca, a implantação das indústrias repercutiu na definição do traçado urbano, na ocupação de seu entorno imediato por habitações operárias e na caracterização de todo o bairro, até hoje ainda identificado pelo caráter industrial e operário. Os estudos de preservação, além de abarcarem os aspectos sociais e simbólicos e as especificidades históricas, espaciais, formais, técnicas e funcionais das edificações industriais, devem também observar a sua integração com o tecido urbano contemporâneo, abrangendo amplos espaços sob sua influência imediata. A análise de conjuntos industriais de interesse histórico demanda criteriosos e aprofundados estudos para que possamos entender suas particularidades e propor ações de preservação condizentes com as suas características e qualidades. Cabe ressaltar, porém, que a multidisciplinaridade deverá estar sempre presente. A participação de diferentes profissionais – historiadores, sociólogos, antropólogos, engenheiros, arquitetos, etc.. – é indispensável para a elaboração de análises pormenorizadas das diversas questões envolvidas. No âmbito da presente pesquisa, no entanto, nos deteremos em alguns

desses elementos, notadamente aqueles relacionados à configuração das edificações em seus aspectos materiais e formais e a sua inserção no ambiente urbano.

Ao longo das análises sobre as teorias da preservação de bens culturais, deparamo-nos com inúmeras indagações que nos desafiaram a questionar aspectos mais extensos do problema; a dificuldade no tratamento de edificações industriais, a arbitrariedade na atuação sobre bens de interesse histórico, a inobservância dos preceitos mais básicos na intervenção sobre bens culturais... A discussão em torno da preservação do patrimônio industrial evidencia, portanto, a urgência de debates e questionamentos de maior amplitude, caracterizando problemas que dizem respeito ao tratamento do patrimônio cultural como um todo.

CAPÍTULO 1

ORIGENS DA OCUPAÇÃO INDUSTRIAL NA REGIÃO LESTE DA CIDADE DE SÃO PAULO A FORMAÇÃO DO BAIRRO DA MOOCA

1.1 A REGIÃO LESTE DA CIDADE DE SÃO PAULO NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX – UMA PAISAGEM DE CHÁCARAS

O surgimento e desenvolvimento do extenso parque industrial paulistano, notadamente a partir do início do século XX, ocorrem em um cenário urbano com características de ocupação bastante propícias para a implantação de grandes estruturas fabris. As regiões escolhidas para a ocupação industrial – além de terrenos a valores convidativos e estrutura ferroviária já implantada como veremos a seguir – apresentavam condições favoráveis devido à distribuição urbana esparsa e grandes áreas ainda destinadas a atividades tipicamente rurais como sítios e chácaras.

Até aproximadamente 1850, a concentração urbana da cidade de São Paulo restringia-se ao núcleo entre os vales do Anhangabaú e do Tamanduateí. Além desses limites, focos de ocupação urbana incipiente, dispersos entre propriedades rurais e grandes áreas desocupadas ou devolutas, compunham os arredores do núcleo principal da cidade. Apenas a partir da segunda metade do século XIX, o sucesso da produção cafeeira, as ferrovias, a industrialização e a imigração, fatores histórica e economicamente conjugados provocarão a ocupação e desenvolvimento dessas áreas contíguas ao centro; processo de expansão urbana responsável pelo surgimento de vários novos bairros: Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca e, na região leste da cidade, Brás, Pari, Belenzinho e Mooca.

Durante o período de aproximadamente 1870 até meados da década de 40 do século XX, observamos um rápido processo de compartimentação e transformação das chácaras suburbanas em bairros industriais e operários. Esta rápida expansão urbana – impulsionada por fatores que também demarcam a transformação da própria sociedade paulistana – confere aos novos bairros características específicas de desenho urbano, arquitetura e convívio social. As novas áreas urbanizadas localizadas a leste do rio Tamanduateí, no entanto, isolavam-se nitidamente do antigo núcleo urbano e dos bairros aristocratas da elite cafeeira; quer fisicamente, através da presença do rio; quer socialmente, através da imagem negativa dos bairros operários e ‘pobres’ frente ao sonho da cidade moderna cultivado pelos aristocratas.

Entre a cidade e o Brás, aparentemente apenas há um riozinho, o Tamanduateí, prosaico e barrento, correndo em um canal. Mas, na verdade, entre a cidade e o

Brás há separações mais profundas. É como se fossem duas cidades distintas. Quem vive no Brás nada sabe da cidade, de suas belezas e de seus confortos. Quem vive na cidade, isto é, do lado de cá do Tamanduateí, nada sabe da vida trabalhosa e infatigável do Brás, célula poderosa que produz para o consumo da cidade, do estado, do país – e nada pode saber das necessidades e incertezas desses anônimos operários que consomem a mocidade e depois a vida no calor das fornalhas e dos teares, nas fábricas.¹

Os bairros operários, caracterizados pelo traçado urbano desordenado, pelas novas edificações destinadas às indústrias e habitações proletárias e por uma população de imigrantes marcada pela diversidade étnica e a conseqüente procura por novos códigos de sociabilidade, desenvolvem-se e organizam-se como núcleos de intensa vida própria, isolados da ‘São Paulo real’, como se formassem uma cidade independente.²

O presente capítulo analisa sucintamente as condicionantes históricas que concorreram para a formação dos bairros operários, desde a sua caracterização mais remota como subúrbio de chácaras até as transformações que se iniciam com a chegada da ferrovia, dos imigrantes e das primeiras indústrias. O estudo enfoca o grupo de bairros industriais localizados a leste do rio Tamanduateí com o intuito de destacar, a partir da análise das características gerais, as origens e as principais transformações do bairro da Mooca, inserido no contexto histórico da formação da cidade de São Paulo. Finalmente, a análise desses fatores contribuirá para o estudo do tecido urbano atual, identificando na malha urbana os traços históricos que a determinaram.



01. Rua da Mooca, na Várzea do Carmo, São Paulo. Militão Augusto de Azevedo, c. 1860. (*São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. São Paulo, 2004)

¹ *Correio da Manhã*, março de 1944. Apud Maria Célia Paoli, “São Paulo operária e suas imagens (1900-1940)”. *Espaço & Debates*, nº 33. São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1981, pp. 27-28.

² Margarida Maria de Andrade, “Brás, Mooca e Belenzinho – bairros italianos na São Paulo além Tamanduateí”. *Revista do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo*, n.º 08. São Paulo, 1994, p. 97.

Ao estudar as origens históricas desta porção da cidade, observamos que diversos autores, sobretudo as fontes mais antigas, englobam toda a área sob a denominação 'Brás'. Como primeiro foco de ocupação urbana na região, o bairro do Brás foi responsável por polarizar as localidades vizinhas que só posteriormente se desenvolveriam com maior autonomia. As origens e o desenvolvimento urbano dessas localidades, funcionalmente e espacialmente agregadas ao foco primitivo, confundem-se, portanto, com o mesmo. No âmbito deste estudo, freqüentemente nos referiremos ao Brás neste sentido destacado por Nuto Sant'Anna; ou seja, uma grande área, sem delimitações precisas, cujas particularidades de surgimento e expansão urbana obviamente se aplicam às diversas localidades englobadas sob a mesma denominação.

O Braz é hoje um prolongamento da cidade. Mas o que é o Braz? A divisão administrativa da capital circunscreve-o a um perímetro reduzido. Outros distritos a ele se juntam, limítrofes seus ou não. Em velhas épocas, porém, Braz era tudo o que se vê, da várzea do Carmo para a Penha. O Pari e a Mooca são, sem dúvida, velhíssimos. Confundiam-se, no entanto, com o próprio Braz – eram Braz.³

As origens da ocupação das terras a leste do Tamanduateí recaem, invariavelmente, na presença marcante deste obstáculo natural, ao qual recorreremos, inclusive, como referência principal ao citar as terras que agora analisamos. O rio Tamanduateí representou uma grande barreira que por muito tempo isolou ambas as regiões da cidade. Apenas duas pontes permitiam sua transposição: a ponte do aterrado do Brás e a ponte da Tabatinguera. Por outro lado, a sinuosidade do rio, parcialmente retificado em 1860, demarcava uma extensa área de várzea propensa a freqüentes inundações, motivo que relegou essas terras à insalubridade e descaso, chegando a serem utilizadas como depósito de lixo da cidade.

A várzea do Carmo, planície ao longo do Tamanduateí entre os bairros operários estudados e o núcleo antigo da cidade, foi objeto de diversos planos de saneamento com o intuito de transformá-la em passeio público da cidade. A drenagem completa, no entanto, só seria concluída em 1895.

Analisando a planta da cidade de Rufino José Felizardo e Costa, de 1810 (Fig. 02), podemos constatar essas observações. No início do século XIX, observamos o núcleo urbano de fundação da cidade concentrado sobre as colinas interfluviais; nas

³ Nuto Sant'anna, *São Paulo Histórico – aspectos, lendas e costumes*. São Paulo, Departamento de Cultura, 1944, p. 217.

áreas circundantes, muito pouco ocupadas, o arruamento consiste em alguns caminhos ou estradas precárias. Descendo a colina, o Tamanduateí é o obstáculo natural que retém a expansão da cidade; ao longo de seu leito, áreas inundáveis e insalubres. As duas pontes citadas demarcam os únicos acessos às terras a leste do rio: uma ponte na altura do Brás, futura avenida Rangel Pestana, e outra no Caminho para a Mooca, região formada por sítios e fazendas.⁴

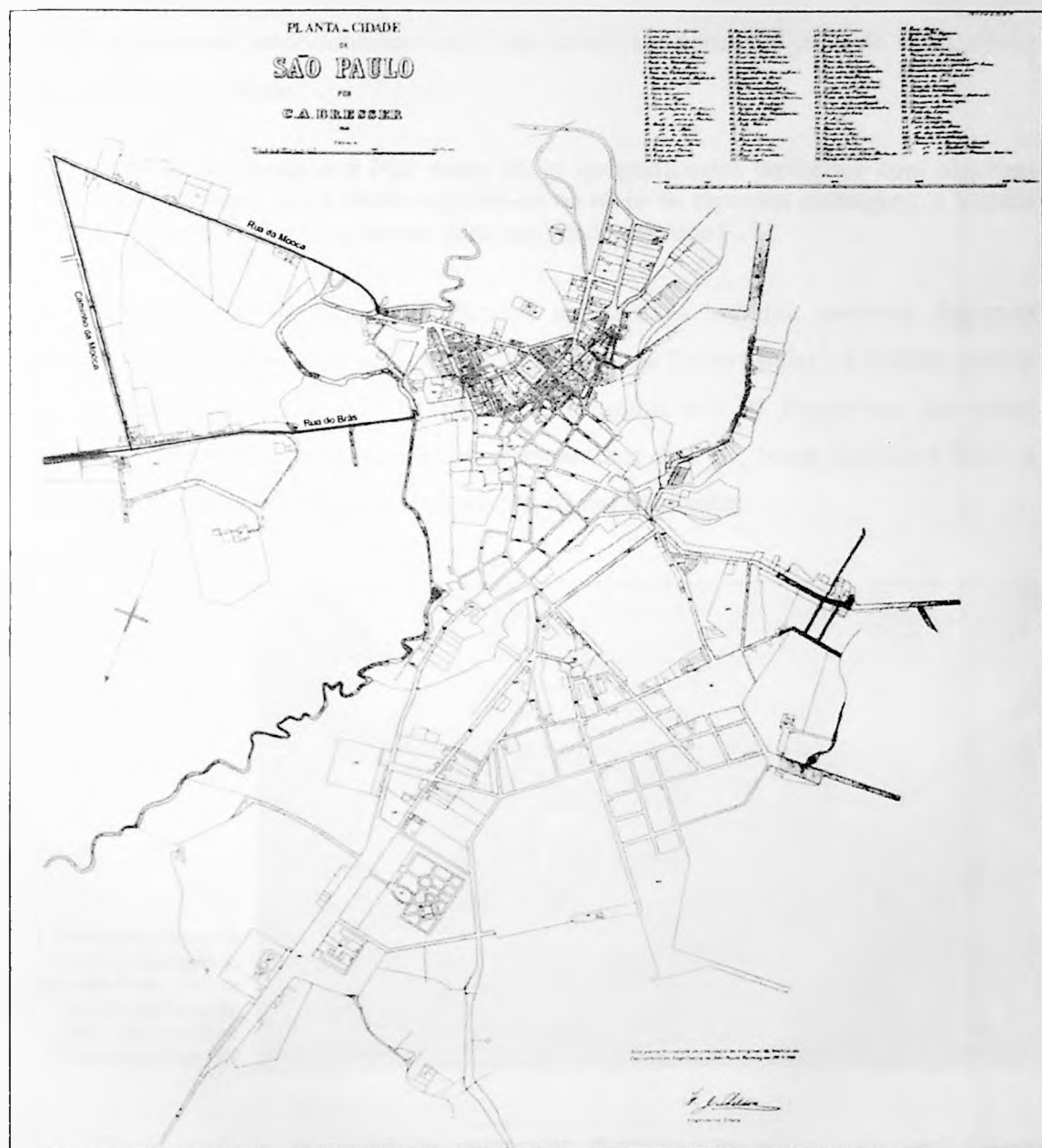


02. 'Planta da Imperial Cidade de São Paulo', por Rufino José Felizardo e Costa, 1810 (parcial)
(*São Paulo Antigo: Plantas da Cidade*, São Paulo, 1954)

A partir da bifurcação da antiga estrada que ligava o bairro do Brás à Penha, atual avenida Rangel Pestana, abria-se um caminho à esquerda, rumo ao Pari, passando pelas atuais ruas do Gasômetro e Monsenhor de Andrade, e outro à direita, em direção ao morro da Mooca. Originariamente, as primeiras vias de acesso e circulação na região,

⁴ Há referências a documentos datados de aproximadamente 1600 que citam a fazenda da Mooca como de propriedade de Francisco Ribeiro e Nicolau Barreto, bandeirantes paulistas. Cf.: Célia Maira da Silva Estrella, *O Bairro da Mooca: História de um lugar para morar*. Dissertação de mestrado. São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1991; Manuel Vitor, *São Paulo de Antigamente*. São Paulo, Secretaria da Cultura e Tecnologia de São Paulo, 1976.

hoje integradas ao tecido urbano, eram estradas utilizadas desde o século XVII e primeiro quartel do século XVIII, pelos índios andarilhos, cavaleiros, tropas de burros e carros de boi.⁵



03. 'Planta da Cidade de São Paulo', por C. A. Bresser, 1841.
(*São Paulo Antigo: Plantas da Cidade*. São Paulo, 1954.)

Na 'Planta da cidade de São Paulo' de C. A. Bresser, de 1841 (Fig. 03), notamos poucas alterações. No Brás, elevado a categoria de freguesia em 1818, observamos a consolidação de um pequeno núcleo urbano. Na região da Mooca, assim como no Brás,

⁵ Ernani Silva Bruno, *História e tradições da cidade de São Paulo*. S. Paulo, José Olympio, 1954, p.234

encontram-se demarcados grandes lotes destinados a sítios e chácaras. As principais vias de acesso já podem ser identificadas: rua do Brás (futura avenida Rangel Pestana); Estrada da Mooca (rua da Mooca) e Caminho da Mooca (rua Piratininga).

A descrição de Alfredo Moreira Pinto, de volta a São Paulo após trinta anos, ressalta a paisagem predominantemente rural desses arredores por volta de 1870, época em que deixara a cidade.

O Brás, a Mooca e o Pari eram então insignificantes povoados com algumas casas de sapé, que a medo erguiam-se no meio de espessos mattagaes; a Várzea do Carmo, o lugar escolhido para caçada de cabritos [...].⁶

A população da cidade também se apresentava bastante modesta. Segundo recenseamento de 1836, realizado pelo marechal Daniel Pedro Müller⁷, a cidade contava com aproximadamente 21.933 habitantes distribuídos em 10 freguesias, das quais apenas três constituíam o centro urbano propriamente dito: Sé, Santa Ifigênia e Brás. A população urbana, portanto, não ultrapassava 10 mil habitantes.



04. Ladeira do Carmo em direção ao aterrado do Brás, São Paulo. Militão Augusto de Azevedo, 1862 (*São Paulo de Piratininga...* op.cit.)

Neste período, a atividade comercial destacava-se como principal função econômica da cidade que mantinha contato constante com o porto de Santos e com as

⁶ Alfredo Moreira Pinto, *A cidade de São Paulo em 1900*. São Paulo, Governo do Estado, pp. 07-09.

⁷ Dados estatísticos aproximados. Daniel Pedro Müller, *Ensaio dum Quadro Estatístico da Provincia de São Paulo*. São Paulo, Tip. Costa Silveira, 1838. Apud Odilon Nogueira de Matos, "A Cidade de São Paulo no século XIX". In: Aroldo de Azevedo (org.), *A Cidade de São Paulo – Estudos de geografia Urbana*, v. II. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, p. 46.

regiões agrícolas do interior, atuando como entreposto comercial.⁸ Essas atividades garantiam a circulação de pessoas e mercadorias pelas estradas que convergiam para São Paulo e que, no perímetro da cidade, eram também as principais vias de circulação local. Para atender à necessidade de serviços aos viajantes, vários estabelecimentos – os pousos de tropas – se alinhavam ao longo desses caminhos e, em certa medida, orientavam a fixação do povoamento nessas áreas.

O bairro do Brás, primeiro foco expressivo de povoamento a leste do Tamanduateí, tem sua origem relacionada a estabelecimentos comerciais ao longo da estrada São Paulo – Rio de Janeiro. O primeiro estabelecimento composto de casa de comércio e albergue, pertencentes ao português José Brás, instalou-se em 1730. A partir daí outros comerciantes passaram a fixar-se às margens da estrada que se transforma em rua, a Rua do Brás, atual Rangel Pestana. A estrada de Santos e a estrada de carros de boi que unia a fazenda São Caetano ao Brás são outros exemplos de vias que, na comunicação com cidades vizinhas, cortavam os arredores a leste da cidade.⁹

Além da função comercial, São Paulo também produzia alguns gêneros. As produções de chá e de telhas eram as principais do município, seguidas do gado cavalariço, gado muar, produção de farinha e mandioca, criação de gado lanígero, produção de aguardente, algodão e criação de gado bovino. Observamos, portanto, uma produção ainda bastante vinculada ao campo. Para atender às necessidades da vida urbana, no entanto, uma série de estabelecimentos compunha uma pequena indústria paulistana de caráter praticamente artesanal: carpintarias, oficinas de ferreiro, alfaiatarias, olarias, etc.¹⁰

A ocupação industrial, inicialmente pontual e pouco representativa, assume maior destaque na economia paulistana sobretudo a partir da última década do século XIX, intensificando-se nas primeiras décadas do século XX. Apesar de não ser o único fator de impulso ao desenvolvimento neste período, a crescente industrialização

⁸ Odilon Nogueira de Matos, *op. cit.*, p.49.

⁹ Juergen Richard Langenbuch, *A Estruturação da Grande São Paulo – Estudo de Geografia Urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971, p.41. Segundo J. R. Langenbuch, os autores Everardo Valim Pereira de Souza em “A paulicéia há 60 anos”. In: *Revista do Arquivo Municipal*, v. III. São Paulo, 1946, p.55 e Manoel Eufrásio de Azevedo Marques em *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo*. Rio de Janeiro, Laemmert, 1879, p. 76, defendem que a origem do nome do bairro deriva do citado comerciante José Brás. João Paulo Cursino de Moura em *São Paulo de outrora (Evocação da Metrópole)*. São Paulo, Martins, 1954, p. 250, no entanto, sustenta que o nome provém de Brazílio de Aguiar e Castro, herdeiro da principal chácara da área.

¹⁰ Odilon Nogueira de Matos, *op. cit.* p.51.

contribuiu de maneira decisiva para a urbanização de extensas áreas, acentuando a tendência à compartimentação das propriedades rurais que circundavam o núcleo urbano.

As chácaras mais próximas do centro velho são as primeiras a serem atingidas pela expansão da cidade em meados do século XVIII ¹¹. As extensas áreas à direita do Rio Tamanduateí – Brás, Mooca, Pari, Bethlem, Marco da Meia Légua –, no entanto, só assistirão transformações significativas após 1867, ano da inauguração da estrada de ferro Santos-Jundiaí, permanecendo como bairros tipicamente rurais até aproximadamente 1870.

As chácaras que circundavam o modesto núcleo urbano da cidade eram utilizadas como residências, sobretudo de famílias da aristocracia paulistana; em alguns casos estas propriedades também desempenhavam atividades agrícolas para comércio em pequena escala. Além de chácaras, fazendas e sítios, havia em torno de São Paulo uma grande parcela de áreas devolutas.

No enfoque da presente pesquisa, é interessante destacar, a partir da observação das características rurais desses arredores, o grau de interferência e contraste que as novas estruturas urbanas trazidas pela ferrovia e pela indústria determinaram sobre a paisagem transformando-a por completo.

A paisagem de chácaras ao redor do núcleo urbano da cidade foi citada por muitos viajantes que passaram por São Paulo em meados do século XIX. Os aspectos relatados destacavam principalmente o caráter residencial das propriedades rurais, a beleza paisagística e a presença marcante de árvores frutíferas de várias espécies, por vezes destinadas ao comércio. Em 1860, Emilio Zaluar comenta:

Entramos em São Paulo pelo local chamado Brás. É um dos arrabaldes mais belos e concorridos. Notável pelas suas chácaras onde residem muitas famílias abastadas.¹²

A planta 'São Paulo. Chácaras, sítios e fazendas ao redor do Centro (desaparecidas com o crescer da cidade)' de Odilon Nogueira de Matos (Fig. 05) apresenta as principais propriedades rurais da cidade de fins do século XVIII até 1900. Da observação da planta destacamos diversas propriedades na região hoje compreendida

¹¹ Ernani Silva Bruno, *op. cit.*, pp. 575-576.

¹² Augusto Emilio Zaluar, *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)*. São Paulo, Martins, 1953. Apud Ernani Silva Bruno, *op. cit.*, p. 136.

pelos bairros do Brás e Mooca: Chácara do Ferrão, do Bispo, do Ozório, do Theop. Azambuja, propriedade de Eleutério Cintra e o grande Sítio do Pinheiro, de Raphael Paes de Barros, que se estendia até as terras de Vila Prudente.¹³

Os anúncios de venda e aluguel de propriedades nesta região, notadamente a partir da segunda metade do século XIX, ilustram o caráter rural que predomina até aproximadamente 1890, quando novos fatores impulsionarão o desenvolvimento da cidade.

Em anúncio de venda datado de 1859, uma propriedade localizada nas proximidades da Igreja do Brás é descrita como:

[...] uma chácara com boa casa de morada, casas com utensílios próprios para o fabrico de farinha e de chá, cômodos para escravos com água corrente no terreiro, com plantação de chá, mandioca e capim, além de muitos arvoredos.¹⁴

Ermani Silva Bruno cita duas propriedades situadas nas imediações do bairro do Brás, as chácaras Bresser (Fig. 06) e Loskiel, “com seus muros de taipa cobertos de telhas sinuosas”.¹⁵ O mesmo autor também cita referências sobre as propriedades localizadas na Mooca: “as chácaras da Mooca se requintavam particularmente por seus muros, com leões de louça por cima e seus portões de ferro batido, todos cheios de arabescos caprichosos”.¹⁶ Em 1867, o anúncio de venda de uma chácara situada na Rua do Brás informava:

A extensão da propriedade cujo terreno é excelente, bem dividido em pastos e terras para trabalhar, e bem circunvalado, tem perto de 200 braças de comprimento sobre a Rua do Brás, e perto de 300 sobre a do Pari, e está atravessado por um córrego d’água muito boa que pertence à mesma. A casa de morada é vasta, tem um sobrado, muitos cômodos para uma família numerosa, escravos e criados. Além de seu produto diário em capim, hortaliças e outras plantas, tem mais de mil pés de árvore de toda a qualidade, já dando frutos, assim como parreiral imenso, vinhas, caramanchões, latadas, tanques, etc. que reúnem na mesma vivenda o agradável ao produtivo [...].¹⁷

¹³ Outras chácaras são citadas por Margarida M. de Andrade, *op. cit.*, p.30. São elas: Chácara da Figueira, Bresser, do Estelita, Carneiro Leão, do Garcia, Diogo de Barros. Ermani Silva Bruno, *op. cit.*, p. 607, cita a Chácara do Conselheiro Falcão, na Mooca. Não foi possível localizá-las nos mapas consultados.

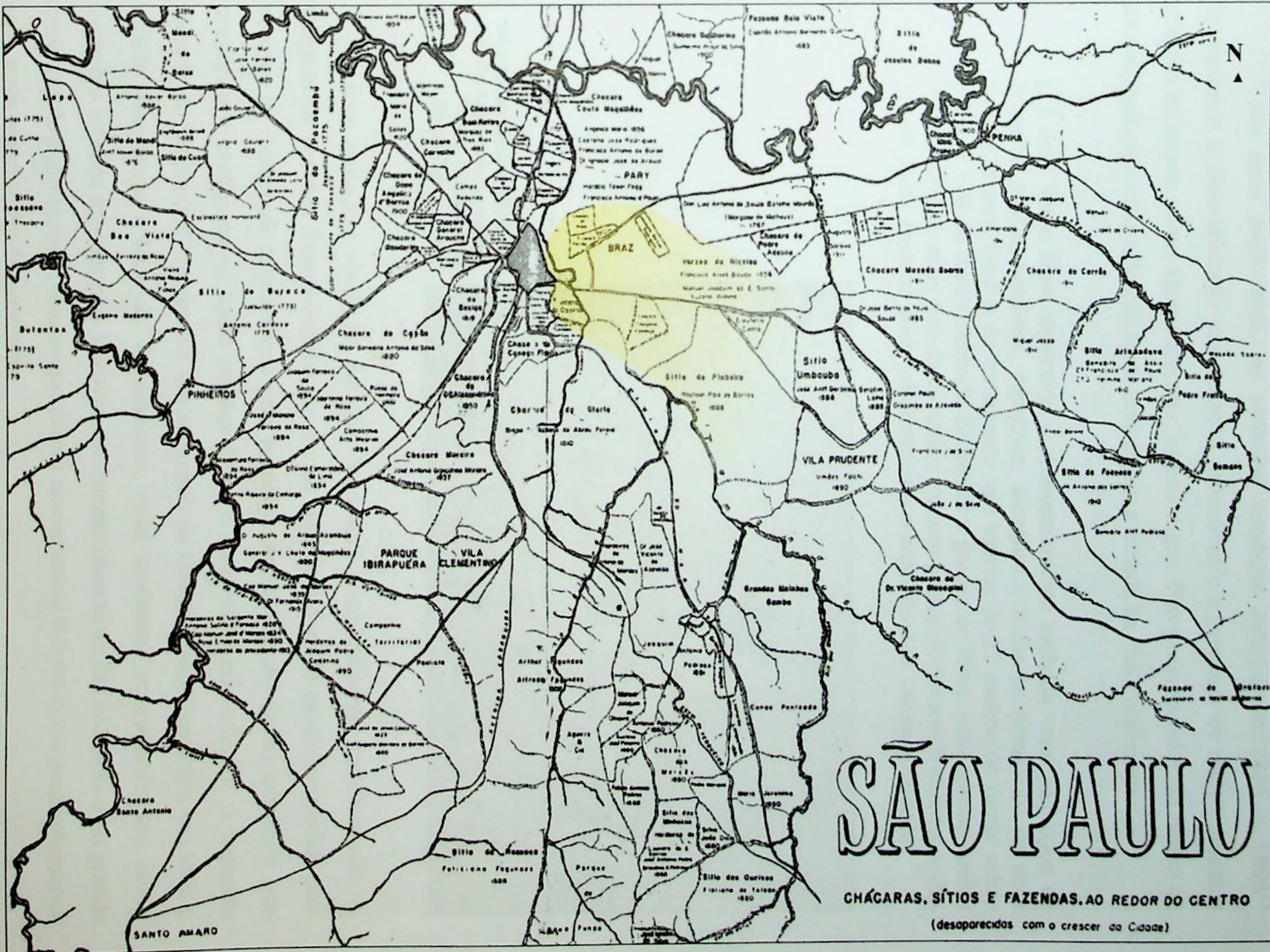
¹⁴ *Correio Paulistano*. São Paulo, 11 de jan., 1859. Apud Maria Cecília N. Homem, *O Palacete Paulistano e Outras Formas de Morar da Elite Cafeeira*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU-USP, 1992

¹⁵ Ermani Silva, *op. cit.*, p. 577.

¹⁶ Affonso A. Freitas, *Tradições e Reminiscências Paulistanas*, p.16. Apud E. S. Bruno., *op.cit.*, p.478.

¹⁷ *Correio Paulistano*. São Paulo, 28 de março 1867. Apud Maria Cecília Naclério Homem, *op. cit.*

05. São Paulo. Chácaras, sítios e fazendas ao redor do Centro (desaparecidas com o crescer da cidade) - sem escala (Benedicto Lima de Toledo, *Presétes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*, 1996)



Vinte anos mais tarde, os anúncios similares datados de 1885 a 1890¹⁸ demonstram a especialização das chácaras produtivas e a presença de melhoramentos urbanos na região como água encanada, esgoto e gás. Nas proximidades do bairro da Mooca, podemos citar a descrição de uma chácara situada na Rua Piratininga:

[...] casa muito bem construída e primorosamente acabada, com gás, água de primeira ordem, banheiro, repuchos, kiosques e todos os acessórios de uma habitação para família de tratamento, em terreno de 27 metros de frente sobre mais de 100 de fundo, fechado de muros e grades de ferro, com grande jardim inglês, talvez o mais rico da capital, e extenso pomar de árvores frutíferas, todas já com fruto, entre as quais jaboticabeiras e laranjeiras de várias qualidades¹⁹.



06. Chácara Bresser. São Paulo. Militão Augusto de Azevedo. c. 1860. (*São Paulo de Piratininga...* op.cit.)

Esta paisagem rural, no entanto, logo será completamente transformada. A chegada da ferrovia Santos-Jundiaí, ao cruzar regiões até então pouco ocupadas, traz consigo os elementos responsáveis pela gradativa transformação desses arredores que começam a configurar-se como regiões física e funcionalmente urbanas. A segunda metade do século XIX representa um momento de intensas transformações em toda a cidade. Nas terras a leste do Tamanduateí, essas mudanças se traduzem nas novas vocações urbanas trazidas pela ferrovia, na compartimentação das chácaras e no grande crescimento populacional, fatores que fazem nascer novos bairros e, conseqüentemente, uma nova organização da paisagem.

¹⁸ Alice Pifer Canabrava, "As Chácaras Paulistas". In: *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, IV, I (1949-1950). São Paulo, 1953. Pesquisa realizada em anúncios do jornal *A província de São Paulo*, de 1885 a 1890.

¹⁹ Idem, p.99.

1.2 FERROVIA E EXPANSÃO URBANA – BAIROS EM FORMAÇÃO

A inauguração da estrada de ferro São Paulo Railway em 1867, ligando o porto de Santos à zona cafeeira, marca o início da transformação desta paisagem de chácaras e pequenos núcleos em espaços urbanos.

A implantação das ferrovias no planalto paulista foi impulsionada pelo sucesso da produção cafeeira e a conseqüente necessidade de agilizar e melhorar as condições de transporte da produção do interior paulista até o porto de Santos. As fortunas do café, em grande parte responsáveis pela implantação das ferrovias, também prepararam o terreno para o grande surto industrial brasileiro que se observará a partir da primeira década do século XX. Podemos notar, portanto, o quanto a cafeicultura contribuiu para a formação de uma nova ordem econômica, política e social na cidade de São Paulo. A grande e rápida expansão urbana e a diversificação de atividades proporcionada pela economia do café começam a delinear as características de uma cidade de negócios; sobretudo de negócios relacionados à produção cafeeira.²⁰

A década de 1870 é considerada um marco importante no que se refere às conseqüências da implantação das ferrovias sobre a cidade. Além da ferrovia Santos-Jundiaí, em operação desde 1867, os trechos iniciais da Sorocabana são concluídos em 1875 e a ferrovia do Norte, atual Central do Brasil, entra em operação em 1877. Observamos, portanto, o início de um processo de completa reestruturação das vias de transporte. Ao atravessar os arredores da cidade, as ferrovias definem novos trajetos que redirecionam os eixos de ocupação, circulação e expansão da cidade.²¹

Com relação à região ora estudada, as terras baixas ao longo das várzeas do Tamanduateí apresentaram as condições topográficas ideais para a implantação da estrada de ferro São Paulo Railway. Além da geografia apropriada, a implantação da ferrovia também foi favorecida por se tratarem de áreas praticamente desocupadas e desvalorizadas devido às precárias condições de saneamento. Dessa forma, a estrada de ferro percorre as proximidades das várzeas do Tamanduateí ocupando terrenos até então ignorados e definindo novas possibilidades e interesses para a futura ocupação de suas margens.

²⁰ Odilon Nogueira de Matos, *Café e Ferrovias*. São Paulo, Arquivo do Estado, 1881, p.55.

²¹ Juergen Richard Langenbuch, *op.cit.*, pp. 78-101.

A cidade de São Paulo, em seu período moderno de crescimento, a partir do último quartel do século passado, encontrou, nos terraços fluviais e baixas colinas terraceadas de além-Tamanduateí, um dos quadros principais para a expansão do organismo urbano. Até meados do século XIX, o trecho do velho caminho do Rio de Janeiro, que se estendia desde a Penha até São Paulo, era pontilhado apenas por chácaras, sítios, vendolas de beira-estrada e terrenos baldios.²²

Ao ditar as novas diretrizes da expansão urbana, no entanto, as ferrovias também determinam a estagnação do antigo sistema de transportes realizado por tropas de burros. Como citado anteriormente, os caminhos de tropas e os necessários paradas para atender aos viajantes e mercadores influenciaram, num primeiro momento, a fixação de pequenos núcleos populacionais ao longo desses caminhos. Os novos trajetos ferroviários, avançando por terrenos com características topográficas diferenciadas daqueles cortados pelas antigas rotas, comprometeram muitos desses núcleos. A ferrovia passa a assumir a função de atração anteriormente atribuída aos paradas de tropas, desta vez concentrada em torno das estações ferroviárias.

As estações localizadas no Brás e Mooca desenvolveram um importante papel na orientação da urbanização local. No Brás, a estação da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, de 1867, e a estação da Estrada de Ferro do Norte, de 1877, se comunicam diretamente com o centro da cidade através de bondes de tração animal. As duas estações também são responsáveis por facilitar o acesso e fixação de grande número de imigrantes na região, provenientes do porto de Santos e do Rio de Janeiro. Mais tarde, em 1887, a instalação da Hospedaria dos Imigrantes no Brás acentuará ainda mais essa tendência.

Outras estações da São Paulo Railway localizadas nas proximidades de nossa área de interesse certamente também atuaram como importantes focos de atração: a estação do Pari, inaugurada em 1891, e a estação da Mooca, de 1898.²³

O processo de reorientação do crescimento urbano provocado pelas ferrovias, no entanto, não se limitou ao poder atrativo das estações ou à abertura de novas vias de comunicação. A consolidação da rede ferroviária ao lado do acúmulo de capitais do café, do aumento da população e da conseqüente formação de um mercado consumidor interno, condiciona e impulsiona o desenvolvimento do setor industrial. Falaremos

²² Aziz Nacib Ab'Sáber, "O sítio urbano de São Paulo". In: Aroldo de Azevedo (org.), *A Cidade de São Paulo – Estudos de geografia Urbana*, v. I. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, p. 241.

²³ Margarida Maria de Andrade, *Bairros além Tamanduateí: O imigrante e a fábrica no Brás, Moóca e Belenzinho*. Tese de doutorado. São Paulo, FFLCH-USP, 1990, p. 35.

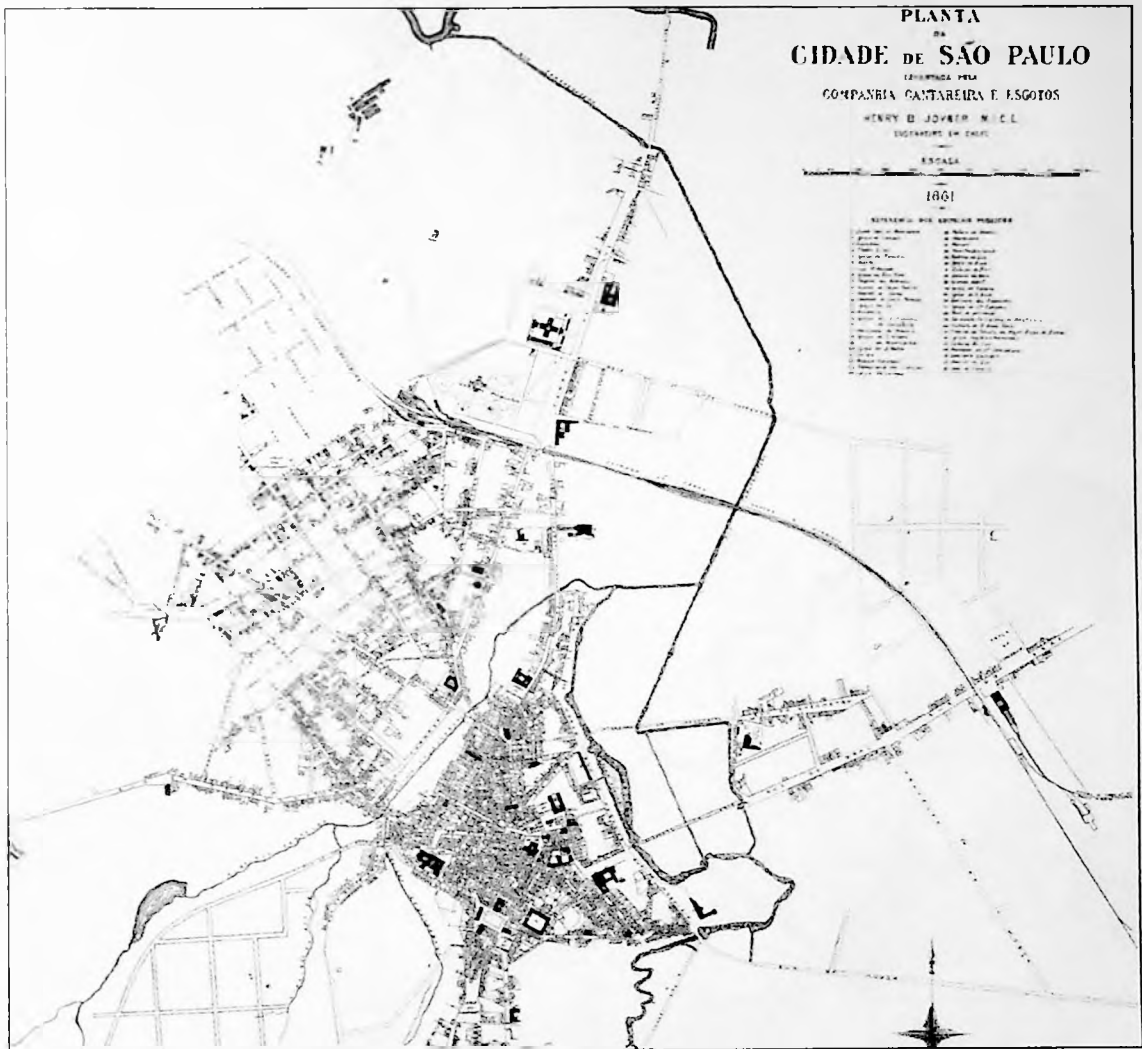
sobre a industrialização com maiores detalhes nos tópicos seguintes, aqui interessa-nos destacar o papel decisivo da ferrovia como elemento indutor na localização de diversos conjuntos industriais. Se, indiretamente, a consolidação da rede ferroviária possibilitou o investimento na indústria por permitir o crescimento do setor agrícola por meio das facilidades de locomoção e escoamento da produção; num segundo momento, será novamente a ferrovia que orientará os caminhos da industrialização, desta vez, organizando-a espacialmente.

A localização de uma indústria nas proximidades da estrada de ferro apresentava muitas vantagens. Como citado anteriormente, os terrenos cortados pela ferrovia, geralmente planos, desocupados e bastante amplos, além de oferecer condições propícias para as necessidades do setor industrial, podiam ser adquiridos a baixo custo. Os terrenos amplos e planos permitiam a implantação de grandes edificações, necessárias para determinadas atividades industriais, e ainda possibilitavam ampliações futuras sem grandes investimentos. Também era possível solicitar desvios ferroviários para dentro dos terrenos da fábrica o que facilitava muito o escoamento da produção.

A associação desses fatores condicionou a localização de diversas indústrias ao longo dos trilhos ferroviários. Às margens da Santos-Jundiaí observamos, a partir da última década do século XIX e principalmente nas primeiras décadas do século XX, a instalação de diversas indústrias e a gradativa influência desses novos equipamentos na configuração urbana local. O desenvolvimento industrial e a conseqüente oferta de postos de trabalho contribuiu para o afluxo ainda maior de pessoas. Dessa forma, os núcleos urbanos que já apresentavam certa autonomia, como o bairro do Brás, aumentaram significativamente em tamanho e população. Já outras áreas, até então compostas por propriedades rurais, assistiram à inevitável compartimentação do solo que começa a assumir feições urbanas. As indústrias e a fixação do operariado nas suas imediações geram, então, agrupamentos funcionalmente urbanos, diretamente vinculados à atividade predominante. O desenrolar deste processo representa a origem dos bairros operários que hoje conhecemos.

Em pesquisa sobre as características do assentamento industrial na cidade de São Paulo, entre 1875 e 1915, Langenbuch observou o desenvolvimento de duas formas distintas de ocupação industrial na faixa que percorre a ferrovia Santos-Jundiaí. A área que denominou de 'Faixa Industrial de Beira-Linha' abrangia o percurso da Barra Funda até a Mooca e se caracterizava pela concentração mais densa de fábricas localizadas geralmente bastante próximas da ferrovia; a 'Zona Mista Sub-Ferrovária' distribuía-se

de ambos os lados da faixa anterior e caracterizava-se pela alternância de uso do solo industrial e residencial. Ambas as formas integram-se funcionalmente e evidenciam a dependência funcional e espacial existente entre ferrovias, fábricas e residências operárias.²⁴

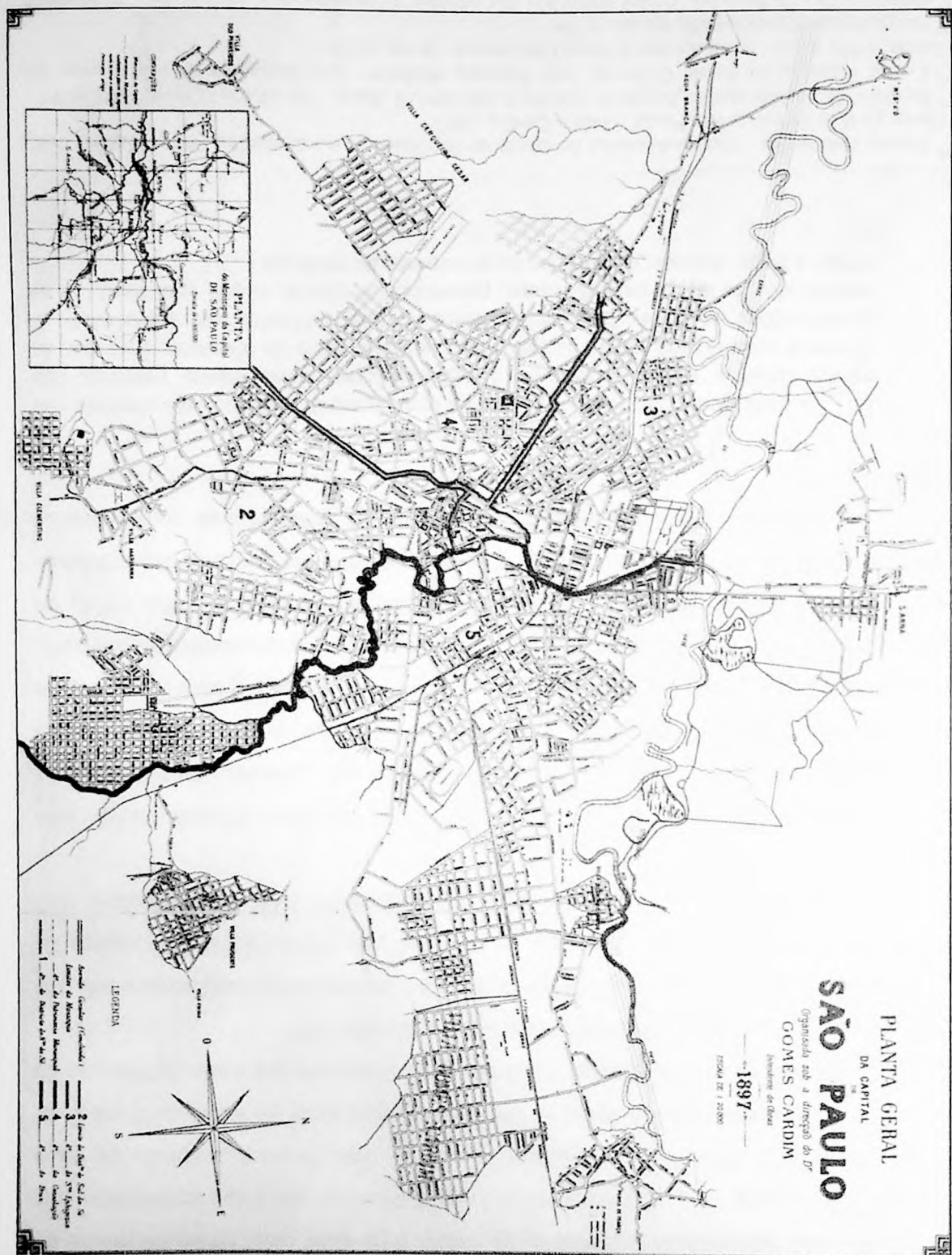


07. 'Planta da Cidade de São Paulo', por Henry B. Joyner, Companhia Cantareira e Esgotos, 1881
(São Paulo Antigo: Plantas da Cidade. São Paulo, 1954)

Da observação da 'Planta da cidade de São Paulo' de Henry Joyner, de 1881 (Fig. 07), podemos constatar um sensível crescimento da cidade para leste, sobretudo ao longo da antiga estrada para o Rio de Janeiro onde outrora já se observava o pequeno núcleo urbano do Brás. Neste bairro, a urbanização avança pelas ruas do Brás e do Gasômetro até ultrapassar as estações de ambas as ferrovias. Em direção à Mooca, já se

²⁴ Juergen Richard Langenbuch, "Assentamento industrial na cidade de São Paulo". Apud Margarida Maria de Andrade, *op.cit.*, p. 35.

encontram traçadas as ruas da Mooca e Piratininga, porém ainda não há indicações de ocupação urbana nessa área.



08. Planta geral da cidade de São Paulo, Gomes Cardim, 1897 (sem escala) (São Paulo Antigo: Plantas da Cidade, São Paulo, 1954)

As plantas dos anos seguintes evidenciam a rapidez e intensidade do avanço urbano, certamente devido ao amadurecimento dos fatores indutores de urbanização anteriormente citados. Em 1890, observamos o arruamento entre a rua do Brás e a rua da Mooca nas proximidades da estação do Norte. Sete anos mais tarde, na planta de Gomes Cardim (Fig. 08), notamos o aumento significativo das áreas urbanizadas por toda a cidade²⁵. À leste do Tamanduateí, as várzeas entre o rio e a estrada de ferro começam a ser ocupadas e arruadas. O Brás avança para leste ao longo da Central do Brasil e a Mooca apresenta extensas áreas arruadas, sobretudo em torno da Estação da Inglesa e nas proximidades do Hipódromo, inaugurado em 1876.

Dentre as primeiras indústrias atraídas pela ferrovia Santos-Jundiaí no trecho do bairro da Mooca destacam-se a cervejaria *Bavária*²⁶, de 1890, localizada próxima da estação, e a fábrica de sapatos *Clarck Limited* que em 1909 já empregava 300 operários.²⁷

Apesar da rápida expansão dos novos bairros, as áreas urbanizadas não são prontamente ocupadas. Muitos quarteirões apresentam grandes espaços vazios, diferentemente da ocupação compacta dos terrenos do núcleo histórico. Alguns bairros surgidos por volta desta época ficavam bastante isolados. Entre um bairro e outro, ou mesmo entre estes e o núcleo antigo da cidade, interpunham-se grandes espaços vazios, tendência que permanecerá até as primeiras décadas do século XX²⁸. Em 1911, no relatório apresentado ao prefeito da capital pelo arquiteto J. A. Bouvard, observamos a preocupação com esta peculiar forma de crescimento da cidade e suas conseqüências futuras.

[...] Succede que, como consequencia da configuração do solo, naturalmente por assim dizer, a cidade alastra-se exageradamente, com grande prejuizo das finanças municipaes, pelos espigões das colinas fáceis de alcançar, sem que as construcções se estendam pelos valles, mais difficilmente acessíveis. É necessário, de agora para o futuro, preencher os claros, o que será fácil, se se tomar a firme decisão de adoptar certo número de medidas [...].²⁹

²⁵ Plantas consultadas: 'Plantas da capital do estado de São Paulo e seus arrabaldes', Jules Martin, 1890; 'Planta geral da capital de São Paulo', Gomes Cardim, 1897.

²⁶ Bandeira Jr., *A Indústria no Estado de São Paulo em 1901*. S. Paulo, Typ. Diário Oficial, 1901, p. 37.

²⁷ Centro Industrial do Brasil. *O Brasil, Suas Riquezas Naturaes, Suas Indústrias*. Rio de Janeiro, M. Orosco, 1909, p. 121. Apud Juergen Richard Langenbuch, *op.cit.*, p. 87.

²⁸ Juergen Richard Langenbuch, *op. cit.*, p. 86.

²⁹ Relatório de J. A. Bouvard, diretor honorário dos serviços de arquitetura e dos passeios, de viação e plano de Paris, 15 de maio de 1911. Apud Benedito Lima de Toledo, *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo, Livraria Duas Cidades, 1983, pp. 102-103.

Indiscutivelmente, as ferrovias desempenharam importante papel nas transformações da cidade e no direcionamento da urbanização. Não obstante, o rápido crescimento da cidade a partir da segunda metade do século XIX e a chegada dos investidores do café exigiram a construção de melhoramentos urbanísticos que, ao lado da influência da ferrovia, também facilitaram a expansão do povoamento para leste do Tamanduateí. A repercussão de alguns serviços urbanos implantados favoreceram a procura por essas áreas, sobretudo a partir do início do século XX.

O rápido crescimento da cidade e sua recente função de centro dos negócios do café exigiam a melhoria de serviços públicos, quer com o intuito de embelezar a metrópole moderna, quer para evitar que as precárias condições de algumas regiões comprometessem a saúde pública. Alguns melhoramentos urbanísticos dentro da área de estudo merecem ser destacados, como os projetos para saneamento da várzea do Carmo, a implantação de serviços de abastecimento de água, esgotos e iluminação pública e os serviços de transportes por bondes, em grande parte responsáveis pela comunicação destes arredores com o centro da cidade em uma época em que o rio Tamanduateí e a própria ferrovia, atuavam como grandes obstáculos neste sentido.³⁰

Quanto à várzea do Carmo, à qual já nos referimos anteriormente ao destacar suas precárias condições de higiene, documentos da Câmara Municipal de São Paulo datados de 1870, a designam como o local para despejo do lixo de toda a cidade. Além das inundações naturais, o acúmulo de lixo tornava o local ainda mais inóspito. Apenas em 1893 inicia-se a canalização do Tamanduateí e, em 1895, a drenagem de suas várzeas e das áreas mais baixas dos bairros vizinhos, época em que esses arredores já perfazem a região mais populosa de São Paulo.³¹

[...] A leste um outro bairro, povoado sobretudo de italianos, estende-se ao longe na planície baixa e contrasta por suas fábricas, suas ruas sujas, seus esgotos lodosos, com as construções elegantes e as chácaras dos bairros ocidentais. Seria urgente drenar o solo e organizar vastos espaços em parques e jardins; mas as construções invadem incessantemente as terras pantanosas e podres de inundícies, onde os córregos se encontram para ir se derramar ao norte do Rio Tietê.³²

³⁰ Cf.: Margarida Maria de Andrade, *op.cit.*, pp. 37-65.

³¹ *Idem*, p. 41.

³² Descrição de Elisée Reclus que visitou a cidade em 1893. E. Reclus, *Nouvelle Géographie Universelle*. Paris, Hachette, 1894, p. 371. Apud Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, p.42.

A ocupação dessas áreas impróprias está relacionada, como vimos, ao rápido crescimento desta porção da cidade e à crescente procura por terrenos baratos pela população operária e migrante. Com o rápido crescimento da população, a melhoria das condições sanitárias não pôde mais ser protelada. Os habitantes dos bairros operários e até mesmo representantes da classe dominante – preocupados com as repercussões da situação na saúde de toda a cidade – pressionavam as autoridades para que medidas fossem tomadas.

Desde a década de 1860 já se discutia a necessidade de sanear a várzea do Carmo. Havia inclusive o interesse em transformá-la em passeio público da cidade. Durante vários anos essas preocupações não saíram do papel e apenas pequenas intervenções, como construção e manutenção de algumas pontes sobre o Tamanduateí, foram efetivamente realizadas. Até 1893, quando se iniciam as obras de canalização do Tamanduateí, vários projetos para saneamento das várzeas são avaliados; porém, entraves de ordem econômica ou política não permitem a concretização de nenhum deles.³³

O projeto iniciado em 1893 previa, além da citada canalização, a substituição de várias pontes e a drenagem profunda do Brás. Em 1914, é retomada a antiga idéia de construir um parque público sobre a várzea aterrada. As obras estenderam-se por vários anos; por volta do início da década de vinte o parque passou a denominar-se Parque D. Pedro II³⁴.

Além da insalubridade das várzeas, a falta de abastecimento de água potável e serviços de coleta de esgotos também contribuía para a precariedade dos bairros operários.

As obras de encanamento das águas da Cantareira para abastecimento da Capital foram iniciadas em 1879, a cargo da *Cia Cantareira e Esgotos* que usufruiria, segundo contrato firmado com o governo, do monopólio na venda da água e na coleta de esgotos por um prazo de 70 anos. Apesar de concluídas as obras em 1884, o contrato não estabelecia com clareza a obrigação da empresa em ampliar o sistema de abastecimento de acordo com o crescimento da cidade. Logo, as áreas baixas onde se localizavam os bairros operários demorariam a usufruir as melhorias. O abastecimento da região

³³ Há referências a um projeto da *Cia Cantareira e Esgotos* datado de aproximadamente 1880. Esta empresa já havia sido contratada pelo governo em 1876 para execução das obras de abastecimento de água e esgotos da capital. Outro projeto apresentado foi desenvolvido pelo Eng. Revy em 1885. Cf.: Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, pp. 45-46.

³⁴ Maria Celestina T. Mendes Torres, *O Bairro do Brás*. São Paulo, Prefeitura do Município de São Paulo / Secretaria da Educação e Cultura, 1981, p. 189.

limitava-se a dois chafarizes construídos por volta de 1875: um na rua do Gasômetro e outro na rua Nova do Jardim.³⁵

Alguns anos após a conclusão das obras, em 1891, os bairros do Brás, Pari, Mooca, Belenzinho e Tatuapé, em vez de serem abastecidos pela rede de distribuição recém concluída, foram atendidos por um sistema alternativo e menos eficiente que captava águas do córrego Ipiranga, consideradas impróprias para o consumo. A localização desses bairros em áreas mais baixas permitia o escoamento natural das águas provenientes da Cantareira. Há hipóteses de que esta vantagem topográfica teria sido considerada prejudicial para o abastecimento da porção nobre da cidade, situada em cotas mais elevadas. Dessa forma, para garantir um atendimento eficiente aos bairros mais altos, a solução teria sido desvincular os bairros operários do sistema e abastecê-los com recursos de menor qualidade.³⁶

Devido à instabilidade no abastecimento, algumas fábricas da região que necessitavam de água em abundância tiveram que recorrer a soluções alternativas. No Brás, a *Fábrica Sant'Anna da Juta*, instalada em 1889 nas proximidades do Largo da Concórdia, possuía um reservatório a quatro quilômetros de distância localizado em terras pertencentes ao dono da fábrica.³⁷ A *Fábrica de Cerveja Bavária*, na Mooca, captava água do Tamanduateí para resfriamento dos canos na máquina de gelo. A água pura necessária para a fabricação da cerveja era obtida em poços artesianos da empresa.³⁸

No que se refere à iluminação pública, a partir de 1872 os lampiões a querosene começam a ser substituídos por iluminação a gás, sob a responsabilidade da companhia inglesa *São Paulo Gás Co.*³⁹ A várzea do Carmo foi o local escolhido para implantação do gasômetro, uma das primeiras fábricas de grande porte instaladas na cidade. Mais uma vez, a presença da ferrovia representou um estímulo considerável para a escolha do local; em 1870 é solicitada à Câmara autorização para “tirar um ramal da estrada de ferro ao gasômetro, partindo das imediações da estação do Brás, sem que em nada prejudique ao público em seu trânsito”.⁴⁰

O novo serviço de iluminação pública, no entanto, também não conseguia acompanhar o rápido crescimento da cidade. Nos bairros em formação, em 1872 a

³⁵ Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, pp. 51-54.

³⁶ Esta hipótese é apresentada por Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*

³⁷ Bandeira Jr., *op. cit.*, p. 04; Alfredo Moreira Pinto, *op. cit.*, p.208.

³⁸ Alfredo Moreira Pinto, *op. cit.*, pp. 217-219. Cf.: Anexo I desta dissertação.

³⁹ R. Morse, *Formação Histórica de São Paulo*. S. Paulo, Difusão Européia do Livro, 1970, pp. 244-245.

⁴⁰ Atas da Câmara Municipal de S. Paulo, sessão ord., 01/12/1870. Apud M. M. de Andrade, *op. cit.*, p.62.

iluminação só chegava até a ponte da Tabatinguera, na Mooca e até a casa de Leonardo Loskiel, no Brás.⁴¹

Mais tarde, a iluminação a gás foi gradativamente substituída pela energia elétrica. Nos primeiros anos do século XX, algumas fábricas já eram atendidas por este serviço, sob a responsabilidade da *São Paulo Tramway Light and Power*. Os lampiões a gás para iluminação das ruas começam a ser desligados em 1930.



09. Rua da Mooca. São Paulo. Aurélio Becherini, c. 1916. (São Paulo de Piratininga... op.cit.)

Os serviços de transportes por bondes desempenharam importante papel na articulação entre os bairros operários estudados e as regiões vizinhas, amenizando as dificuldades de acesso impostas pela várzea e pela ferrovia e expandindo a comunicação com as regiões mais distantes. Já na década de 1870, uma linha de bondes movidos à tração animal comunicava a estação do Norte, no Brás, ao centro da cidade. Em 1877, o bonde Mooca-Centro ligava a cidade ao Hipódromo, inaugurado em 1876. Mais tarde, um ramal ferroviário é construído pela São Paulo Railway para facilitar o acesso ao Hipódromo, nesta época freqüentado por integrantes da alta sociedade paulista. Partindo da Estação da Luz e seguindo pela Santos-Jundiaí, o ramal desviava para esquerda logo após o cruzamento com a rua Visconde de Parnaíba. Este ramal – que funcionou por força de contrato até a última corrida de cavalos em 1941 – originou a atual rua dos Trilhos.⁴² Outra linha que merece ser mencionada é o *Tramway da Cantareira*. Concluído em 1895, o percurso original do reservatório até o Pari foi estendido até a

⁴¹ Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, p. 63.

⁴² Associação Comercial de São Paulo, *Mooca – O Portal da Zona Leste*. São Paulo, ACSP, 1981. pp. 07-12.

Várzea do Carmo em 1897⁴³. No início do século XX, com a chegada dos bondes movidos à eletricidade, várias novas linhas são ativadas. Por volta de 1915, na Mooca, o bonde nº 16 – *Borges de Figueiredo*, unia a Praça da Sé aos Armazéns Matarazzo; os bondes nº 08 e 10 – *Mooca*, partiam do Largo do Tesouro em direção ao bairro; o primeiro, via rua da Mooca e o segundo, via rua Rangel Pestana.⁴⁴

1.3 FINAL DO SÉCULO XIX – AS PRIMEIRAS FÁBRICAS

O desenvolvimento da indústria na cidade de São Paulo assume proporções significativas a partir do começo do século XX quando o panorama social, político e econômico apresenta as condições fundamentais para o seu crescimento. Antes de abordarmos este período de maior expansão, cabe apresentar algumas breves considerações sobre as primeiras iniciativas de implantação desta atividade que, em maior ou menor grau, prepararam as condições para o grande surto que se seguiu.

Durante as últimas décadas do século XIX, a atividade industrial ainda não ocupava papel de destaque entre as preocupações das autoridades governamentais. A cafeicultura era o centro das atenções e as decisões políticas respondiam, em grande parte, aos interesses dos barões do café. Apesar de algumas manifestações positivas do Estado, estas não se convertiam em ações efetivas de impulso à industrialização.⁴⁵

A principal reivindicação dos primeiros industrialistas – a tarifa aduaneira protecionista – nunca chegou a ser atendida pelo Estado. Algumas medidas foram concedidas como isenção de impostos, empréstimos e facilidades para importação do aparelhamento industrial; na prática, porém, neste primeiro momento a indústria nacional beneficiou-se sobretudo de atitudes isoladas de alguns industriais influentes no Estado.⁴⁶

Além da instabilidade das tarifas aduaneiras, a dificuldade na obtenção de algumas matérias-primas, a falta de trabalhadores qualificados e os altos salários exigidos pelos técnicos estrangeiros, constituíam os principais entraves para produzir e

⁴³ Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, pp. 37-39.

⁴⁴ Associação Comercial de São Paulo, *op. cit.*, p 11.

⁴⁵ Cf.: Nícia Vilela Luz, *A luta pela industrialização do Brasil (1808-1930)*. São Paulo, Difel, 1960.

⁴⁶ Idem, pp. 198-200.

atrair investimentos no setor. Como consequência, o produto manufaturado nacional não conseguia competir com o preço e qualidade dos similares importados.

Apesar das dificuldades, a partir da segunda metade do século XIX, a Província de São Paulo já contava com alguns estabelecimentos fabris importantes. Os mais citados neste período são a fábrica de tecidos *São Luiz*, fundada na cidade de Itu, em 1869, e outra fábrica também de tecidos, localizada em Sorocaba.⁴⁷

Antes mesmo desta data, no entanto, diversas atividades rudimentares de produção preenchiam a necessidade de alguns utensílios simples. As poucas referências existentes sobre essas atividades desenvolvidas durante o século XIX, não permitem uma distinção clara entre estabelecimentos de fabricação rudimentar, artesanal ou doméstica e indústrias propriamente ditas. A própria fábrica *São Luiz*, apesar de aparentemente tratar-se de um empreendimento tipicamente industrial, ainda utilizava mão-de-obra escrava na linha de produção. Na descrição de Ernani Silva Bruno sobre as atividades de fabricação observadas por viajantes estrangeiros no início dos oitocentos, notamos o emprego do termo 'indústria' para várias atividades de cunho essencialmente artesanal e caseiro.

Os viajantes estrangeiros que estiveram em São Paulo no primeiro quartel do século passado puderam ainda encontrar em atividade algumas indústrias manuais e caseiras que vinham dos tempos primitivos da vila e que, utilizando-se de técnicas provavelmente quase inalteradas, haviam atravessado os séculos dezessete e dezoito. John Mawe (1807) escreveu que uma quantidade pequena de algodão bruto era fiado a mão e a lã transformada em pano, que servia para roupas e para camisas. Fazia-se também malha para rede, com barra de renda. Beyer (1813) acrescentava que apesar de não haver fábricas nem manufaturas de importância em São Paulo, além das metalúrgicas, havia diversas indústrias, entre as quais se destacavam a das rendas de largura e fineza excepcionais – em geral ocupação de mulheres – e a de tecidos de algodão de várias cores e qualidades, sobressaindo os mosquiteiros. [...] Nos arredores da cidade índios crioulos fabricavam louça de barro, jarras para água e outros utensílios enfeitados com certo gosto⁴⁸ (grifo nosso).

Na cidade de São Paulo, alguns estabelecimentos fabris procuraram firmar-se ainda no primeiro quartel do século XIX. Segundo Ernani Silva Bruno, “em 1811 começou a funcionar a primeira fábrica de tecidos de algodão, de propriedade do

⁴⁷ Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, p.96.

⁴⁸ Ernani Silva Bruno, *op. cit.*, p. 320 e 620. Viajantes citados pelo autor: John Mawe, *Viagens ao interior do Brasil*, p. 79 e Gustavo Beyer, *Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro à capitania de São Paulo em 1813*. São Paulo, Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.

tenente-coronel Antônio M. Quartim”.⁴⁹ Outra tecelagem de algodão datada de 1813 e dirigida por Tomaz Rodrigues Tocha, provavelmente a mesma citada pelo autor como a Oficina de Tecidos de João Marcos Vieira, encontrava-se semi-abandonada já em 1820. Em 1822, Tomé Jesus Varela adquiriu os equipamentos desta tecelagem e prosseguiu com a produção até 1827. Saint-Hilaire, em passagem pela cidade em 1819, cita a fábrica de armas de Daniel Pedro Müller, localizada ao lado do quartel. Mesmo tendo sido inaugurada por iniciativa do governo imperial, não conseguiu prosseguir por muito tempo; a falta de trabalhadores habilitados e as condições gerais de produção foram as principais dificuldades encontradas.⁵⁰

Esses e outros empreendimentos do início dos oitocentos procuraram aproveitar as novas medidas econômicas adotadas após a vinda da família Real ao Brasil que buscavam incentivar a criação de fábricas nacionais. Em 1810, no entanto, a concessão de tarifa preferencial aos produtos importados de origem inglesa, determinou o insucesso dessas medidas. Notamos, portanto, que as primeiras tentativas de produção industrial representaram investimentos fadados ao prejuízo; a receita das primeiras fábricas paulistas nunca era suficiente para cobrir suas despesas.⁵¹ Além disso, a produção de alguns artigos, como os tecidos, tinha que concorrer com a produção doméstica artesanal.⁵²

Após essas primeiras tentativas, várias décadas se passaram sem qualquer referência a fábricas deste porte na cidade. Multiplicavam-se, contudo, os pequenos estabelecimentos e oficinas de produção predominantemente artesanal.

As indústrias revelaram pequeno desenvolvimento, até meados do século dezenove, sobre o que tinham sido as atividades fabris – quase sempre caseiras – durante os tempos coloniais na cidade e em seus arredores. Foram se estabelecendo fábricas rudimentares e pequenas oficinas artesanais. De velas, de licores e cervejas, de tecidos e chapéus, curtumes, tendas de seleiros e de fabricantes de arreios, de cangalhas, de estribos de prata. Várias delas não passando todavia de apêndices de casas comerciais.⁵³

Mais tarde, em 1872, a fábrica a vapor de tecidos de Diogo Antonio de Barros marca um importante passo em direção à retomada industrial. Localizada em uma

⁴⁹ Ernani Silva Bruno, *op. cit.*, pp. 323-324.

⁵⁰ Dirceu Lino Mattos, “O parque industrial paulistano”. In: Aroldo de Azevedo (org.), *A Cidade de São Paulo – Estudos de geografia Urbana*, v. III. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, p. 27; Heitor Ferreira Lima, *Evolução Industrial de São Paulo*. São Paulo, Martins, 1954, pp. 33-38.

⁵¹ Heitor Ferreira Lima, *op. cit.*, pp. 13-17.

⁵² Ernani Silva Bruno, *op. cit.*, p. 325.

⁵³ Idem, p. 673.

travessa da Rua Florêncio de Abreu – conhecida como Beco da Fábrica – possuía equipamentos para beneficiamento de algodão, fiação, tinturaria, tecelagem e enfardamento. Chegou a empregar mais de 90 operários nos períodos de maior produção. Outras fábricas de importância relevante nesta data localizavam-se nessas proximidades, como a tipografia de Seckler e a fábrica de carros do senhor Mesemberger⁵⁴.

A partir desta data, vários pequenos estabelecimentos industriais surgem na cidade. Apesar de não possuímos dados suficientes sobre a prosperidade dos mesmos, o aumento de referências à indústria assinala a gradativa melhora na receptividade destas iniciativas, abrindo caminho para o grande desenvolvimento industrial do próximo século. Dentre as fábricas do período podemos citar: refundição de ferro do Sr. Hund; serralaria de Adolpho Sydow; marcenaria de Gustavo Sydow; fábrica de chapéus do Sr. Fisher; moinho Bresser. Ernani Silva Bruno também destaca: “[...] uma fábrica de velas, na rua da Constituição; uma fábrica de curtimento de couro, nas vizinhanças da cidade, na estrada que ia para Santo Amaro; uma fábrica de licores – a do alemão Bresser – no Marco da Meia Légua; e a fábrica de fundição e galvanismo de João Guilherme Embliger.”⁵⁵

Com relação aos novos bairros a leste do Tamanduateí, a atividade industrial só atingirá maior expressividade a partir de 1890. Como vimos anteriormente, é justamente na década de 1870 que os principais fatores de impulso à urbanização dessas áreas começam a evidenciar-se – a inauguração da São Paulo Railway; a instalação do gasômetro; as primeiras linhas de bondes; o início das obras para saneamento da várzea e abastecimento de água e esgotos; a grande leva de imigrantes subvencionados pelo governo. Em toda a cidade, além da citada fábrica de Diogo de Barros, a atividade industrial restringia-se a pequenos estabelecimentos quase artesanais; situação semelhante, portanto, encontraremos nos bairros enfocados.

Documento datado de 1840, discorre sobre um pedido de permissão para encanamento de água da várzea com intuito de abastecer um curtume na estrada da Mooca. Uma pequena indústria de bebidas pertencente a Henrique Wienan funcionava em uma chácara no Brás.⁵⁶ Mais tarde, entre 1877 e 1883⁵⁷, encontramos referência aos seguintes estabelecimentos na região: moinho a vapor de Carlos Augusto Bresser, para

⁵⁴ Dirceu Lino Mattos, *op. cit.*, p.30; Ernani Silva Bruno, *op. cit.* pp. 1170-1173.

⁵⁵ Ernani Silva Bruno, *op. cit.*, p. 1170,710; Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, p. 99.

⁵⁶ *Idem*, pp. 711-712. O autor baseou-se nas Atas da Câmara Municipal de São Paulo.

⁵⁷ Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, p. 103.

moagem de milho e café; duas fábricas de vinho; três fábricas de cerveja, a de João Boemer no Marco da Meia Légua e a de Hugo Rister, no Pari; diversas olarias: duas na Mooca, cinco no Pari e sete no Catumbi.

Após a abolição da escravatura e a proclamação da República, a alteração significativa do quadro político nacional e as novas medidas econômicas adotadas pelo governo, repercutiram enormemente sobre o setor industrial. O regime republicano, ao revisar a situação das tarifas alfandegárias, permitiu maior competitividade da indústria nacional com os produtos estrangeiros. Este impulso econômico, aliado ao amadurecimento dos fatores que delineavam o crescimento urbano de São Paulo, transformavam a cidade no espaço ideal para recebimento dos novos empreendimentos industriais.

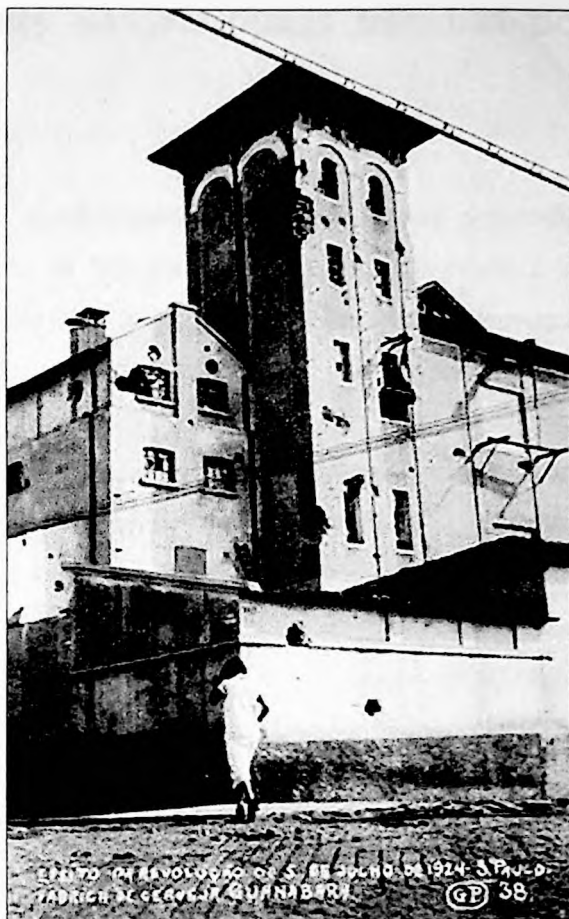
Dentre as fábricas de tecidos mais importantes fundadas neste período destacamos a *Fábrica de Tecidos Anhata* (1886), na Barra Funda, e a *Fábrica Sant'Anna da Juta* (1889), localizada no Brás.

Ernani Silva Bruno atenta para o grande número de oficinas de ferradores e pequenas fábricas de carruagens, reflexo do crescimento da cidade e do aumento das distâncias a serem percorridas a partir da década de 1880. Entre outras, cita as cocheiras de João Chavi Costa, na rua do Hipódromo; de José Chavi Mucin, na Mooca e a de Vitor Duchein, na rua Bresser. Na década de 1890, cita registros de três fábricas de carros na cidade; uma delas situada na rua da Mooca, a *Rodvalho & Cia.*⁵⁸

A fundação da *Companhia Antártica Paulista*, em 1891, e da *Fábrica de Cerveja Bavária*, em 1892, marca o início da produção de cerveja em grande escala na cidade; fato que determinaria o gradativo desaparecimento dos pequenos estabelecimentos voltados a esta atividade. Sinais desta tendência, também notada em outros ramos industriais, observamos através da comparação entre os dados de 1890 e 1901. Em 1890 o *Almanaque Seckler* registrava 14 fábricas de cerveja na cidade; no levantamento de Bandeira Jr., datado de 1901, além das já mencionadas *Antártica* e *Bavária*, o autor cita apenas a *Fábrica de Cerveja Guanabara*, fundada em 1886. Movimento semelhante determina a compra da *Fábrica Bavária* pela *Cia Antártica Paulista* em 1904.⁵⁹

⁵⁸ *Almanach da Provincia de São Paulo para 1888*, pp. 248-251 e *Almanach Paulista Ilustrado para 1896*, pp. 316-320. Apud Ernani Silva Bruno, *op. cit.*, pp. 1069-1070.

⁵⁹ Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, p. 109.



10. *Fábrica de Cerveja Guanabara*, São Paulo, 1924
(Coleção Paulo Nehring – UNICAMP)

Com relação à posição da cidade de São Paulo no panorama da indústria estadual e nacional, cabe ressaltar a presença paulistana na *Exposição Industrial* de 1895, no Rio de Janeiro. As seguintes indústrias da cidade estiveram presentes: fábrica de tecidos *Sant'Anna da Juta*; fábricas de cerveja *Antártica* e *Bavária*; e a fábrica de máquinas, notadamente para beneficiamento do café, *Cia Mecânica Importadora*.⁶⁰

Dentre as principais indústrias instaladas nos bairros a leste do Tamanduateí no final do século XIX, destacamos a já citada fábrica de tecidos *Sant'Anna* (1889), no Brás, que empregava aproximadamente 1300 operários em 1898; a fábrica de cerveja *Bavária* (1892), na Mooca, e a fábrica de tecidos de *Regoli Crespi & Cia*, fundada em 1897, também na Mooca.⁶¹

⁶⁰ Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, pp. 110-112.

⁶¹ Idem, p. 115.

1.4 A EXPANSÃO DA INDÚSTRIA NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

A partir da virada do século, as condicionantes que anunciavam o grande crescimento urbano e industrial da cidade de São Paulo assumem a dimensão e o dinamismo necessários para se manifestarem com força total. Vejamos resumidamente quais os principais fatores que determinaram o grande surto de industrialização na cidade de São Paulo a partir de 1900.

Como vimos, a industrialização de São Paulo foi fortemente beneficiada pelas condições econômicas estabelecidas pela cultura cafeeira. Os investimentos ligados ao café determinaram a construção e consolidação de toda a rede ferroviária do planalto. De maneira análoga, a expansão das importações e a crescente importância adquirida pelo Porto de Santos como principal escoadouro da produção, impulsionaram melhorias e ampliações das instalações portuárias por onde também chegavam algumas matérias primas importadas de que a indústria necessitava. Dessa forma, o comércio do café custeou boa parte da infra-estrutura necessária para que a manufatura nacional pudesse se estabelecer.⁶²

A expansão da indústria na cidade de São Paulo, a partir do início do século XX, também está intimamente relacionada à instalação de sistemas de energia elétrica. Mais uma vez o café mostra sua influência: as empresas estrangeiras que investiram na implantação de energia, certamente o fizeram por acreditar no lucro a ser obtido em uma cidade cujo crescimento urbano vinculava-se ao próspero comércio cafeeiro.

Outro fator de suma importância para alavancar o desenvolvimento industrial foi a grande disponibilidade de mão-de-obra, formada principalmente por imigrantes europeus, inicialmente subvencionados pelo governo para atender à lavoura cafeeira em substituição ao trabalho escravo. As possibilidades do novo mundo atraíram um grande número de imigrantes que se aventuravam também por conta própria. A cidade de São Paulo, em franco crescimento neste momento, absorveu grande parte desta força de trabalho que encontrou na cidade condições propícias para a continuidade de ofícios que já desenvolviam no país de origem: ferreiros, sapateiros, funileiros e até artífices

⁶² Dirceu Lino de Mattos, *op. cit.*, pp. 09-10; Warren Dean, *A Industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo, Rio de Janeiro, DIFEL, s/d., p. 14.

especializados em atividades industriais específicas⁶³. A imigração intensifica-se sobretudo a partir de 1890, fato que contribui para o grande aumento da população paulistana que chega a quase quadruplicar até o ano de 1900⁶⁴. Boa parte desses imigrantes, notadamente os italianos, tem como destino os bairros do Brás e da Mooca, principalmente devido à proximidade da Hospedaria dos Imigrantes. Este rápido aumento da população, aliado ao advento do trabalho livre, também contribuiu para o crescimento da indústria nacional devido à formação de um grande mercado consumidor interno.

Após 1900, portanto, apoiada ainda pelo estímulo protecionista republicano comentado anteriormente, a indústria paulistana encontra ambiente próspero para arriscar novos investimentos com maior estabilidade do que nos períodos anteriores. Novas fábricas são inauguradas e as existentes modernizam seus equipamentos e ampliam a produção que passa a ser fornecida tanto para cidades do interior do Estado, quanto para outras regiões do país.⁶⁵ O levantamento realizado por Bandeira Jr. em 1901⁶⁶, apesar de incompleto, conforme ressalta o próprio autor, permite-nos traçar algumas considerações sobre o panorama industrial da cidade nesta data. Observando o ano de fundação das fábricas paulistanas analisadas, constatamos o citado aumento de estabelecimentos a partir de 1890; momento a partir do qual a industrialização começa a desenvolver-se com maior vigor.

Tabela I – Crescimento Industrial ⁶⁷

<i>Ano da fundação</i>	<i>Nº de fábricas</i>
Antes de 1880	16
De 1880 a 1889	16
De 1890 a 1894	21
De 1895 a 1901	39
Total	100

Das aproximadamente 100 fábricas pesquisadas, várias delas pertenciam a estrangeiros. O operariado também apresentava número representativo de imigrantes, o

⁶³ Dirceu Lino de Mattos, *op. cit.*, p. 12.

⁶⁴ Pasquale Petrone, "As indústrias paulistanas e os fatores de sua expansão". In: *Boletim Paulista de Geografia*, nº 13, março 1953. São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros, 1953, p. 27.

⁶⁵ Ernani Silva Bruno, *op. cit.*, pp. 1185-1186.

⁶⁶ Bandeira Jr., *op. cit.*, p. IX. O autor ressalta o caráter incompleto de seu levantamento devido à recusa de alguns industriais em colaborar com o fornecimento de informações, principalmente sobre pessoal, e também a dificuldade de acesso aos estabelecimentos menores, "em logares que o público não vê".

⁶⁷ Pasquale Patrone, *op. cit.*, p. 29. Tabela desenvolvida pelo autor com base na obra de Bandeira Jr.

que ressalta a repercussão da imigração na composição da força de trabalho. De aproximadamente 8 mil operários, entre homens, mulheres e crianças, cerca de 90 % eram estrangeiros, principalmente italianos.

Dentre as indústrias relacionadas, ao lado de fábricas de chapéus, roupas, calçados e produtos alimentícios, destacavam-se sobretudo as tecelagens. Segundo Ernani Silva Bruno, a fabricação de tecidos de algodão era a principal atividade industrial da cidade nas primeiras décadas do século. O autor destaca, inclusive, a existência de dezoito fábricas de tecidos apenas nos bairros do Brás e da Mooca.⁶⁸

A distribuição espacial das indústrias em 1901, além de evidenciar o aumento de estabelecimentos no centro da cidade, aponta o avanço ^{libertação da força de trabalho} pelas terras ao longo das ferrovias, caracterizando uma tendência já descrita anteriormente. Os novos bairros formados nas proximidades das ferrovias são os escolhidos para abrigar a expansão da indústria: Brás, Mooca e Belenzinho, na região leste; Bom Retiro, Barra Funda e Água Branca, para norte e noroeste⁶⁹. Neste momento, portanto, observamos o início da grande transformação desses arredores em bairros marcadamente industriais e operários; extensas áreas ainda não urbanizadas começam a ser ocupadas dando prosseguimento a compartimentação das propriedades rurais que já se observava desde finais do século XIX

Alfredo Moreira Pinto, ao descrever as fábricas da cidade visitadas em 1900⁷⁰, destaca as duas fábricas de tecidos de lã e aniagem de Álvares Penteado, no Brás; a tecelagem *Companhia Industrial*, próxima à rua Florêncio de Abreu; a *Companhia Fabril* (antiga *Anhaia*), no Bom Retiro; uma fábrica de sedas na rua do Triumpho; a *Companhia Mechanica Importadora*, na rua Monsenhor de Andrade, no Brás; a *Fábrica de Cerveja Bavária*, na Mooca; um curtume e uma fábrica de vidros, ambos na Água Branca e diversos outros estabelecimentos nos distritos da Sé, Consolação, Santa Iphigênia e Brás. Em geral, as indústrias destacadas por Alfredo Moreira Pinto em 1900 também foram listadas por Bandeira Jr. em 1901. Com o intuito de observar o avanço da industrialização nos bairros operários da região leste, a tabela 'Indústrias existentes

⁶⁸ Ernani Silva Bruno, *op. cit.*, pp. 1185-1186. A observação do autor refere-se provavelmente ao período pós-primeira Guerra Mundial.

⁶⁹ Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, p. 123. A análise da distribuição espacial foi baseada em mapa desenvolvido pela autora a partir dos dados de Bandeira Jr. referentes à localização das indústrias.

⁷⁰ Alfredo Moreira Pinto, *op. cit.*, pp. 207-223.

na cidade de São Paulo' (Tabela II – p.47) destaca as indústrias localizadas nos bairros do Brás e da Mooca em 1901.⁷¹

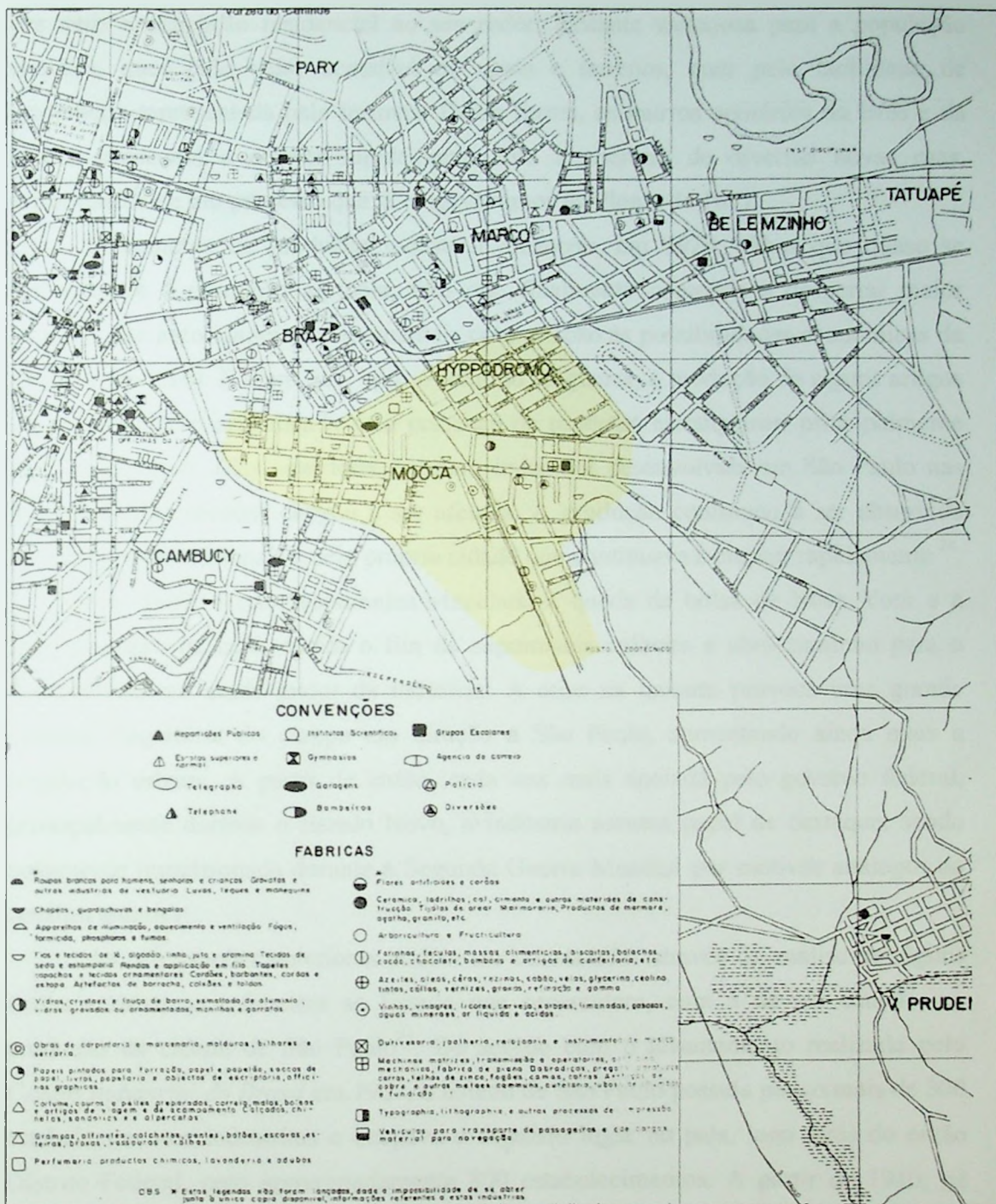
Acontecimentos em âmbito internacional também repercutiram positivamente sobre a indústria do país, sobretudo na cidade de São Paulo. Durante a Primeira Guerra Mundial, de 1914 a 1918, as grandes nações industriais envolvidas no conflito deixaram de cumprir os contratos de exportação para o Brasil. A falta de diversos produtos de origem estrangeira, até então ainda não fabricados na cidade, impulsiona a produção de artigos similares que pudessem atender às necessidades da população sem precisar competir com a qualidade dos anteriormente adquiridos. As indústrias de São Paulo que já acusavam certo desenvolvimento nesta primeira década, passam, então, a atender a demanda substituindo muitos dos produtos importados da Europa e dos Estados Unidos por produtos manufaturados de origem nacional⁷². Há relatos de que a produção nesta época era tão intensa a ponto de ultrapassar a capacidade de energia elétrica disponível. Algumas fábricas precisavam produzir energia com recursos próprios através de motores usados, tratores e até automóveis⁷³.

A 'Planta da cidade de São Paulo de 1914' (Fig. 11) destaca o aumento dos estabelecimentos industriais na cidade, assim como sua maior concentração em determinadas regiões. No Brás observamos um grande número de indústrias dos mais variados artigos, principalmente nas proximidades das estações ferroviárias e ao longo das vias férreas. Na Mooca, há indicação de uma fábrica de veículos para transporte de passageiros e de cargas, nas proximidades da rua Xingu. Nas imediações da rua da Mooca, à esquerda da via férrea, são indicadas três tecelagens e uma marcenaria. Ao lado da estação ferroviária, há referência a uma fábrica de cerveja, certamente a antiga *Fábrica de Cerveja Bavária*, comprada pela *Cia Antarctica Paulista* em 1904. A ocupação ao longo da ferrovia é representada por fábricas de papel, aparelhos de iluminação (possivelmente fósforos), farinha e massas alimentícias. Nas proximidades da rua da Mooca, do lado direito da via férrea, observamos duas tecelagens, fábrica de farinha, de máquinas, de artigos de couro e, na rua dos Trilhos, uma fábrica de vidros.

⁷¹ Para a elaboração desta tabela (páginas 47 e 48) utilizamos as informações compiladas por Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, anexos p.01.

⁷² Dirceu Lino Mattos, *op. cit.*, p.20; Pasquale Petrone, *op. cit.*, p. 30.

⁷³ Paul Walle, *Au pays de l'Or Rouge (L'Etat de São Paulo)*. Paris, Augustin Challamel, 1921, pp. 120-122. Apud Ernani Silva Bruno, *op. cit.*, pp. 1185-1186.



11. 'Planta Geral da Cidade de São Paulo', Comissão Geográfica e Geológica, eng. Chefe João Pedro Cardoso, 1914, sem escala (*Memória Urbana: a Grande São Paulo até 1940*. São Paulo, Arquivo do Estado, Imprensa Oficial, 2001)

Da análise da Planta de 1914 também observamos a intensificação da ocupação industrial vinculada à ferrovia. A partir desta data, não apenas as proximidades das estações ferroviárias são procuradas, mas também os trechos intermediários e os quarteirões paralelos à via. Não obstante, o aumento da presença industrial orienta cada

vez mais a ocupação residencial ao seu redor, bastante vantajosa para a população operária, quer pelo valor acessível de casas e terrenos, quer pela facilidade de locomoção representada pela ferrovia. Dessa forma, os bairros operários do Brás e da Mooca começam a crescer rapidamente com a abertura de diversas novas ruas, continuidade de um processo que já observávamos na Planta de 1897.

O aumento da produção industrial alcançou, em 1920, cifras que quase se equiparavam à produção agrícola, fato que finalmente começou a despertar maior interesse das autoridades governamentais com relação às possibilidades econômicas da indústria nacional. É claro que, após o término da guerra, a produção de alguns artigos viu-se novamente prejudicada pela presença de produtos estrangeiros, principalmente norte-americanos. Mas nem toda estrutura industrial desenvolvida em São Paulo nas duas primeiras décadas chegou a ser afetada. A produção continuou a ser absorvida pelos mercados nacionais e pela própria cidade que continuava a crescer rapidamente⁷⁴.

Em 1929, a crise econômica vinculada à queda da bolsa de Nova York e à superprodução de café, marca o fim da supremacia cafeeira e abre caminho para o desenvolvimento ainda maior da indústria. A crise na lavoura provoca uma grande corrente migratória do campo em direção a São Paulo, aumentando ainda mais a população urbana. A partir de então, cada vez mais apoiada pelo governo federal, principalmente durante o Estado Novo, a indústria assume papel de destaque, sendo novamente impulsionada durante a Segunda Guerra Mundial por motivos análogos ao conflito anterior.

As observações anteriores podem ser constatadas através da análise de alguns dados estatísticos referentes ao Estado que repercutem, com a devida cautela, na produção da cidade de São Paulo⁷⁵. De acordo com o levantamento realizado pelo *Centro Industrial do Brasil* em 1907, o Estado de São Paulo possuía pouco mais de 300 estabelecimentos industriais e ocupava o segundo lugar no país, logo atrás do então Distrito Federal, com aproximadamente 800 estabelecimentos. A partir de 1910, no entanto, São Paulo assume a primeira posição, centrando sua produção principalmente na indústria de transformação. No recenseamento de 1920, logo após a Primeira Guerra Mundial, observamos um aumento considerável no número de indústrias: mais de 4 mil;

⁷⁴ Pasquale Petrone, *op. cit.*, pp. 31-32.

⁷⁵ Heitor Ferreira Lima, "São Paulo – Evolução Industrial em Meio Século". In: *O Observador Econômico e Financeiro*, nº 200, julho 1952. Rio de Janeiro, Ed. O Observador, 1952, pp. 70-81. Levantamentos estatísticos analisados pelo autor: Inquérito industrial de 1907; Censo geral de 1920; Recenseamento de 1940 e Censo Industrial de 1950. O autor ressalta que os dados analisados são deficientes e insuficientes. Serão utilizados apenas para evidenciar algumas observações.

destaca-se também uma maior diversificação dos artigos produzidos. No levantamento de 1940, novamente outro salto quantitativo totalizando mais de 14 mil estabelecimentos industriais no Estado. Ainda com base nos dados de 1940, observamos que em 1939 o valor da produção industrial ultrapassa a produção agrícola pela primeira vez na história. Finalmente, a expansão está consolidada no levantamento de 1950 com o registro de mais de cem por cento de aumento no número de estabelecimentos fabris.

1.5 O CENÁRIO INDUSTRIAL DO BAIRRO DA MOOCA NO INÍCIO DO SÉCULO XX – ASPECTOS DA PAISAGEM INDUSTRIAL

A rápida expansão do parque industrial paulistano – assim como sua concentração em determinadas áreas da cidade – repercutiu sobremaneira no cenário urbano de diversos bairros, características de ocupação que ainda hoje podem ser observadas.

Já no final do século XIX, a presença de grandes edificações industriais em regiões da cidade ainda pouco urbanizadas contrastava com as residências modestas e áreas desocupadas de seus arredores. A instalação da *Fábrica de Cerveja Bavária* na Mooca é um bom exemplo. Quando a fábrica foi inaugurada, por volta de 1890, os terrenos ocupados pertenciam a uma grande chácara e o arruamento da região começava a ser definido.⁷⁶ Alfredo Moreira Pinto destaca as dimensões da edificação da fábrica, um prédio “alto, vasto e vistoso”⁷⁷ que ocupava uma extensão de 250 m de frente por 100 m de fundo e 30 m de altura. Esta era a única edificação deste porte na região, ao seu redor havia apenas residências e mesmo assim bastante espaçadas umas das outras.

Em alguns casos, a implantação de fábricas em áreas praticamente desocupadas também contribuiu para definir acessos e até mesmo o próprio arruamento da região, fato que pode ser observado na instalação do primeiro edifício fabril do *Cotonificio Crespi* (Fig. 12). O alinhamento do galpão construído por volta de 1897 definiu o traçado das atuais ruas Javari e Taquari.

⁷⁶ Antonio Egydio Martins, *São Paulo Antigo (1554 a 1910)*, v. II. São Paulo, Typ.ographia do Diário Oficial, 1912, p. 161.

⁷⁷ Alfredo Moreira Pinto, *op. cit.*, p. 216

[...] querendo os Srs. Regoli Crespi e Cia construir na rua em continuação da rua do Hyppodromo e que liga com a rua da Mooca, uma officina para tecidos a mão, como da planta que vai junta em duplicata, requer a essa Ema. Intendência, licença e alinhamento para dita construção. São Paulo, 22/7/1897.⁷⁸



12. Primeiro edifício do *Cotonificio Crespi* no final do século XIX. Esquina entre as ruas Javari e Visconde de Laguna. (Arquivo Edgard Leuenroth – UNICAMP)

Da observação da planta da cidade de São Paulo de 1914 (Fig. 11), notamos que durante a primeira década do século XX, as edificações fabris concentraram-se nas proximidades da via férrea ou de ramais secundários como aquele que percorria a atual rua dos Trilhos em direção ao Hipódromo. A continuidade desta tendência nas décadas que se seguiram, ocasionou a formação de extensos aglomerados de edificações industriais. Em algumas ruas, as fachadas das fábricas sucedem-se umas às outras fechando amplos quarteirões sem recuos.

A consolidação da atividade industrial na região e a crescente ocupação dos terrenos ao longo da ferrovia, determinaram um longo eixo industrial, do Brás até a região do ABC, paulatinamente ocupado desde o início do século até a década de 50. Da observação de algumas descrições desta paisagem industrial, notamos que a ocupação fabril da faixa ferroviária alcançou as proximidades da estação Ipiranga por volta de 1940, continuando em direção ao ABC nas décadas seguintes. Podemos considerar, portanto, que as três primeiras décadas do século XX foram decisivas para a consolidação da paisagem industrial de bairros como o Brás e a Mooca. Na planta da cidade de São Paulo de 1930 (Fig. 13) constatamos a presença marcante de grandes

⁷⁸ A.M. Obras Particulares – Papéis Avulsos, 1897 – vol.21, p.172. Apud Margarida Maria de Andrade, *op. cit.*, p. 190.

massas edificadas ao longo da ferrovia no trecho Brás-Moooca; um pouco além, nas proximidades do Ipiranga, a ocupação apresenta-se mais esparsa. A descrição de Raul de Andrada e Silva destaca essas observações.

O viajante que parte de São Paulo rumo a Santos, pela 'São Paulo Railway', observa em ambos os lados da estrada de ferro aspectos da vida industrial já muito desenvolvida.

À direita e à esquerda sucedem-se os grandes armazéns e depósitos, erguem-se muros de fábricas junto ao limite da linha férrea, e quando a perspectiva se amplia percebem-se ao longe os vultos das chaminés dos bairros industriais: Brás, Moooca, Ipiranga. Além da estação deste nome, vai desaparecendo o panorama industrial, substituído por extensão de terrenos ainda vazios, à espera de ocupação. Vêm-se, apenas, manchas mais ou menos afastadas de casas isoladas ou em grupos reduzidos, localizados em bairros extremos da capital.⁷⁹

No bairro da Moooca, a maior concentração de edificações industriais datadas do início do século XX, localiza-se ao longo da faixa ferroviária. Ao ocupar esses terrenos, as indústrias e armazéns voltaram os fundos para a via férrea e o acesso principal para ruas paralelas, como a atual avenida Presidente Wilson e a rua Borges de Figueiredo. Seguindo pela ferrovia em direção a Santos – a exemplo da descrição anterior – logo após a Hospedaria dos Imigrantes encontramos hoje, à esquerda, os antigos edifícios da *São Paulo Alpargatas*, atualmente ocupados por uma universidade, e, à direita, os antigos *Armazéns Ernesto de Castro*. Depois de ultrapassar o viaduto Alcântara Machado, à esquerda encontramos galpões e armazéns com acesso pela rua Almeida Lima; à direita os *Armazéns Piratininga* e, mais à frente, os edifícios mais antigos da *Companhia Antártica Paulista*, originariamente *Fábrica de Cerveja Bavária*, com fachada para a avenida Presidente Wilson, antiga Alameda Bavária. Seguindo em frente, encontramos à esquerda uma extensa sucessão de galpões com acesso pela rua Borges de Figueiredo: o antigo *Moinho Gamba*, os antigos *Armazéns das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo* e diversos galpões que se estendem até a rua Sarapuí.

Além desta faixa de ocupação industrial mais densa, diversos estabelecimentos instalaram-se em quarteirões um pouco mais afastados da ferrovia, em áreas geralmente ocupadas por habitações para os trabalhadores e pequenas casas comerciais. Essas edificações industriais isoladas permitiram a consolidação de outra importante característica de ocupação urbana dos bairros operários, a intercalação entre fábricas e

⁷⁹ Raul de Andrada e Silva, "A Cidade de Santo André e Sua Função Industrial". In: *Revista do Arquivo Municipal*, v. 79. São Paulo, 1941, p.211. Apud Juergen Richard Langenbuch, *op. cit.*, p.142. A citação refere-se ao ano de 1940.

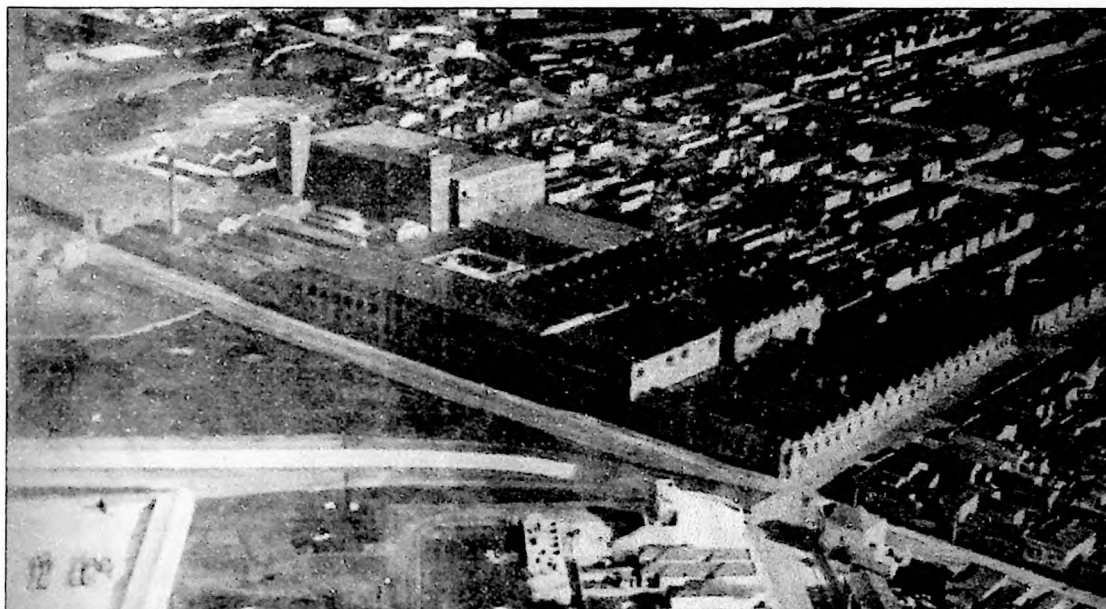


EDIFÍCIOS E CONJUNTOS INDUSTRIAIS

- 01 - Antiga Tecelagem Labor (?)
- 02 - Armazéns Ernesto de Castro
- 03 - Armazéns Gerais Piratininga
- 04 - Cia Antártica Paulista
- 05 - Galpão RFFSA
- 06 - São Paulo Alpargatas (1º edifício - 1907)
- 07 - São Paulo Alpargatas (2º edifício - 1919)
- 08 - Antiga Ind. de Papéis Gordinho, Braune & Co.
- 09 - Antigo Cotonifício Crespi
- 10 - Cia Copale Adm. Comércio e Indústria
- 11 - Antiga Fábrica de Vidros (demolida)
- 12 - Depósito de Metais Shirazi
- 13 - Antiga Tecelagem de Juta (?)
- 14 - Galpão RFFSA
- 15 - Antigo Moinho Gamba
- 16 - Antigos Armazéns das Ind. Reunidas F. Matarazzo
- 17 - Cooperativa Banco do Brasil
- 18 - Galpão não identificado (posterior a 1930)
- 19 - Fábrica de Estopa Fepal
- 20 - Tecelagem e Fiação Progresso (demolida)
- 21 - Antiga Tecelagem Sicritex e Califórnia

13. 'Mapa Topográfico do Município de São Paulo - SARA Brasil', 1930, fl. IV - escala 1:20.000 (Acervo FAU-USP)

residências. Essas observações evidenciam as duas formas de ocupação industrial defendidas por Langenbuch, conforme destacamos anteriormente. Dentre as indústrias afastadas da ferrovia cujos edifícios originais ainda hoje existem, podemos destacar o *Cotonificio Crespi*, na rua Javari; uma tecelagem na rua da Mooca; a *Fábrica de Estopa Fepal*, na rua Marina Crespi; uma tecelagem na rua Orville Derby e uma fábrica de papel na rua do Hipódromo.



14. Conjunto industrial do *Cotonificio Crespi*, quarteirão formado pelas ruas Taquari, Javari, Visconde de Laguna e dos Trilhos. São Paulo, c. 1930-1940 (Arquivo de Negativos – DPH-PMSP)

A técnica utilizada e a arquitetura adotada na construção das primeiras fábricas paulistanas não variavam muito. Os grandes edifícios – que chegavam a ocupar um quarteirão inteiro – geralmente eram construídos com alvenaria de tijolos aparentes e estrutura de ferro fundido ou aço. As coberturas de estrutura metálica ou madeira eram a solução mais usual; em ‘sheds’ ou em duas águas sucessivamente repetidas lado a lado.

Muitos dos grandes lotes determinados pela ocupação industrial ainda hoje permanecem. Mesmo nas áreas em que o desenvolvimento de outras atividades ocasionou o desmembramento de conjuntos industriais e a divisão dos lotes, ainda podemos perceber essas características originais. Os ‘lotes-quarteirão’ formados pelos grandes conjuntos industriais, mesmo que oficialmente desmembrados entre vários proprietários, ainda marcam a paisagem como blocos contínuos – muitas vezes compactos – de massa edificada.

Tudo isso – como é de se esperar – repercute na paisagem. Quem, do alto de um ‘arranha-céu’ da colina histórica da cidade, contempla o panorama que amplamente se abre no rumo de Leste, não pode deixar de impressionar-se com a paisagem do Brás, do Pari, da Mooca e do Belenzinho: quarteirões compactos em que se acumulam prédios grandes e pequenos, sem jardins e sem quintais; enormes edificações, que chegam a ocupar, às vezes, quarteirões inteiros; chaminés de todos os tipos e tamanhos.⁸⁰

A compartimentação de lotes necessária para a implantação de casas operárias, por outro lado, apresenta uma fragmentação no tecido urbano que contrasta fortemente com os grandes lotes industriais. A observação de plantas urbanas de antigos bairros operários, apesar das inúmeras transformações sofridas, ainda permite constatar essas peculiaridades de desenho urbano que ilustram todo um processo histórico de ocupação.

Com relação à ocupação urbana de caráter industrial e a conseqüente ocupação residencial, cabe ressaltar algumas considerações sobre a construção de vilas para os trabalhadores. As vilas operárias, elementos indispensáveis da paisagem industrial, foram construídas desde 1890 até aproximadamente o início da década de 30, data em que se estabelece a legislação sobre inquilinato.⁸¹ Algumas grandes indústrias possuíam uma equipe de construção civil completa para edificar, tanto as casas para seus operários, quanto outros conjuntos destinados a investimento de capital e à locação, atividade também observada em outros investidores privados que não eram industriais.

Geralmente o empresário destinava as casas aos seus operários com a intenção de conseguir vantagens adicionais, negociando uma redução nos aluguéis em troca de salários menores, exigindo que outros membros da família trabalhassem na fábrica e mantendo o trabalhador fiel ao emprego, pois a mudança implicaria perda da casa. De forma similar, algumas vilas que contavam com equipamentos complementares como igrejas, creches e armazéns, também representavam fonte de lucro, pois os moradores efetuavam grande parte de suas compras nesses estabelecimentos, sendo o valor gasto diretamente descontado de seus salários.⁸²

Tanto as vilas operárias de empresas quanto aquelas construídas para locação eram projetadas e implantadas buscando racionalizar a organização espacial, reduzindo o preço da construção e aproveitando ao máximo o terreno.

⁸⁰ Descrição datada de 1958. Renato da Silveira Mendes, “Os Bairros da Zona Norte e os Bairros Orientais”. In: Aroldo de Azevedo (org.), *op. cit.*, p.238.

⁸¹ Nestor Goulart Reis Filho, *São Paulo e outras cidades*. São Paulo, Hucitec, 1994.

⁸² Nabil Bonduki, *Origens da habitação social no Brasil*. São Paulo, Estação Liberdade, 1999, p. 49.

15. Cenário do bairro do Brás no início do século XX. Ao fundo, chaminés das fábricas. (Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno... *op. cit.*)



As vilas mais importantes construídas nos bairros operários à direita do Tamandatei foram a *Vila Maria Zélia*, no Belém, a vila das fábricas de Francisco Matarazzo, no Brás e a vila do *Cotonificio Crespi*, na Mooca. Além das vilas operárias propriamente ditas, no bairro da Mooca, apesar da descaracterização, ainda podemos observar numerosas construções que ilustram a produção em série destinada à locação.

A *Vila Maria Zélia*, construída por Jorge Street em 1919, junto a *Companhia Paulista de Tecidos de Juta*, no Belém, era considerada modelo de boa habitação operária. Ainda hoje existente e protegida pelo CONDEPHAAT ⁸³, a vila era formada por casas unifamiliares ‘higiênicas’ e vários equipamentos coletivos como igreja, biblioteca, teatro, creche, jardim da infância, grupo escolar, consultório médico e dentário, associação recreativa e beneficente, além de estabelecimentos comerciais. Todos esses equipamentos eram comandados pelo industrial.

Pouco restou da vila operária do *Cotonificio Crespi*, na Mooca. Localizada em uma rua estreita, possuía a típica ocupação ‘vila-corredor’. O desenho original ainda permanece, porém bastante descaracterizado. Quanto ao *Cotonificio Crespi* é importante ressaltar a existência de um projeto de vila operária datado de 1925 e de autoria do engenheiro Jayme da Silva Telles. O projeto foi considerado inovador para a época. As

⁸³ A proteção do CONDEPHAAT, no entanto, não garante sua integridade. O conjunto passou por vários proprietários depois de 1925. Os edifícios da creche e jardim da infância foram demolidos em 1940 para ampliação da fábrica. O grupo escolar está praticamente em ruínas. As casas estão bem conservadas pois ainda hoje são utilizadas como habitação para a classe média.

casas geminadas, em vez de dispostas nas tradicionais ruas corredores, agrupavam-se em arranjos poligonais com amplas áreas ajardinadas à frente.⁸⁴

O estudo do processo histórico de ocupação e desenvolvimento dos bairros operários na porção leste da cidade, aponta, portanto, uma série de fatores que convergiram para a configuração urbana que até hoje podemos observar nesses arredores. O conjunto de elementos analisados, desde a oferta de amplos espaços ocupados apenas por propriedades rurais que facilitaram a implantação de grandes novas estruturas até as possibilidades geradas pela implementação do sistema ferroviário e seus desdobramentos, respondem pela formação de uma complexa rede urbana – física e funcionalmente voltada ao atendimento da produção industrial. Cada um dos conjuntos industriais, dentro das especificidades de cada processo produtivo, desenvolve um fluxo de atividades que repercute na arquitetura e na distribuição espacial dos edifícios. De maneira análoga, a multiplicação dessas estruturas gerou um conjunto de pequenos complexos produtivos, isolados porém unidos pelo cenário propício que somente a multiplicidade poderia fornecer. Toda a região industrial que agora analisamos, em plena atividade no começo do século XX, relacionava-se como num grande sistema produtivo. Entender a formação e consolidação de extensas áreas industriais pressupõe, portanto, o conhecimento desta dinâmica particular, na qual história, sociedade e arquitetura contribuem e respondem ao mesmo processo.

⁸⁴ Pedro Carlos da Silva Telles, *História da Engenharia no Brasil*, v. II. Rio de Janeiro, Livros Técnicos e Científicos Editora, 1984, p.154; São Paulo (Cidade), *Trajétórias da arquitetura modernista*. São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, 1982, pp. 58-59.

Tabela II – Indústrias existentes na cidade de São Paulo em 1901 – Brás e Mooca

Informações extraídas da tabela desenvolvida por Margarida Maria de Andrade, <i>op. cit.</i> , com base na obra de Bandeira Jr., <i>A Indústria no Estado de São Paulo em 1901</i> .					
Nome e Endereço	Ano de criação	Produtos	Operários		
			Nac.	Estr.	Tot.
Tecidos e Fiação					
<i>Antônio Alvares Penteado</i> Rua Flórida – Braz	1889	Aniagem		Quase todos italianos	800
<i>Antônio Alvares Penteado</i> Rua Flórida – Braz	1898	Tecidos de lã			150
<i>Fábrica a Vapor de Tecidos São Paulo</i> (de Alexandre Ranzini) Belenzinho – Braz	1897	Tecidos de lã (casemiras, chalés, palas)	8	24	32
<i>Regoli, Crespi & Comp.</i> Mooca	–	Tecidos de lã, algodão e meia			300
Vidro					
<i>Christallaria Germânia</i> (de Conrado Sorgenicht & Comp.) Rua Martim Afonso, 11	1890	Artigos de vidro	74	36	110
Mecânica, Fundição e Serralharia					
<i>Cia Mechanica Importadora de São Paulo</i> Rua do Triunpho, 37 a 41 Rua Monsenhor Andrade e rua Américo Brasiliense (a agrícola e fundições)	1890	Máquinas para lavoura, para indústria e para artes			600
<i>Fábrica de Carros</i> (Rodovalho Junior & Horta) Rua da Mooca, 46	1891	Carros, victorias, coupés, landeaux, berlindas, charretes, carroças, etc.		50	50
<i>Grande Fundição do Braz</i> (do Tenente Coronel Francisco Amaro) Rua Correa de Andrade, 14 – Braz	1892	Fundição de ferro e bronze, máquinas e peças para máquinas		maioria	100
<i>Funilaria Mechanica a Vapor Paulista</i> Rua Almirante Wandenrolk, 17	1893	Caixas, latas, vasilhames em geral de folha de flandres, cobre, zinco			20
<i>Fábrica de Construções de Ferro</i> (Lenisa & Nerati) Rua do Gasômetro, 156	1895	Serralharia (oficina completa para qualquer construção de ferro)			
<i>Fundição de Ferro e Bronze</i> (Craig & Martins) Rua Monsenhor Andrade, 92	1895	Fundição de ferro e bronze		maioria	100
<i>Fábrica de Pregos Ipiranga</i> (Herman, Stola & Comp.) Av. Martin Bucharth, 11	1897	Pregos	25	25	50

Nome e Endereço	Ano de criação	Produtos	Operários		
Cerâmicas e Congêneres					
<i>Casa Helvetia</i> Rua Visconde de Rio Branco, 49 Av. Rangel Pestana, 92	1891	Ladrilhos, pias, banheiros e latrinas, pedras para calçamento e móveis		50	50
Cerveja e Outras Bebidas					
<i>Fábrica de Cerveja Bavária</i> Mooça – Estrada de Ferro Inglesa	1890	Cerveja			300
<i>Grande Fábrica a Vapor de Águas Minerais e Outras Bebidas</i> (de Christoffel Stupakoff) Rua Piratininga, 17 a 19	1871	Águas, champagne de frutas, vinho de uva e outras frutas, licores, limonadas		Quase todos	100
<i>Premiada Distilação Italiana a Vapor</i> Rua Visconde de Parnaíba, 146 Marco da Meia Légua	1886	Licores, xaropes e vinagre	01	20	21
Produtos Alimentares					
<i>Fábrica a Vapor de Massas Alimentícias – A Industrial</i> Rua do Gasômetro	1892	Massas			
<i>Grande Fábrica a Vapor de Massas Alimentícias Fratelli Secchi</i> Rua Muller, 04 – Braz	1896	Massas		Quase todos	90
<i>Fábrica de Massas Christofani</i> Rua Monsenhor de Andrade, 82	1878	Massas		10	10
<i>Fábrica a Vapor de Produtos Alimentícios Zimmermann Irmãos</i> Rua Major Octaviano, 47 – Braz	1879	Conservação de carnes verdes, salsicha, banha, gelatina			
<i>Moinho Matarazzo</i> Rua Monsenhor de Andrade, 88 – Braz	1900	Torrefação e moagem de café, sal, fubá, canela, etc. Refino de açúcar			30
Couros, Peles, Cola, Graxa, Sabão, Velas					
<i>Fábrica a Vapor de Graxa para Calçado</i> (de Alexandre Bekmer) Rua Martim Affonso, 11	-	Graxa para calçado, latas e rótulos	05	07	12
Drogas, Produtos Químicos e Farmacêuticos					
<i>Fábrica Italiana de Material Antisséptico</i> (de Giacomo de Mattia) Av. Intendência, 105 – Braz	1900	Ácidos bórico e fênico, iodofórmio, creolina, salol			
Madeira e Móveis					
<i>Fábrica de Móveis Irmãos Reffinette</i> Rua Piratininga, 10, 12 e 14	1888	Móveis escolares e para uso doméstico		maioria	50

CAPÍTULO 2

A PAISAGEM INDUSTRIAL DO BAIRRO DA MOOCA LEVANTAMENTO, CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE DA SITUAÇÃO ATUAL

2.1 CRITÉRIOS ADOTADOS PARA DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Analisar a presença e configuração do extenso conjunto arquitetônico industrial existente no bairro da Mooca, pressupõe conhecer as determinantes históricas que direcionaram a ocupação da região e a dinâmica do desenvolvimento urbano que se seguiu até se chegar à configuração atual. O estudo histórico revela que a região hoje compreendida pelo bairro da Mooca recebeu a atividade industrial como decorrência de uma série de eventos que concorreram para a formação de um cenário físico, social e econômico propício. O acúmulo de capitais provenientes da produção cafeeira, o impulso à construção das ferrovias que atravessaram a região e o rápido crescimento da cidade são alguns desses fatores.

Ao observar atentamente a repercussão desses acontecimentos na evolução urbana local, conclui-se que o período compreendido entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX foram decisivos para a consolidação da paisagem industrial da Mooca. Atualmente, após cem anos de transformações urbanas que conferiram à região novos potenciais de uso, o antigo bairro industrial e operário ainda guarda inúmeros conjuntos fabris de grande interesse histórico e arquitetônico, cuja configuração espacial revela uma intrincada rede urbana sistematicamente voltada para a atividade produtiva. A permanência dessas estruturas no tecido urbano atual, apesar de inoperantes, permite o resgate dessas relações, bem como a compreensão de sua representatividade no contexto das transformações urbanas de toda a cidade. Os edifícios industriais, por sua vez, considerados individualmente e em conjunto, revelam interessantes soluções arquitetônicas e técnicas, alguns com qualidade estética excepcional.

Para analisar todo esse conjunto, fez-se necessário o levantamento das estruturas existentes e a observação de sua relação com a situação atual, a fim de traçar um panorama geral desta paisagem industrial. O processo de análise iniciou-se com a delimitação da área de estudo – a partir de estudos históricos, levantamento de campo e análises comparativas – a fim de demarcar um conjunto arquitetônico representativo para o desenvolvimento das discussões.

A partir do estudo histórico e da observação de plantas da cidade desde meados de 1840, foram identificados os primeiros focos e as principais vias que orientaram o

acesso e a ocupação da região, permitindo a delimitação de uma área que compõe a parcela de ocupação mais antiga. Inicialmente bastante vinculada ao foco urbano localizado no bairro do Brás, a ocupação da Mooca começa a desenvolver-se ao longo das atuais ruas da Mooca e Piratininga. Mais tarde, a ferrovia assume papel preponderante nesse processo – a alameda Bavária (atual avenida Presidente Wilson) e a rua Borges de Figueiredo, seguem paralelas à via férrea orientando a ocupação industrial ao longo do eixo ferroviário. A partir dessas vias principais, o traçado urbano expande-se para áreas mais afastadas da via, permitindo a consolidação do uso residencial nas proximidades do extenso parque industrial que se formava.

A partir da observação das plantas, nota-se que esta etapa de desenvolvimento urbano vinculado à ferrovia e à atividade industrial consolida-se por volta de 1930. De posse desses dados, conclui-se qual o período histórico decisivo para a determinação da configuração industrial ora analisada: do final do século XIX, época em que surgem as primeiras indústrias na região, de acordo com o estudo de textos sobre a história local, até 1930, época em que se consolida a paisagem industrial, de acordo com as plantas analisadas.

A área onde se concentra a ocupação industrial mais antiga tornou-se, portanto, o ponto de partida para as análises. A determinação deste perímetro pautou-se pela observação e pelo confronto entre os dados apresentados pela 'Planta da Cidade de São Paulo com indicações diversas', Comissão Geográfica e Geológica, de 1914, e pelo 'Mapa Topográfico do Município de São Paulo – SARA Brasil', de 1930. Na planta de 1914, são identificadas e localizadas as indústrias existentes na cidade, classificadas por ramo de atividade.

A partir da observação preliminar da situação atual em campo e também das informações apresentadas pelo levantamento realizado na década de 70 pela Empresa Municipal de Urbanização – EMURB¹, foram localizadas as indústrias ainda existentes e levantadas hipóteses sobre a data aproximada de cada uma delas com base na observação dos mapas anteriormente citados. De posse desses dados, traçou-se o perímetro de estudo que procura englobar as indústrias listadas em ambos os mapas que ainda permanecem no tecido urbano atual, bem como seu entorno imediato, com o

¹ O exemplar deste levantamento existente na biblioteca da FAU-USP traz como identificação de autoria a EMURB. Há referências, contudo, de que o mesmo levantamento teria sido realizado pelo Departamento do Patrimônio Histórico – DPH-PMSP. Optamos por adotar a identificação conforme consta no catálogo da biblioteca. *Galpões Industriais Significativos*. São Paulo, EMURB, [197-?].

intuito de observar a repercussão da presença industrial na ocupação das áreas envoltórias (Fig. 11 e Fig. 16).

A análise do levantamento EMURB também propiciou a organização de uma tabela que confronta os dados obtidos em campo com as observações baseadas em mapas ou na pesquisa bibliográfica. Esta tabela reúne um significativo conjunto de edificações industriais datadas do início do século XX, dentro do perímetro então delimitado para o presente estudo (tópico 'Levantamento Preliminar – um panorama geral').

Ao todo foram listados 19 edifícios (ou conjuntos de edifícios). Das 18 edificações analisadas pela EMURB em meados de 1970, duas haviam sido demolidas. Foram ainda selecionados outros três galpões que não constavam no antigo levantamento. Esta pesquisa preliminar permitiu orientar a escolha das edificações mais significativas a serem analisadas, com o intuito de constituir um representativo corpo de exemplos a partir do qual será discutida a preservação do patrimônio industrial no bairro da Mooca. De posse dessas informações, foram realizados estudos específicos, incluindo visitas ao local e levantamento de dados documentais em acervos públicos. O resultado das pesquisas realizadas encontra-se no tópico 'Conjuntos Industriais Significativos'.

As informações pesquisadas e os levantamentos realizados permitiram-nos traçar um amplo panorama desta paisagem industrial. A grande maioria das edificações analisadas apresenta o mesmo sistema construtivo: ossatura feita com estrutura metálica, de ferro fundido ou aço, e vedação de alvenaria de tijolos maciços. Por vezes nota-se o uso de alvenaria portante e os elementos metálicos restringem-se à sustentação da estrutura de cobertura, também metálica ou de madeira. A caixilharia geralmente adotada é de ferro, em poucas exceções, de madeira. Os ornamentos das envasaduras – primorosos detalhes de tijolos dispostos ora na longitudinal, ora na transversal – repetem o tema em curiosas e peculiares variações. Com relação à implantação, várias das edificações analisadas apresentam em comum o estreito vínculo com a estrada de ferro, subordinando suas instalações à necessidade de ramais ferroviários para carga e descarga. O conjunto todo, por fim, evidencia a formação de uma complexa rede produtiva, onde a estrutura urbana existente desenvolveu-se em resposta às necessidades dos conjuntos industriais ali instalados, em plena atividade nas primeiras décadas do século XX.



EDIFÍCIOS E CONJUNTOS INDUSTRIAIS

- 01 - Antiga Tecelagem Labor (?)
- 02 - Armazéns Ernesto de Castro
- 03 - Armazéns Gerais Piratininga
- 04 - Cia Antártica Paulista
- 05 - Galpão RFFSA
- 06 - São Paulo Alpargatas (1º edifício - 1907)
- 07 - São Paulo Alpargatas (2º edifício - 1919)
- 08 - Antiga Ind. de Papéis Gordinho, Braune & Co.
- 09 - Antigo Cotonifício Crespi
- 10 - Cia Copale Adm. Comércio e Indústria
- 11 - Antiga Fábrica de Vidros (demolida)
- 12 - Depósito de Metais Shirazi
- 13 - Antiga Tecelagem de Juta (?)
- 14 - Galpão RFFSA
- 15 - Antigo Moinho Gamba
- 16 - Antigos Armazéns das Ind. Reunidas F. Matarazzo
- 17 - Cooperativa Banco do Brasil
- 18 - Galpão não identificado (posterior a 1930)
- 19 - Fábrica de Estopa Fepal
- 20 - Tecelagem e Fiação Progresso (demolida)
- 21 - Antiga Tecelagem Sicritex e Califórnia

16. 'Mapa Topográfico do Município de São Paulo - SARA Brasil', 1930, fl. IV - escala 1:20.000 - Com demarcação da área de estudo (Acervo FAU-USP)

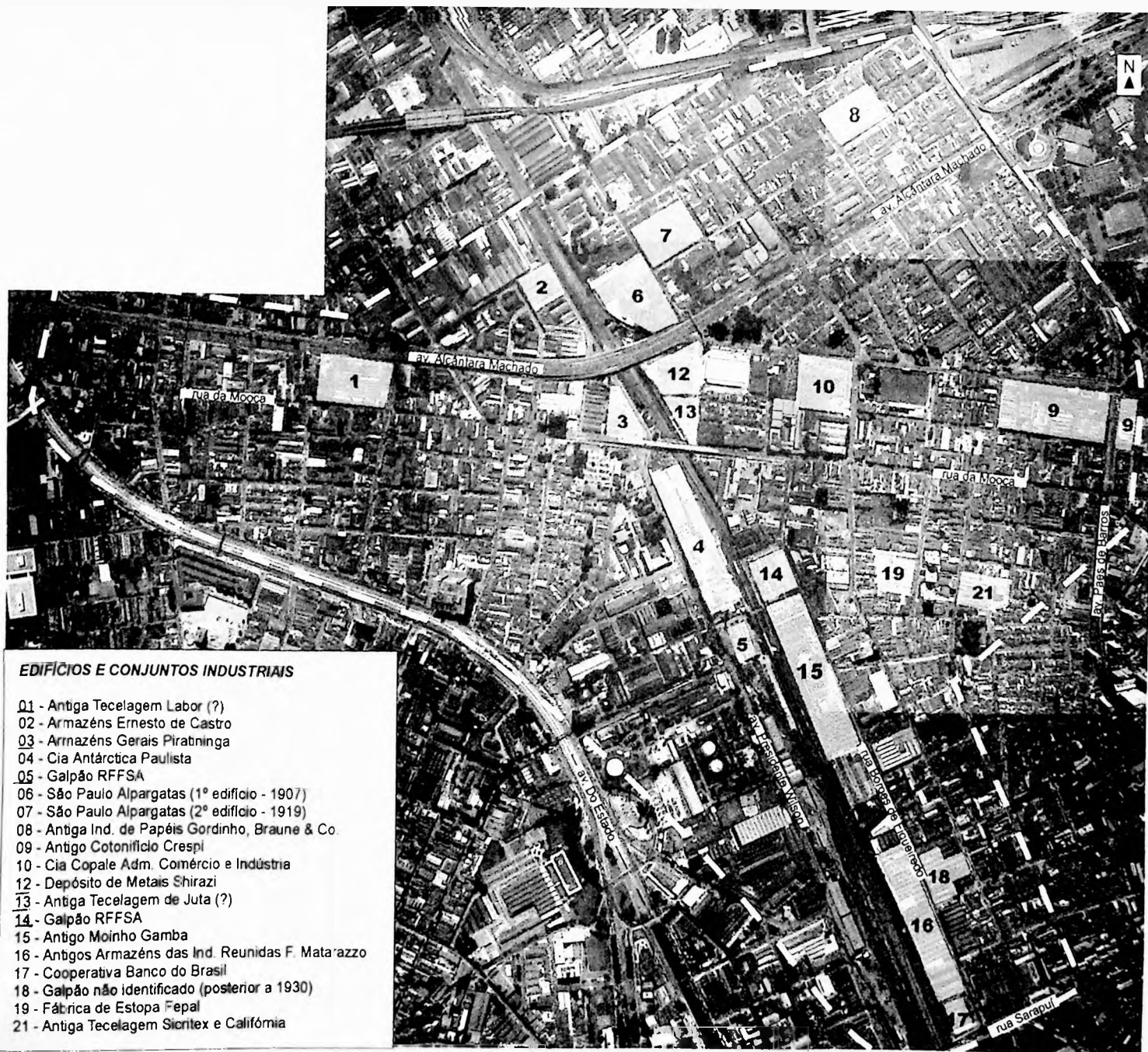
Na seqüência dessas observações, a pesquisa evidenciou a participação de renomados arquitetos na configuração deste cenário industrial. Além de Júlio Michele, autor do primeiro galpão da *São Paulo Alpargatas* e Giovanni Battista Bianchi, responsável pelo edifício da fiação do *Cotonifício Crespi*, ambos arquitetos italianos referenciados na bibliografia analisada², a pesquisa trouxe à tona a participação do escritório de Ramos de Azevedo e Ricardo Severo, autores do projeto dos *Armazéns Ernesto de Castro* e também de Victor Dubugras, autor do projeto dos *Armazéns Gerais Piratininga*. A atenção inicialmente despertada pela singularidade estética e formal desses conjuntos históricos, soma-se a informação de uma inesperada autoria para corroborar nossa primeiras impressões. Os dados, desenhos e fotos reunidos no tópico 'Conjuntos Industriais Significativos', ilustram a representatividade histórica, arquitetônica e estética do vasto conjunto urbano enfocado.

2.2 A CONFIGURAÇÃO URBANA ATUAL

Apesar da alteração significativa das tendências de desenvolvimento local, o bairro da Mooca preserva indícios da ocupação industrial primitiva, ainda hoje presente nas características do desenho urbano atual. Na observação da foto aérea (Fig. 17), pode-se notar a presença dos grandes lotes ocupados por conjuntos industriais ao lado de parcelas divididas em lotes mínimos destinados à ocupação residencial. Este parcelamento remete à ocupação predominantemente operária do início do século XX, que procurava estabelecer-se nos arredores das indústrias.

Com o deslocamento das grandes indústrias para áreas mais afastadas da cidade, notadamente a partir da década de 50, a ocupação industrial na região não apresenta mais expansão significativa. Apesar da atividade industrial ainda permanecer bastante representativa no bairro, a partir de meados da década de 70 observou-se a dispersão das fábricas de maior porte; muitas delas fecharam e destinaram suas antigas instalações para aluguel. Em contrapartida, a proximidade do centro da cidade e as melhorias urbanas trazidas pelo transporte metroviário, iniciaram um processo de valorização imobiliária do bairro, que começa a verticalizar-se sobretudo a partir da década de 80.

² C.f.: A. Salmoni e E. Debenedetti, *Arquitetura Italiana em São Paulo*. São Paulo, Perspectiva, 1981.



17. Foto aérea - Destaque para os conjuntos industriais. Demarcação das principais vias (PMSF-SEHAB-2000)

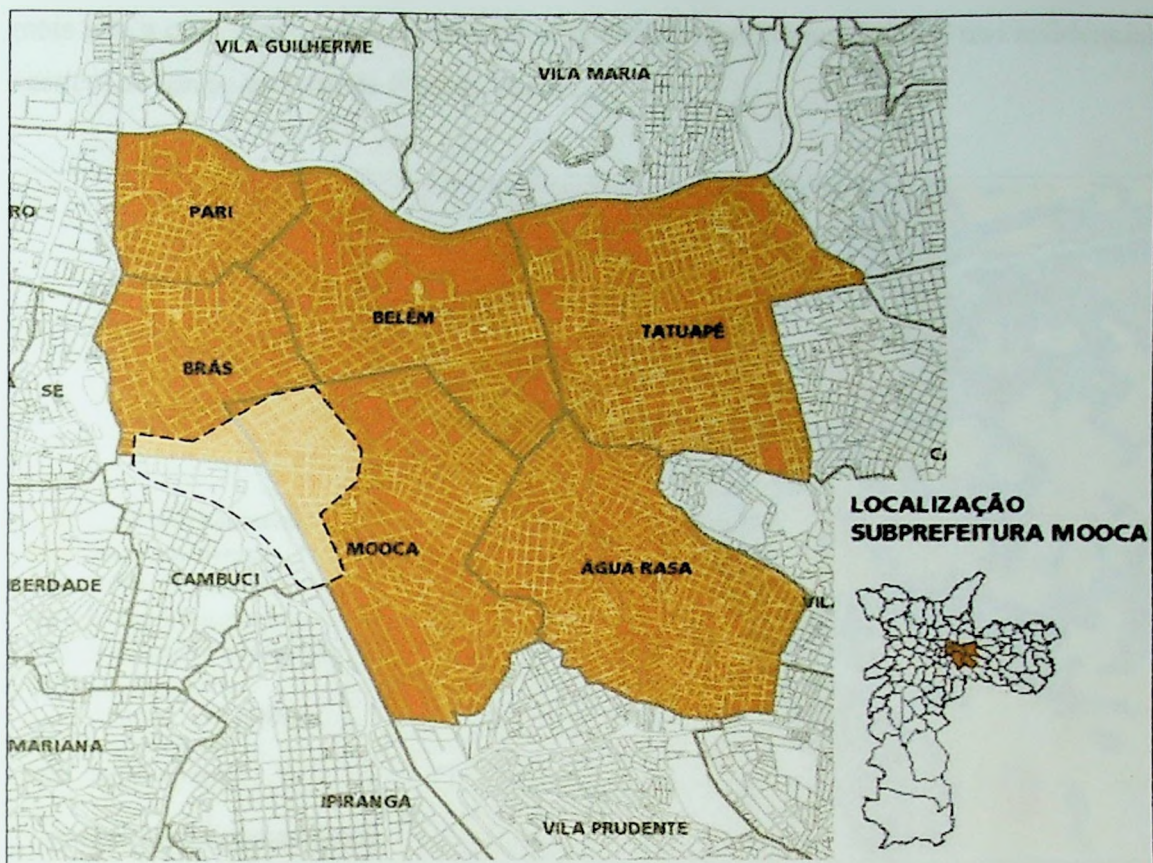
ABANDONO
LITIGACAO
SOB CONSERVACAO
(Estrutura antiga)

O desinteresse pelo transporte ferroviário, oriundo de políticas públicas voltadas ao rodoviarismo, e a própria dispersão do conjunto industrial que tanto se beneficiava da proximidade da via férrea, relegaram as parcelas urbanas mais próximas da via ao abandono. Talvez por conta disso, o extenso conjunto industrial histórico não tenha, ainda, sido alvo de intervenções drásticas. As indústrias que se localizavam em áreas mais afastadas, no entanto, como as tecelagens *Progresso* e *Fepal*, já foram atingidas pelo potencial de uso atualmente predominante no bairro, a construção de edifícios residenciais. A *Fiação Progresso* foi demolida na década de 80 e a *Fepal* começa a ser desativada para futura demolição. 23 + RESTRITAS FORMAS DEMOLIDAS - PREDIO.

O levantamento e estudo das especificidades técnicas, arquitetônicas e urbanas deste vasto conjunto industrial, devem contribuir para o amadurecimento das discussões sobre a preservação dessas estruturas, evidenciando sua importância histórica no processo de urbanização da cidade. O extenso patrimônio histórico analisado, ao resgatar a memória de intrincados processos urbanos e sociais, poderá configurar-se, inclusive, como importante instrumento de impulso à revitalização urbana. Esta particularidade estratégica das grandes áreas industriais têm sido alvo de interesse do poder público, conforme nota-se nas propostas elaboradas para o Plano Diretor Regional Mooca (PDRM). TM

Os levantamentos e diagnósticos realizados pela subprefeitura Mooca para subsidiar as propostas do PDRM³ representam um importante instrumento para conhecermos as características atuais da área delimitada neste estudo. Os diagnósticos e debates ali presentes traçaram um panorama geral da área encampada pela subprefeitura em seus múltiplos aspectos (bairros do Brás, Mooca, Pari, Belém, Tatuapé e Água Rasa) e, a partir desses dados, elaboraram-se propostas que foram encaminhadas à Secretaria Municipal de Planejamento (SEMPA), órgão responsável pela redação final do PDRM. A observação dos dados levantados e das questões abordadas durante as plenárias, nos permite evidenciar as características e tendências atuais da área delimitada neste estudo, inserida, inclusive, no contexto da transformação de bairros vizinhos com formação histórica semelhante, como o Brás, Pari e Belém.

³ Cf.: São Paulo (Cidade), *Plano Diretor Regional da Subprefeitura Mooca – Relatório Final*, v. 1 (quadro situacional) e v.2 (quadro propositivo). São Paulo, SEMPLA, Instituto Polis, 2003. Parte da área delimitada neste estudo está sob a administração da subprefeitura Ipiranga (Fig. 18). Tratam-se, porém, de parcelas urbanas envoltórias aos conjuntos destacados. As análises efetuadas pelo PDRM, portanto, mostram-se suficientes para o presente estudo, uma vez que todos os edifícios e conjuntos enfocados foram contemplados pelo mesmo.



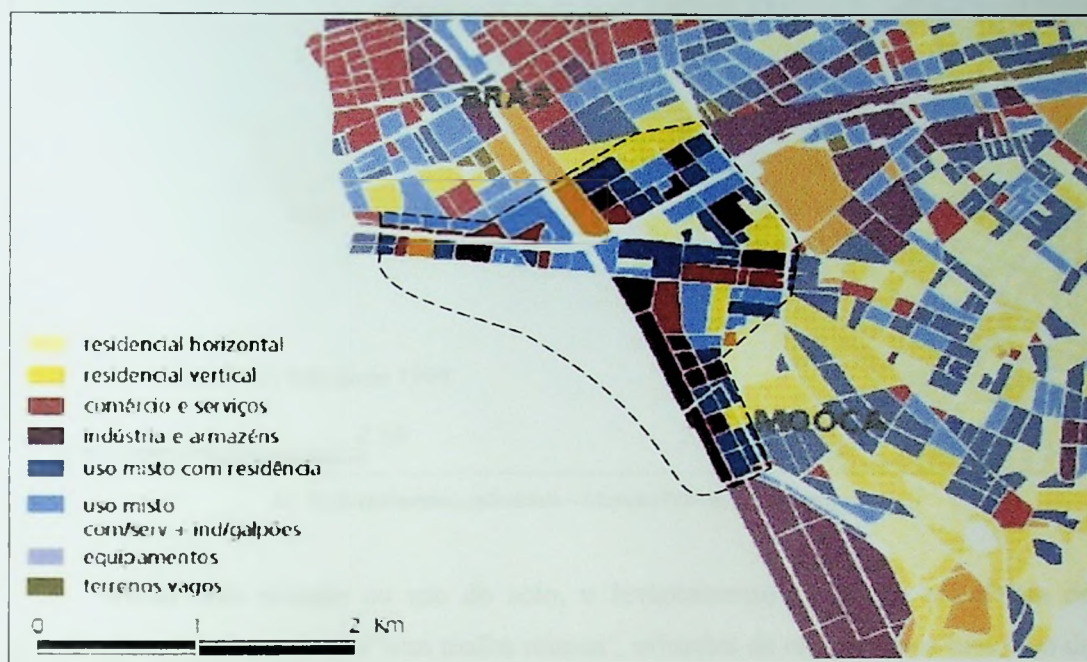
18. Localização da Subprefeitura Mooca – Área de estudo em destaque (sem escala)

Da observação dos mapas apresentados, nota-se que o uso industrial ainda tem peso na região. A indústria na Mooca, bem como nos bairros vizinhos, não é apenas uma referência do passado e sim uma realidade ainda bastante presente. No mapa 'uso predominante por quadra' (Fig. 19), observamos a forte presença da indústria, não apenas na área delimitada neste estudo mas em várias áreas historicamente industriais, a exemplo dos eixos ferroviários no Brás e em direção ao ABC. É interessante destacar que em toda a área da subprefeitura, a atividade industrial responde por 40% do total de empregos ofertados, com destaque para o setor têxtil e vestuário. A forte presença do uso industrial na Mooca e nos bairros vizinhos está representada no mapa 'Estabelecimentos Industriais', baseado em dados de 1999⁴ (Fig. 21).

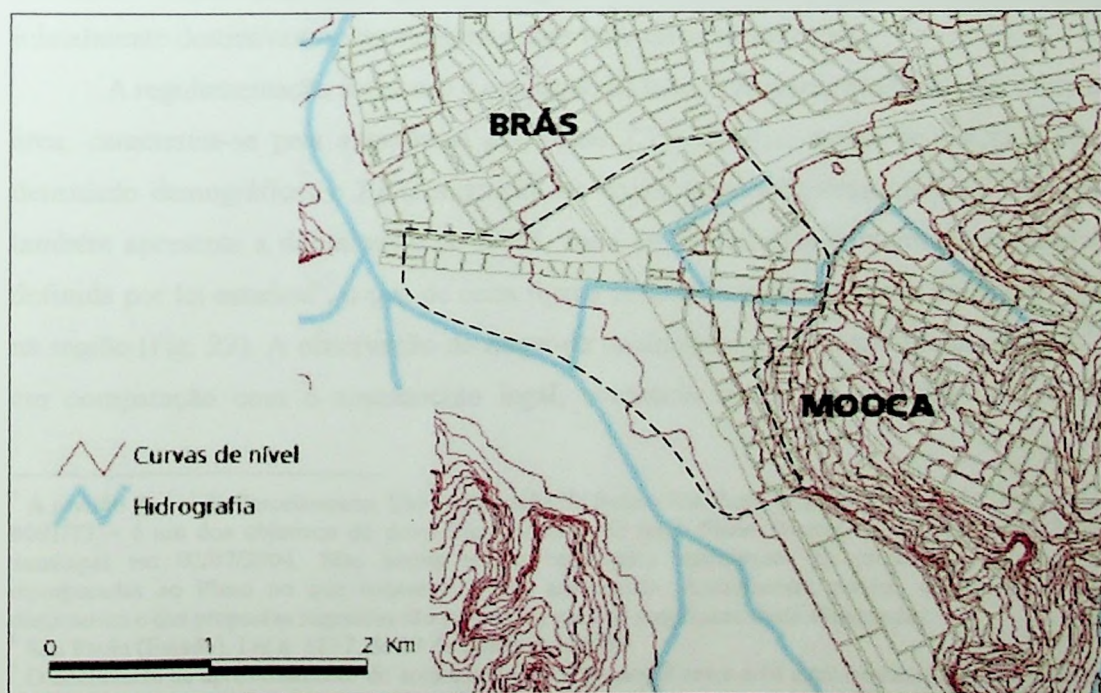
O uso comercial e de serviços é notado com maior presença apenas nas proximidades da rua da Mooca, principalmente à direita da ferrovia. Nas quadras paralelas à rua Borges de Figueiredo, subindo à leste, observa-se o predomínio do uso misto com residência e algumas quadras com uso misto de comércio e indústria. Quanto

⁴ Todas os mapas, dados estatísticos, análises e propostas aqui expostas foram extraídas do *Plano Diretor Regional Subprefeitura Mooca*, volumes 1 e 2, *op. cit.*

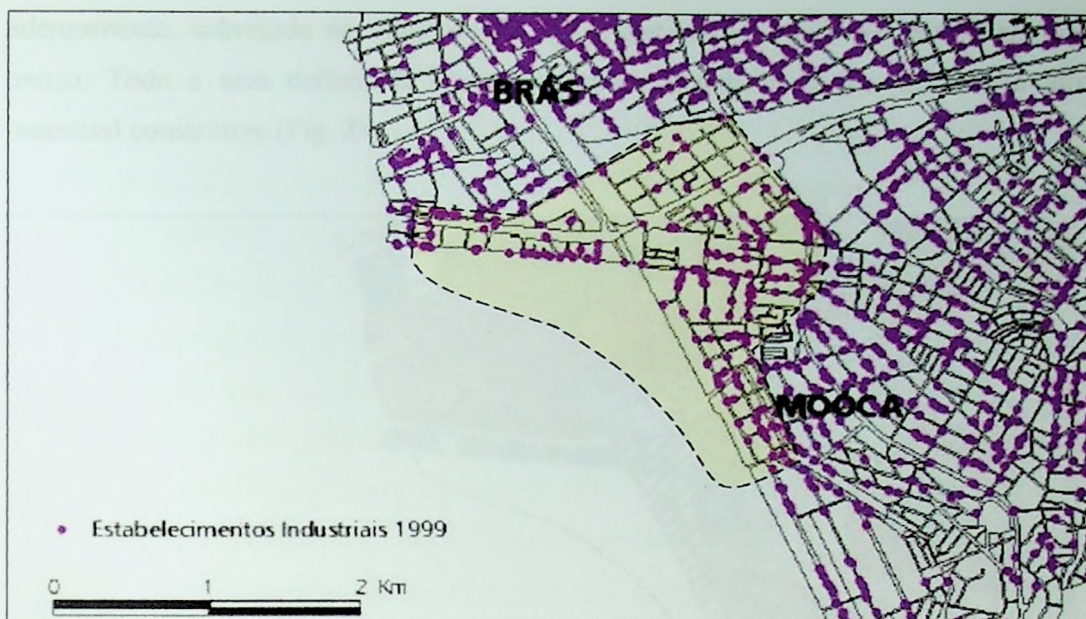
mais alta a cota, mais o uso residencial se consolida, culminando com o uso residencial vertical ao longo da avenida Paes de Barros.



19. Uso predominante por quadra – Mooca (PDRM, v.1, op.cit.)



20. Topografia e fundos de vale – Mooca (PDRM, v.1, op.cit.)



21. Estabelecimentos industriais – Mooca (PDRM, v.1, op.cit.)

Ainda com relação ao uso do solo, o levantamento destaca a existência de grandes porções de território ‘sem malha urbana’, oriundos de um processo histórico de ocupação caracterizado pelo desmembramento de grandes glebas utilizadas como chácaras. Tratam-se de áreas que não chegaram a ser ‘loteadas’. Muitos desses espaços inicialmente destinavam-se às indústrias, mas hoje estão subtilizados.

A regulamentação sobre uso e ocupação do solo, o zoneamento incidente sobre a área, caracteriza-se pela alternância das zonas Z3 e Z4 (uso misto de média e alta densidade demográfica) e Z2 (residencial de baixa densidade demográfica)⁵. A área também apresenta a delimitação de ZUPI, zona de uso predominantemente industrial definida por lei estadual⁶, o que de certa forma favoreceu a permanência das indústrias na região (Fig. 22). A observação do mapa de coeficiente de aproveitamento do solo⁷, em comparação com o zoneamento legal, evidencia que a lei permitia um maior

⁵ A revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – São Paulo (Cidade). Lei n. 7805/72; Lei n. 8001/73 – é um dos objetivos do novo Plano Diretor. O novo Plano Diretor foi votado pela câmara municipal em 02/07/2004. Não houve tempo hábil para analisarmos as propostas efetivamente incorporadas ao Plano no que concerne à área em estudo. Acreditamos, porém, que a análise do diagnóstico e das propostas sugeridas são suficientes para os propósitos desta dissertação.

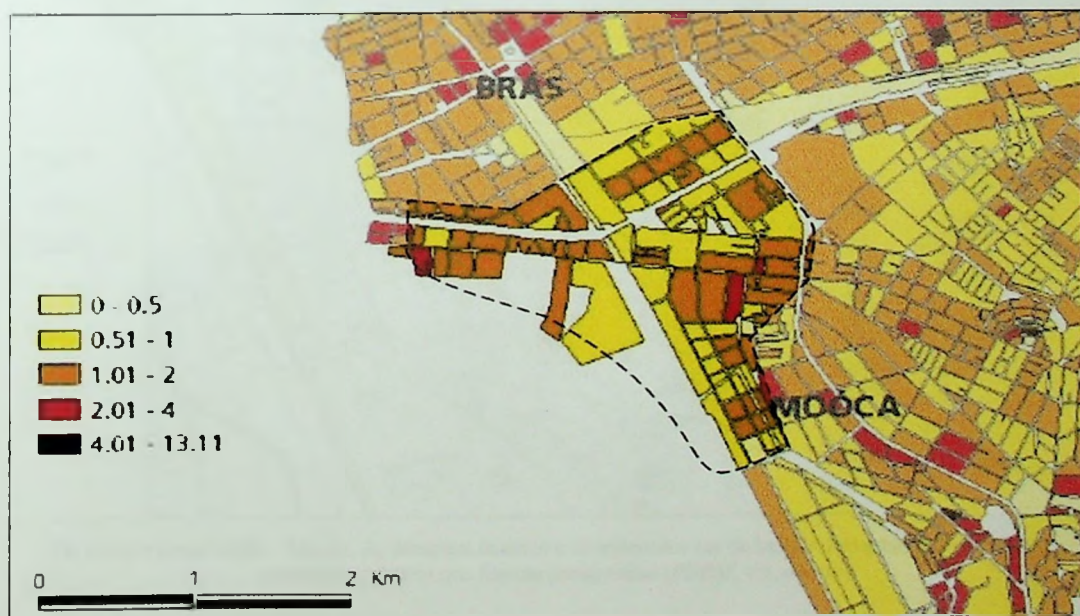
⁶ São Paulo (Estado). Lei n. 1817, de 27 de outubro de 1978.

⁷ O coeficiente de aproveitamento do solo é dado pelo quociente entre área total construída e área total do lote. Por exemplo, $ca=0,5$ (amarelo claro no mapa) – área construída igual à metade da área total do lote. A zona de uso Z3 permite $ca=2,5$ e a Z4, $ca=3,0$ ou seja, área construída de até 3 vezes a área total do lote. Cf.: São Paulo (Cidade), *Restrições da legislação de uso e ocupação do solo*. São Paulo, SEHAB, 1986; São Paulo (Cidade). Lei n. 7805, de 01 de novembro de 1972; Lei n. 8001, de 24 de dezembro de 1973.

adensamento, sobretudo nas áreas de Z3 e Z4, que não se verificou na evolução do bairro. Toda a área delimitada apresenta baixas densidades o que demonstra alto potencial construtivo (Fig. 23).



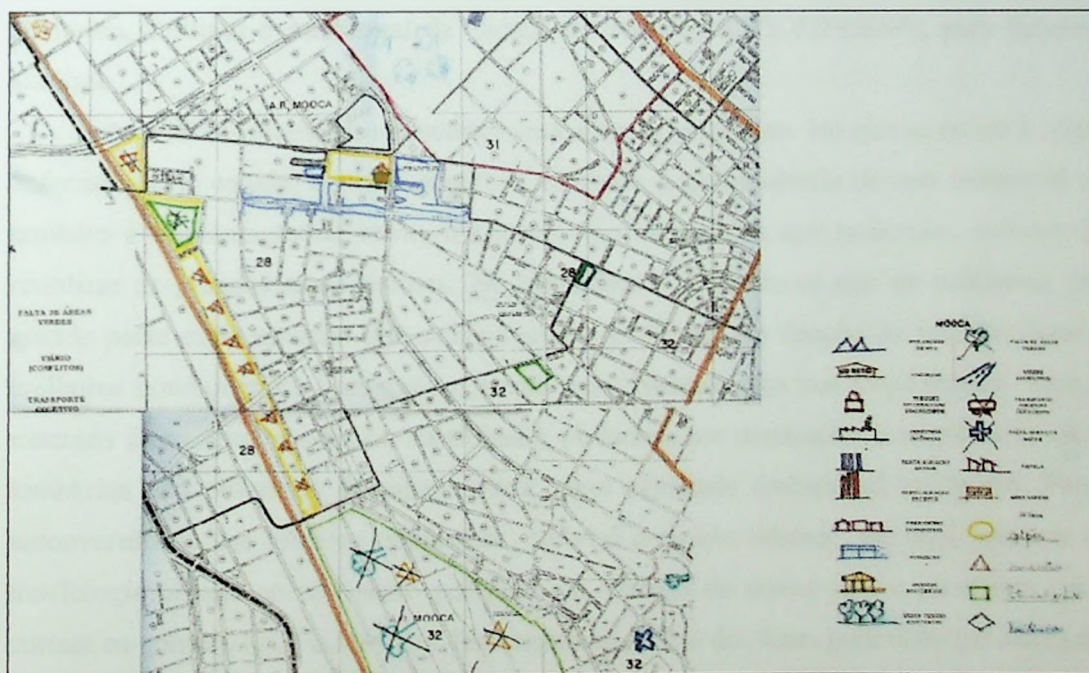
22. Zoneamento – Mooca (PDRM, v.1, op.cit.)



23. Coeficiente de aproveitamento – 2000 – Mooca (PDRM, v.1, op.cit.)

A observação dos mapas, dos dados estatísticos, das solicitações dos empresários e também da comunidade local, permitiram traçar um panorama dos principais problemas, tendências e potencialidades da área. O diagnóstico elaborado aponta essas questões e propõe alguns caminhos. No que concerne aos objetivos deste estudo, as análises efetuadas demonstram certa sensibilidade com relação às características históricas da Mooca, não apenas voltada para edifícios isolados, mas também para a própria morfologia urbana como importante elemento caracterizador deste patrimônio.

A participação popular durante o processo de diagnóstico também seguiu neste sentido; a evidenciação deste patrimônio é citada dentre as preocupações mais prementes e sugere-se, inclusive, o tombamento de algumas edificações. Durante as plenárias com a comunidade⁸, sugeriu-se que os grupos representantes de cada bairro, identificassem e desenhassem sobre os mapas os principais problemas, referenciais e potencialidades de cada área (Fig. 24).



24. Leitura comunitária – Mooca. As áreas em amarelo e os triângulos cor de laranja destacam os galpões que a população gostaria que fossem preservados (PDRM, v.1, op.cit.)

O grupo encarregado pela Mooca apontou a localização de galpões abandonados e a carência de áreas verdes e de equipamentos de cultura e lazer como alguns dos

⁸ Sobre os temas debatidos durante as plenárias, consultar: PDRM, v. 1, op. cit., pp. 11-20,112.

principais problemas. Segundo a comunidade, as áreas próximas à Avenida Presidente Wilson são potencialmente interessantes para a implantação destes equipamentos e os antigos galpões industriais são citados como imóveis que gostariam que fossem preservados. A população sugeriu o tombamento de uma série de edifícios, dentre eles, vários exemplares da arquitetura industrial. Em nossa área de estudo, três edificações foram destacadas pela população, o edifício da fiação do antigo *Cotonifício Crespi*, na rua Taquari; a antiga tecelagem na rua da Mooca e o *Moinho Gamba*, na rua Borges de Figueiredo. O interesse pelo patrimônio da indústria é ainda ressaltado pela indicação de diversos outros edifícios industriais fora de nossa área de análise, nos bairros do Brás e Belém. O *Moinho Matarazzo*, na rua Monsenhor de Andrade; a *Tecelagem Mariângela*, na rua Fernandes Silva; o *Lanifício Paulista*, na rua João Bohemer, o antigo *Moinho de Açúcar*, na Praça Presidente Kennedy, o *Gasômetro da Figueira*, travessias da estrada de ferro na altura da estação Brás, a *Vila Maria Zélia* e outros conjuntos de casas e vilas, no Belém, julgadas representativas do caráter histórico do bairro. Essas indicações foram encaminhadas para o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (COMPRESA), para futuras análises.

As análises efetuadas apontaram uma série de propostas. No que se refere à área enfocada neste estudo, o plano sugere o estímulo à permanência do uso industrial e também à implantação de novas indústrias não incômodas que poderiam, inclusive, reutilizar as grandes áreas ociosas. No diagnóstico observou-se que as indústrias de grande porte estão optando por outras regiões da cidade em função da isenção fiscal, melhores condições de transporte e terras mais baratas para sua implantação. Essas extensas áreas desocupadas ou subutilizadas poderiam ser destinadas à reutilização por indústrias não poluentes de menor porte, uma atividade tradicional no bairro. Esta reconversão de uso também objetivaria 'recriar o tecido urbano', ou seja, adequar a morfologia urbana ao uso misto por meio da criação de novas vias e travessias que cortem os grandes lotes industriais. Este reparcelamento dos lotes poderá estimular usos diversificados como habitação, equipamentos culturais ou educacionais. É importante destacar, contudo, que este reparcelamento não se aplicaria às glebas ou imóveis considerados de valor histórico ou cultural. Os equipamentos urbanos ou mesmo indústrias que necessitassem de maiores áreas, seriam estimulados a ocupar os

conjuntos históricos de modo a permitir a sua manutenção e evitar os efeitos por vezes nocivos do tombamento⁹.

Reconhecida, portanto, a morfologia industrial do início do século XX e sua qualidade patrimonial, o plano recomenda um mapeamento do patrimônio existente (conjuntos arquitetônicos como vilas, fábricas e casario), para possível aplicação de instrumentos urbanísticos que estimulem sua preservação e orientem a ‘reconversão’ de uso. O Departamento do Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de São Paulo e a Secretaria Municipal de Planejamento pretendem realizar um inventário do patrimônio industrial ao longo de toda a faixa ferroviária para subsidiar a operação urbana denominada ‘Diagonal Sul’ que deverá propor mudanças na ocupação do solo nas faixas lindeiras à via férrea¹⁰.

A potencialidade desta extensa área subtilizada ao longo do eixo ferroviário também foi destacada pela população. O trecho englobado pela área delimitada neste estudo, desde o viaduto São Carlos até a Estação da Mooca, foi sugerido pela comunidade como ideal para a criação de um parque ecológico, iniciativa que revitalizaria os galpões industriais de interesse histórico e também supriria a carência de áreas verdes na região. Estas sugestões, bem como os imóveis considerados de interesse cultural, são de grande valia para a elaboração do PDRM uma vez que um de seus objetivos principais é a definição de áreas de preservação histórica, cultural e ambiental que estarão sujeitas a instrumentos urbanísticos específicos para este fim.

Neste sentido, é proposta a criação de novas ZEPECs, Zonas Especiais de Preservação Cultural, e ZEPAMs, Zonas Especiais de Preservação Ambiental. O zoneamento ZEPEC delimita áreas de interesse cultural – imóveis tombados, por exemplo – e permite o ressarcimento financeiro aos proprietários de áreas preservadas através da transferência do direito de construir. O potencial construtivo do lote

⁹ “[...] só será permitido o não parcelamento em glebas ou imóveis considerados de importância histórica ou cultural. O objetivo dessa diretriz é fazer com que os equipamentos ou indústrias que precisem de glebas maiores, ocupem o patrimônio industrial dos galpões industriais do início do século, para ao mesmo tempo preservarem o bem e darem um uso, evitando que os bens a serem preservados fiquem desocupados e descuidados, fazendo com que o instrumento do tombamento tenha um efeito perverso.” PDRM, v.2, *op.cit.*, p. 07.

¹⁰ “A Prefeitura fará um inventário de todos os imóveis da Diagonal Sul, incluindo o mapeamento de galpões, para identificar o que pode ser demolido e o que deve ser preservado [...] Numa segunda etapa, a operação se estenderá à Diagonal Norte, da região de Barra Funda a Pirituba. O levantamento de campo será amplo e detalhado – cultural, histórico, industrial, geológico e topográfico – para definição das áreas e construções que podem ser liberadas”. “A redescoberta da SP para o tempo”. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 04 jul. 2004. Cidades, p. C6.

demarcado com este zoneamento poderá ser transferido para outros terrenos¹¹. Na área delimitada neste estudo, estas zonas foram propostas nos lotes ocupados pelos imóveis sugeridos pela população, anteriormente citados. Para efetivar a manutenção de suas características de escala e implantação, intenta-se incentivar a ocupação desses conjuntos históricos por equipamentos de grande porte (que ocupem terrenos maiores que 500 m²), que deverão promover a restauração do imóvel.

Com relação ao zoneamento, o plano sugere uma revisão em seus parâmetros de modo a adequar-se à dinâmica urbana e também atuar como instrumento de impulso à dinamização de determinadas áreas, com a possibilidade, inclusive, de impulsionar investimentos em galpões deteriorados. O estímulo à diversidade de usos e dinamização de corredores comerciais é uma das metas a serem alcançadas pelo plano. Intenta-se ampliar as áreas de zoneamento misto, estimulando os corredores comerciais, o comércio especializado (na área delimitada podemos observar o comércio de máquinas na rua Piratininga), e empreendimentos residenciais em áreas que antes concentravam usos. O incentivo ao uso habitacional é outro ponto de destaque. A população da região tem diminuído nas últimas décadas e entende-se que, para quaisquer projetos de revitalização, será imprescindível a atração de moradores para as áreas dinamizadas¹². Neste sentido, o plano também propõe que 20% das áreas reparceladas para reconversão de uso (áreas industriais sem interesse histórico) sejam destinadas à construção de habitação de interesse social.

Foram ainda identificadas as principais demandas da área, usos que poderão ser incentivados dentro da premissa de diversidade que se intenta promover. Equipamentos públicos de educação e lazer, serviços de saúde e áreas verdes foram apontados como as principais carências neste sentido. A oferta de cursos profissionalizantes voltados às atividades industriais existentes na região (o setor têxtil, por exemplo) também foi citada como uma demanda interessante a ser explorada. No que concerne à falta de

¹¹ Sobre as Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEPECs), o PDRM informa que: “automaticamente todos os bens tombados transformam-se em ZEPECs; devem ser marcadas como ZEPEC áreas que são identificadas como de interesse cultural, e para isso é preciso reconhecê-las pelo instituto de preservação, para que esteja justificado o processo de tombamento. O zoneamento ZEPEC é um instrumento que já nasce com a possibilidade de ressarcimento financeiro aos proprietários que tem áreas em processo de preservação, pois dá o direito de transferir para outros lugares o direito de construir que ele possui no lote marcado com esse zoneamento. O tombamento, com o zoneamento de ZEPEC, passa a não ser visto mais como um instrumento que congela, e sim como um instrumento de financiamento”. *PDRM*, v. 1, *op. cit.*, pp. 22-23.

¹² “A região contava no ano de 2000 com 308.161 habitantes, verificando-se decréscimo populacional de aproximadamente 12% em relação ao ano de 1991, quando a população era de 353.470 habitantes (Censos IBGE 1991/ 2000).” *PDRM*, vol.1, *op. cit.*, p.64.

áreas verdes, o plano propõe a criação de um parque linear ao longo do eixo ferroviário, integrado aos projetos de expansão e modernização do sistema de transporte sobre trilhos. O parque contaria com ciclovias e promoveria a recuperação dos galpões ferroviários existentes, destinando-os a usos de cunho social e comunitário.

Para efetivação das propostas apresentadas, o plano sugere a aplicação de determinados instrumentos de gestão urbana. Há interesse em demarcar todo o eixo da via férrea, extensa área estratégica ocupada por numerosos galpões industriais, como áreas sujeitas ao direito de preempção, instrumento urbanístico que permite ao poder público a prioridade de compra de um terreno no momento em que estiver à venda. A Prefeitura define no Plano Diretor as áreas onde quer exercer o direito de preempção, geralmente porções consideradas estratégicas para futuros projetos de requalificação ou reestruturação urbana.¹³ A transferência do direito de construir é outro instrumento urbanístico a ser explorado, a exemplo das ZEPECs, anteriormente citadas.

Outro aspecto importante a ser destacado é o interesse em integrar as propostas do PDRM¹⁴ com outros projetos em andamento, a exemplo das propostas sugeridas pelas demais subprefeituras, órgãos e setores diretamente relacionados, bem como por outras esferas administrativas.

Esta breve exposição sobre as análises e propostas elaboradas para o PDRM interessa-nos para evidenciar a dinâmica contemporânea da área enfocada, as principais tendências, problemas e anseios da comunidade e a relação destas solicitações atuais com o tecido urbano histórico. Notamos que a presença deste vasto acervo histórico-documental tem sido observada pela população e pelo poder público que se demonstra aparentemente interessado em promover sua preservação. As propostas, apesar de apenas esboçadas, evidenciam a necessidade de inventariar e valorizar o patrimônio industrial existente e de promover a aplicação de instrumentos urbanísticos que incentivem a conservação de suas características, inclusive a ocupação histórica de extensas áreas e a morfologia urbana de origem industrial.

¹³ PDRM, v.2, *op. cit.*, pp. 52-54. Sobre direito de preempção, v. Brasil. Lei n. 10257, de 10 de julho de 2001. (Estatuto da Cidade).

¹⁴ "Nas suas relações com o Município, subprefeituras, órgãos e setores vinculados à essas instâncias, o Plano tem como objetivos para o desenvolvimento regional: buscar a integração de suas propostas, metas e prioridades aos planos e projetos estruturais propostos para essas instâncias, e vice-versa, como é o caso de projetos de infra-estrutura (abastecimento de água, saneamento, transporte, viário e outros), de implantação de equipamentos setoriais (educacionais, de abastecimento, culturais, de esporte, de lazer, sociais, comerciais, industriais, de serviços, habitacionais e outros); articular projetos e políticas setoriais, municipais e dessas instâncias destacando os artigos relacionados com a região; estabelecer a articulação dos instrumentos urbanísticos e gestão do território nas demais escalas administrativas." PDRM, v.2, *op. cit.*, p.06.

O amadurecimento de propostas desta natureza e sua aplicação prática, contudo, devem estar pautadas em conhecimento mais amplo das particularidades deste patrimônio e de maiores debates em torno dos critérios de reconhecimento e tratamento desses bens, algo que ainda não ocorre. A atribuição de valor cultural à edificações industriais é fato recente e, por este motivo, ainda pouco claro e sujeito a interpretações equivocadas. Amplos levantamentos e estudos fazem-se necessários. É preciso conhecer a extensão quantitativa e qualitativa deste patrimônio, para poder orientar conscientemente quaisquer escolhas e medidas a serem tomadas.

2.3 O LEVANTAMENTO – UM PANORAMA GERAL

Partindo da premissa de que precisamos conhecer a amplitude deste patrimônio, a tabela realizada a partir das informações listadas no levantamento EMURB, das observações em campo e dos dados bibliográficos, permitiu traçarmos um panorama geral do patrimônio industrial existente no perímetro delimitado. A partir das 19 edificações listadas neste primeiro levantamento, foram selecionados seis edifícios ou conjuntos arquitetônicos mais representativos, tanto pela sua importância histórica na formação do complexo industrial ora estudado, quanto pelas suas qualidades arquitetônicas e proeminência na paisagem contemporânea. Os conjuntos arquitetônicos da *Tecelagem Labor*, dos *Armazéns Ernesto de Castro*, dos *Armazéns Gerais Piratininga*, da *São Paulo Alpargatas*, do *Cotonifício Crespi* e do *Moinho Gamba*,¹⁵ bem como outras edificações cujos dados pudemos reunir, foram estudados com maior atenção e figuram no tópico ‘Conjuntos Industriais Significativos’. Julgamos conveniente também apresentar os dados reunidos no levantamento preliminar na tentativa de traçar um panorama geral das estruturas construídas que compõem esta paisagem particular.



¹⁵ O conjunto arquitetônico da *Cia Antarctica Paulista* também foi elencado entre os mais significativos mas não conseguimos reunir material representativo para incluí-lo neste tópico da dissertação. O Anexo I traz a descrição de Alfredo Moreira Pinto que visitou a então *Fábrica de Cerveja Bavária* no ano de 1900.



25. Conjuntos industriais - panorama geral
 Levantamento Aerofotogramétrico, EML/ASA, 1981, FI.3323 - sem escala (Acervo FAU-USP)









LEVANTAMENTO PRELIMINAR – EDIFICAÇÕES INDUSTRIAIS NA MOOCA



Galpões identificados no levantamento da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB (*Galpões Industriais Significativos*: São Paulo, EMURB, s.d.)
 Mapas Consultados: 'Planta Geral de Cidade de São Paulo', 1914 (Fig. 11), 'Mapa Topográfico do Município de São Paulo – Sara Brasil', 1930 (Fig. 16)




Identificação	Dados Levantamento EMURB	Levantamento 2003 / 2004
<p>Nº 01</p> 	<p>Nº 71 – pág. 49 Setor: 03 / Quadra: 45 / Lote: 43 Indústria Têxtil – SUPERTEST Área aproximada: 16.700m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Médio</p>	<p>Edificação utilizada como estacionamento e casa noturna. Parte da edificação está sem uso. Estado de Conservação: Precário</p>
	<p>Rua da Mooca, 815 Rua da Mooca, Rua Barão de Jaguará, Av. Alcântara Machado.</p>	<p>Mapa 1914: SIM – Indústria Têxtil Mapa 1930: SIM</p>
<p>Nº 02</p> 	<p>Nº 72 – Pág. 104 Setor: 03 / Quadra: 60 / Lote: 105 Depósito Produtos Alimentícios: J. Alves Verissimo Comércio e Importação Área Aproximada: 8.100m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: ?</p>	<p>Alugado para várias empresas Propriedade provável de José Alves Verissimo Estado de Conservação: Bom</p>
	<p>Rua André Leão, 81</p>	<p>Mapa 1914: NÃO – ? Mapa 1930: SIM</p>




Identificação	Dados Levantamento EMURB	Levantamento 2003 / 2004
<p>Nº 03</p> 	<p>Nº 76 – Pág. 52 Setor: 03 / Quadra: 61 / Lote: 2-16 Depósitos: Armazéns Gerais Piratininga Área Aproximada: 10.100m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Médio</p>	<p>Propriedade de Armazéns Piratininga Data da construção: (?) Estado de Conservação: Médio</p>
	<p>Rua da Mooca, 1415 / 1271. Rua da Mooca, Estrada de Ferro, Av Alcântara Machado.</p>	<p>Mapa 1914: SIM (?) Indústria têxtil nas proximidades Mapa 1930: ?</p>
<p>Nº 04</p> 	<p>Nº 80 – Pág. 59 – Setor: 28 / Quadra: 46 / Lt: – Depósito bebidas: CIA Antarctica Paulista Área Aproximada: 25.432m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Bom Nº 79 – Setor: 28 / Quadra: 68 / Lote: – Galpões, indústria de bebidas: CIA Antarctica Paulista Área Aproximada: 156.868m²</p>	<p>CIA Antarctica Paulista / AMBEV Estado de Conservação: Bom</p>
	<p>Avenida Presidente Wilson Fundos para estrada de ferro Avenida Presidente Wilson, 257. Conjunto de Edificações Todo quarteirão até Av. do Estado</p>	<p>Mapa 1914: SIM Mapa 1930: SIM</p>



Identificação	Dados Levantamento EMURB	Levantamento 2003 / 2004
<p>Nº 05</p> 	<p>Não há dados</p>	<p>Abandonado Estado de Conservação: Precário Antigo galpão RFFSA</p>
<p>Nº 06</p> 	<p>Nº 64 – Setor: 03 / Quadra: 51 / Lote: 2 Indústria Têxtil: São Paulo Alpargatas Área Aproximada: 21.900m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: ?</p>	<p>Adaptado para uma Universidade Estado de Conservação: Bom</p>
<p>Nº 07</p> 	<p>Nº 130 – Setor: 27 / Quadra: 19 / Lote: 39 Galpão / Indústria: São Paulo Alpargatas Área Aproximada: 14.560m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: ?</p>	<p>Adaptado para uma Universidade Estado de Conservação: Bom</p>
	<p>Rua Dr. Almeida Lima, 1130</p>	<p>Mapa 1914: NÃO Mapa 1930: SIM</p>
	<p>Rua Dr. Almeida Lima, 993</p>	<p>Mapa 1914: NÃO Mapa 1930: SIM</p>

Identificação	Dados Levantamento EMURB	Levantamento 2003 / 2004
<p>Nº 08</p> 	<p>Nº 140 a 142 – Setor: 27 / Quadra: 22 / Lote: 42/4 Galpões Industriais: Ind. de Papéis e Indústria de Tapetes (Anhembí, Tapetes Bandeirantes, Metalúrgica Unidos) Área Aproximada: 13.550m² Data: Anterior a 1930. Estado de Conservação: ?</p>	<p>Utilizado como depósito Estado de Conservação: Precário</p>
<p>Nº 09</p> 	<p>Nº 112 a 118 – Setor: 28 / Quadra: 15 / Lote: - Indústrias, oficinas: L' Atelier, Acácio Santos e Cia, Safira Automecânica, Taquari Têxtil, Veludos Royal Área Aproximada: 25.000m² (ocupação) Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Bom / Médio</p>	<p>Conjunto desmembrado e alugado para várias empresas. O prédio maior está desocupado (estacionamento no térreo). Propriedade atual de dois herdeiros da família Crespi</p>
<p>Nº 10</p> 	<p>Nº 94 – Setor: 28 / Quadra: 33 / Lote: 73/30 Indústria de ziperes e embalagens: S. P. ALPARGATAS Área Aproximada: 16.400m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Médio</p>	<p>Armazéns, depósitos. Edificações descaracterizadas</p>
	<p>Rua dos Trilhos esquina com Rua João Antonio de Oliveira</p>	<p>Mapa 1914: SIM (? – Esquina com Rua da Mooca) Mapa 1930: SIM</p>

Identificação	Dados Levantamento EMURB	Levantamento 2003 / 2004
<p>Nº 11</p> <p>DEMOLIDO</p>	<p>Nº 93 – Pág. 55 – Setor: 28 / Quadra: 33 / Lote: 73/3</p> <p>E. B. Correios e Telégrafos</p> <p>Área Aproximada: 13.200m²</p> <p>Data: Anterior a 1930</p> <p>Estado de Conservação: Médio</p>	<p>Demolido para a construção do novo edifício da E. B. Correios e Telégrafos.</p>
<p>Nº 12</p> 	<p>Nº 77 – Setor: 03 / Quadra: 52 / Lote: 1</p> <p>Depósito: Depósito de Metais Shirazi</p> <p>Área Aproximada: 14.000m²</p> <p>Data: Anterior a 1930</p> <p>Estado de Conservação: ?</p>	<p>Mapa 1914: SIM (?) Fábrica de Vidros.</p> <p>Mapa 1930: SIM</p>
<p>Nº 13</p> 	<p>Rua Almeida Lima, 1270.</p> <p>Fundos para a estrada de ferro.</p>	<p>Edificação não analisada no levantamento EMURB</p> <p>Edificação atualmente ocupada por uma indústria de fitas adesivas.</p> <p>Estado de Conservação: Bom</p>
	<p>Rua Almeida Lima, 1414-1442.</p>	<p>Mapa 1914: ?</p> <p>Mapa 1930: ?</p>


Identificação	Dados Levantamento EMURB	Levantamento 2003 / 2004
<p>Nº 14</p> 	<p>Nº 90 – Pág. 59 – Setor: 28 / Quadra: 46 / Lote: - Garagem: R.S.J. Área Aproximada: 5.040m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Bom</p>	<p>Estado de Conservação: Médio</p>
<p>Nº 15</p> 	<p>Nº 89 – Pág. 64 – Setor: 28 / Q: 46 / Lote: - Indústria de Papéis: Sociedade Paulista de Papel Industrial Área Aproximada: 33.096m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Médio Nº 88 – Pág. 64 – Setor: 28 / Q: 46 / Lote: - Depósitos e escritório: I.R.F. Matarazzo Área Aproximada: 11.248m² e 4.884m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Médio</p>	<p>Estacionamento Empresa Moinho Eventos</p>
<p>Nº 16a (Galpões contínuos – 16a e 16b)</p> 	<p>Nº 84 – Pág. 67 – Setor: 28 / Quadra: 46 / Lote: - Depósitos: Polipel Ind. de Embalagens Área Aproximada: 1.820m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Bom</p>	<p>Depósitos. Estado de Conservação: Bom</p>
	<p>Rua Borges de Figueiredo</p>	<p>Mapa 1914: SIM (?) Mapa 1930: SIM</p>

Identificação	Dados Levantamento EMURB	Levantamento 2003 / 2004
<p>Nº 16b (Galpões contínuos – 16a e 16b)</p> 	<p>Nº 83 – Pág. 67 – Setor: 28 / Quadra: 46 / Lote: - Depósito de Cereais: CEAGESP Área Aproximada: 21.896m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Bom</p>	<p>Depósitos. Estado de Conservação: Bom</p>
	<p>Rua Borges de Figueiredo</p>	<p>Mapa 1914: NÃO (?) Mapa 1930: SIM</p>
<p>Nº 17</p> 	<p>Nº 82 – Pág.67 – Setor: 28 / Quadra: 46 / Lote: - Depósito de Materiais: Banco do Brasil Área Aproximada: 2.856m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Bom</p>	<p>Cooperativa Banco do Brasil Estado de Conservação: Bom</p>
	<p>Rua Borges de Figueiredo</p>	<p>Mapa 1914: NÃO (?) Mapa 1930: SIM</p>
<p>Nº 18</p> 	<p>Edificação não analisada no levantamento EMURB</p>	<p>Disponível para aluguel Estado de Conservação: Precário</p>
	<p>Rua João Antonio de Oliveira, 1238. Próximo da esquina com Visconde de Inhomirim</p>	<p>Mapa 1914: ? Mapa 1930: ?</p>

Identificação	Dados Levantamento EMURB	Levantamento 2003 / 2004
<p>Nº 19</p> 	<p>Nº 104 – Pág. 77 – Setor: 28 / Quadra: 38 / Lote: 54 Indústria de Estopa: FEPAL Área Aproximada: 6.900m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Precário</p>	<p>A edificação será demolida para a construção de um edifício residencial. Estado de Conservação: Precário</p>
<p>Nº 20</p> <p>DEMOLIDO</p>	<p>Nº 107 – Pág. 79 – Setor: 28 / Quadra: 24 / Lt: 120 Tecelagem: Fiação Progresso Área Aproximada: 6.300m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Bom</p>	<p>Mapa 1914: (?) Há indicação de Ind. Têxtil nas proximidades Mapa 1930: SIM</p>
<p>Nº 21</p> 	<p>Nº 108 109 – Pág. 81 – Setor: 28 / Qd: 21 / Lt: 1 Tecelagens: SICRITEX E CALIFÓRNIA Área Aproximada: 3.800m² e 2.970m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Sicritex – Precário Califórnia – Médio</p>	<p>Depósitos Estado de Conservação: Precário</p>
	<p>Rua Marina Crespi, 232-274.</p>	<p>Mapa 1914: (?) Há indicação de Indústria têxtil nas proximidades. Mapa 1930: SIM</p>
	<p>Rua Marina Crespi, 215. Rua Orville Derby, 280.</p>	<p>Mapa 1914: (?) Há indicação de Indústria têxtil nas proximidades. Mapa 1930: SIM</p>
	<p>Rua Orville Derby, 255-277. Esquina com Largo São Rafael.</p>	<p>Mapa 1914: (?) Há indicação de Indústria têxtil nas proximidades. Mapa 1930: SIM</p>

3.4 CONJUNTOS INDUSTRIAIS SIGNIFICATIVOS

ANTIGA TECELAGEM LABOR (?)

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
Nº 01 	Nº 71 – pág.49 Setor: 03 / Quadra: 45 / Lote: 43 Indústria Têxtil – SUPERTEST Área aproximada: 16.700m ² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Médio	Edificação utilizada como estacionamento e casa noturna. Parte da edificação está sem uso. Estado de Conservação: Precário
	Rua da Mooca, 815 Rua da Mooca, Rua Barão de Jaguará, Av. Alcântara Machado.	Mapa 1914: SIM – Indústria Têxtil Mapa 1930: SIM

O conjunto arquitetônico identificado como *Antiga Tecelagem Labor* é composto por cinco galpões: dois voltados para a avenida Alcântara Machado, dois com acesso pelo sistema viário interno e um voltado para a rua da Mooca. O conjunto comporta ainda uma residência e um anexo construído na década de 40. Segundo o atual proprietário do imóvel, Sr. Roberto, os galpões deste conjunto arquitetônico foram construídos em 1896 para abrigar uma tecelagem. O edifício voltado para a rua da Mooca abrigava, na época da fundação da fábrica, as máquinas têxteis e a administração, localizada em volume diferenciado na fachada, conforme observa-se na foto. Os proprietários da tecelagem residiam na casa ao lado, ainda hoje existente.¹⁶

Há indícios de que este seria o edifício original da *Tecelagem Labor*, mas até o momento não foram encontrados documentos que comprovem esta informação. As mesmas instalações abrigaram ainda outra tecelagem, a *Supertest* e, mais tarde, a *Fábrica de Cadeados Pado*, que ocupou o edifício por aproximadamente 20 anos. Nos últimos anos, já separados em imóveis distintos, os edifícios foram utilizados como estacionamento e casa noturna. Atualmente a maior parte do conjunto encontra-se semi-abandonada, disponível para aluguel.

A residência dos antigos proprietários, localizada na esquina entre a rua da Mooca e a rua Barão de Jaguará, possui dois pavimentos e porão habitável e está

¹⁶ Levantamento auxiliado pelos alunos de graduação da FAU-USP, Anelise Stein, Carolina Dal Bem Pádua e Frederico Scachetti, como atividade da disciplina AUH-127 – ‘Conservação e Restauração do Patrimônio Arquitetônico’ (1º semestre 2003), sob a orientação das Prof^{as} Dr^{as} Beatriz Mugayar Kühl, Maria Lúcia Bressan Pinheiro, Fernanda Fernandes e da estagiária do Programa de Aperfeiçoamento de Ensino, Manoela Rufinoni.

razoavelmente preservada. O galpão principal, atualmente desocupado, foi construído de estrutura metálica e cobertura composta por tesouras e terças metálicas, caibros e ripas de madeira e telhas cerâmicas. A disposição da cobertura em 'sheds' vedados por vidros permite a iluminação zenital. As vigas da estrutura metálica apresentam a inscrição 'Glengarnock Stell', o mesmo fabricante identificado em outro edifício do conjunto arquitetônico da Mooca, o prédio da fiação do *Cotonifício Crespi*. Acredita-se que essas estruturas tenham sido importadas de Glasgow, na Escócia.

Os edifícios apresentam características arquitetônicas semelhantes, com exceção do anexo mais recente, construído em concreto armado. As fachadas, tanto a da rua da Mooca quanto a da avenida Alcântara Machado, apresentam diversas grandes janelas com caixilharia de ferro fundido e vidro. Essas aberturas estão bastante deterioradas. O conjunto comporta ainda duas grandes chaminés.

Os galpões voltados para a Av. Alcântara Machado foram ocupados por uma casa noturna até meados de 2002. Na ocasião, a reforma realizada para adaptação ao novo uso foi responsável pela descaracterização de grande parte do conjunto arquitetônico. As alvenarias aparentes foram revestidas e pintadas de vermelho, foram abertos novos vãos e construídas coberturas metálicas.



26a. *Tecelagem Labor* – vista geral do conjunto industrial. Esquina entre rua da Mooca e rua Barão de Jaguará. 2003




26b. Residência dos antigos proprietários



26c. Galpão voltado para rua da Mooca

ARMAZÉNS ERNESTO DE CASTRO

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
Nº 02 	Nº 72 – Pág.104 Setor: 03 / Quadra: 60 / Lote: 105 Depósito Produtos Alimentícios: José Alves Veríssimo Comércio e Importação Área Aproximada: 8.100m ² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: ?	Alugado para várias empresas Propriedade de José Alves Veríssimo Estado de Conservação: Bom
	Rua André Leão, 81.	Mapa 1914: NÃO – ? Mapa 1930: SIM

O levantamento preliminar realizado em março de 2003 permitiu observar e confrontar as informações listadas pela EMURB na década de 70 com a situação existente. Atualmente, dos três galpões que compõem o conjunto, dois estão alugados – um deles abriga uma fábrica de fornos, a *DJ Fornos Industriais*, o outro uma empresa de montagem de estandes – e o terceiro está disponível para locação. Os edifícios pertencem ao mesmo proprietário já identificado pela EMURB, José Alves Veríssimo, empresário possuidor de diversos imóveis na cidade.

A partir da análise das plantas urbanas de 1914 e 1930¹⁷, observou-se que os edifícios figuram no levantamento de 1930, porém não há indicações precisas de sua existência em 1914. Logo, levantou-se a hipótese de que a data de construção deveria estar entre 1914 e 1930.

Após visita ao edifício e constatação de suas características arquitetônicas, bem como de sua relação com o entorno e estado de conservação, optou-se por selecioná-lo dentre as edificações mais significativas do conjunto urbano analisado. Informações mais precisas sobre os edifícios, no entanto, só puderam ser encontradas e analisadas após as primeiras pesquisas documentais.

Em pesquisa preliminar realizada no DPH – Departamento do Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de São Paulo¹⁸, foram encontrados documentos datados de 1918 referentes a pedidos de construção de armazéns nos lotes então numerados por 24 e 26 da rua André Leão. Os desenhos de cortes e fachadas anexados aos pedidos foram facilmente identificados como relativos aos edifícios observados em

¹⁷ 'Planta da Cidade de São Paulo com indicações diversas', Comissão Geográfica e Geológica, 1914 (Fig. 11) e 'Mapa Topográfico do Município de São Paulo – SARA Brasil', 1930 (Fig. 16).

¹⁸ Levantamento auxiliado pelas alunas de graduação da FAU-USP, Camila Gui Rosatti e Fernanda Senda, como atividade da disciplina AUH-127 (v. nota 16).

campo, ainda bastante preservados em suas características originais. Os documentos gráficos traziam o nome do proprietário dos armazéns, Ernesto de Castro e dos autores do projeto, Ricardo Severo e Ramos de Azevedo.

Ernesto de Castro era amigo, sócio e genro de Ramos de Azevedo.¹⁹ A residência hoje conhecida como Casa das Rosas, na avenida Paulista, foi justamente projetada por Ramos de Azevedo para sua filha Lúcia e o marido Ernesto. Dentre os negócios realizados por Ramos e Ernesto em sociedade, pode-se citar a aquisição, em 1916, de um sítio próximo a Sorocaba com o intuito de explorar jazidas de cal, granito e mármore; a aquisição de uma pedreira em Pirapora na tentativa de fabricar cimento e cal; e uma loja de materiais de construção, a *Casa Ernesto de Castro*, especializada no fornecimento de materiais importados empregados nas construções ecléticas desse período. As atividades citadas ressaltam uma tendência marcante do Escritório Ramos de Azevedo de procurar expandir seu domínio sobre várias etapas do projeto de construção, desde a concepção até a entrega da obra, evitando contratações e intermediários.

O depósito construído em 1918 no bairro da Mooca – identificado com as inscrições originais *Ernesto de Castro & C^o* na platibanda do edifício – provavelmente foi construído com a finalidade de armazenar produtos comercializados pela *Casa Ernesto de Castro*. No projeto original, os fundos do edifício comunicavam-se diretamente com a via férrea, permitindo o desembarque de mercadorias importadas provenientes do Porto de Santos. No levantamento ‘SARA – Brasil’ (Fig. 16) é possível observar um ramal ferroviário que se conectava aos fundos do galpão. Este acesso à ferrovia, no entanto, desaparece com a abertura da rua Palmorino Mônaco, na década de 1970.

Com relação à situação atual da edificação, observa-se que o edifício está razoavelmente preservado, apesar de algumas alterações na fachada. No projeto original, o galpão central apresentava fachada simétrica com dois grupos de três vãos (janela alta, porta, janela alta) de cada lado, encimados por arcos abatidos. Acima de cada porta, três aberturas verticais retangulares, possivelmente envidraçadas. A composição é fortemente marcada por uma platibanda com as inscrições citadas, ornada lateralmente por volutas. Atualmente, tanto o galpão central quanto os laterais, tiveram

¹⁹ Sobre Ramos de Azevedo, foram consultadas as seguintes referências: Carlos Lemos. *Ramos de Azevedo e seu escritório*. São Paulo, Pini, 1993; Maria Cristina Wolff Carvalho. *Ramos de Azevedo*. São Paulo, Edusp, 1996; Ana Maria Reis Monteiro. *Ramos de Azevedo: Presença e atuação profissional*. Dissertação de Mestrado. Campinas, UNICAMP, 2000.

suas fachadas alteradas com a abertura de portas e janelas. A inscrição na platibanda também não está mais visível.

Abaixo seguem as transcrições dos documentos referentes a pedidos de construção do Armazém *Ernesto de Castro & C.^o* encontrados no acervo de manuscritos do Departamento do Patrimônio Histórico.²⁰

15 de abril de 1918

Modificação de Armazéns

F. P. Ramos de Azevedo

Memorial das obras de modificações na construção de 2 armazéns para depósitos da firma Ernesto de Castro & Cia à rua André Leão números 24 e 26.

O depósito número 24 será isolado do número 26 por meio de enchimento de parede de 0,15 m em alvenaria de tijolos em cal e areia a fim de isolar a poeira de cimento das outras mercadorias.

Idêntica vedação será feita nas janelas d'aquela depósito. Serão colocadas duas clarabóias com 80 m² no telhado desse armazém e abertas 4 janelas do outro armazém em portas. Em nada mais será modificada a planta aprovada.

28 de maio de 1918

Tendo os abaixo assignados sido encarregados pela firma Ernesto de Castro & Cia de construir em terreno de seu depósito à rua André Leão número 26, dois barracões destinados a depósito de caixas e quartolas de óleos, tintas e vernizes vem por meio deste submeter à aprovação de V. Ex^a os respectivos desenhos e requerer o alvará de licença.

Pedem deferimento

Escritório Ramos de Azevedo

22 de novembro de 1918

Os abaixo assignados proprietários dos depósitos da rua André Leão números 24 e 26, vem por meio d'este requerer alvará de licença a fim de transformar em platibanda o atual beiral do galpão existente sobre a referida rua na extensão de 18,30 m.

Ernesto de Castro e Cia.

27 de novembro de 1918

Pedido

O abaixo assignado encarregado pelos Srs. Ernesto de Castro & Cia de transformar uma porta de seu armazém em janela e fechar mais duas portas do

²⁰ Acervo de manuscritos DPH-PMSP. *Documentos avulsos 1918*. Caixa: rua André Leão, lotes 24 e 26.

referido em janella, e fechar mais duas portas do referido armazém, vem por meio deste submeter à aprovação de V. Ex^a a respectiva planta e requerer alvará de licença.

(assinado por Ramos de Azevedo)

Memorial das modificações a serem feitas nos Depósitos de Ernesto de Castro e Cia à rua André Leão 24 e 26.

As modificações constantes do requerimento que copeia este, são fechar por meio de muro de 0,05 tijolo, cal e areia as portas "A" e "C" do armazém de Louças e Ferragem e transformar a parte "B" em uma janela tudo de acordo com planta em anexo. Revestimento de cal e areia pela parte interior dos casos vedados.

Caixilho fixo de ferro para vidros na janela com vidro simples transparentes.

Pintura a óleo com caixilho de ferro.

Todas as janelas de bandeira existentes serão conservadas.

F. Ramos de Azevedo



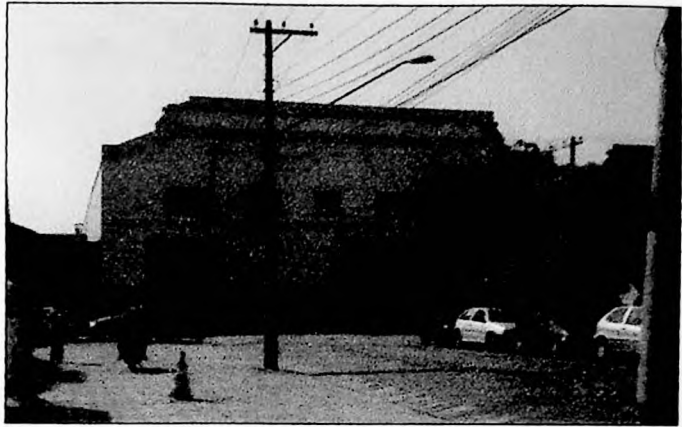
27a. Armazéns Ernesto de Castro, projeto do escritório Ramos de Azevedo. Vista da rua André de Leão 2003



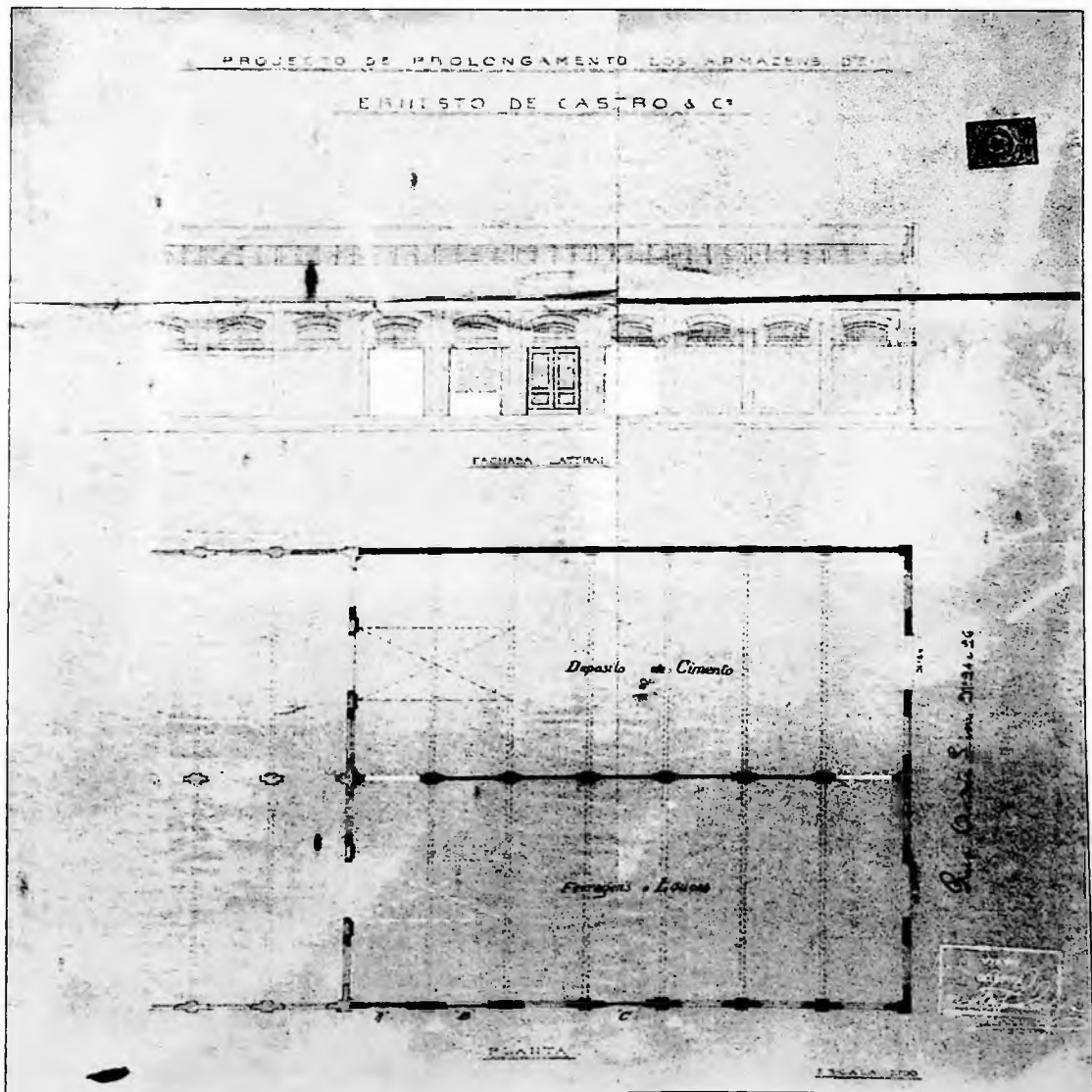
27b. Fachada voltada para rua Palmorino Mônaco



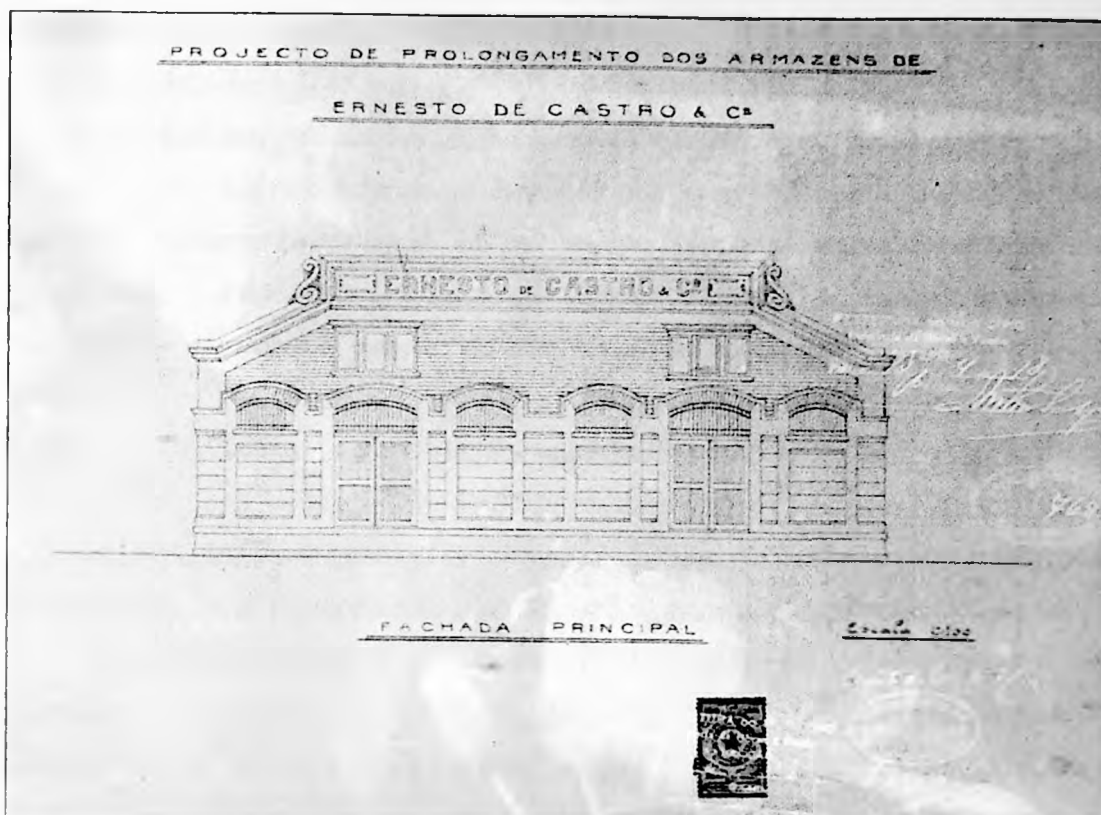
27c. Detalhe. Abertura da elevação original



27d. Um dos galpões do conjunto.
Rua André de Lcã



28a. 'Projecto de prolongamento dos Armazéns de Ernesto de Castro & Co', Planta e fachada lateral
(Acervo DPH-PMSP)



28b. 'Projecto de prolongamento dos Armazéns de Ernesto de Castro & Co', Fachada principal (Acervo DPH-PMSP)

ARMAZÉNS GERAIS PIRATININGA

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
Nº 03 	Nº 76 – Pág. 52 Setor: 03 / Quadra: 61 / Lote: 2-16 Depósitos: Armazéns Gerais Piratininga Área Aproximada: 10.100m ² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Médio	Propriedade de Armazéns Piratininga Data da construção: (?) Estado de Conservação: Médio
	Rua da Mooca, 1415 / 1271. Rua da Mooca, Rua Palmorino Mônaco, Av Alcântara Machado	Mapa 1914: SIM (?) Indústria têxtil nas proximidades Mapa 1930: SIM

Em visita aos *Armazéns Gerais Piratininga* no início de 2003, constatou-se que o edifício vem sendo ocupado praticamente para a mesma finalidade – estocagem de mercadorias – desde o levantamento realizado pela EMURB na década de 70 até hoje. Do conjunto composto por 15 galpões e anexos, além dos galpões destinados à

estocagem, alguns estão sendo utilizados como salão de eventos e um deles abriga uma empresa de reciclagem.

Os edifícios iniciais dos *Armazéns Gerais Piratininga* foram construídos por volta de 1912, segundo informação fornecida pelo atual proprietário do imóvel. Nas pesquisas documentais realizadas, no entanto, não foram encontrados documentos que comprovem a data exata da construção. Entre 1916 e 1918, foram encontrados documentos referentes a pedidos de construção / alteração de galpões acrescidos à composição original.²¹ Há indícios de que o projeto original, bem como as ampliações, seriam de autoria do arquiteto Victor Dubugras por encomenda dos Irmãos Calfat.²²

O conjunto arquitetônico é formado por duas fileiras de galpões dispostos frente a frente, separados por uma via de circulação interna. No fundo do lote trapezoidal original, uma única fileira composta por quatro galpões completa o conjunto que ocupa uma área de aproximadamente 10 mil m². A estrutura dos galpões aparenta ser composta por pilares de ferro fundido que sustentam treliças triangulares de madeira do telhado em duas águas; A cobertura atual possui telhas de cerâmica ou fibrocimento e ainda algumas telhas translúcidas que auxiliam na iluminação. Alguns galpões também possuem lanternin. A vedação é composta por alvenaria de tijolos maciços aparentes.

Cada galpão possui uma grande porta de acesso, encimada por arco. No oitão da fachada, verifica-se um grupo de três aberturas (janelas), originalmente fechadas por venezianas de madeira, destinadas à ventilação interna do edifício. Vários desses vão foram vedados por esquadrias de ferro, vidro ou mesmo tijolos. Apenas dois galpões preservam venezianas de madeira que aparentam ser originais, porém bastante deterioradas.

No projeto original, os galpões à direita do acesso ao conjunto, possuíam comunicação pelos fundos com a ferrovia, facilitando a chegada e expedição de produtos. De maneira análoga ao ocorrido com os *Armazéns Ernesto de Castro*, a abertura da rua Palmorino Mônaco interferiu radicalmente na composição desses galpões. Além da perda da relação com a ferrovia, os galpões também foram privados de suas fachadas originais voltadas para a via férrea, 'cortadas' pela nova rua projetada.

Os edifícios deste conjunto sofreram várias alterações como abertura de novos vão para portas e janelas, revestimento de trechos de alvenaria aparente, modificações

²¹ Levantamento auxiliado (inclusive as ilustrações de arquivo) pelas alunas de graduação da FAU-USP, Celina Harumi Hirata e Cristiane Hitomi Shintoni, como atividade da disciplina AUH-127 (v. nota 16).

²² Segundo documentos encontrados no Acervo de manuscritos do DPH-PMSP.

das persianas e subtração de lanternins. Apesar de estar sendo continuamente utilizado, o edifício também sofre degradação pelas intempéries por falta de manutenção básica.

Abaixo seguem as transcrições dos documentos referentes a pedidos de alteração nos edifícios dos *Armazéns Gerias Piratininga* entre 1916 e 1918, encontrados no acervo do DPH.²³

São Paulo, 30 de novembro de 1916

Construção de dois armazéns em propriedade de Elias Calfat Irmãos.

Descrição da construção: alvenaria de tijolo comum, argamassa de cal e areia, muro de um e meio tijolo, e pilares de 2 X 2 tijolos, cobertura em telhas Lacman, armadura em peroba, ventiladores no mesmo com venezianas, revestimento em reboco internamente e rejuntado externamente. Pavimento em madeira sobre leito de tijolo e rejuntado externo impermeabilizado em “pinho” e cimento.

São Paulo, 11 de março de 1918

Construção de um prolongamento de um armazém existente na rua da Mooca, 263, de propriedade de Elias Calfat Irmãos.

Destinado à secagem de sal.

Alvenaria de tijolo, argamassa de cal e areia, rebocado internamente, rejuntado exteriormente, cobertura em telha Lacman, persianas, armadura em pinho Paraná, pavimento de cimento, caixilho e portas em madeira.

São Paulo, 5 de abril de 1918

Prolongamento de armazém, substituição de planta, constituindo dois pavimentos, e mais uma caixa de escadas.

São Paulo, 22 de agosto de 1918

Reforma de armazém existente e prolongamento do mesmo.

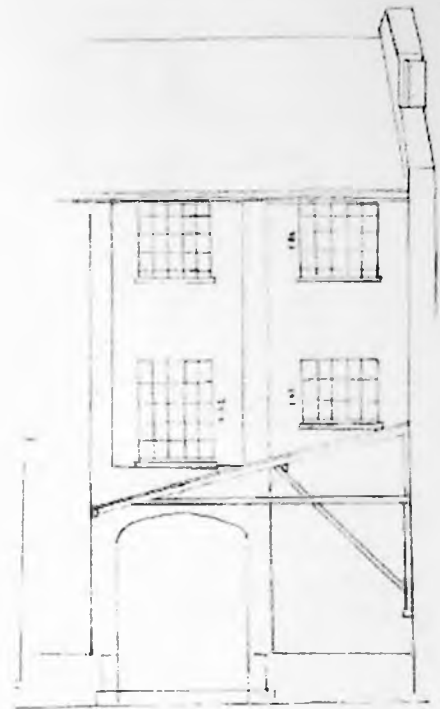
Construção de um muro de encosto a meação, rebocado internamente, reforma do pavimento e substituição do telhado existente de zinco por telhas. Tijolo de “Marseilhe Sauman”.

Prolongamento em 9,70 X 13,45 com muro novo de alvenaria de cal de 1 ½ tijolo e pilares de 2 X ½ tijolo, distantes 4,20m, 6m até a tesoura em peroba, telhas, lanternas de veneziana, arquitetura acompanhando a existente, canalização e águas pluviais em calha, ferro galvanizado nº 26, pavimentação de tijolo com camada de cimento, janelas laterais, portão de carga e porta de serviço anexa, rejuntado externo, muros rebocados internamente.

²³ Acervo de manuscritos DPH-PMSP. *Documentos avulsos 1916-1918*. Caixa: rua da Mooca; CxM6, doc. 02; CxM4, doc. 36,37,45.



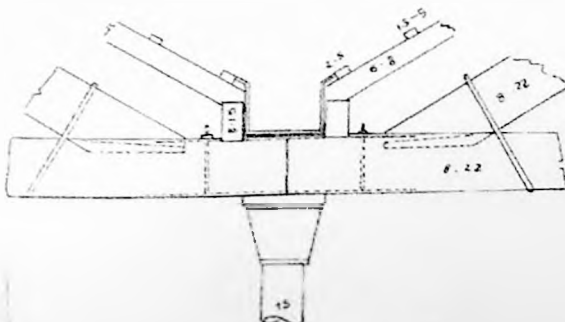
29a. Armazens Gerais Piratininga, acesso principal – rua da Mooca Foto de 2003



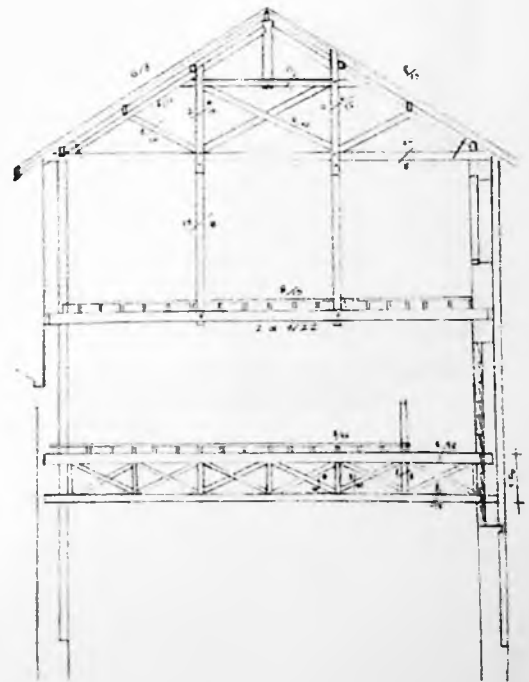
29b. Fachada lateral de um dos galpões (Acervo DPH-PMSP)



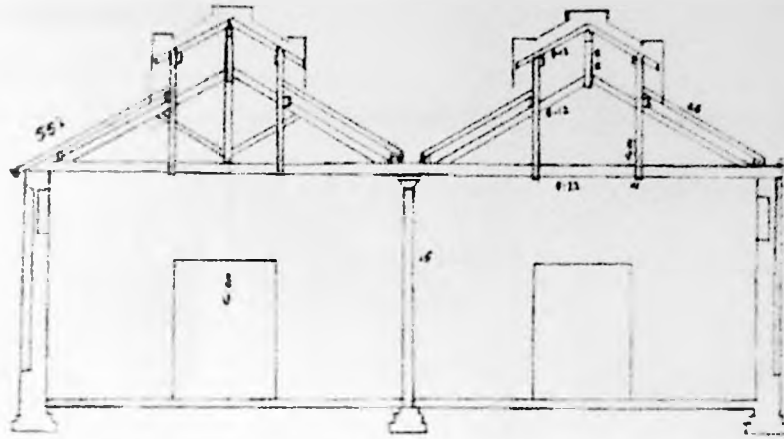
29c. Detalhe – aberturas nos frontões para ventilação



29d. Detalhe junção viga-pilar (Acervo DPH)



29e. Corte transversal (Acervo DPH)




29f. Corte transversal – Detalhe estrutura de cobertura (Acervo DPH)



R. da Mooca

30. Rua da Mooca, ponte sobre a via férrea, c. 1920. Ao fundo, galpões voltados para a via, possivelmente as fachadas originais dos *Armazéns Piratininga* antes da abertura da rua Palmorino Mônaco. (Coleção Paulo Nehring – UNICAMP)

SÃO PAULO ALPARGATAS

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
Nº 06 	Nº 64 Setor: 03 / Quadra: 51 / Lote: 2 Indústria Têxtil: São Paulo Alpargatas Área Aproximada: 21.900m ² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: ?	Adaptado para uma Universidade Estado de Conservação: Bom
	Rua Dr. Almeida Lima, 1130.	Mapa 1914: NÃO (?) Mapa 1930: SIM

A fábrica em análise foi fundada em 1907, sob a denominação inicial *Sociedade Anonyma Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados*. Em 1909, a fábrica passa a denominar-se *São Paulo Alpargatas Company* e, a partir de 1941, assume a razão social que permanece até hoje, *São Paulo Alpargatas S. A.*

O primeiro edifício do conjunto industrial da *Alpargatas* foi construído em 1907 pelo arquiteto italiano Julio Michele²⁴, autor de importantes projetos na cidade de São Paulo como o Viaduto Santa Ifigênia. O edifício foi construído em terreno de aproximadamente 12000m² na rua da Concórdia, hoje denominada rua Dr. Almeida Lima (Fig. 31a, 31b). Posteriormente foram adquiridos os terrenos nos fundos da fábrica com o intuito de alcançar a via férrea e permitir a construção de um desvio ferroviário para escoamento da produção.²⁵ A fachada deste primeiro edifício está tombada pelo DPH-COMPRES.

A fábrica cresceu rapidamente nas primeiras décadas do século XX. Em 1911, produzia tecidos para os calçados, além de tecidos de algodão e juta. Empregava 250 operários e começava a expandir o setor têxtil com a montagem da seção de fiação. Em 1915, a produção aumenta significativamente com a aquisição de novas máquinas. A primeira ampliação física da fábrica é datada de 1919, com a compra de um grande lote na rua da Concórdia, em frente ao primeiro edifício, para a construção de outra unidade, desta vez a cargo do escritório Scott & Umer (Fig. 32a, 32b). Em 1941, uma reorganização de funções estabelece a localização da fiação e tecelagem no prédio mais antigo e a seção de confecção de sapatos, no edifício em frente. Para possibilitar a

²⁴ A. Salmoni e E. Debenedetti. *Arquitetura Italiana em São Paulo*. São Paulo, Perspectiva, 1981.

²⁵ Sobre a história da *Alpargatas*, consultar: *Alpargatas: oitenta anos de nossa história*. São Paulo, Mouro Ivan Marketing Editorial, 1987; Margarida M. de Andrade. *Bairros além Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Mooca e Belenzinho*. São Paulo, Tese de Doutorado FFLCH-USP, 1991.

comunicação entre ambos os edifícios, foi construído um túnel sob a rua Dr. Almeida Lima, equipado com transportadores. Este túnel permanece ainda hoje.

O maior edifício do conjunto industrial foi construído na década de 40, projetado por Robert Fraser, Don Roberto e Donald MacQuillen e construído por Alfredo Mathias. A construção foi supervisionada pelo americano residente na Argentina, John E. Mitchell. A nova unidade foi projetada como uma fábrica modelo, com o detalhamento de todo o *lay out* da maquinaria a ser empregada.

Atualmente, o conjunto industrial da *Alpargatas* abriga uma Universidade. Algumas intervenções foram realizadas de forma a atender as novas funções.

Com relação ao edifício mais antigo do conjunto, os galpões projetados por Julio Michele, foram encontrados documentos e plantas originais no acervo do Departamento do Patrimônio Histórico.²⁶ Da observação desses documentos, podemos notar algumas alterações no projeto original deste edifício em particular.

Segundo os desenhos originais encontrados, a fachada principal do edifício construído em 1907 possui dois blocos (dois galpões) separados por um acesso. Cada galpão é coberto por dois telhados de duas águas e lanternins. Em cada frontão, um óculo. No corpo do edifício, cada galpão apresenta seis grandes janelas separadas duas a duas. Em planta, ambos os galpões são identificados como 'sala das máquinas' e possuem 47,93 m de comprimento por 29,72 m de largura. No trecho central, sem frontões, a fachada sugere um grande muro, à semelhança de um pórtico, onde se localizam os acessos ao conjunto arquitetônico. A simetria da fachada é quebrada por um anexo junto ao galpão da direita, destinado aos depósitos e escritórios.

No final da década de 90, os edifícios da *Alpargatas* foram desocupados e vendidos para uma Universidade que hoje ocupa o local. Na reforma para adaptação ao novo uso, várias alterações foram realizadas, como a quebra das paredes internas e união dos dois galpões do primeiro edifício, originalmente separados em dois grandes espaços. Foram também adicionadas novas paredes e construídos mezaninos de estrutura metálica. Vários novos acabamentos foram introduzidos: pisos, revestimentos de parede, pintura das estruturas, alterando a leitura dos espaços originais. O projeto de reforma, que inclui todos os edifícios do conjunto, é de autoria do arquiteto Vicente Giffoni.

²⁶ Levantamento auxiliado pelas alunas de graduação da FAU-USP, Andréa Santana Nascimento e Larissa Carreira de Rosso, como atividade da disciplina AUH-127 (v. nota 16).

Segundo declarações do departamento de projetos da Universidade, a reforma ocorreu sem qualquer interesse na preservação do edifício. A fachada dos galpões de Julio Michele foi mantida apenas por ser tombada. Na adaptação dos espaços internos, no entanto, procurou-se reaproveitar estruturas existentes mas sem qualquer preocupação com as características originais da obra. O desconhecimento e desinteresse pela preservação fica ainda mais claro nas declarações do departamento de projetos, a expressão: “dentro não é patrimônio histórico” foi o argumento utilizado para defender as intervenções realizadas.

31a. Primeiro edifício da *São Paulo Alpargatas S.A.*, localizado na rua Dr. Almeida Lima. Construído em 1907 pelo arquiteto italiano Julio Michele. Fachada protegida pelo COMPRESP. Foto de 2003.

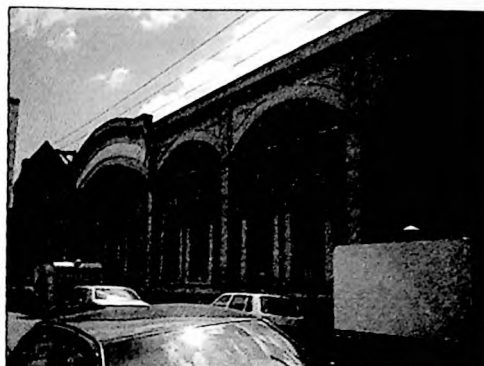


31b. Vista em direção à avenida Alcântara Machado. Ao fundo, edifício construído na década de 1940, projeto de Robert Fraser, Don Roberto e Donald MacQuillen. Foto de 2003






32a Edifício construído na primeira ampliação da fábrica, por volta de 1919. Projeto do escritório Scott & Umer



32b. Vista em direção à avenida Alcântara Machado

COTONIFÍCIO RODOLFO CRESPI

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
N° 09 	N° 112 a 118 Setor: 28 / Quadra: 15 / Lote: - Indústrias e oficinas Área Aproximada: 25.000m² (ocupação). Data: Anterior a 1930 Est. de Conservação: Bom / Médio	Conjunto desmembrado e alugado para várias empresas. O prédio maior está desocupado (estacionamento no térreo). Propriedade atual de dois herdeiros da família Crespi
	Quarteirão formado pelas ruas Javaí, Taquari, Rua dos Trilhos e Rua Visconde de Laguna.	Mapa 1914: SIM (parcial) Mapa 1930: SIM

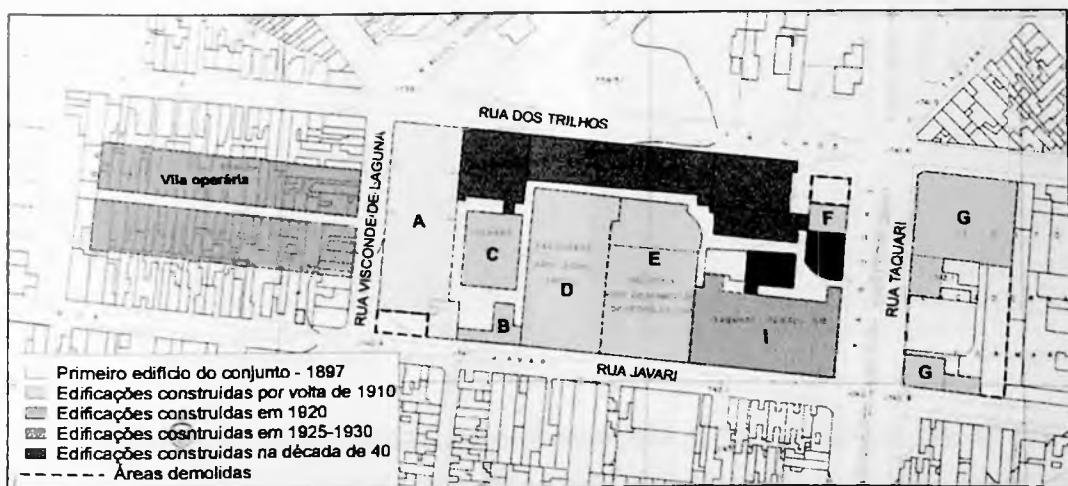
O Cotonificio Rodolfo Crespi, originariamente *Regoli, Crespi & CIA*, foi fundado em 1897 por imigrantes italianos. Os fundadores do futuro Cotonificio já atuavam no ramo têxtil. Rodolfo Crespi chegou ao Brasil em 1893 como empregado da companhia milanesa de manufatura de tecidos e exportação de Enrico Dell'Acqua. Pietro Regoli, por sua vez, comercializava tecidos produzidos por terceiros. Rodolfo Crespi casou-se com a filha de Regoli e associou-se ao sogro para fundar, em 1897, a oficina de tecidos *Regoli, Crespi & CIA*. Em 1906, Pietro Regoli vende ao genro sua parte na sociedade e retorna à Itália. A empresa passa a denominar-se *Rodolfo Crespi & CIA*, com a entrada na sociedade de Giuseppe Crespi, irmão de Rodolfo. A partir de então, a fábrica cresce rapidamente. Em 1909, ano em que a empresa se transforma em

Sociedade Anônima – Cotonificio Rodolfo Crespi, já contava com aproximadamente 1300 operários.²⁷

Em 1928, o *Cotonificio Rodolfo Crespi* disputava com a *Votorantim*, de Sorocaba, o primeiro lugar entre as fábricas de tecidos de algodão do Estado de São Paulo. Nesta data a fábrica empregava mais de 3300 operários, com 54000 fusos e 1240 teares. Esta ascensão continuou até o período imediatamente anterior à Segunda Guerra, quando a indústria têxtil atinge seu auge. Em 1938, o Cotonificio empregava cerca de 4000 operários. Durante a Segunda Guerra Mundial, operando 24 horas por dia, chegou a empregar aproximadamente 6000 operários.

No final da década de 50, a fábrica começa a apresentar sinais de crise. Uma das hipóteses para explicar a decadência de várias das fábricas de tecidos que prosperaram no início do século XX, é a obsolescência do equipamento ao lado da gestão empresarial antiquada e ineficaz. Após o encerramento das atividades do Cotonificio, no início da década de 60, os edifícios passaram a ser alugados para outras empresas, o que provocou diversas alterações na configuração arquitetônica desde a época de seu fechamento.

Os antigos edifícios do Cotonificio Crespi ocupam todo o quarteirão compreendido entre as ruas dos Trilhos, Taquari, Javari e Visconde de Laguna (Fig. 33a).



33a. Conjunto industrial do *Cotonificio Crespi* – implantação e identificação dos edifícios.

²⁷ Cf.: Manoela Rufinoni. "Patrimônio Histórico Industrial na Cidade de São Paulo – O Cotonificio Crespi." In: *Anais do VII Encontro de Teoria e História da Arquitetura*. Passo Fundo, UPF, 2003, p. 1-13.

O primeiro edifício da fábrica, inicialmente denominada *Regoli, Crespi & CIA*, localiza-se ao longo da rua Visconde de Laguna, desde a esquina com a rua Javari até a esquina com a rua dos Trilhos (Fig. 33a – edifício A). Possui um único pavimento em planta livre e pé direito de aproximadamente seis metros de altura. A estrutura interna é composta por pilares de ferro fundido que sustentam tesouras triangulares de madeira. A alvenaria das fachadas, pelo que foi possível observar, é composta por parede de uma vez (espessura da parede igual ao comprimento de um tijolo) em aparelho inglês. Os frontões triangulares são emoldurados por caprichosos detalhes de alvenaria. As janelas possuem vergas em arco pleno. A caixilharia é de ferro e aparenta ser original. O edifício mais antigo do Cotonifício sofreu muitas alterações. As janelas voltadas para a rua dos Trilhos foram parcialmente fechadas com tijolos. A fachada da rua Visconde de Laguna recebeu novas aberturas, portas e portões para a entrada de automóveis. Muitos frontões desapareceram sob uma platibanda, mas ainda é possível observar o seu contorno original, o que sugere a possibilidade de remoção e recuperação dos mesmos. Grande parte da fachada foi revestida de massa, cobrindo a alvenaria aparente original. Atualmente este edifício é utilizado como estacionamento (Fig. 33b, 33c). Toda a esquina da rua Visconde de Laguna com a rua Javari, assim como a fachada para a rua Javari, foi descaracterizada, não restando nenhum vestígio das características originais.



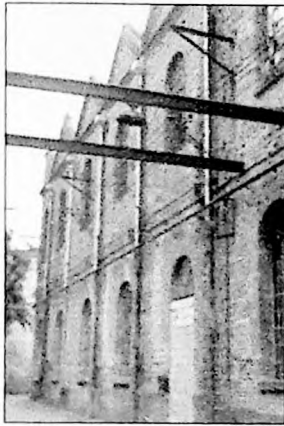
33b. Edifício A. Esquina entre rua dos Trilhos e rua Visconde de Laguna. 2001. Observar Fig 12



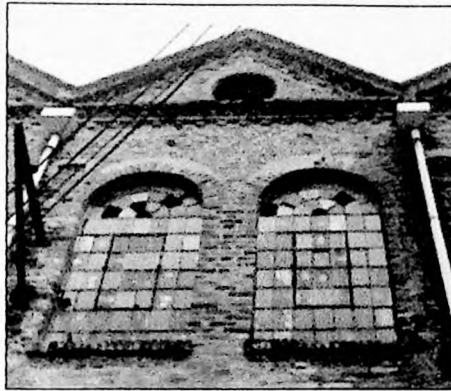
33c. Detalhe dos frontões voltados para rua Visconde de Laguna.

Os edifícios construídos na primeira ampliação da fábrica, em meados de 1910, ocuparam grande parte dos terrenos ao longo da rua Javari (Fig. 33a – edifícios B, C, D, E). Os edifícios F e G aparentemente parecem ser do mesmo período, principalmente devido às semelhanças de partido arquitetônico observadas em fotografias antigas. O edifício B foi originalmente construído para abrigar a residência do administrador da fábrica (Fig. 33e). O edifício C possui planta quadrada de aproximadamente 40m x

40m. Não foi possível observar internamente mas a fachada sugere dois pavimentos (Fig. 33d). O partido adotado externamente é semelhante ao edifício *A*, tijolos aparentes, caixilharia de ferro e detalhes de alvenaria nos frontões triangulares.



33d. Edifício *C*, primeira ampliação da fábrica



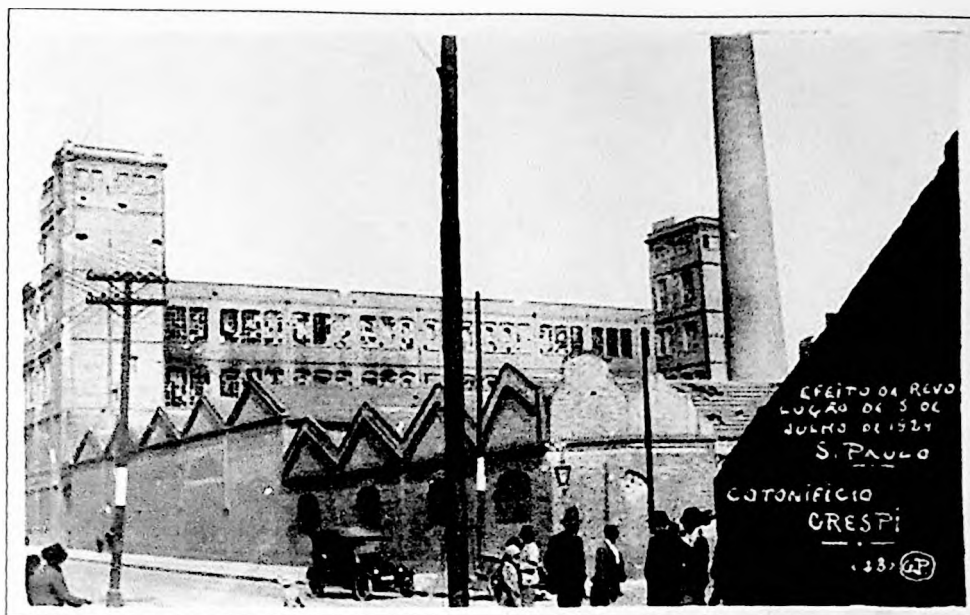
33e. Edifício *B* – Antiga residência do administrador

Os edifícios *D* e *E* seguem as mesmas características arquitetônicas dos anteriores. O edifício *D* possui dois pavimentos e a estrutura de cobertura acompanha a orientação do edifício *C*, com as cumeeiras paralelas à rua Javari. As fachadas voltadas para o pátio interno foram revestidas com massa ocultando a alvenaria aparente original. Apenas a volumetria dos detalhes e as aberturas originais foram mantidas.

O edifício *E* possui apenas um pavimento. A fachada voltada para a rua Javari, apresenta várias janelas com vergas em arco pleno, seguindo a mesma linguagem dos demais edifícios até agora descritos, porém, bastante descaracterizada.

O edifício *F*, construído por volta da primeira década do século XX, foi parcialmente demolido em 1967 para a construção de um posto de gasolina (Fig. 34). Hoje restam apenas dois frontões, talvez pertencentes aos galpões da antiga tinturaria.

O edifício *G*, provavelmente anterior a 1911, localiza-se do outro lado da rua Taquari e era conhecido como ‘Prédio do Cascame’ ou ‘Cascamifício’. Atualmente completamente descaracterizado, só é possível observar a sua configuração original através de fotos antigas. O partido adotado, volumetricamente se assemelhava muito ao edifício *A* – um único pavimento de tijolos aparentes. O alargamento da rua Taquari, por volta da década de 40, provocou a perda de sua fachada original



34. *Cotonificio Crespi*. Edifício *F* antes da demolição. Vista da esquina entre as ruas Taquari e dos Trilhos. Legenda na foto "Efeito da revolução de 1924 - S. Paulo - Cotonificio Crespi". (Coleção Paulo Nehring - UNICAMP)

Um outro edifício, também datado da primeira década do século XX, ocupava os terrenos voltados para a rua dos Trilhos, possivelmente toda a extensão desde o edifício *A* até o antigo galpão das caldeiras (*F*). Era um grande galpão de um pavimento, semelhante às demais edificações até agora citadas. Provavelmente era o local onde acontecia o acabamento dos fios e tecidos. Este galpão foi demolido devido às grandes avarias provocadas por bombardeios durante a Revolução de 1924 (Fig. 35a, 35b). Na ação de indenização contra a União Federal, são descritos os edifícios afetados: “[...] ficaram reduzidas a um montão de ruínas as diversas secções em que se divide o Cotonificio, mormente as de fiação; de tecidos acabados de algodão e lã; de acabamento de tecidos; de tecidos não acabados e até a residência do gerente. [...] resultou a destruição completa de todo stock de mercadorias, nelle armazenadas, bem como a de quase todo o edificio, machinismos e dependências.”²⁸ Entre 1925 e 1930, foi construído no mesmo local um edificio de três pavimentos que até hoje permanece (*H*).

²⁸ *Consequências do bombardeio de São Paulo*, pp. 07-16. Apud Manoela Rufinoni, *op. cit.*, p. 08.



35a. Antigo edifício ao longo da rua dos Trilhos, demolido devido às avarias provocadas pelos bombardeios. Ao fundo, edifício da fiação, c. 1924. Legenda na foto: 'Efcito da Revolução de 5 de julho de 1924 - S. Paulo - Cotonificio Crespi' (Coleção Paulo Nehring - UNICAMP)

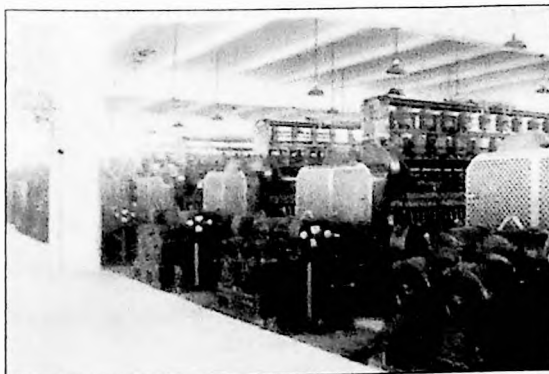
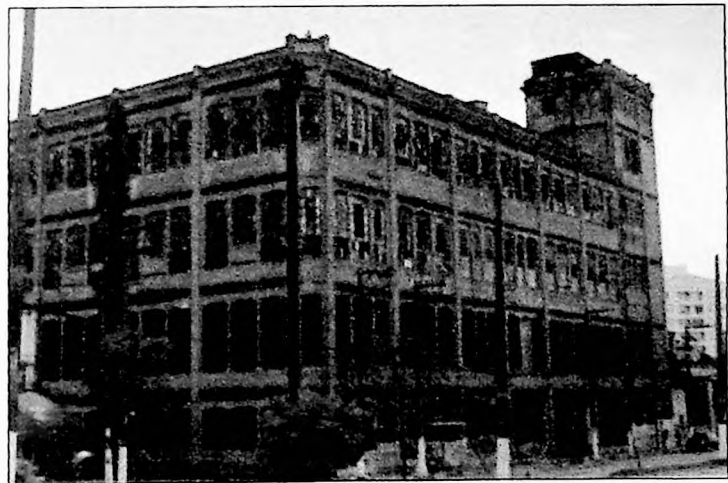


35b. À esquerda, torre do edifício da fiação. À direita, edifício demolido na década de 1920. Efcitos da revolução de 1924. (Acervo do Museu da Polícia Militar do Estado de São Paulo)

O edifício da fiação (1), considerado o principal do conjunto industrial, foi projetado e construído por volta de 1920 pelo arquiteto italiano Giovanni Battista Bianchi, para abrigar todas as etapas da fiação em um mesmo prédio, cada andar desempenhando uma função específica (Fig. 36a). Além do grande salão das máquinas (Fig. 36b, 36c), o projeto também previa outras dependências como vestiários, refeitórios, cozinha e depósitos. O edifício possui planta retangular de aproximadamente

77,00 m x 43,00 m e dois volumes, também retangulares de aproximadamente 7,00 m x 9,00 m, que correspondem às torres. O edifício é composto por estrutura metálica montada por rebiteagem e paredes externas de alvenaria de tijolos aparentes com função apenas de vedação. A estrutura em aço apresenta a inscrição *Glengarnock Stell*, possivelmente importada de Glasgow, na Escócia (a mesma inscrição foi observada no edifício da *Tecelagem Labor*). Os pilares estão dispostos em malha quadrada, vencendo vãos de aproximadamente 7,00 m de eixo a eixo, sendo treze pilares no sentido da rua Taquari e sete no sentido da rua Javari. O pé direito tem cerca de 4,00 a 5,00 metros. As paredes externas foram construídas em alvenaria de tijolos aparentes, provavelmente parede de uma vez em aparelho inglês. Como as paredes não tinham nenhuma função estrutural, foi possível dotar as fachadas de sucessivas aberturas, garantindo um espaço interno amplamente iluminado. Externamente, as vigas metálicas ficaram aparentes mas os pilares foram revestidos pela alvenaria, sobressaindo levemente na fachada.

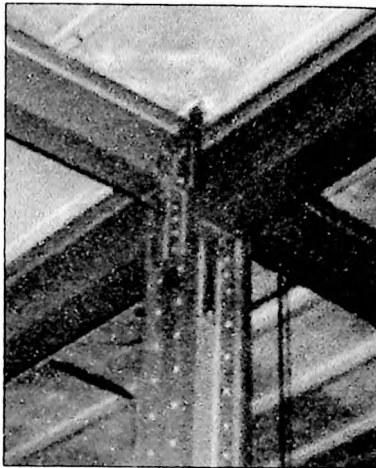
36a. Principal edifício do *Cotonificio Crespi*. Antigo edifício da fiação projetado por Giovanni Battista Bianchi Vista da esquina entre as ruas Javari e Taquari. 2001.



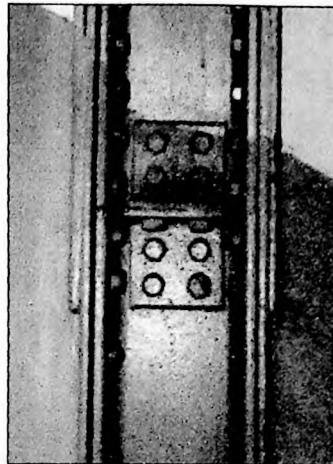
36b. Máquinas têxteis. Edifício da fiação em 1938. Foto fornecida por antigo funcionário.



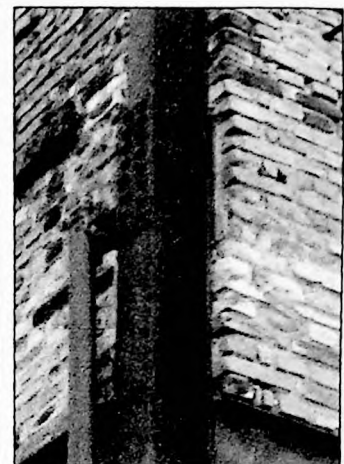
36c. Interior do edifício da fiação em 2001. Estrutura metálica e planta livre.




36d. Detalhe estrutura Pilares compostos pela união de dois perfis "U"



36e. Detalhe estrutura. Fixação pilar - pilar



ANTIGO MOINHO GAMBA

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
Nº 15a e 15b (galpões contínuos)	15a - Nº 89 Pág. 64 - Setor: 28 / Q: 46 / Lote: - Indústria de Papéis Área Aproximada: 33.096m ² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Médio	15a - Estacionamento 15b - Empresa Moinho Eventos
	15b - Nº 88 Pág. 64 - Setor: 28 / Q: 46 / Lote: - Depósitos e escritório: I.R.F. Matarazzo Área Aprox: 11.248m ² e 4.884m ² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Médio	Estado de Conservação: Médio
	Rua Borges de Figueiredo.	Mapa 1914: SIM (? - Fábrica de Papéis) Mapa 1930: SIM

A sucessão de galpões deste conjunto arquitetônico dificulta a verificação de quais edifícios originalmente correspondiam a quais proprietários. Após o encerramento das atividades fabris e desmembramento dos conjuntos originais, edifícios isolados foram alugados para diferentes usos, descaracterizando a integração entre os volumes construídos. O conjunto compreende as instalações do antigo *Grandes Moinho Gamba* e outros galpões anexos que ainda não se sabe com certeza se pertenciam ao conjunto do moinho e foram adquiridos posteriormente pelas *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo* para utilizá-los como depósito, ou se foram construídos já com a finalidade

de armazenagem pela segunda empresa.²⁹ No citado levantamento de 1914, há referência a uma fábrica de papéis no mesmo local. Talvez as edificações mais antigas do conjunto industrial tenham sido utilizadas para esta finalidade ou alguns dos galpões que hoje compõe o conjunto fizessem parte desta outra fábrica. As instalações do moinho, no entanto, originalmente foram construídas para beneficiamento do trigo.

Até 1934, as instalações industriais pertenceram à firma *Grandes Moinho Gamba*. A partir desta data, passam a denominar-se *Grandes Indústrias Minetti-Gamba*, com a ampliação e modernização das instalações existentes. A fábrica explorava a moagem do trigo, produção de sabão e de óleo vegetal para mesa, salada e cozinha. Dentre os seus produtos destacavam-se as marcas de farinha *Maria* e *Savóia*, bem como o sabão *Negrinho* e o óleo vegetal *Sublime*, extraído do caroço do algodão. Segundo folhetos publicitários, os edifícios voltados para a rua Borges de Figueiredo abrigavam a maquinaria para refinação de óleo vegetal³⁰ (Fig. 38b).

Atualmente, os galpões de armazenagem estão sendo utilizados como estacionamento e o moinho e edificações anexas abrigam uma empresa de eventos que aluga o espaço para festas.

Os galpões ocupados pelo estacionamento possuem um único pavimento, construído de alvenaria de tijolos, aparentemente estrutural, e pilares metálicos que sustentam a estrutura da cobertura. O edifício do moinho, com aproximadamente 20 m de pé direito livre, possui estrutura metálica composta por pilares e grandes vigas que atravessam todo o edifício. Ao redor do moinho, extensos galpões ocupam todo o terreno até o encontro com a via férrea. Em usos anteriores, o edifício longitudinal (da refinaria) chegou a ser ocupado por um restaurante e os grandes galpões, bem como o próprio moinho, por uma casa noturna.

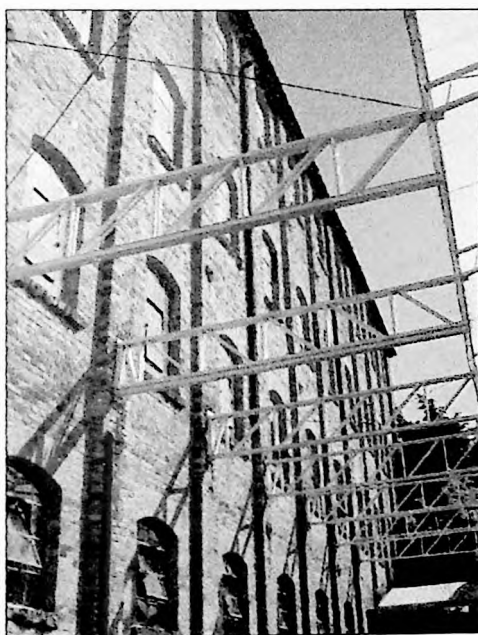
Todas as edificações do conjunto apresentam características arquitetônicas semelhantes. Os vãos são emoldurados por arcos plenos e possuem caixilharia de ferro ou madeira. Ainda encontram-se no local, pesadas portas de correr originalmente utilizadas para comunicação entre galpões. O piso original é composto por tijolos de barro, internamente, e de pedras, externamente. Apesar da pavimentação de grandes áreas devido às necessidades dos novos usos, alguns espaços ainda estão preservados. A

²⁹ Foram localizados documentos referentes aos edifícios do *Moinho Gamba* na Divisão de Arquivo Municipal de Processos – PMSP, porém, não foi possível consultá-los.

³⁰ Folheto: *Grdes. Industrias Minetti-Gamba Ltda: O Extraordinário Desenvolvimento Attingido*, [1938?]

estrutura da cobertura é construída de metal e madeira. Alguns trechos das edificações estão totalmente destelhados, o que deteriora os espaços internos com grande rapidez.

Os galpões utilizados como estacionamento são os que sofreram maiores intervenções. As paredes de tijolos aparentes foram revestidas, vãos de janelas e portas foram fechados ou alteradas as dimensões originais e a estrutura de cobertura está bastante comprometida, provavelmente não recebe manutenção básica há muito tempo. O edifício do moinho e seu entorno, utilizado esporadicamente para eventos, estão conservados. Algumas intervenções foram realizadas mas não chegaram a comprometer o conjunto.



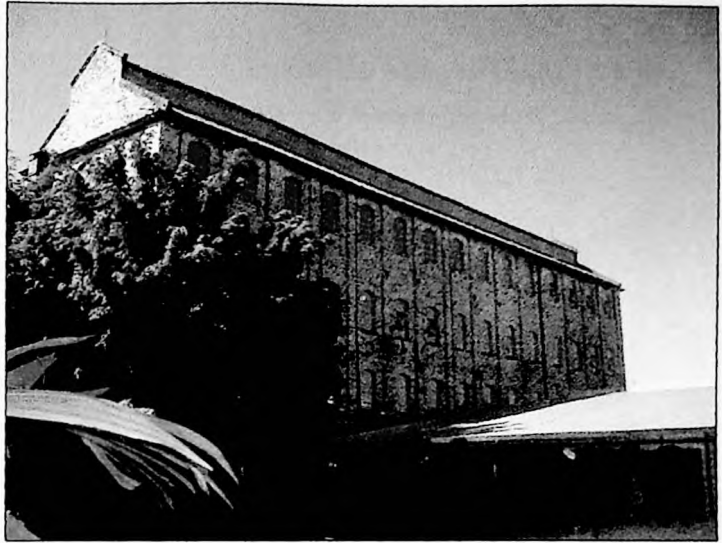
37a. *Antigo Moinho Gamba*. Edifício do moinho. As treliças metálicas externas são intervenções recentes.



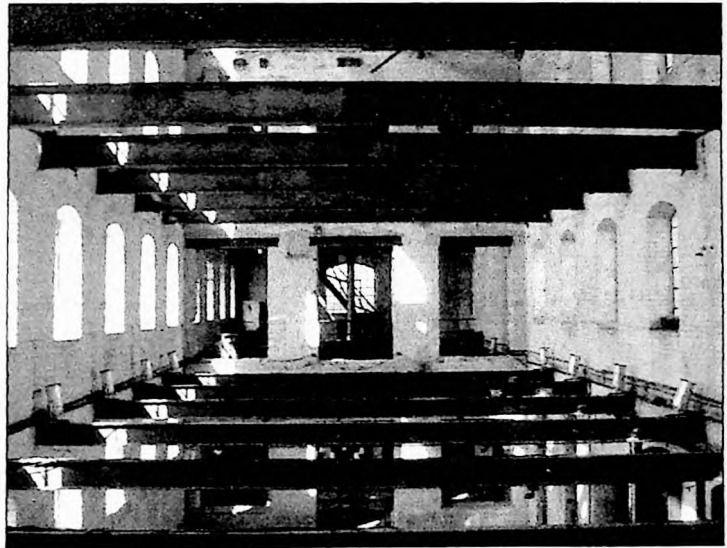
37b. Edifício do moinho. Grandes vigas metálicas atravessam o edifício no sentido transversal. 2004



37c. Detalhe das envasaduras. 2004



37d. Edifício do moinho.
vista externa 2004

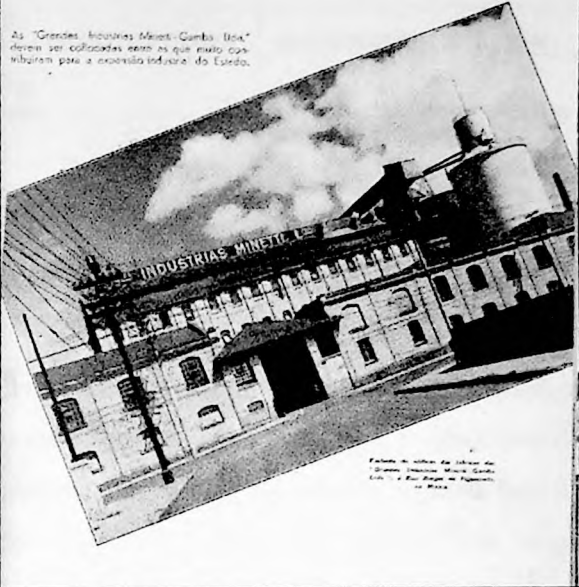


37e. Edifício do moinho,
vista interna 2004



37f. Galpões anexos ao edifício do
moinho. Hoje utilizados para
festas e eventos. A cobertura
externa é intervenção recente

Grdes. Industrias Minetti-Gamba Ltda.
O Extraordinario Desenvolvimento Attingido




38a. Capa do folheto publicitário "Grdes Industrias Minetti-Gamba Ltda". Foto do portão de entrada do conjunto industrial, c. 1938 (Moinho Eventos)



38b. Folheto publicitário. Foto da sala de refinação do óleo *Sublime*, no edifício da rua Borges de Figueiredo, c. 1938 (Moinho Eventos)

OUTRAS EDIFICAÇÕES

ANTIGO GALPÃO RFFSA

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
Nº 05 	Galpão nº 05 Não há dados	Abandonado Estado de Conservação: Precário Antigo galpão RFFSA
	Av. Presidente Wilson, 1009 Entrada Estação Mooca.	Mapa 1914: ? Mapa 1930: ?

A escassez de dados documentais referentes aos edifícios pertencentes à antiga RFFSA, dificulta a pesquisa e condiciona as observações realizadas a hipóteses de difícil comprovação. O edifício provavelmente foi construído durante a segunda fase de expansão da Rede Ferroviária Santos-Jundiaí, entre 1898 e 1900, data em que foram construídos os edifícios da Estação Pari, bastante semelhantes arquitetonicamente. O trabalho de alvenaria e a estrutura metálica utilizada remetem ao modelo de galpões ferroviários importados da Inglaterra, muito adotados em toda rede.³¹

Aparentemente, o edifício identificado como galpão nº 05, era utilizado como armazém de carga e descarga de mercadorias transportadas pela ferrovia. O abandono a que foi submetido deve-se às incompatibilidades do edifício às atuais necessidades do serviço, ainda realizado em terreno próximo ao galpão. Atualmente, a carga e descarga é realizada por meio de guias que transferem o material dos vagões para os caminhões.

O edifício é composto por três galerias longitudinais, cada qual coberta por telhado de duas águas, revelando três grandes frontões triangulares nas fachadas perpendiculares à via férrea. As galerias laterais situam-se a 1,20 m de altura em relação à galeria central, por onde correm trilhos provenientes de um ramal que se comunica com a via férrea. Trata-se de uma plataforma de embarque e desembarque de mercadorias: os vagões de carga percorriam o ramal ferroviário e adentravam o galpão onde os produtos eram carregados ou descarregados. Para receber e expedir as

³¹ Hipóteses levantadas com base em: Fábio R. Pedro Cyrino. *Ferro e Argila – A História da Implantação e Consolidação da Empresa 'The San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd.' Através da Análise de sua Arquitetura*. Dissertação de Mestrado. São Paulo, FAU-USP, 2000.

mercadorias, as fachadas laterais são dotadas de uma série de grandes portões de madeira que correm sobre trilhos metálicos.

A estrutura do edifício é composta por pilares de ferro fundido que sustentam vigas metálicas treliçadas. Os pilares estruturais apóiam-se no limite das plataformas elevadas. A armação da cobertura também é composta por perfis metálicos. As paredes construídas de tijolos cerâmicos aparentam ser portantes.

A empresa que assumiu o sistema ferroviário após a privatização da *RFFSA* é a atual proprietária de todos os antigos galpões semelhantes a este. O terreno em que se encontra o galpão está alugado para a empresa *TFS* que utiliza apenas a área envoltória³². O abandono do edifício é a principal causa de sua rápida deterioração. Há vegetação crescendo por todo interior do edifício que está completamente descoberto e já apresenta vários sinais de deterioração provocada pela umidade.

Dentre as principais alterações observadas, pode-se notar que os dois acessos para vagões, anteriormente encimados por arcos, foram reforçados por vigas de concreto. Algumas envasaduras foram fechadas e alguns trechos de alvenaria aparente foram revestidos por massa. Observa-se também, muitos trechos onde os tijolos estão bastante deteriorados.

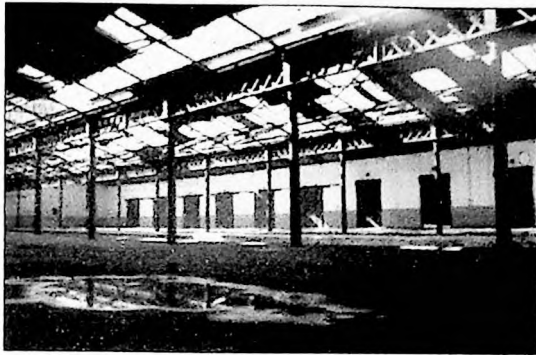


39a. Galpão RFFSA. Fachada voltada para o acesso da Estação Mooca. Situação em 1996.

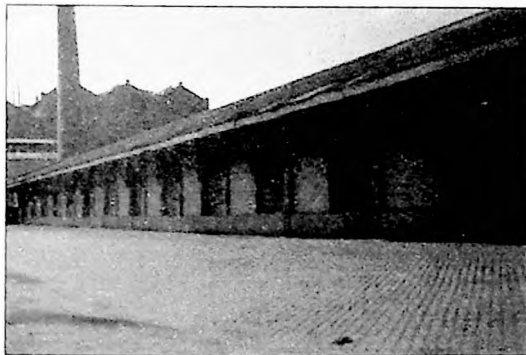


39b. Fachada posterior. Situação em 2003.

³² Levantamento auxiliado pelos alunos de graduação da FAU-USP, Luiz Vicente Vicali Ros e Fernanda Gilbertoni Carneiro, como atividade da disciplina AUH-127 (v. nota 16).



39c. Interior do galpão. 1996.



39d. Fachada lateral 1996



39e. Interior do galpão. Situação em 2003.

INDÚSTRIA DE PAPÉIS GORDINHO, BRAUNE & C^o

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
Nº 08 	Nº 140 a 142 Setor: 27 / Quadra: 22 / Lote: 42/4 Galpões Industriais: Ind. de Papéis e Indústria de Tapetes (Anhembí, Tapetes Bandeirantes, Metalúrgica Unidos) Área Aproximada: 13.550m ² Data: Anterior a 1930	Aparentemente abandonado Estado de Conservação: Precário
	Rua do Hipódromo, 1019 / 1057., Rua Frei Gaspar, Rua Guarapuava.	Mapa 1914: NAO Mapa 1930: SIM

Os três blocos de galpões situados entre as ruas do Hipódromo, Frei Gaspar e Guarapuava, originariamente pertencentes à mesma indústria, apesar das tipologias arquitetônicas diferenciadas, foram construídos entre 1915 e 1937. O conjunto de galpões voltado para a rua do Hipódromo (n^{os} 987, 1015, 1029 e 1039) foi o primeiro a

ser edificado. Segundo documentos encontrados no DPH³³, o edifício foi construído em 1915 para abrigar uma indústria de papéis denominada *Gordinho, Braune & C^o*. Esta foi, portanto, a utilização original do edifício que vem sendo continuamente ocupado por diferentes usos até hoje.

O edifício mais antigo é composto por alvenarias de tijolos, aparentemente portantes, e estrutura de cobertura formada por tesouras sucessivas de madeira que evidenciam frontões triangulares na fachada principal. Há indícios de que o mesmo edifício mais tarde tenha sido ocupado pela fábrica da *General Electric* e por outra fábrica de papéis denominada *Piccoli*, não foi possível, porém, precisar as datas destas ocupações. Atualmente, o imóvel pertence à *Metalúgica Deluxe* que ocupa apenas uma pequena sala como escritório. A *Indústria Gordinho Braune*, proprietária original dos edifícios, existe até hoje, sediada na cidade de Jundiaí.

O segundo edifício do conjunto, localizado na rua do Hipódromo nº 1057, esquina com a rua Frei Gaspar, foi construído em 1920 para ampliação da mesma fábrica, segundo documentos encontrados no Arquivo de Processos da Prefeitura Municipal de São Paulo. O memorial especifica paredes de tijolos rebocados com argamassa de cal e areia, interna e externamente, caiação, telhas cerâmicas e condutores de ferro galvanizado.³⁴ No mesmo ano, outro processo solicita o aumento da residência do proprietário da fábrica, situada também na rua do Hipódromo. Em 1925, a fachada voltada para a rua do Hipódromo foi reconstruída devido às avarias provocadas nas estruturas do edifício por ocasião dos bombardeios na Revolução de 1924.

Por volta de 1940, a fábrica de papéis desocupa este edifício que passa a ser utilizado pela fábrica de *Tapetes Bandeirantes*, proprietária atual do imóvel. O galpão atualmente está alugado para a *Indústria de Tapetes Carpetão* que o utiliza como depósito.

Em processo datado de 1937, observa-se o pedido de construção de um novo edifício para ampliação das instalações existentes. O novo galpão construído na rua Guarapuava possuía dois pavimentos, o térreo seria destinado aos depósitos e o primeiro andar aos locais de trabalho. O edifício foi construído de estrutura de concreto armado e vedação de alvenaria de tijolos. A estrutura de cobertura é composta por tesouras de

³³ Levantamento auxiliado pelos alunos de graduação da FAU-USP, Paula Mendes Ricci e Paulo Urbonas Neto, como atividade da disciplina AUH-127 (v. nota 16).

³⁴ Divisão de Arquivo Municipal de Processos – Secretaria Municipal de Gestão Pública / PMSP. Processos nº 240069-H, 1920; nº 9935-H, 1925; nº 47131, 1937.

peroba cobertas por telhas planas. Atualmente, o térreo deste edifício vem sendo utilizado para cultos religiosos.




40a Antiga Indústria de Papéis Gordinho. Braune & Co. Edifício construído em 1915. rua do Hipódromo



40b. Galpão construído em 1920, rua Frei Gaspar. Foto de 2003

CIA COPALE DE ADMINISTRAÇÃO, COMÉRCIO E INDÚSTRIA

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
Nº 10 	Nº 94 - Setor: 28 / Quadra: 33 / Lote: 73/30 Indústria de zíperes e embalagens: S. P. ALPARGATAS Área Aproximada: 16.400m² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Médio	Armazéns, depósitos. Edificações descaracterizadas Estado de Conservação: Médio Rua João Antonio de Oliveira, 86 Rua dos trilhos, 260
	Rua dos Trilhos esquina com Rua João Antonio de Oliveira	Mapa 1914: SIM (? - Esquina com Rua da Mooca) Mapa 1930: SIM

O edifício de propriedade da *Copale*, foi construído por volta de 1914 com a função de armazenagem de mercadorias provenientes ou destinadas ao Porto de Santos. No início do século XX, as restrições técnicas do sistema funicular de descida da serra em direção a Santos geravam a necessidade de estocar produtos em São Paulo, aguardando o momento de embarcar para o Porto. Buscando suprir essa demanda, surgem empresas como a *Copale*, fundada em 1907, especializada em construção e locação de galpões de estocagem.³⁵ A localização de galpões com esta finalidade nas proximidades da ferrovia era, portanto, fundamental. No caso em análise, o antigo ramal

³⁵ Levantamento auxiliado pelos alunos de graduação da FAU-USP, Alfredo F. Faljana e Cíntia Yuri Eto, como atividade da disciplina AUH-127 (v. nota 16).

da SPR em direção ao Hipódromo, que corria sobre a atual rua dos Trilhos, fornecia a necessária comunicação com o sistema ferroviário principal.

Aparentemente, os galpões da *Copale* nunca abrigaram funções produtivas. Foram construídos e são utilizados até hoje unicamente como espaço de armazenagem. Os galpões foram alugados por vários anos para a *Cia Alpargatas* que os utilizava como depósito – dado constatado, inclusive, no citado levantamento EMURB. Atualmente os edifícios estão alugados para a *EMPAGE – Empresa Paulista de Armazéns Gerais Ltda.*

O galpão foi construído de estrutura metálica composta por pilares em perfil “I” e vedação de alvenaria de tijolos maciços. Atualmente as alvenarias estão revestidas e pintadas interna e externamente; acredita-se, no entanto, que originalmente fossem aparentes. Nos poucos trechos onde a alvenaria não está revestida, nota-se grande deterioração dos tijolos.

A estrutura de cobertura possui lanternins que auxiliam na iluminação natural. Esses lanternins são vedados por caixilharia de ferro fundido e vidro, solução que aparenta ser original. Em alguns vãos observa-se a vedação com telhas translúcidas, com certeza acréscimos recentes provenientes de uma manutenção sem critérios. Nas demais aberturas do edifício também se observa caixilharia de ferro fundido, porém em péssimas condições de conservação. Os caixilhos apresentam corrosão em diversos pontos e fechamentos nos mais variados materiais: vidros lisos e canelados, telhas de fibrocimento e até compensados de madeira. Alguns vãos de caixilharia foram fechados com alvenaria.

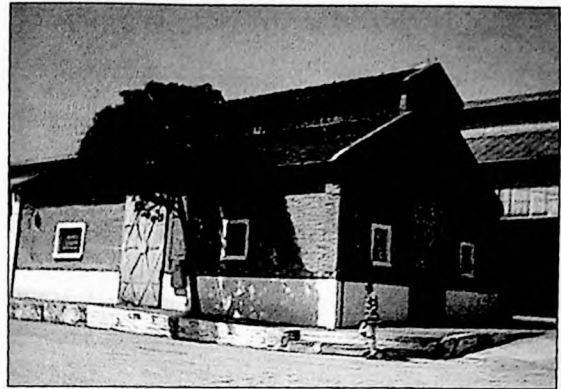
Os pisos originais foram substituídos por piso de concreto devido ao constante tráfego de caminhões nas áreas externas e de empilhadeiras nas áreas internas.

Foram acrescentados mezaninos para funções administrativas e de depósito, construídos em estrutura metálica, fixada à estrutura original do edifício. Também foram construídas várias escadas, algumas de estrutura metálica e outras de concreto.

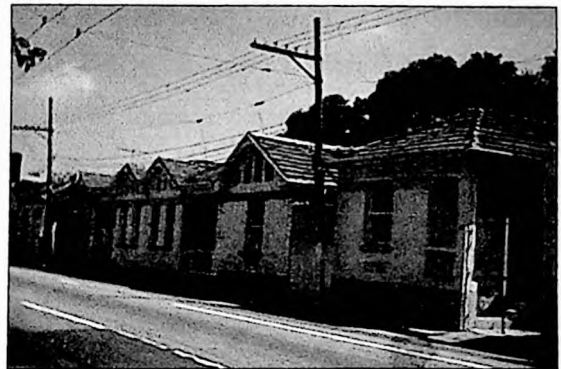
Apesar do edifício pertencer ao mesmo proprietário desde a sua construção, este não demonstrou interesse pela sua conservação. Os diferentes locatários que ocuparam a edificação realizaram diferentes intervenções de acordo com suas necessidades imediatas.



41a. Cia Copale de Administração, Comércio e Indústria. Detalhe da fachada, rua João Antonio de Oliveira. Situação em 2003.




41b. Galpão no pátio interno do conjunto industrial



41c. Casario na rua dos Trilhos, em frente aos galpões da Copale. Edificações da época. Manutenção da paisagem.

ANTIGA TECELAGEM DE JUTA (?)

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
<p>Nº 13</p> 	<p>Consultar dados. Edificação não analisada no levantamento EMURB</p>	<p>Estado de Conservação: Bom</p>
	<p>Rua Almeida Lima, 1414-1442.</p>	<p>Mapa 1914: ? Mapa 1930: SIM</p>


Não foram encontradas informações documentais sobre o edifício sito à rua Almeida Lima, 1442. Nem mesmo o levantamento realizado pela EMURB chegou a listar dados significativos. Segundo o proprietário da empresa que hoje ocupa o edifício, a *Fábrica de Fitas Adesivas Fit-Pel*, o edifício teria sido construído para abrigar uma fábrica de carroças ou um armazém de café. Um morador da região, por outro lado,

afirma que o edifício pertenceu originariamente a uma tecelagem de juta³⁶. Não foi possível confirmar nenhuma dessas hipóteses. Optou-se por identificá-lo provisoriamente como 'antiga tecelagem de juta' por julgar-se a informação mais convincente até o momento, uma vez que muitas tecelagens na região produziam tecidos brutos para ensacamento da produção de café.

O edifício construído em meados de 1920 é composto por quatro galpões que marcam a fachada pela repetição de um modelo que pouco se altera: panos de fachada que demarcam a presença de repetidas estruturas de telhados em duas águas, e pilastras verticais, levemente salientes e ornadas. A pintura recente das fachadas, em cores muito fortes, infelizmente prejudica a observação de suas características originais. Os fundos do galpão possuíam acesso à via férrea, indício de que a atividade produtiva originalmente realizada vinculava-se à presença da ferrovia, como observa-se em vários outros edifícios da região.

A estrutura do galpão aparenta ser de alvenaria portante. As paredes internas possuem espessura de 30 cm e as externas de 45 cm. As envasaduras originais não foram identificadas devido às diversas alterações visivelmente realizadas no edifício. A estrutura de cobertura aparenta ser original: tesouras de madeira e telhas de barro, com exceção de alguns trechos do telhado onde as telhas foram substituídas por chapas metálicas. Apesar das visíveis alterações, o edifício tem recebido manutenção periódica que o mantém medianamente preservado.

FÁBRICA DE ESTOPA PAULISTA - FEPAL

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
Nº 19 	Nº 104 – Pág. 77 Setor: 28 / Quadra: 38 / Lote: 54 Indústria de Estopa: FEPAL (?) Área Aproximada: 6.900m ² Data: Anterior a 1930 Estado de Conservação: Precário	A edificação será demolida para a construção de um edifício residencial. Estado de Conservação: Precário
	Rua Marina Crespi, 232-274.	Mapa 1914: (?) Há indicação de Ind. Têxtil nas proximidades Mapa 1930: SIM

³⁶ Levantamento e entrevistas auxiliadas pelos alunos de graduação da FAU-USP, Leandro Makowski Filho e Lívia Gasparelli Cavalcante, como atividade da disciplina AUH-127 (v. nota 16).

A *Fábrica de Estopa Paulista* foi fundada por volta de 1910 por Antonio Sabetta, construtor e proprietário do imóvel. A *Fepal* é uma das poucas fábricas da região que permaneceu com a mesma atividade desde a sua fundação até os dias de hoje. Na data do presente levantamento, no entanto, a fábrica estava em processo de desativação pois os imóveis seriam demolidos para a construção de um edifício residencial. Atualmente o imóvel pertence a Antonio Sabetta Neto.³⁷

O acesso ao conjunto arquitetônico se faz pela rua Marina Crespi. A partir de um sistema interno de circulação, acessam-se os edifícios destinados à fabricação, depósitos, desfiagem, prensa, oficina das máquinas e administração.

Os diversos galpões são construídos em alvenaria de tijolos aparentes assentados com argamassa de cal e areia. A estrutura de cobertura, composta por madeiramento de peroba e cobertura de telhas de barro, é sustentada por pilares de madeira. Grande parte do telhado permanece original, exceto em alguns trechos onde houve a substituição por telhas de fibrocimento. Tanto a estrutura quanto a cobertura estão em bom estado de conservação. A fundação foi executada em sapatas corridas construídas em pedra. Quanto aos pisos, internamente verifica-se a utilização de tijolos e externamente, paralelepípedos. Grande parte dos pisos originais foi recoberta por cimento.



42. Galpões da *FEPAL*, na rua Marina Crespi. À esquerda, placa anuncia a construção de um edifício no terreno da fábrica. Ao fundo, edifícios residenciais mostram a valorização imobiliária da região. Foto de 2004.

As envasaduras são encimadas por arcos plenos e arcos abatidos. As janelas voltadas para a rua possuem caixilho de ferro e as voltadas para o pátio interno, caixilhos de madeira. A caixilharia encontra-se em bom estado, apesar do acúmulo de

³⁷ Levantamento auxiliado pelos alunos de graduação da FAU-USP, Alessio Perticarati Dionisi, Elizabeth Romani, Luciana Maki, como atividade da disciplina AUH-127 (v. nota 16).

fuligem. Na década de 50 foram construídos três novos galpões que seguem as mesmas características arquitetônicas dos mais antigos, apesar da utilização de materiais de produção mais recente. Algumas alterações foram realizadas na década de 80 devido às exigências do Corpo de Bombeiros, como a adição de portas corta-fogo e fechamento de alguns vãos.

TECELAGENS SICRITEX E CALIFÓRNIA

IDENTIFICAÇÃO	DADOS LEVANTAMENTO EMURB	LEVANTAMENTO 2003 / 2004
Nº 21 	Nº 108 109 Pág. 81 – Setor: 28 / Qd: 21 / Lt: 1 SICRITEX E CALIFÓRNIA Área Aprox: 3.800m ² e 2.970m ² Data: Anterior a 1930 Sicritex – Conserv. Precária Califórnia – Coserv. Média	Estado de Conservação: Precário
	Rua Orville Derby, 255-277. Esquina com Largo São Rafael.	Mapa 1914: (?) Há indicação de Indústria têxtil nas proximidades. Mapa 1930: SIM

O galpão industrial analisado foi identificado de acordo com a mais antiga utilização de que temos notícia até o momento, as tecelagens *Sicritex e Califórnia* que ocuparam o edifício na década de 70, segundo o levantamento EMURB. De acordo com entrevistas realizadas com moradores das proximidades, o edifício já teria sediado uma fábrica de faiança, uma tecelagem e uma fábrica de cabos de aço³⁸. Não foi possível, no entanto, precisar as datas destas ocupações, nem mesmo qual teria sido o uso original do edifício. A partir da observação do mapa de 1914, já citado anteriormente, observa-se a referência a uma indústria têxtil nos arredores. A presença de outras duas fábricas vizinhas, no entanto, levanta a dúvida sobre qual delas seria aquela à qual o mapa de 1914 se refere (edificações identificadas no levantamento preliminar pelos nº 19 – *Fepal* e nº 20 – *Fiação Progresso*, já demolida). Sabe-se somente que a edificação é anterior a 1930.

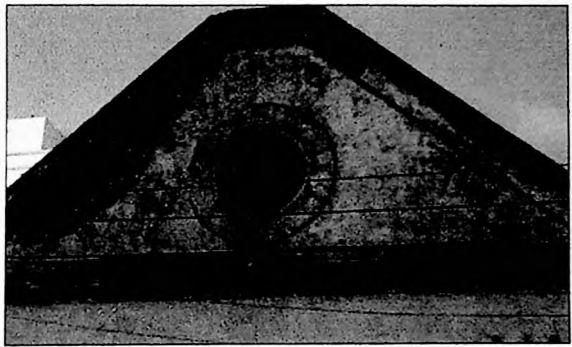
Hoje o edifício é ocupado por duas empresas, uma fábrica de bancos para automóveis e uma importadora e exportadora de artigos natalinos que utiliza o espaço como depósito de mercadorias.

³⁸ Levantamento auxiliado pelos alunos de graduação da FAU-USP, Andréa Luri Ishizu, Fábio de Mello Tremonte e Kátia Cristina Zanelato, como atividade da disciplina AUH-127 (v. nota 16).

O edifício sofreu algumas alterações mas aparenta manter as formas originais. Alguns vãos foram abertos na fachada para a rua Orville Derby e alguns dos óculos presentes nos frontões foram vedados com tijolos. Originalmente os óculos eram vedados por caixilharia de ferro e vidro, como pode-se observar em alguns elementos ainda intactos. Acredita-se que, originalmente, as alvenarias externas fossem aparentes, uma vez que as fachadas laterais ainda permanecem sem revestimento. Apesar de não apresentar intervenções drásticas, o edifício não está bem preservado devido à falta de manutenção.



43a. Tecelagens Sicritex e Califórnia, rua Orville Derby. Ao fundo, Igreja São Rafael.



43b. Detalhe. Óculo no frontão.

CAPÍTULO 3

A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO INDUSTRIAL NA CIDADE DE SÃO PAULO O BAIRRO DA MOOCA

3.1 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL – CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A preocupação com a preservação de artefatos relacionados à indústria é relativamente recente. Começou a despontar sobretudo a partir da década de 1960, na Europa, quando foram demolidos importantes testemunhos da industrialização. As antigas instalações industriais – geralmente distribuídas em extensas áreas – assim que se tornaram obsoletas, foram substituídas por edifícios mais modernos ou se configuraram como uma representativa reserva de área urbana, logo ameaçada pelo crescimento das cidades e valorização do solo. A ocupação de vastas áreas geralmente próximas de centros urbanos, aliada à falta de interesse por esses complexos improdutivos, impulsionou a demolição de diversos exemplares industriais, muitas vezes sem enfrentar qualquer oposição.

O gradativo entendimento dos remanescentes das atividades produtivas como documento histórico de interesse surge atrelado à valorização da história industrial como parte integrante de uma herança cultural. A atribuição de valor histórico, por sua vez, alavancou análises mais precisas desses artefatos, possibilitando a evidenciação de atributos estéticos e simbólicos até então negligenciados.

Na Inglaterra, observa-se uma nascente preocupação com o tema já nos anos 1950 quando surgem os primeiros escritos na comunidade acadêmica em torno do que se convencionou denominar ‘arqueologia industrial’. O interesse pela questão também é encampado pelo *Conselho Britânico de Arqueologia (Council for British Archaeology)* que, nesta mesma época, decide incluir o estudo de edifícios utilitários em seus comitês de pesquisa. Um triste impulso em direção à conscientização do público, no entanto, ocorre em 1962, quando diversas organizações procuraram salvar, sem sucesso, a *Estação Euston*, em Londres.¹ A partir de então, o interesse pelo estudo e conservação de edifícios industriais ganha amplitude – em 1965, o *Ancient Monuments Board* decide reconhecer a tipologia industrial digna de proteção, da mesma forma que outros sítios monumentais e arqueológicos tradicionais.²

A década de 1960 representou um período de reconhecimento, pesquisa e realização de inventários, sobretudo impulsionados pela necessidade de registrar

¹ Beatriz Mugayar Kühl, *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre sua preservação*, São Paulo, Ateliê Editorial, 1998, p.221; R. A. Buchanan, *Industrial Archaeology in Britain*, Harmondsworth, Penguin, 1974, 2ª ed. (1ª ed. 1972), p. 22.

² Jorge Gazaneo, “Verso il Recupero del Patrimonio Archeologico Industriale”. In: Rosa Anna Genovese, *Archeologia Industriale in Campania alla fine del XIX secolo*, s.l, s.e, 1983, p. 06.

rapidamente importantes testemunhos ameaçados. As realizações do período encontram um espaço de divulgação na publicação criada em 1963 por Kenneth Hudson, *The Journal of Industrial Archaeology*. A publicação foi interrompida em 1974 e ressurgiu em 1976 com o nome *The Industrial Archaeology Review*, veículo de expressão da *National Association for Industrial Archaeology*.³

O pioneirismo britânico na grande industrialização iniciada séculos atrás, converte-se, portanto, em análogo pioneirismo com relação à conservação dos testemunhos dessa indústria. Vários outros países, no entanto, cedo demonstram sua preocupação com a questão. Nos Estados Unidos, Suécia e Alemanha, as primeiras iniciativas voltadas à preservação do patrimônio industrial datam da década de 60. Na França, Bélgica e Itália o tema começa a ganhar espaço sobretudo a partir de 1970.⁴ Exemplo marcante da representatividade desses estudos para além da Inglaterra foi a repercussão das iniciativas francesas; a exposição *L'usine, travail et architecture*, realizada por Vicent Grenier em 1973 e a criação do *Musée de l'homme et de l'industrie – Le Creusot*, em 1974.⁵

Vejamos, resumidamente, como se desenvolveram as primeiras discussões sobre o tema e a paulatina definição de terminologias e critérios com relação ao estudo e preservação do patrimônio industrial.

A busca pela definição de critérios e desenvolvimento de métodos adequados para análise de artefatos industriais originou a expressão 'arqueologia industrial' para denominar o campo de estudos responsável pelo levantamento, registro e preservação desses bens. Apesar das controvérsias no que se refere à definição precisa do termo, pesquisadores em diferentes países têm empregado esta denominação, com as devidas ressalvas conceituais, o que de certa forma determina, na prática, sua real abrangência.

Segundo Kenneth Hudson, o termo 'arqueologia industrial' surgiu na década de 1950, por iniciativa de Donald Dudley, então professor da Universidade de Birmingham, na Inglaterra. A expressão foi publicada pela primeira vez em 1955, no artigo escrito por

³ Kenneth Hudson, *World Industrial Archaeology*, London, Cambridge University Press, 1979, pp. 02-03; Jorge Gazaneo, *op. cit.*, p. 06.

⁴ Beatriz Mugayar Kühl, *op. cit.*, pp. 226-228.

⁵ Maurice Daumas, *L'Archéologie Industrielle en France*, Paris, Laffont, 1980, p. 438. Sobre o papel dos ecomuseus, principalmente aqueles vinculados ao passado industrial, v. Louis Bergeron, "TICCIH et L'Ecomusée du Creusot-Montceau les Mines: les cheminements d'une convergence", *Patrimoine de l'Industrie*, 1999, n.1, pp. 7-13. Para uma análise ampla do tema e outras referências bibliográficas, v. Heloisa Barbuy, "A conformação dos ecomuseus: elementos para compreensão e análise". *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, 1995, v.3, pp. 209-236.

Michael Rix para *The Amateur Historian*,⁶ no qual o autor expõe sua preocupação sobre a necessidade de documentar e preservar monumentos industriais significativos ameaçados de destruição. Inicialmente, as primeiras discussões em torno da preservação do patrimônio industrial na Inglaterra procuraram focar os testemunhos da chamada 'Revolução Industrial'. Nesse primeiro momento, um enfoque preciso fazia-se necessário para evidenciar a relevância deste patrimônio. Possivelmente, a alusão ao fenômeno histórico que se iniciou na Inglaterra e expandiu-se por todo o mundo, sensibilizava a comunidade para a importância cultural desses artefatos. Nesse contexto, Michael Rix adota o termo 'arqueologia industrial' para designar precisamente o estudo dos remanescentes oriundos da Revolução Industrial – "Industrial archaeology is the study of early remains produced by the Industrial Revolution."⁷ A própria definição do que seriam 'monumentos industriais' também se apoiou, inicialmente, nesta delimitação cronológica. No início da década de 1960, a *Inspetoria de Monumentos Antigos do Ministério de Obras* define como 'monumento industrial' os edifícios ou estruturas permanentes que ilustrem o início e o desenvolvimento dos processos industriais e técnicos, especialmente do período da Revolução Industrial. O Conselho Britânico de Arqueologia também adota uma definição semelhante, acrescentando que os elementos considerados deverão ilustrar ou estar significativamente associados ao surgimento ou evolução de processos industriais.⁸

A expansão da discussão sobre o estudo do patrimônio industrial, no entanto, logo evidencia o campo restrito dessas conceituações iniciais. Kenneth Hudson alerta para a imprecisão do termo 'Revolução Industrial', questionado por muitos historiadores e de difícil delimitação temporal. Para além da Grã-Bretanha, a industrialização desenvolveu-se em momentos e etapas diferenciadas de acordo com as especificidades de cada país ou localidade, fato que inviabiliza a determinação de limites rígidos para estudos desta natureza. Outro aspecto destacado por Hudson é a restrição implícita na expressão 'edifício

⁶ Kenneth Hudson, *Industrial Archaeology – An Introduction*, London, Baker, 1966, p.11; Arthur Raistrick, *Industrial Archaeology, an Historic Survey*, Frogmore, St. Albans, Paladin, 1973, p.02; Neil Cossons, *The BP Book of Industrial Archaeology*, London, David & Charles, 1978, p. 19; Kenneth Hudson, *World Industrial Archaeology*, London, Cambridge University Press, 1979, p.01.

⁷ Michael Rix, "Industrial Archaeology Progress Report", 1962. In: *The Amateur Historian*, Winter, 1962. Apud. Kenneth Hudson, *Industrial Archaeology – An Introduction*, London, Baker, 1966, p.12.

⁸ Kenneth Hudson, *op. cit.*, pp. 18-19. Segundo K. Hudson, a *Inspetoria de Monumentos Antigos do Ministério de Obras* apresenta a definição: "An industrial monument is any building or other fixed structure, especially of the period of the Industrial Revolution, which either alone or associated with primary plant or equipment, illustrates the beginning and development of industrial and technical processes, including means of communication." Pequenas modificações são acrescentadas pelo *Conselho Britânico de Arqueologia* que define um monumento industrial como "[...] any building or other fixed structure – especially of the period of Industrial Revolution – which either alone or in association with plant or equipment, illustrates or is significantly associated with the beginnings and evolution of industrial and technical processes. These may be concerned with either production or communications." Grifo nosso.

ou estrutura permanente' para designar um monumento industrial – nesta asserção, estariam excluídos elementos como ruínas, minas, vestígios encontrados em escavações e até mesmo artefatos móveis. O autor sugere uma definição mais abrangente, inserindo em seu campo de análise o estudo de remanescentes físicos de quaisquer indústrias do passado, sem a necessidade de impor fronteiras rígidas: "Industrial Archaeology, if a personal definition may be allowed, is the organised, disciplined study of the physical remains of yesterday's industries, and it would be a great pity and a great handicap if its boundaries were too rigid".⁹

Partidário desta abertura no campo de estudos da arqueologia industrial, o autor Arthur Raistrick¹⁰ defende que a evolução dos processos industriais acompanha, passo a passo, a evolução da sociedade e da civilização, envolvendo a aplicação prática de uma série de progressos e descobertas em diferentes momentos históricos. Sendo assim, os estudos da arqueologia industrial não devem, restritivamente, iniciar-se a partir da Revolução Industrial, nem mesmo a partir dos cem ou duzentos anos que a precederam. Na asserção de Raistrick, o campo de análise estende-se desde os tempos pré-romanos até o presente, abarcando todas as atividades consideradas industriais, não importa a época. A definição deste campo de estudos, portanto, não é propriamente uma delimitação no tempo que o classificaria como mais uma subdivisão dos estudos arqueológicos, a exemplo da arqueologia pré-histórica, clássica ou medieval. A arqueologia industrial estende-se por todas essas subdivisões, pois as atividades produtivas analisadas podem ser de qualquer um desses períodos. Trata-se de um estudo definido a partir de sua adjetivação tipológica e não temporal. O próprio emprego da frase 'com especial referência à revolução industrial', observado em muitas definições da matéria, na verdade não delimita um período histórico particular e sim um 'aspecto' particular, relacionado às condições específicas de industrialização naquele dado momento. O autor ressalta, porém, que o uso da expressão 'arqueologia industrial' deve restringir-se apenas às pesquisas que requeiram métodos e técnicas da arqueologia tradicional. Nos demais casos, sugere a expressão *industrial recording*.

Dentre os pesquisadores que procuraram delimitar e orientar este campo de estudos, destaca-se R. A. Buchanan. Durante a década de 1970 na Inglaterra, Buchanan defendeu a necessidade de organizar e sistematizar os estudos referentes ao patrimônio industrial. Ao

⁹ Kenneth Hudson, *Industrial Archaeology – An Introduction*, London, Baker, 1966, p.21.

¹⁰ Arthur Raistrick, *Industrial Archaeology, an Historic Survey*, Frogmore, St. Albans, Paladin, 1973, pp. 13-14.

discorrer sobre a definição de critérios de abordagem adequados, procurou destacar o caráter interdisciplinar inerente aos estudos desta natureza, principalmente devido à grande variedade de categorias industriais existentes, cada qual apresentando especificidades técnicas e programáticas diferenciadas.

Em sua busca por critérios precisos que orientem a sistematização desses estudos, Buchanan define a 'arqueologia industrial' como o campo de estudos que abarca a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, a preservação de monumentos industriais, sempre considerados de forma a destacar sua relação com a história social e da técnica. Para os propósitos desta definição, considera como 'monumentos industriais' todos os artefatos integrantes de sistemas de produção industrial hoje obsoletos ou desativados, oriundos de todas as épocas.

[...] industrial archaeology is a field of study concerned with investigating, surveying, recording and, in some cases, with preserving industrial monuments. It aims, moreover, at assessing the significance of these monuments in the context of social and technological history. For the purposes of this definition, an 'industrial monument' is any relic of an obsolete phase of an industry or transport system, ranging from a Neolithic flint mine to a newly obsolete aircraft or electronic computer.¹¹

O autor afirma que o uso do termo 'campo de estudo' procurou enfatizar o equilíbrio entre teoria e prática de pesquisa, conciliando a atividade de historiadores e arqueólogos.¹² Nesse sentido, estabelece uma distinção entre o que chamou de 'aspectos práticos' de um estudo desta natureza, como os processos de investigação, resgate, registro e preservação, e os 'aspectos teóricos', relacionados principalmente à avaliação do significado do monumento inserido em um contexto histórico específico.¹³

Com relação à delimitação cronológica, uma das dificuldades enfrentadas por teóricos e pesquisadores da arqueologia industrial, Buchanan concorda com a extensão dos estudos para qualquer período histórico, porém procura restringir a atenção aos últimos dois séculos. Sua argumentação reside no fato de que precisamente neste curto espaço de tempo o processo de industrialização acelerou-se como nunca antes ocorrera,

¹¹ R. A. Buchanan., *Industrial Archaeology in Britain*, Harmondsworth, Penguin, 1972, pp. 20-21. Grifo nosso.

¹² R. A. Buchanan, "The Definition of Industrial Archaeology". In: *L'Etude et la Mise en Valeur du Patrimoine Industriel, 4^{ème} Conférence Internationale, Lyon-Grenoble, Septembre 1981*, Paris, 1985, p. 105.

¹³ O uso da expressão 'reliquia' foi criticada por Ulpiano Bezerra de Meneses pois denota a exclusão de uma leitura contemporânea desses artefatos. Retomaremos esta questão no tópico "A Teoria na Prática - Questões Controversas", neste capítulo.

impulsionando o desenvolvimento de infra-estruturas como transportes e comunicações, bem como uma série de invenções tecnológicas para aparelhar a produção industrial. Apesar de o autor não estabelecer uma delimitação rígida, o enfoque de suas observações repousa precisamente sobre as condições de industrialização na Inglaterra.

Buchanan destaca a importância dos estudos sobre o patrimônio industrial sob vários aspectos.¹⁴ Primeiramente, cita as possibilidades educacionais. As evidências trazidas à tona pela arqueologia industrial podem suscitar novas perspectivas de análises históricas, não apenas relacionadas aos processos produtivos, equipamentos ou edifícios, mas também ao próprio processo de industrialização de cada localidade – aqui definido como um movimento de transformações sociais e políticas, além dos claros desdobramentos de ordem econômica, comumente citados com maior ênfase nos estudos sobre industrialização. Outra importante e inquestionável contribuição da arqueologia industrial reside na criação de arquivos especializados com informações provenientes das buscas por documentos e levantamentos de campo. O registro e reunião desta documentação (dados técnicos sobre processos produtivos obsoletos, fotografias, panfletos ou manuais técnicos antigos), permite a consulta por profissionais de diferentes áreas a um material de difícil obtenção quando isolado. Além da função prática de registro, esses estudos desvendam evidências históricas que nos permitem identificar as transformações locais. Áreas industriais construídas por sucessivas gerações, guardam, em seus remanescentes físicos, as marcas de transformações sociais, econômicas e técnicas, demarcando a coexistência de diversas fases de desenvolvimento.

Com relação às técnicas adequadas para empreender tais registros, o autor novamente ressalta a necessidade da atuação conjunta entre profissionais de diferentes áreas de estudo. As informações coletadas em levantamentos de campo (descrição do sítio ou artefato, dimensões, localização, situação atual) ou pesquisa documental (manuscritos, fotos) deverão ser registradas por escrito (*written report*) de forma a permitir a consulta rápida aos dados mais elementares. Deve-se atentar, no entanto, para as limitações próprias de levantamentos dessa natureza, recorrendo a especialistas quando necessário.¹⁵ Para a correta organização dos conteúdos de coleta e análise, a atuação desses pesquisadores deverá estar respaldada por uma coerente política nacional voltada à preservação desses artefatos, que ofereça um serviço eficiente de informação atrelado a planos sistemáticos de pesquisa.

¹⁴ R. A. Buchanan, *Industrial Archaeology in Britain*, pp. 24-27,49.

¹⁵ Idem, p. 30.

Mas quais representantes do patrimônio industrial deverão efetivamente ser preservados? Como proceder a esta seleção? Neste ponto, Buchanan propõe seis critérios ou diretrizes para auxiliar no esclarecimento da questão sobre 'o que preservar' no campo do patrimônio industrial.¹⁶

Inicialmente, ressalta o grau de unicidade ou singularidade do artefato (*degree of uniqueness*). Neste grupo estariam elementos que representem o único exemplo de um tipo particular de artefato, o primeiro ou o último remanescente. O último exemplar de determinado equipamento mecânico ou edifícios industriais de tipologia arquitetônica única poderiam enquadrar-se neste grupo. O segundo critério (*representational distinction*), seria a qualidade do artefato enquanto referencial representativo. O artefato denota uma referência específica, como um edifício representante de um tipo regional de arquitetura ou construído com técnicas não usuais. Outro aspecto também englobado por este critério de distinção, seria os complexos de edifícios que apresentam qualidades quando preservados em conjunto. Em terceiro lugar, as dimensões e o uso também devem ser considerados. Diversos edifícios industriais desativados relacionam-se com extensas áreas circundantes – muitas vezes originalmente vinculadas ao processo produtivo – que possuem grande potencial para adaptação a novos usos. O quarto critério ressalta as potencialidades turísticas de determinadas áreas industriais desativadas, após a implementação de projeto e infra-estrutura adequada para a nova atividade. Outro critério destacado é a existência e a relevância do suporte local com relação a incentivos financeiros – a possibilidade de atrair parceiros interessados em implementar projetos de preservação e reabilitação, quer sejam grupos públicos ou grupos privados, poderá condicionar as escolhas a serem tomadas. Finalmente, o último critério destaca aqueles artefatos associados a pessoas ou fatos importantes, um engenheiro famoso ou uma inovação técnica relevante, por exemplo.

Apesar de enunciarem a preocupação com a preservação dos bens abarcados pelas pesquisas da arqueologia industrial, os primeiros teóricos da matéria não aprofundam a discussão sobre como proceder neste sentido. As primeiras análises detiveram-se no estabelecimento de métodos de registro e documentação que pudessem fornecer subsídios para pesquisas ou projetos futuros. Os critérios propostos por Buchanan, no entanto, além da necessária documentação, demonstram o interesse progressivo na preservação deste patrimônio por meio do estabelecimento de premissas que orientem esta atividade. De fato,

¹⁶ R. A. Buchanan, *op. cit.*, pp. 52-54.

a partir da década de 1960, edifícios industriais – e equipamentos, em alguns casos – aos poucos começam a integrar listas de edifícios com especial interesse histórico ou arquitetônico em programas ingleses voltados à preservação, classificando-se em três categorias: Categoria I, edifícios de notável importância nacional; Categoria II, edifícios de especial interesse e Categoria III, edifícios importantes quando considerados em conjunto.¹⁷

Para a aplicação de quaisquer critérios de seleção, no entanto, é indiscutível a necessidade de informações e registros sobre as edificações existentes, principalmente quando a quantidade de edifícios, isolados ou em grupo, ultrapassa nossa capacidade de análise. É neste sentido, no enfoque quanto à criteriosa documentação desses artefatos, que vários estudiosos procuraram deter suas análises. K. Hudson, K. Major e J. Pannell¹⁸ alertam para o fato de que apenas uma pequena parcela dos artefatos industriais deverá (e poderá) efetivamente ser preservada; evidentemente não haverá recursos para preservar-se mais do que uma significativa parcela desses artefatos. Há, portanto, a necessidade de empreender registros criteriosos desses bens com o intuito – além da informação histórica – de fornecer critérios lúcidos para a seleção de quais artefatos deverão ser conservados. Suas análises detêm-se sobre os aspectos técnicos relativos à documentação que deverá subsidiar essas escolhas.

Segundo K. Hudson, a primeira medida a ser tomada é a realização de um breve relatório (*Brief Report*) sobre o edifício considerado de interesse, com o auxílio de todo material que puder ser reunido sobre a indústria em estudo ou sobre a indústria local, como jornais e informes da época, panfletos sobre produtos comercializados ou eventos celebrados, mapas, etc. Além do registro fotográfico, gravações em áudio e vídeo também poderão ser de grande utilidade quando movimentos e sons compõem a evidência histórica que está para desaparecer. Para transcrição das informações obtidas, bem como das observações de campo, recomenda o preenchimento das fichas padronizadas utilizadas pelo *Conselho Britânico de Arqueologia (CBA record cards)* – uma espécie de ficha de inventário onde deverão constar dados elementares sobre o edifício de forma clara e objetiva. Após o preenchimento da ficha, o próximo passo seria a divulgação dos resultados obtidos através da publicação em artigos, revistas, exposições e até mesmo da

¹⁷ Neil Cossons, *The BP Book of Industrial Archaeology*, London, David & Charles, 1978, p. 35; J. P. M. Pannell, *The Techniques of Industrial Archaeology*, London, David & Charles, 1974, p. 165.

¹⁸ Kenneth Hudson, *Handbook for Industrial Archaeologists*, London, Baker, 1967, pp. 16-17; K. J. Major, *Fieldwork in Industrial Archaeology*, London, B. T. Batsford Ltd, 1975, p. 164; J. P. M. Pannell, *op. cit.*, p. 163.

divulgação pelo rádio e pela televisão, de forma a conscientizar não somente o público acadêmico, mas também a comunidade em geral.¹⁹ Com relação ao envolvimento do público, J. Pannell também destaca a importância dos grupos locais nas iniciativas voltadas ao registro e preservação desses edifícios. Segundo o autor, a preservação de um monumento terá maiores chances de sucesso quando grupos interessados (estudantes universitários, pesquisadores, museus) se encarregam de sua manutenção e gestão.²⁰

A interpretação dos artefatos industriais enquanto patrimônio cultural, no entanto, assume maior relevância com as contribuições de Neil Cossons. Segundo o autor, o crescimento do interesse pela arqueologia industrial é a repercussão não apenas de um movimento de reação contra a destruição de monumentos industriais relevantes, mas também a evidência de um sentimento subconsciente de perda que emerge frente à possibilidade de que uma nova economia, mais uma vez, destrua o existente para construir o novo, como aconteceu em outras etapas do desenvolvimento econômico mundial, notadamente nos períodos de pós-guerra.²¹ O enfoque deste pensamento repousa sobre os remanescentes físicos do período chamado de Revolução Industrial, considerado pelo autor “o mais relevante período de nosso passado, não somente porque é o mais recente, mas porque as mudanças específicas dos últimos dois séculos e meio determinaram as fundações de nossa sociedade atual e de todas as outras sociedades industriais ao redor do mundo”.²² O período focado, no entanto, pouco influi na interpretação da questão exposta pelo autor. Este ‘sentimento de perda’ descreve um dos processos pelo qual um dado elemento, material ou imaterial, assume importância como referência cultural de nosso passado, seja este qual for. Nesta abordagem, os remanescentes físicos da industrialização transcendem a pura evidência histórica e assumem significância como evidências culturais, como parte integrante do patrimônio cultural de uma dada localidade. A preocupação com a chegada de um novo paradigma econômico é também, neste aspecto, a preocupação com a manutenção da paisagem de uma economia do passado como evidência cultural do presente; é a afirmação de que os remanescentes deste passado integram uma herança cultural própria; compõem, portanto, o patrimônio cultural de uma sociedade.

¹⁹ Kenneth Hudson, *Handbook for Industrial Archaeologists*, pp. 25-50.

²⁰ J. P. M. Pannell, *op. cit.*, pp. 166-167.

²¹ Neil Cossons, *op. cit.*, p. 18.

²² Idem, p. 17. “[...] it is the most relevant period of our past, not only because it is the most recent but because the specific changes wrought during the last 2 ½ centuries provide the foundations of our present society and of all other societies throughout the world.”

Outro aspecto salutar destacado por N. Cossons é a necessária integração entre a arqueologia industrial e o estudo da paisagem como forma de compreender as transformações espaciais geradas pela industrialização, não apenas do ponto de vista histórico ou técnico, mas sobretudo como elemento definidor do que chamou de ‘personalidade’ de uma dada região.²³ A análise dessa ‘personalidade’ depende, além dos instrumentos tradicionais de coleta e documentação, de uma sutil apreciação estética dos componentes desta paisagem, como as características formais e construtivas dos edifícios ou detalhes arquitetônicos, com o intuito de permitir a compreensão das “características visuais intangíveis de uma área”. Os monumentos que compõe esta paisagem não representam, necessariamente, excelentes projetos arquitetônicos – mas a escala monumental e a perfeita assimilação desses edifícios com o entorno, freqüentemente “excitam a imaginação e estimulam os sentidos”²⁴, não apenas dos pesquisadores, mas de toda a comunidade que os aprecia, independente de maiores conhecimentos sobre arte e arquitetura.

A atribuição deste aspecto peculiar aos estudos de arqueologia industrial difere das análises desenvolvidas por diversos outros pesquisadores que procuraram, como vimos, ressaltar precisamente a importância histórica dos artefatos industriais. As considerações de N. Cossons demarcam não apenas a evidenciação desses artefatos como patrimônio cultural, mas também a existência de um atributo estético, associado, inclusive, à freqüente necessidade de avaliar o patrimônio industrial como conjunto arquitetônico e não apenas como edifícios isolados.²⁵ O destaque desses aspectos voltados à interpretação dos remanescentes industriais como patrimônio cultural deixa clara a posição do autor que defende ser a preservação desses bens a verdadeira justificativa dos estudos de arqueologia industrial.

Com relação à preservação deste patrimônio, N. Cossons destaca o grande potencial de adaptação desses edifícios para novos usos como salas de concerto, *flats*, escritórios, hotéis ou atividades voltadas ao turismo. Outra possibilidade seria a criação de museus da ciência e tecnologia – a exemplo do Museu da Ciência, em Londres – e em alguns casos a preservação de monumentos industriais *in situ*, garantindo a manutenção das relações

²³ Neil Cossons, *op. cit.*, pp. 424-425.

²⁴ *Idem*, p. 22.

²⁵ A atenção com relação à paisagem industrial foi também sutilmente enunciada por Kenneth Major. O autor sugere a observação detalhada das formas e dimensões dos edifícios, bem como dos traçados das estradas que compõem um sítio industrial. “Sites where the buildings remains, possibly derelict, should be recorded in greater detail; the shape and the size of the buildings and the road or rail layout to the site should be noted.” Kenneth Major, *op. cit.*, p. 48.

espaciais e funcionais originais. Essas iniciativas, além de salvaguardar os edifícios a partir do incremento de um uso contemporâneo e de promover a reabilitação de áreas degradadas, também permitem a 'retenção do valor essencial desta arquitetura, tecnologia ou paisagem' – valor este associado às características estéticas compositivas dos conjuntos edificadas.²⁶

No cenário francês, o interesse pelo patrimônio industrial começa a manifestar-se com maior representatividade a partir da década de 1970. De maneira análoga aos desdobramentos sobre o tema na Grã-Bretanha, as discussões sobre definições e critérios em torno da arqueologia industrial também provocaram grandes debates entre estudiosos franceses; quer seja com relação ao uso da expressão 'arqueologia industrial', quer seja no que concerne aos limites cronológicos que o novo campo deveria abarcar.

Maurice Daumas, um dos primeiros pesquisadores sobre o tema na França, aproxima-se das conclusões de Neil Cossons ao defender que o objetivo primordial dos estudos da arqueologia industrial é o fornecimento de dados para a identificação dos sítios e artefatos industriais de interesse histórico e / ou simbólico, com o intuito de promover sua salvaguarda.

[...] A arqueologia industrial, que não deve ignorar nada do que ensina a história tradicional, tem por objeto principal a pesquisa e o estudo dos sítios onde se desenrolaram esses tipos de atividade, e os testemunhos artificiais, os artefatos, que aí permanecem.

Mas trata-se do primeiro passo da nossa nova disciplina. A pesquisa e a observação permitem identificar o que não foi ainda destruído, determinar a sua historicidade, apreciar seu interesse, provocar sua salvaguarda. Pois é nisso, sem dúvida, que convém reconhecer o objetivo primordial da arqueologia industrial.²⁷

Apesar de procurar delimitar o uso da expressão 'arqueologia industrial' apenas para os sítios que possuam remanescentes materiais, a ênfase no objetivo último dessas análises, qual seja a preservação dos testemunhos da indústria, demarca o amadurecimento das discussões sobre o tema, sem dúvida com base na experiência britânica. O debate se amplia. Ultrapassa a esfera das terminologias empregadas ou dos limites de abordagem e começa a deter-se na evidência real que a nova matéria traz à tona, a 'materialização' do objeto a ser preservado. As evidências coletadas permitem a observação atenta desses sítios e objetos, a averiguação de sua representatividade histórica, simbólica e estética, e a

²⁶ Neil Cossons, *op. cit.*, p. 31.

²⁷ Maurice Daumas, *L'Archéologie Industrielle en France*, Paris, Laffont, 1980, pp. 428. Trad. port. de Beatriz Mugayar Kühl, *op. cit.*, p. 224.

possível atribuição de um valor cultural e patrimonial a elementos até então sucateados. Temos, portanto, a pesquisa científica como suporte para o reconhecimento de um patrimônio.

Nos anos que se seguem, vários pesquisadores aprofundaram e expandiram esta vertente de análises, fortalecendo paulatinamente a aceitação dos elementos industriais enquanto patrimônio cultural. No início da década de 1990, Jean-Yves Andrieux defende que “a arqueologia industrial é a atividade científica que tem por objetivo esclarecer um *corpus* coerente de elementos reunidos sob o vocábulo patrimônio industrial”.²⁸ Suas considerações, portanto, corroboram esta nova dimensão de análises ao focar, já na própria definição da matéria, a necessária relação com as questões patrimoniais.

3.2 A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO CONTEXTO DAS TEORIAS DE RESTAURAÇÃO EXISTENTES

Os princípios que regem o debate contemporâneo sobre a preservação e restauração de bens culturais ilustram, entre outros legados, o amadurecimento das discussões sobre a abrangência do conceito de patrimônio e a conseqüente expansão dos bens considerados de interesse cultural. Notadamente a partir da década de 1960, a ampliação dos debates relativos à preservação expandiu sobremaneira o entendimento sobre quais elementos integram determinado patrimônio cultural, procurando focar com maior atenção aspectos relacionados à inserção dos ‘artefatos’ no espaço e na sociedade.

Dessa forma, além dos grandes monumentos de excepcional relevância, voltam-se as atenções para artefatos até então considerados ‘menores’ como a arquitetura vernacular, a arquitetura industrial ou determinados conjuntos edificados onde o tecido urbano e a homogeneidade dos volumes compõem o testemunho histórico que os qualifica. Esta abertura no campo dos estudos patrimoniais passou a considerar grandes áreas urbanas ou rurais como potencialmente reveladoras de valores históricos, sociais e estéticos – seja na manutenção de uma paisagem; seja na coexistência de elementos do passado vivenciados

²⁸ Jean-Yves Andrieux, *Le Patrimoine Industriel, (Que sais-je?)*, Paris, PUF, 1992, p. 03.

no presente. Muitos exemplares do patrimônio industrial, portanto, integram o grupo de artefatos contemplados por esta ampliação do conceito de 'patrimônio a preservar'.

Sem pretender aprofundar a questão, podemos indagar se a gênese dos questionamentos que reavaliam o conceito de patrimônio não reside na própria reavaliação de valores que sucede grandes conflitos mundiais. O significativo abalo de importantes centros históricos europeus durante a Segunda Guerra Mundial e as dificuldades com relação à reconstrução, restauração ou modernização dessas áreas, impulsionaram novos debates com respeito aos critérios de intervenção nos monumentos afetados. No que concerne à ampliação do conceito de patrimônio a preservar, as perdas e questionamentos do pós-guerra abrem caminho para a valorização do tecido urbano, dos conjuntos históricos e das relações entre monumento e entorno como importantes referenciais identitários. Apenas para ilustrarmos a questão, antes do conflito, as discussões sobre a preservação do patrimônio já enunciavam a preocupação com esses aspectos, porém ainda de maneira incipiente ou controversa. A *Carta de Restauro de Atenas*, resultado de uma reunião internacional sobre preservação de monumentos em 1931, alerta para a importância de respeitar as características do entorno de monumentos históricos. Esta preocupação, porém, restringe-se à garantia de ambientação do bem preservado e não atribui valor ao entorno como patrimônio em conjunto.

A conferência recomenda respeitar, na construção de edifícios, o caráter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos antigos, cuja proximidade deve ser objeto de cuidados especiais.

Em certos conjuntos, algumas perspectivas particularmente pitorescas devem ser preservadas.²⁹

Outro documento do mesmo período, a outra *Carta de Atenas*, redigida conforme as conclusões do 4º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, de 1933, tece considerações sobre a preservação de monumentos, centros e bairros históricos segundo as orientações do movimento moderno. Os conjuntos históricos deverão ser preservados desde que não interferiram na nova orientação urbanística que deverá dar prioridade à salubridade, à circulação e às áreas verdes. Caso contrário, quando o monumento representa um 'obstáculo' às prerrogativas da doutrina modernista, este "só poderá ser suprimido pela demolição". Em certos aspectos, o documento anseia por rever a própria

²⁹ "Carta de Atenas: Escritório internacional de museus, 1931". In: Isabelle Cury (org.), *Cartas Patrimoniais*, Rio de Janeiro, IPHAN, 2000, 2ªed., p.14.

história, entendendo que a demolição do entorno histórico e a substituição por áreas verdes poderá criar uma ambiência nova.

É possível que, em certos casos, a demolição de casas insalubres e de cortiços ao redor de algum monumento de valor histórico destrua uma ambiência secular. É uma coisa lamentável, mas inevitável. Aproveitar-se-á a situação para introduzir superfícies verdes. Os vestígios do passado mergulharão em uma ambiência nova, inesperada talvez, mas certamente tolerável, e da qual, em todo caso, os bairros vizinhos se beneficiarão amplamente.³⁰

Após a Segunda Guerra, no entanto, o grande número de edificações e bairros históricos destruídos redireciona o foco das discussões em torno dos critérios de intervenção em monumentos e, no âmbito desses novos debates, abre o questionamento sobre a própria abrangência do termo 'patrimônio'. A perda ou comprometimento de vastas áreas atingidas traz à tona a importância de determinadas relações que, anteriormente, na permanência secular, não suscitavam questionamento. A relação entre volumes edificados, o entorno histórico de certos monumentos, a miscelânea de tipologias onde empiricamente coexistem diferentes épocas e fatos, e a própria identificação cotidiana da população com a paisagem, são elementos que responderam às indagações frente ao desejo de 'recompor' aqueles 'lugares' perdidos.

Trata-se, portanto, da compreensão e valorização da paisagem existente enquanto evidência histórica e cultural. A observação das forças físicas e simbólicas que compõem uma paisagem, aguçada pela desmaterialização do cenário até então conhecido, evidencia a quantidade de relações e elementos que interagem entre si para a conformação de um patrimônio. Se retomarmos as reflexões de Neil Cossons, notaremos que o mesmo processo de identificação de valores patrimoniais abriu caminho para o gradativo reconhecimento dos remanescentes da indústria enquanto componentes de uma herança cultural.

A partir de então, a preocupação com a manutenção dessas relações – históricas, estéticas, sociais – assume lugar de destaque no debate sobre a preservação de bens culturais. Na redação da *Carta de Veneza*, de 1964, essas questões são incorporadas de forma bastante clara e objetiva, diferentemente do que ocorria nos documentos anteriores. A *Carta de Veneza*, documento elaborado durante o II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, realizado em Veneza, representa a

³⁰ "Carta de Atenas: CIAM, 1933". In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, p. 54.

síntese e o amadurecimento dos debates travados desde a década de 1940. Na *Carta* é enunciada a necessidade de se formularem princípios de conservação e restauração válidos internacionalmente, com a devida adaptação ao contexto cultural de cada país. Após esta data, vários outros documentos foram elaborados, principalmente para aprofundar tópicos específicos; a *Carta de Veneza*, porém, continua sendo o principal referencial teórico até os dias de hoje, mesmo sem pretender qualquer efeito legislativo.³¹

A *Carta* expõe com muita clareza e objetividade a citada ampliação do conceito de patrimônio cultural – contexto em que se inserem vários representantes do patrimônio industrial que ora analisamos. São considerados como ‘monumento histórico’, não apenas as edificações grandiosas, mas também os sítios urbanos e rurais, bem como edifícios modestos, que tenham adquirido significado histórico ou cultural ao longo do tempo. Também é enunciada a necessidade de envolver profissionais de diferentes áreas nas atividades de conservação e restauração. Esta observação alude aos diversos elementos envolvidos na configuração de determinados ‘monumentos’, conforme a nova abrangência do termo.

Art 1º A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural.

Art 2º A conservação e restauração dos monumentos constituem uma disciplina que reclama a colaboração de todas as ciências e técnicas que possam contribuir para o estudo e salvaguarda do patrimônio monumental.³²

Outro aspecto abordado com maior clareza é a atribuição de valor ‘monumental’ ao entorno, procurando compreender as relações existentes entre os edifícios enquanto conjunto de interesse histórico e / ou estético. Em documentos anteriores, como vimos, o entorno era encarado como um cenário para um monumento principal e não como elemento possuidor de valores culturais próprios. Essa preocupação, pormenorizada em documentos posteriores, possui grande interesse quando abordamos especificamente o patrimônio industrial. As áreas industriais de interesse cultural não necessariamente possuem um ‘monumento principal’ e seu respectivo entorno. Pelo contrário, muitas vezes

³¹ Para maiores informações sobre as teorias de restauração que antecederam a elaboração da Carta de Veneza, v. Beatriz Mugayar Kühl, *op. cit.*, pp. 179-207; Giovanni Carbonara, *Avvicinamento al Restauro*. Napoli, Liguori, 1997; Jukka Jokilehto, *A history of architectural conservation*, Oxford, Butterworth, 1999.

³² “Carta de Veneza – Carta internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios (1964).” In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, p. 92.

o conceito de 'entorno' não é claro pois será justamente a paisagem, a 'ambiência' entre volumes e fluxos, o artefato que se pretende preservar. No artigo 6º, a *Carta de Veneza* assim recomenda:

Art 6º A conservação de um monumento implica a preservação de uma ambiência em sua escala. Enquanto sua ambiência subsistir, será conservada, e toda construção nova, toda destruição e toda modificação que possam alterar as relações de volumes e de cores serão proibidas.³³

Essas questões serão abordadas com maior aprofundamento em documentos posteriores. A Conferência Geral da Unesco de 1972, realizada em Paris sob a denominação de *Convenção sobre a salvaguarda do patrimônio mundial, cultural e natural*, encampa as questões até então apresentadas, passando a considerar como elementos integrantes do patrimônio cultural, os monumentos, conjuntos de edifícios e sítios.

Art 1º Para os fins da presente convenção serão considerados como 'patrimônio cultural':

- os monumentos: obras arquitetônicas, de escultura ou de pintura monumentais [...];
- os conjuntos: grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude de sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;
- os sítios: obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza, bem como as áreas que incluam sítios arqueológicos, de valor universal do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.³⁴

A *Convenção de Paris*, como ficou conhecida, enfatiza a preocupação com o aumento da ameaça aos bens culturais, não apenas devido à deterioração natural provocada pelo tempo, mas também – e sobretudo – devido às transformações da vida social e econômica que rapidamente alteram o cenário existente.³⁵ Estes aspectos já haviam sido aventados dez anos antes, ainda que de forma incipiente, durante a Convenção Geral da Unesco de 1962, intitulada *Recomendação relativa à salvaguarda da beleza e do caráter das paisagens e sítios*³⁵. No documento de 1962 foi proposto que, além da salvaguarda das paisagens naturais, especial atenção fosse dada às paisagens e sítios formados pela ação do

³³ "Carta de Veneza". In: Isabelle Cury (org.) *op. cit.*, p. 93.

³⁴ "Convenção sobre a salvaguarda do patrimônio mundial, cultural e natural: Conferência Geral da UNESCO, Paris, 1972". In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, p. 178-179.

³⁵ "Recomendação relativa à salvaguarda da beleza e do caráter das paisagens e sítios: Conferência Geral da UNESCO, Paris, 1962". In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, p.83

homem, principalmente os sítios urbanos, geralmente os mais ameaçados por obras de construção e pela especulação imobiliária. Observamos que já na década de 1960 a intensificação do uso e a valorização do solo urbano surgem como grandes obstáculos para a preservação de conjuntos edificados de interesse histórico.

Entre outras medidas, a *Convenção de Paris* (1972) propõe o estabelecimento de um sistema internacional de cooperação e assistência à identificação e preservação de bens culturais mundialmente representativos. Esses bens deverão integrar a então criada “Lista do Patrimônio Mundial”. A definição de patrimônio cultural adotada pela *Convenção*, ao abarcar conjuntos de edifícios e sítios segundo os critérios acima citados, abre caminho para a inclusão de diversos representantes do patrimônio industrial na citada Lista de bens culturais de valor universal excepcional. Entre 1978 e 2001, foram incluídos na Lista diversos sítios e estruturas industriais, dentre eles o conjunto de elevadores do *Canal du Centre*, na Bélgica, sistemas de irrigação na China, sítios de exploração mineira na Polônia, México e Suécia, complexos industriais na Grã-Bretanha, entre outros.

A *Declaração de Amsterdã*³⁶, elaborada em 1975, ao abordar a preservação do patrimônio arquitetônico europeu, considera a expansão do conceito de patrimônio um fato reconhecido e abraça o desafio de determinar procedimentos para sua salvaguarda dentro desta nova dimensão de análise. Após destacar a inserção de conjuntos e bairros de interesse histórico na definição de patrimônio arquitetônico então considerada, o documento ressalta a necessidade de inserir a conservação e preservação deste patrimônio dentre os objetivos do planejamento urbano e territorial. Para tanto, afirma necessário o diálogo constante entre urbanistas e conservadores (restauradores) para que os procedimentos básicos do planejamento urbano possam coadunar-se com as exigências de proteção aos edifícios e áreas históricas.

O documento procura situar as questões relativas à preservação do patrimônio dentro de um contexto maior: o artefato a preservar como componente de um tecido urbano vivo e em transformação. A integração entre a proteção desses artefatos e as políticas urbanas, portanto, torna-se não somente desejável como prioritariamente evidente. Este seria um caminho pelo qual ambos os instrumentos – preservação e políticas públicas – poderiam beneficiar-se mutuamente; ao acolher as exigências de conservação do patrimônio arquitetônico e integrar o artefato como dado de projeto, um planejamento adequado poderá incitar a implantação de novas atividades em zonas decadentes,

³⁶ “Declaração de Amsterdã: Congresso do patrimônio arquitetônico europeu, Amsterdã, 1975”. In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, pp. 199-200.

implementar usos contemporâneos em construções antigas como mecanismo de revitalização urbana e reduzir a expansão da área metropolitana através da reabilitação dos bairros existentes. Além da preservação do patrimônio, essas iniciativas também representam economia de recursos, pois procuram explorar a infra-estrutura disponível.

A integração proposta entre planejamento urbano e proteção do patrimônio evidencia o interesse em compreender as relações que configuram os tecidos urbanos antigos para explorá-las na procura por um novo urbanismo. Deverá ser possível, nas cidades contemporâneas, orientar as transformações de forma a permitir a coexistência de etapas evolutivas e referências sócio-culturais distintas que, na diversidade continuamente vivenciada, alicerçam os referenciais identitários dos habitantes.

[...] Sabe-se que a preservação da continuidade histórica do ambiente é essencial para a manutenção ou a criação de um modo de vida que permita ao homem encontrar sua identidade e experimentar um sentimento de segurança face às mudanças brutais da sociedade; um novo urbanismo procura reencontrar os espaços fechados, a escala humana, a interpretação das funções e a diversidade sócio-cultural que caracterizam os tecidos urbanos antigos [...].³⁷

Os debates prosseguem nesta direção e outras cartas, manifestos e recomendações, aprofundam tópicos específicos do tema. A *Recomendação de Nairóbi*, elaborada na Conferência Geral da Unesco de 1976, aprofunda os debates com relação à salvaguarda de conjuntos históricos e questiona a integração harmoniosa desses artefatos na vida urbana contemporânea. A noção de 'ambiência' vem à tona com maior clareza uma vez que a urbanização então em curso – nociva ao patrimônio devido às altas escalas e densidades – compõe a realidade com a qual a preservação desses conjuntos deverá dialogar. Neste contexto, define-se 'ambiência' como "o quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos ou culturais."³⁸

Segundo o documento, os conjuntos históricos e sua ambiência deverão ser protegidos contra deteriorações, utilização inadequada, acréscimos supérfluos e transformações abusivas que os descaracterizem. As construções contemporâneas, portanto, deverão integrar-se na paisagem e permitir a manutenção das relações espaciais e sociais que determinam essa ambiência particular. O documento propõe a formulação de

³⁷ "Declaração de Amsterdã." In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, p. 202.

³⁸ "Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea: Conferência Geral da UNESCO, Nairóbi, 1976". In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, p. 220.

medidas jurídicas, técnicas, econômicas e sociais, em âmbito nacional, regional e local, que garantam a efetiva aplicação desses princípios.

A recomendações com relação à preservação de cidades e bairros históricos são retomadas e aprofundadas na *Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas* – conhecida como *Carta de Washington* – elaborada em 1986 pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, ICOMOS. A Carta complementa as questões enunciadas na *Carta de Veneza* (1964) e na *Recomendação de Nairóbi* (1976), procurando enfocar precisamente as cidades ou bairros que representem valores específicos das civilizações urbanas; valores particularmente ameaçados pela urbanização acelerada das últimas décadas.

A *Carta de Washington* define a salvaguarda das cidades históricas como o conjunto de medidas necessárias à sua proteção, conservação e restauração. A orientação do desenvolvimento urbano nessas áreas também deverá ser observada de forma a garantir a convivência harmoniosa entre as áreas preservadas e os equipamentos contemporâneos. Neste tópico em particular, a *Carta* retoma questões já enunciadas na *Declaração de Amsterdã*, ao inserir a preservação urbana dentre os objetivos das políticas de desenvolvimento econômico, social e urbano. Consolida-se, portanto, o entendimento de que a preservação de áreas urbanas deverá necessariamente estar integrada a planos de maior abrangência, com a participação de equipes profissionais multidisciplinares e da própria população local no estudo e na conciliação dos diversos vetores envolvidos.

A preservação dessas áreas urbanas especiais deverá atentar para a manutenção das relações físicas e imateriais que as compõem e qualificam, ou seja, as relações entre volumes e espaços vazios, o traçado urbano e o parcelamento, as características arquitetônicas dos edifícios, as relações com o entorno e as atividades tradicionalmente desenvolvidas no local. O texto da *Carta* assim especifica:

[...] Os valores a preservar são o caráter histórico da cidade e o conjunto de elementos materiais e espirituais que expressam sua imagem, em particular:

- a) a forma urbana definida pelo traçado e pelo parcelamento;
- b) as relações entre os diversos espaços urbanos, espaços construídos, espaços abertos e espaços verdes;
- c) a forma e o aspecto das edificações (interior e exterior), tais como são definidos por sua estrutura, volume, escala, materiais, cor e decoração;
- d) as relações da cidade com seu entorno natural ou criado pelo homem;
- e) as diversas vocações da cidade, adquiridas ao longo de sua história.³⁹

³⁹ “Carta de Washington: Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas, ICOMOS, 1986.” In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, p. 282.

Com relação aos métodos e instrumentos adequados, a *Carta* recomenda que as ações de salvaguarda sejam previamente planejadas com base em análises multidisciplinares, inclusive no plano administrativo, jurídico e financeiro. Toda ação de preservação deverá atentar para a integração harmoniosa entre o conjunto histórico e a cidade contemporânea – considerando seus novos usos, equipamentos, infra-estrutura e serviços urbanos, existentes no presente momento ou provavelmente necessários para seu desenvolvimento futuro; preceitos que podem ser aplicados sem problemas para conjuntos industriais.

Após os devidos estudos e de acordo com as especificidades de cada caso, deverão ser definidos graus diferenciados de proteção para cada edificação ou grupos de edificações. Serão elencadas aquelas que serão particularmente protegidas, as que poderão ser conservadas em certas condições e aquelas que, excepcionalmente, poderão ser demolidas. Como tratam-se de grupos edificados com maior ou menor homogeneidade, as características a serem preservadas não necessariamente estarão presentes em todo o grupo. Eventualmente, adições e transformações sem qualquer interesse patrimonial, poderão deturpar a apreensão do conjunto, sendo desejável sua extração. Em outras edificações, a preservação apenas das fachadas ou dos volumes poderá flexibilizar a adaptação dos interiores para novos usos. Todas as ações de conservação e restauração, no entanto, deverão visar a manutenção da organização espacial, volumetria e escala existente, e quaisquer intervenções necessárias deverão seguir os princípios e métodos recomendados pela *Carta de Veneza*. A inserção de novas edificações, de acordo com a linguagem arquitetônica contemporânea, será necessária e desejável, desde que procure integrar-se harmonicamente ao conjunto com o objetivo de enriquecer o diálogo entre as manifestações artísticas de diferentes épocas. O mesmo cuidado deverá ser observado com relação aos novos usos. As novas funções deverão respeitar o caráter, vocação e estrutura física da área preservada.

A *Carta de Washington*, em seus parágrafos finais, enuncia a preocupação com o incentivo às pesquisas arqueológicas urbanas e viabilização de programas de educação patrimonial voltados à população local. Apesar de não aprofundar esta questão, notamos que a participação e interesse dos habitantes na conservação do patrimônio é considerado um elemento fundamental para o sucesso dessas iniciativas.

Essa breve exposição sobre os principais documentos que abordam a preservação de conjuntos urbanos, permite-nos observar o gradativo avanço dessas discussões.

Inicialmente, o enfoque repousou sobre a expansão do conceito de patrimônio a preservar; ao longo do debate, após a compreensão dos limites desta nova abrangência, voltou-se para a determinação de instrumentos e métodos que possibilitassem a análise e preservação dos extensos e complexos artefatos agora contemplados.

É neste contexto que inserimos a questão da preservação do patrimônio industrial. A preocupação com a permanência de estruturas industriais, notadamente as originárias dos períodos de intensa industrialização dos últimos séculos, surgiu paralelamente aos debates em torno da extensão da idéia de patrimônio histórico – e este fato certamente não é uma coincidência fortuita. A constatação de que as rápidas transformações da sociedade, a partir da segunda metade do século XX, ameaçavam elementos significativos de nossa cultura, sem que tivéssemos tempo de analisá-los e compreendê-los enquanto tais, foi o ponto de partida para buscar motivações que justificassem sua preservação. É justamente no âmbito desta problemática que se insere a atenção aos artefatos industriais. Os dois processos paralelos, portanto, configuram na verdade um mesmo processo.

O patrimônio industrial, entretanto, muitas vezes apresenta a particularidade de agrupar diferentes tipologias arquitetônicas que se relacionam em torno de um objetivo comum. Isso significa que não necessariamente nos referimos a um único edifício significativo; o artefato considerado poderá abarcar um série de edificações vinculadas, de alguma forma, ao processo produtivo. Neste contexto, se considerarmos um complexo industrial estaremos nos referindo a diversos edifícios, fabris ou não, que compõem uma rede funcional e espacialmente voltada à produção; vilas operárias e seus equipamentos, estruturas voltadas ao fornecimento de água ou energia, infra-estrutura específica para determinados processos industriais, etc., são elementos que compõem este cenário e que só farão sentido quando analisados em conjunto. É por este motivo que as discussões em torno da preservação de conjuntos arquitetônicos relevantes relacionam-se diretamente ao estudo do patrimônio industrial.

A relevância de determinados complexos industriais repousa, portanto, na apreensão desta composição e na observação das relações físicas e espaciais que a compõe – elementos que desvendam não somente atributos estéticos e formais, como também aspectos vinculados à história social e urbana. O entendimento de que determinadas áreas industriais possuem significado histórico e cultural, pressupõe analisarmos o artefato enquanto documento, e para isto precisamos conhecer sua integridade formal; e enquanto imagem simbólica, investigando aspectos relacionados à sua inserção na sociedade e à

atribuição de valor referencial pela população que o vivencia. A análise e compreensão destes aspectos só será possível a partir da manutenção dessas paisagens.]

O artefato assume, portanto, o caráter de sítio urbano historicamente representativo, conforme as considerações expostas pela *Carta de Veneza* e por outros documentos, como vimos. Essas extensas áreas ocupadas pela atividade industrial, entendidas como assentamentos humanos coesos e de reconhecido valor histórico, arquitetônico, estético e sócio-cultural, denotam uma série de particularidades que assim as qualificam e que, portanto, deverão ser preservadas. As recomendações da *Carta de Washington*, no que concerne aos valores a serem preservados em conjuntos históricos, respondem perfeitamente às especificidades do patrimônio industrial.

Se considerarmos a forma urbana e o parcelamento do solo em regiões ocupadas ou influenciadas pela atividade industrial, verificamos a presença clara de um ordenamento espacial específico para o atendimento de funções produtivas que repercute em toda a composição do conjunto, seja na distribuição dos edifícios fabris, seja na localização de vilas operárias e outros equipamentos urbanos, não necessariamente vinculados à qualquer indústria em particular, mas que respondem às necessidades geradas pela sua presença. A procura pela funcionalidade e otimização de fluxos produtivos e logísticos cria uma configuração própria, porém dinâmica, que ao se transformar de acordo com a evolução dos sistemas produtivos, permite a observação de diferentes períodos da história da técnica. Em alguns ramos industriais específicos, a necessidade de extensas áreas repercutiu diretamente no parcelamento do solo urbano com a delimitação de grandes lotes e a conseqüente submissão do sistema viário, obrigado a contornar extensas e compactas parcelas urbanas.

A extensão dos lotes industriais, por outro lado, permitiu a diversidade de soluções na ocupação do solo. Não obstante serem soluções primordialmente ditadas pela questão funcional, freqüentemente observamos harmoniosas composições volumétricas de inesperado valor estético, integradas ao entorno de forma a compor uma paisagem clara e reveladora. As edificações integrantes deste cenário, por sua vez, demarcam a utilização de sistemas construtivos apropriados para certos programas industriais, bem como formas, materiais e ornamentos que caracterizam a transformação desta tipologia em particular.

A preservação desses valores conforme recomenda a *Carta de Washington*, no entanto, apresenta dificuldades específicas quando tratamos do patrimônio industrial. A desativação da função produtiva e a localização em áreas urbanas estratégicas, deixam esses complexos em posição de constante ameaça de demolição. Uma série de dificuldades

precisam ser enfrentadas para a preservação dessas estruturas. É claro que não se trata de preservar a totalidade dos complexos industriais desativados, será necessário efetuar uma seleção. As barreiras a enfrentar, porém, iniciam-se na própria aceitação do valor patrimonial desta arquitetura, infelizmente ainda considerada apenas pelo caráter funcional, sendo difícil justificar sua permanência quando cessam as atividades de produção. Esta questão agrava-se ainda mais quando as áreas ocupadas possuem grande valor no mercado imobiliário.

Mesmo quando se consegue justificar a preservação, apesar de todos esses entraves iniciais, a maneira como esses edifícios são abordados em projetos de restauração, evidenciam o desconhecimento ou a desconsideração de seus valores patrimoniais. As intervenções realizadas em edifícios industriais culturalmente representativos descortinam a inobservância dos princípios mais elementares da teoria da restauração, frutos de debates e documentos internacionais reconhecidamente pertinentes e em curso desde a década de 1960 (se nos atermos ao passado recente, na verdade tais debates fundamentam-se em pelo menos dois séculos de produção sistemática sobre o assunto). A *Carta de Veneza*, documento redigido em 1964, sintetiza o pensamento crítico sobre o tema e recomenda uma série de princípios a serem observados quando da intervenção em um monumento. Se tais princípios não são considerados no que concerne ao patrimônio específico da indústria, cabe saber se é por este não ser realmente aceito como tal, ou se esta inobservância é fruto de um desconhecimento geral desses princípios, independente da natureza do artefato a sofrer a intervenção. Essa questão possui grande pertinência e sugere a necessidade de indagarmos sobre a capacitação apropriada para profissionais envolvidos em projetos tão delicados. No âmbito do presente estudo, no entanto, vejamos quais são esses princípios e de que forma o patrimônio industrial insere-se nesta problemática.

No que concerne à intervenção em monumentos históricos para efetivar sua preservação, a *Carta de Veneza* representa ainda hoje o principal referencial teórico para os profissionais vinculados à restauração e conservação. Os princípios propostos, apesar dos desdobramentos teóricos posteriores, figuram-se bastante atuais, o que confirma sua representatividade enquanto documento base, corroborado como tal pelo código de ética do ICOMOS de 2002.

A *Carta de Veneza*, em seus parágrafos iniciais, destaca a necessidade de definir parâmetros precisos para orientar as atividades de conservação e restauração de forma a

garantir a transmissão de nosso legado cultural presente para as gerações futuras⁴⁰. Para tanto, propõe que esses princípios atinjam amplitude internacional, com as devidas adaptações às particularidades culturais de cada nação. Como vimos anteriormente, a *Carta* demarca o momento de apreensão mais ampla daquilo que definimos como patrimônio cultural, abarcando sob a denominação do termo, não apenas os monumentos excepcionais, mas também obras modestas e conjuntos urbanos. Esta maior sensibilidade em relação aos bens que possuem valores culturais – inserindo neste contexto exemplares significativos do patrimônio industrial – impulsionou a necessidade de se formular um documento mais preciso, que contribuisse para a continuidade e amadurecimento de um debate consciente, cuja formulação inicial em documento internacional datava de 1931, com a *Carta de Restauro de Atenas*.

Após determinar a nova abrangência daquilo que entendemos por monumento histórico, o documento esclarece que a finalidade última de qualquer intervenção de conservação ou restauração deverá ser a salvaguarda concomitante de seus atributos históricos e artísticos, tema de relevantes discussões que antecederam a redação da *Carta* e que configuraram as bases do chamado ‘restauro crítico’⁴¹ e as proposições teóricas de Cesare Brandi. Outro aspecto esclarecedor do documento é a ênfase na diferenciação entre ‘conservação’ e ‘restauração’. Enquanto a conservação possui um caráter preventivo, principalmente através da adoção de medidas que garantam a integridade da obra; a restauração é definida como uma ação excepcional que, quando necessária, deverá objetivar a potencialização dos valores patrimoniais intrínsecos ao monumento.

Sobre a conservação, a preocupação com os elementos compositivos do monumento é evidenciada no destaque à manutenção da ‘ambiência’ externa às obras – tema que evidencia a atribuição de valor monumental ao entorno conforme aludimos anteriormente – e também à permanência do monumento ou parte dele em seu local de origem, mantendo-se, inclusive, elementos esculturais, pictóricos ou decorativos, a menos que a retirada ou deslocamento seja estritamente necessária para sua salvaguarda. Um aspecto de grande interesse para a intervenção em edifícios industriais, no entanto, é a recomendação com relação à atribuição de novos usos ao monumento. Segundo a *Carta de*

⁴⁰ “Carta de Veneza (1964).” In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, pp. 91-95.

⁴¹ Corrente teórica que se desenvolveu a partir de meados da década de 1940 por autores tais como Roberto Pane e Renato Bonelli. Em linhas gerais, o ‘restauro crítico’ defendia que a preservação e restauração de um monumento histórico devem respeitar tanto o seu valor histórico quanto estético, diferentemente dos teóricos anteriores que privilegiavam a importância histórica da obra. Sobre as transformações da noção de restauro, consultar: Giovanni Carbonara, *Avvicinamento al Restauro*. Napoli, Liguori, 1997 e Jukka Jokilehto, *A history of architectural conservation*, Oxford, Butterworth, 1999.

Veneza, a destinação de uma função útil à sociedade poderá favorecer a conservação da obra; deve-se, porém, atentar para a adoção de usos compatíveis com as especificidades de cada monumento. A nova função não poderá interferir na apreensão das qualidades históricas, artísticas e / ou compositivas da obra preservada.

Art. 5º A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é, portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se devem conceber e se podem autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes.⁴²

A restauração, por sua vez, deverá fundamentar-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. Quando julgadas indispensáveis, por motivos estéticos ou técnicos, as ações de reconstituição, consolidação ou completamento deverão destacar-se da composição arquitetônica original de forma a evidenciar a contemporaneidade dessas intervenções e afastar a possibilidade de falsificações. Além de ressaltar a distinção entre o original e a reconstituição, todas essas ações, bem como a construção de acréscimos, deverão integrar-se harmonicamente à composição existente, respeitando suas relações com o meio circundante. Com relação às intervenções de consolidação, o uso de técnicas modernas de conservação e restauração, testadas e comprovadas, é considerado aconselhável e necessário quando as técnicas tradicionais se mostrarem ineficazes.

A *Carta* recomenda que sejam respeitadas as contribuições de todas as épocas, sem recorrer à procura por uma unidade de estilo. Em um edifício em que se superpõem etapas construtivas de diferentes épocas, a predileção por uma etapa histórica subjacente deverá ser sustentada por rigorosos estudos e só será aceita quando a contribuição eliminada possui pouco valor em relação ao material revelado. Esta questão em particular é geralmente abordada ao intervirmos em representantes do patrimônio industrial. As solicitações técnicas ou o crescimento de determinados segmentos industriais em momentos históricos distintos pode ocasionar a coexistência de diferentes etapas em um mesmo conjunto edificado. Esse fenômeno, longe de ser um problema, freqüentemente confere originalidade, diversidade e importância histórica a tais conjuntos e é evidente, portanto, que a atenção às suas especificidades deva figurar entre os objetivos de qualquer intervenção.

⁴² "Carta de Veneza (1964)". In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, pp. 92-93.

A *Carta* finaliza com a recomendação de que todos os trabalhos de intervenção, seja conservação ou restauração, sejam documentados em relatórios analíticos e críticos, ilustrados com desenhos e fotografias. Estes relatórios deverão ser arquivados sob a tutela de algum órgão público que os disponibilize para a consulta dos pesquisadores.

Como vimos, as recomendações propostas pela *Carta de Veneza* enfatizam a observância dos valores estéticos e históricos da obra, repercutindo os debates que antecederam sua formulação e que ainda permeiam, pela atualidade das questões abordadas, as teorias contemporâneas sobre a preservação de bens culturais. Sem a pretensão de aprofundar essas questões e apenas para circunscrever o cenário teórico que antecedeu as recentes discussões sobre o tema, uma breve análise dessas reflexões faz-se necessária.⁴³ Os debates travados a partir da segunda metade do século XX, sintetizados na *Carta de Veneza*, acompanharam e orientaram a gradativa transformação no entendimento daquilo que é considerado bem cultural e, conseqüentemente, nas formas de intervir nesta nova gama de artefatos.

De início prioritariamente vinculadas aos valores documentais e históricos do monumento, as ações de intervenção até então preconizadas são questionadas frente às adversidades do pós-guerra. A devastação de extensas áreas, a necessidade de empreender a reconstrução (ou seria a restauração?) de centros históricos seculares e a própria perda de tantos referenciais insubstituíveis deram o impulso à valorização de elementos simbólicos vinculados a esses espaços, bem como à necessidade de repensar a intervenção sob uma nova perspectiva. A magnitude da destruição inviabilizou a predileção pelo aspecto documental das obras e evidenciou a precariedade das teorias então existentes quanto à apreensão figurativa do objeto. Assim, novos debates procuraram enfatizar os valores formais e estéticos do monumento sem, no entanto, desrespeitar seus aspectos históricos e documentais, fato claramente exposto na posterior *Carta de Veneza*.

Esta nova vertente de análises lançaria as bases do chamado 'restauro crítico'. Paralelamente, importantes alicerces eram lançados por Cesare Brandi, figura de grande destaque, que analisou o restauro como um ato crítico, dirigido ao reconhecimento da obra e de sua individualidade, com base em criteriosos estudos sobre história da arte e estética. Segundo Brandi, qualquer intervenção em uma obra de valor artístico deverá ser precedida

⁴³ Não será objetivo do presente trabalho aprofundar a análise das teorias que antecederam a redação da *Carta de Veneza*. Uma abordagem desta natureza exigiria maior atenção, entre outros, aos escritos de Cesare Brandi, Roberto Pane, Renato Bonelli e Paul Philippot. Para maior esclarecimento sobre o assunto, consultar: Giovanni Carbonara, *op. cit.* e Jukka Jokilehto, *op. cit.*

pelo reconhecimento desta obra de arte enquanto tal. Existe, portanto, um elo indissolúvel entre o restauro e a obra, “pelo fato de a obra de arte condicionar a restauração e não o contrário”.⁴⁴ Esclarece ainda que a apreensão da obra, por se tratar de um produto da atividade humana, pressupõe a observância de sua dúplice instância: a ‘instância’ estética, que corresponde à qualidade do artístico pelo qual a obra é obra de arte; e a ‘instância’ histórica, que lhe confere, como um produto humano realizado, a especificidade de um dado tempo e lugar. Com relação à instância da utilidade, o autor a considerada subordinada às demais, pois qualquer decisão a respeito estará ancorada em suas instâncias estética e histórica, responsáveis pela configuração da obra em nossa percepção. Neste contexto, apresenta a definição:

[...] a restauração constitui o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte, na sua consistência física e na sua dúplice polaridade estética e histórica, com vistas a sua transmissão para o futuro.⁴⁵

A intervenção de restauro, portanto, deverá fundamentar-se na relação dialética entre as ‘instâncias’ estéticas e históricas de uma obra. Em casos controversos, quando a degradação excessiva exigir a supressão de algum elemento, Brandi sugere a predileção pela instância estética, pois a singularidade de uma obra de arte em relação aos outros produtos humanos não depende de sua materialidade ou historicidade e sim de sua condição artística; uma vez perdida esta condição, teremos apenas um resíduo.

A primazia da instância estética, por outro lado, não significa que a instância histórica poderá ser subestimada. Neste aspecto em particular, Brandi ressalta a dupla historicidade inerente às obras artísticas: a primeira coincide com o ato da criação e se refere ao artista, a um tempo e lugar; a segunda historicidade se refere ao fato da obra incidir no presente de modo contínuo, carregando traços de uma série de ‘presentes’ que se tornaram passado. Trata-se da valorização de todas as etapas pelas quais a obra foi submetida durante o percurso de sua existência; etapas que transcrevem uma trajetória histórica e a composição gradativa de sua configuração formal.

A restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo.⁴⁶

⁴⁴ Cesare Brandi, *Teoria da Restauração*. Cotia, Ateliê Editorial, 2004, p. 29.

⁴⁵ Cesare Brandi, *op. cit.*, p.30.

⁴⁶ Idem, p.33.

A restauração, portanto, basear-se-á no reconhecimento da 'artisticidade'⁴⁷ da obra de arte e no juízo crítico-dialético que fundamenta a compreensão e interpretação de sua conformação física, figurativa e histórica. Esta análise exigirá um esforço interpretativo que deverá alicerçar-se na reflexão filosófica, histórica e estética. Apesar das especificidades de cada caso e da conseqüente impossibilidade de estabelecer regras peremptórias de conduta nesse sentido, a restauração jamais poderá incorrer em uma escolha arbitrária; a recorrência a diversos campos disciplinares é, portanto, instrumento essencial e indispensável para orientar o caminho de qualquer intervenção em bens culturais.⁴⁸

As reflexões de Cesare Brandi, ao lado de outros importantes teóricos deste período, fundamentaram, como vimos, os princípios expostos pela *Carta de Veneza*. A atenção eqüitativa tanto às qualidades históricas quanto estéticas de um monumento, bem como a valorização de seus inúmeros aportes através do tempo, são questões amplamente discutidas desde meados do século XX e que ainda mantém sua atualidade. O debate contemporâneo sobre a preservação e restauração de bens culturais debruça-se ainda sobre a difícil tarefa de intervir em artefatos cada vez mais complexos e dinâmicos – abarcados pela expansão daquilo que é considerado patrimônio cultural – e depara-se com as mesmas inquietações que assolaram os antecessores da *Carta*, com o agravante de que as transformações da sociedade e de seus valores ocorrem agora com uma velocidade cada vez maior.

Um das dificuldades em intervir nesses monumentos complexos, como centros históricos ou grandes áreas urbanas, repousa na incompreensão ou negligência com relação à sua inteireza compositiva. O fato de que muitos conjuntos edificados foram preservados prioritariamente devido à sua importância histórica pois o valor estético por si só era limitado, de certa forma desfigurou a própria compreensão do objeto enquanto bem cultural, caindo-se no equívoco de negligenciar sua composição formal, cujo equilíbrio é um dos elementos que lhe atribui a referida importância histórica. Essa fragilidade conceitual e argumentativa transforma-se em presa fácil frente à interesses alheios à esfera cultural, a exemplo da subordinação do restauro à necessidade de reutilização, geralmente vinculada a motivos econômicos e especulativos.

⁴⁷ Neologismo utilizado por Cesare Brandi para referir-se à 'qualidade do artístico' em uma obra de arte.

⁴⁸ Beatriz Mugayar Kühl, "Questões teóricas relativas à preservação da arquitetura industrial". *Designio Revista de História da Arquitetura e do Urbanismo*, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP, n. 1, março 2004, São Paulo, Annablume, pp. 103-104.

É neste contexto de conflitantes impasses, portanto, que se desenvolve a problemática atual sobre a preservação de bens culturais. Dentre as principais tendências contemporâneas, verificamos posições antagônicas; além da ascendência à teoria brandiana, observamos também a retomada de questões que de certa forma pareciam superadas, como a predileção pela instância histórica e a reconstrução por analogias.⁴⁹ A tendência denominada 'crítico-conservativa e criativa' ou 'posição central' baseia-se na releitura do 'restauro-crítico' e na retomada das reflexões de Cesare Brandi. A restauração é entendida como medida predominantemente conservativa, porém, com a liberdade de propor recursos criativos quando necessário, desde que respeitem e priorizem a obra em questão. Esta vertente fundamenta-se no juízo histórico-crítico e na análise meticulosa de cada caso em particular. Por outro lado, a vertente chamada 'pura-conservação' prioriza a historicidade do monumento e propõe a distinção entre o momento da conservação, quando serão tomadas medidas para salvaguardar aspectos materiais da obra, e o momento da inovação, da criação de novos elementos.

Enquanto na vertente 'crítico-conservativa' procura-se uma harmonia entre a conservação e a inovação, entendidas como ações indissociáveis voltadas a um objetivo comum, na 'pura-conservação', o momento da criação comporta-se como uma adição à obra que não necessariamente se fundamenta na análise de sua composição formal e estética, podendo incorrer, portanto, na fragmentação figurativa da obra. A prioridade reside em seu caráter histórico-documental. Assim, adições degenerativas ou partes faltantes em um monumento não são problematizadas, pois a matéria deverá ser preservada exatamente como chegou ao presente; todos os aportes históricos são considerados relevantes, independente da apreensão formal da obra. A relação dialética entre as instâncias estética e histórica, que em alguns casos pode resultar em remoção de adições ou tratamento de lacunas, não é, portanto, levada em consideração. Não obstante, a vertente 'crítico-conservativa', ao remeter à teoria brandiana, preconiza que qualquer intervenção deverá fundamentar-se em sólida análise histórico-crítica da obra que permita a compreensão de seus aspectos físicos, formais e históricos. A intervenção, portanto, alicerçada nesse entendimento teórico, visará a unidade potencial (como diria Brandi), evidenciando, porém, a sua contemporaneidade, de forma a não criar um falso artístico. O ato presente tem por objetivo valorizar o monumento, com clareza e respeito quanto às

⁴⁹ Sobre as tendências atuais no campo do restauro, v. Carbonara, *Avvicinamento*, op. cit., pp.393-439. O presente resumo baseou-se em: Beatriz Mugayar Kühl, "Questões teóricas relativas à preservação da arquitetura industrial", op. cit., pp.103-106.

suas qualidades intrínsecas e caracterizadoras, conservando-o e transmitindo-o ao futuro da melhor maneira possível.

Uma terceira tendência, denominada 'manutenção-ripristinação' ou 'hipermanutenção', sugere a manutenção e reintegração constante do monumento com o emprego de formas e técnicas construtivas do passado, o que incorre no risco de falsificar o objeto, prejudicando a distinção clara entre o que é matéria original e o que é intervenção posterior. Apesar dos critérios distintos e por vezes antagônicos, as três vertentes têm representantes em diversos países, além de possuírem em comum, mesmo na pluralidade de suas proposições, o respeito pelo valor histórico-documental dos monumentos considerados.

Do exposto, concluímos que a vertente 'crítico-conservativa' é aquela cujo método interpretativo desenvolve o respeito pelo monumento através da procura pela compreensão daquilo que o qualifica como tal. Neste sentido, busca revelar esses valores, subordinando-se aos mesmos na configuração de uma imagem que procuramos apreender. A intervenção de restauro é ato crítico. Interfere na obra no momento presente a partir do reconhecimento de sua essência e de seu estar no espaço através do tempo. A restauração não intenta, portanto, privilegiar uma ou outra dessas fases históricas e sim reinterpretar o monumento agora, com o intuito de transmitir sua mensagem formal para o futuro. É claro que esta reinterpretação não pretende ser absoluta. O juízo que orienta nossa escolha hoje, certamente não será o mesmo amanhã. É justamente por isso que a ação deverá respaldar-se em criteriosos estudos, pautados por três princípios hoje entendidos como fundamentais: a reversibilidade, de forma a facilitar qualquer intervenção futura; a distinguibilidade da ação contemporânea, ou seja, a evidenciação do restauro de forma a não confundir-se com o preexistente e também documentar-se a si próprio; e a mínima intervenção, o cuidado em inserir-se de modo respeitoso tanto em relação ao documento histórico quanto em relação à imagem figurada da obra.⁵⁰

No cenário brasileiro, a abordagem das questões voltadas à preservação de bens culturais acompanhou, de certa forma, a transformação das teorias no contexto internacional.⁵¹ Após uma primeira etapa de maturação e reconhecimento da problemática – período que remete às primeiras décadas do século XX, quando a preservação dos

⁵⁰ Beatriz M. Kühl, "Questões teóricas relativas à preservação da arquitetura industrial", *op. cit.*, p. 106.

⁵¹ Sobre a evolução e diferentes abordagens da questão preservacionista no contexto brasileiro, consultar, entre outros: Maria Cecília Lourdes Fonseca, *O Patrimônio em Processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*, Rio de Janeiro, UFRJ/Minc/IPHAN, 1997; Antonio Luiz Dias de Andrade, *Um Estado Completo que Pode Jamais ter Existido*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU-USP, 1993.

monumentos históricos nutria-se da necessidade de afirmação de uma identidade nacional – observamos, a partir da década de 70, um gradativo amadurecimento da visão teórico-crítica que culmina na filiação ao debate teórico incorporado à *Carta de Veneza*, da qual o Brasil é signatário. Apenas para situarmos a questão, em suas primeiras formulações, a preservação procurava afirmar a nacionalidade através da busca e evidenciação de expressões culturais próprias e libertas da excessiva influência européia. A construção da nacionalidade a partir do reconhecimento de uma produção cultural autêntica, foi encampada pelas políticas do Estado Novo, a exemplo da criação do *Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* (SPHAN) e da promulgação do Decreto-lei n. 25, de 30 de novembro de 1937. Neste primeiro momento, porém, o enfoque recaiu sobre as obras consideradas notáveis, vinculadas a “fatos memoráveis da história do Brasil”, com clara predileção pela produção artística e arquitetônica dos séculos XVI a XVIII. No citado decreto, enuncia-se a preocupação com a manutenção de paisagens, porém ainda imbuída de juízos vinculados à notabilidade, assemelhando-se à apreciação do pitoresco.

Art. 1. Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. [...]

§ 2º Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana”.⁵²

Naquele momento, muitas das intervenções realizadas, contrariamente aos princípios então referenciados pela *Carta de Restauro de Atenas* de 1931, negligenciavam as diversas contribuições históricas somadas à obra ao longo do tempo e, equivocadamente, procuravam voltar ao seu estado original; estado este muitas vezes hipotético, pois o próprio conhecimento historiográfico desta arquitetura ainda era bastante incipiente. Além das decisões estarem a cargo de uma elite intelectual, o cenário agravava-se pela inexistência de um debate mais amplo com relação às posturas adotadas e pela completa ausência da participação popular. Somente a partir da década de 70 essas experiências iniciais serão reavaliadas. Questionou-se, então, tanto as posturas que priorizavam uma dada leitura da obra e desconsideravam aspectos de sua passagem pela história, quanto o desprezo por grande parte da produção artística dos séculos XIX e início

⁵² BRASIL. Decreto-lei n. 25, de 30 de novembro de 1937. Grifo nosso.

do século XX.⁵³ Essa abordagem crítica demarca o amadurecimento do tema e conseqüente convergência em direção ao debate teórico internacional que circunscreveu a redação da *Carta de Veneza*.

No entanto, apesar da aparente filiação aos princípios contidos na *Carta*, observamos a falta de uma reflexão mais ampla sobre a adaptação desses princípios para a realidade cultural brasileira, incorporando-os, inclusive, em uma legislação específica que oriente a atuação prática sobre os bens culturais.⁵⁴ Esta certa indefinição conceitual, além de desorientar e incentivar medidas equivocadas e arbitrárias, torna-se ainda mais nociva quando consideramos a crescente ampliação dos bens julgados de interesse cultural. O tratamento de áreas estratégicas como centros urbanos, bairros históricos e complexos industriais, resente-se de um entendimento adequado de suas especificidades, de sua dinâmica evolutiva, composição e integração com o tecido urbano envoltório, que forneça o respaldo teórico a subsidiar qualquer ação de intervenção consciente. A inexistência desta clareza operacional e a fragilidade conceitual com que são abordadas áreas desta natureza, deixam-nas à mercê de interesses diversos da esfera cultural como a especulação imobiliária ou a reutilização lucrativa.

O patrimônio industrial, abarcando uma diversidade grande de tipos e composições, integra o rol de artefatos contemplados pela ampliação daquilo que se considera patrimônio e como artefato cultural, portanto, deverá ser tratado. As especificidades deste patrimônio exigem, é claro, atenção particular; da mesma forma, porém, que outras tipologias diversas também apresentarão suas próprias peculiaridades. O fato de nos depararmos com dificuldades operacionais específicas, oriundas muitas vezes da própria complexidade do artefato, de sua escala, ou de sua representatividade no tecido urbano, não nos exime da busca pela ação consciente para salvuardá-lo. Tais barreiras não podem diferenciar o tratamento dado ao patrimônio industrial de qualquer outro 'patrimônio' que seja. Os princípios contidos na *Carta de Veneza*, e em outros documentos como a *Carta de Washington*, ao orientar o que deve ser preservado e recomendar como intervir nesses bens, ditam princípios que igualmente se aplicam a quaisquer artefatos considerados significativos. Incluem, portanto, aqueles vinculados à indústria.

⁵³ B. M. Kühl, "Questões teóricas relativas à preservação da arquitetura industrial", *op. cit.*, pp. 106-107.

⁵⁴ Apesar do país teoricamente filiar-se à *Carta de Veneza*, é interessante destacar que a idéia ultrapassada do restauro como volta às características originais da obra ainda permanece na legislação edilícia em vigor no município de São Paulo, datada de 1992: "Restauro ou restauração: recuperação de edificação tombada ou preservada, de modo a restituir-lhe as características originais." Luiz Laurent Bloch, *Código de obras e edificações do município de São Paulo: comentado e criticado*, São Paulo, Pini, 1993, p. 31.

3.3 A TEORIA NA PRÁTICA – QUESTÕES CONTROVERSAS

A atribuição de valor cultural aos artefatos vinculados à indústria, apesar das dificuldades encontradas, é tema em pauta desde a década de 60, como vimos, e cada vez mais tem sua pertinência comprovada e aceita. Que muitos exemplares industriais – edifícios e conjuntos fabris, estações ferroviárias, vilas operárias – possuem importância histórica, estética, social e simbólica, muitos autores já evidenciaram, a exemplo das explicações iniciais do presente capítulo, com destaque para as proposições de R. A. Buchanan e Neil Cossons. A crescente inclusão de tópicos específicos para tratar da questão da preservação de conjuntos edificados – seja pela sua representatividade histórica, pela sua homogeneidade e composição formal ou mesmo por sua significância social – em variados documentos internacionais voltados à preservação de bens culturais, também é outro fator que corrobora a pertinência da questão, uma vez que os complexos industriais, como vimos, inserem-se neste contexto.

Dessa forma, inferimos que é fato teoricamente aceito que as evidências dos processos produtivos, aqui já valoradas como ‘patrimônio’, representam não apenas dados documentais historiográficos, mas também importantes testemunhos arquitetônicos e urbanos, no que refere aos seus aspectos formais, compositivos, estéticos e paisagísticos, bem como inquestionáveis referenciais sócio-culturais, dado o seu papel no cenário econômico e nas transformações da sociedade vinculadas ao desenvolvimento das relações de trabalho.⁵⁵ Após a compreensão do valor cultural de dado elemento que o qualifica como um patrimônio digno de zelo, naturalmente o próximo passo será a efetivação de sua preservação a fim de garantir a sua transmissão para o futuro. É no momento da ‘preservação’, no entanto, que o raciocínio acima exposto, aparentemente lógico, entra em colapso e desfigura o próprio objeto que sustenta a problemática.

No tópico anterior, observamos que o debate teórico em torno da preservação (que pode resultar em intervenção) apresenta contribuições de grande pertinência e atualidade, muitas das quais fundamentaram as recomendações de uma série de documentos onde transparece a gradativa transformação no entendimento e no trato dos bens culturais. Inexiste, porém, e não pretendemos que venha a existir, uma postura dogmática que induza

⁵⁵ Sobre o assunto, v. p. ex. Maria Auxiliadora Guzzo de Decca, *Indústria, trabalho e cotidiano 1889-1930*, São Paulo, Atual, 1992; Eva Alterman Blay, *Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo*, São Paulo, Nobel, 1985. Francisco Foot Hardman e Victor Leonardi, *História da indústria e do trabalho no Brasil*, São Paulo, Global, 1982.

a ações específicas. Uma intervenção consciente, de acordo com a vertente 'crítico-conservativa', apóia-se num sólido entendimento das características do bem a ser preservado de modo a subsidiar um juízo histórico-crítico voltado às particularidades de cada caso. Logo, a teoria remete a uma atitude de cunho intelectual e crítico, sem fórmulas prontas, que supõe a apreensão das especificidades do monumento que o qualificam enquanto tal. A prática, no entanto, não segue a teoria. Vários projetos de intervenção, a princípio voltados para a conservação do bem, apresentam-se alheios a este debate teórico, propondo soluções que priorizam outros interesses e, em muitos casos, deturpam a dimensão cultural do objeto, qualidade primeira a impulsionar o ato.⁵⁶

Segundo Beatriz Mugayar Kühl, a análise de numerosas referências bibliográficas voltadas à preservação do patrimônio industrial, apesar das variadas e pertinentes abordagens sobre o tema, evidencia a carência ou debilidade do debate no que se refere aos critérios empregados em projetos de intervenção.⁵⁷ Vários aspectos são problematizados como a delimitação do que compõe o patrimônio industrial, qual a sua importância e critérios de análise, registro e inventário, conforme aludimos na primeira parte do presente capítulo.⁵⁸ Quando se abordamos estudos de casos de preservação, no entanto, a maioria dos escritos limita-se à descrição dos complexos industriais e das novas funções implementadas, sem se deter em qualquer análise sobre os critérios empregados para a realização dessas intervenções e qual a sua relação com as teorias de restauração supracitadas.

Além do caráter predominantemente descritivo, prevalece a preocupação com os aspectos econômicos da intervenção, entendida muitas vezes como uma mera 'reforma'. A viabilidade do empreendimento, o retorno financeiro dos novos usos, o papel do turismo ou o acesso a programas de financiamento, são questões sem dúvida envolvidas no processo e que não pretendemos, ingenuamente, desconsiderar. Quando esses aspectos, no entanto, equivocadamente são eleitos como objetivos primordiais, todo o ciclo lógico que envolve o processo da preservação é interrompido e a restauração subordina-se a interesses

⁵⁶ B. M. Kühl, "Questões teóricas relativas à preservação da arquitetura industrial", *op. cit.*, pp. 101-117.

⁵⁷ Considerações baseadas nas pesquisas em desenvolvimento pela professora orientadora da presente dissertação, Prof^a Dra. Beatriz Mugayar Kühl, como parte das atividades de docência e pesquisa na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU-USP. A maior parte da bibliografia analisada provém de pesquisas realizadas no exterior, dada a carência de referências sobre o tema em nosso país.

⁵⁸ Referências mais recentes abordam aspectos históricos da industrialização ao longo do século XX. C.f.: p. ex. Barrie Trinder (org.), *Encyclopedia of Industrial Archaeology*, Oxford/Cambridge, Blackwell, 1992; Michael Stratton e Trinder, *Twentieth Century Industrial Archaeology*, 2000.

diversos daquele que a motivou. Nesta situação, esquivava-se da responsabilidade com relação aos critérios projetuais adotados ou nem mesmo se chega a pensar nisso.

Existem exceções, a exemplo de referências que manifestam sensibilidade ao tema e levantam questões bastante pertinentes; permanece, porém, a dissociação entre a problemática enfocada e sua relação com as teorias de restauração. Dentre as questões levantadas, F. Castro Morales destaca a preocupação com a excessiva liberdade de projeto que se apóia na ausência de critérios claros, bem como a precariedade dos instrumentos legais adequados para guiar essas intervenções.⁵⁹ As adaptações para novos usos ou mesmo para acompanhar diferentes exigências programáticas, geralmente ocorrem com o objetivo único de atender a requisitos práticos e funcionais e não são encaradas como ações de preservação. Inmaculada Aguilar ressalta, nesse sentido, a necessidade de aprofundar os estudos históricos e o conhecimento das características específicas desses conjuntos antes da intervenção. Os amplos espaços e a relativa versatilidade deste patrimônio faz com que sejam encarados como meros receptáculos do 'novo'; não há a preocupação, portanto, em respeitar suas particularidades. Este conhecimento prévio deveria subsidiar os projetos de conservação e restauração, guiando-os por uma lúcida postura moral e ética de modo a valorizar os princípios arquitetônicos da obra.⁶⁰ Essas análises, no entanto, apesar de tocarem em pontos cruciais do problema, não tentam relacioná-lo aos princípios teóricos da restauração ou, quando o fazem, prevalece a desorientação ou o desconhecimento do assunto. Aguilar, por exemplo, sustenta que a tendência de atuação sobre esses edifícios seria a restauração 'ao seu estado original', se possível com sua maquinaria original; postura que mostra total desinformação sobre a atual teoria da restauração e remete a procedimentos há muito 'ultrapassados', do ponto de vista teórico. Outro exemplo neste sentido são as reflexões de Emmanuel de Roux⁶¹. Ao propor a aplicação dos princípios da *Carta de Veneza* ao patrimônio industrial, afirma que a recomendação quanto à manutenção de todos os estratos históricos da obra é inoperante para o caso dos edifícios industriais, pois, para receber um novo uso, seriam necessárias incisivas transformações. Ora, o respeito pela historicidade e configuração da obra não implica 'congelamento', é claro que serão necessárias alterações. Trata-se, portanto, de uma interpretação distorcida

⁵⁹ Frederico Castro Morales, "Memoria, ocio y cultura: nuevos usos en España para el patrimonio industrial." In: *Preservación de la arquitectura industrial en Iberoamérica y España*. S.l., Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2001, pp. 204-212.

⁶⁰ Inmaculada Aguilar, 'Restauración del patrimonio arquitectónico industrial'. In: *Preservación de la arquitectura industrial en Iberoamérica y España, op. cit.*, pp. 160-203.

⁶¹ Emmanuel de Roux, *Patrimoine industriel*, Paris, Scala, 2000, p. 26. Apud Beatriz Mugayar Kühl, "Preservação da Arquitetura Industrial em São Paulo: Questões Teóricas". São Paulo, FAU-USP, 2002, Relatório Científico, p.16.

da *Carta*. Como vimos, a restauração é em si uma transformação; porém, guiada por criteriosos estudos voltados ao entendimento histórico e estético da obra, de modo a permitir a escolha de usos compatíveis com suas especificidades. Eventualmente serão necessárias grandes alterações, será uma sólida análise da obra, no entanto, que deverá fornecer os limites desta atuação.⁶²

As peculiaridades do patrimônio industrial apresentam conflitos e barreiras que distorcem a compreensão do objeto como elemento de valor cultural. Neste sentido, Ulpiano Bezerra de Meneses destaca quatro dificuldades principais inerentes a este patrimônio. Suas considerações relacionam-se primordialmente à instância histórica, porém é possível evidenciar paralelos interessantes com as questões enfrentadas em projetos de intervenção.⁶³ A primeira dificuldade relaciona-se à delimitação deste campo de estudos. Apesar de todo o debate em torno da 'arqueologia industrial' e da importância cultural dos testemunhos da indústria, conforme analisamos anteriormente, o entendimento das especificidades que compõe este patrimônio ainda é frágil e impreciso, o que conseqüentemente gera incongruências na forma de abordá-lo. É comumente aceito que os edifícios fabris, equipamentos industriais, sistemas de transporte, entre outros, são elementos que compõem o patrimônio industrial. A dificuldade reside, porém, na compreensão de seus atributos espaciais, na apreensão desses elementos enquanto conjunto edificado – objetos inter-relacionados e espacialmente dependentes que criam uma configuração sistemática e única. As formas de composição do espaço são essenciais na apreensão de complexos industriais, nenhuma amostragem de 'estruturas significativas', desvinculadas do todo, poderá dar conta de seu caráter documental e, principalmente, formal e estético. A corrupção desta dimensão espacial, além de comprometer o entendimento histórico de todo o metabolismo da atividade produtiva, deturpa composições formais únicas, desconsiderando por completo qualquer atributo estético possível. Os elementos apartados do todo, configuram-se como meras 'carcaças simbólicas', desprovidas das qualidades de sua condição original, são apenas 'resíduos', conforme diria Cesare Brandi.

O segundo problema destacado refere-se à recorrência excessiva à especialização temática, vinculando as atividades de pesquisa, registro e preservação a determinadas

⁶² B. M. Kühl, "Preservação da Arquitetura Industrial em São Paulo: Questões Teóricas", *op. cit.* pp.101-117.

⁶³ Ulpiano Bezerra de Meneses, "Patrimônio, Preservação e História da Energia". In: *Anais do 1º Seminário Nacional de História e Energia*. São Paulo, Departamento de Patrimônio Histórico, 1988, pp. 68-73.

categorias tipológico-funcionais. Surgem, assim, iniciativas isoladas voltadas a processos ou produtos específicos, como por exemplo os museus temáticos: do relógio, do bonde, do telefone, etc. Sem desmerecer tais iniciativas que possuem, é claro, importante papel no registro e preservação desses bens, devemos procurar abordar este patrimônio no contexto de sistemas e implicações bem mais complexas. Segundo o autor, “a especialização deveria sempre ser concebida como uma plataforma de integrações e nunca como um horizonte que estabeleça o limite do conhecimento e de todas as operações nele enraizadas.”⁶⁴ A oportunidade de compreender e integrar as variadas contribuições intrínsecas ao patrimônio industrial, sejam elas históricas, técnicas, sociais ou artísticas, não deve ceder, portanto, à nociva tendência à fragmentação do conhecimento.

A terceira dificuldade está relacionada à imposição de cortes cronológicos para delimitar este campo de estudo. Ulpiano Bezerra de Meneses, ao citar a definição de arqueologia industrial concebida por Buchanan, critica a asserção de que os monumentos industriais são aqueles objetos integrantes dos sistemas de produção obsoletos, ou seja, aquilo que sobrou, afirmação que lhes confere um caráter de mera relíquia. Ademais, qualquer tipo de delimitação é difícil de ser aplicada ao Brasil, um país em que a industrialização foi tardia e em que as tecnologias pré-industriais ainda persistem em muitas regiões. Outra questão é a freqüente exclusão da contemporaneidade. O autor ressalta: “por que excluir do histórico o presente? A História não é a disciplina que tem por objeto o conhecimento do passado, mas que se preocupa com o problema da mudança, isto é, os aspectos dinâmicos do fenômeno sócio-cultural. Preocupa-se, portanto, com definir os fatores de mudança, seus mecanismos, vetores, velocidades, orientação, contra-forças, produtos, etc., etc.. Da dinâmica social não está obviamente excluído o presente.”⁶⁵ Estas observações, apesar de centrarem-se no entendimento histórico-social do objeto, encontram paralelos nos princípios ditados pela contemporânea teoria da restauração. A interpretação do monumento no presente pressupõe a análise histórico-crítica da obra, a apreensão de sua ‘artisticidade’ e de suas ‘historicidades’ (a dupla ‘historicidade’, segundo Brandi, aquela relacionada ao momento da criação e aquela que concerne às contribuições somadas ao artefato ao longo do tempo), de modo a compreender o seu estar no espaço hoje, a sua proeminência cultural presente. Aqui também cabe um pequeno retorno crítico às considerações de Buchanan. Possivelmente a incompreensão do patrimônio industrial enquanto artefato dinâmico no tempo e no espaço, o que lhe confere o status de ‘relíquia’,

⁶⁴ Ulpiano Bezerra de Meneses, *op. cit.*, p. 70.

⁶⁵ Idem, *op. cit.*, pp. 71-72.

soma-se à própria atribuição de caráter eminentemente prático à ação de 'preservação', estando o debate teórico circunscrito à contextualização do monumento em sua contextualização histórica.

Retornando às considerações de U. B. de Meneses, o quarto problema citado refere-se aos usos atribuídos a esses monumentos ou espaços industriais, tema bastante controverso, como temos visto. O uso museológico, tanto o tradicional quanto o de sítio, é uma das perspectivas mais correntes. Segundo o autor, os museus de sítio são particularmente interessantes pois podem assegurar a composição da paisagem de acordo com uma sensível análise de todas as suas especificidades, conforme comentamos anteriormente, e permitem a articulação dos diversos elementos envolvidos no cenário industrial. Devemos atentar, no entanto, para a leitura que se pretende atribuir a estes elementos paisagísticos 'musealizados', com o cuidado de não incorrer em interpretações pessoais ou de grupos restritos. Mais uma vez, trata-se sobretudo de um projeto de restauração, alicerçado no juízo histórico-crítico, e é nesta via que as escolhas deverão estar alicerçadas. Um exemplo de vulto neste sentido foi a criação do *Musée de l'homme et de l'industrie - Le Creusot*, em 1974 na França. Neste museu⁶⁶, vinculado à metalurgia e às minas de carvão, foram preservados os guindastes e locomotivas (datadas de 1848), o alojamento dos mineiros (1824) e outros vestígios históricos das minas de carvão, procurando preservar, sobretudo, o território físico e as relações espaciais originais. Intentou-se compreender as condições do meio, sua espacialidade e sua relação com os habitantes. Segundo Mathilde Bellaigue: "é essencial considerar as condições globais do meio ambiente nas quais os sítios e as paisagens são preservados. [...] O mais importante é reconciliar a estrutura física do meio-ambiente com a estrutura virtual da emoção. Mais uma vez, a resposta residirá primordialmente no indivíduo, isto é, nos habitantes de uma região, que percebem eles mesmos o significado cultural de seu próprio meio".⁶⁷

A grande extensão das áreas abarcadas pelo patrimônio industrial é um dos principais pontos a interferir num tratamento adequado, seja pela dificuldade na apreensão de suas complexas particularidades históricas, espaciais e estéticas; seja pela pressão

⁶⁶ Na presente pesquisa não pretendemos aprofundar o estudo dos usos museológicos ou ecomuseológicos em sítios industriais. Apresentamo-los apenas como dado informativo sobre uma das alternativas mais correntes neste sentido. Para melhor compreensão da inserção deste exemplo no desenvolvimento do texto, definimos aqui 'ecomuseu' como "a valorização para estudo e conservação com o objetivo de educação e recreação do habitat de grupos sociais determinados, considerados no tempo e no espaço natural ou não", definição contida em: Benedito Lima de Toledo, "O Ecomuseu". *Revista CJ Arquitetura*, n.19, p.108. Sobre ecomuseus, v. nota 05.

⁶⁷ Mathilde Bellaigue, "Ecomuseus e Arqueologia Industrial". *Memória da Eletricidade*, boletim n.06, p.06.

especulativa à qual freqüentemente estão sujeitas. A já citada função estratégica dessas áreas, geralmente próximas a centros urbanos e dotadas de ampla infra-estrutura, é um potencial que precisa ser explorado com cuidado. Por um lado, essa extensão territorial oferece a chance de estimular grandes projetos de reestruturação urbana integrados à valorização consciente do patrimônio, iniciativa que se reveste de importante caráter cultural, social e também, com as devidas proporções, ambiental e econômico. Esta questão já havia sido enunciada na *Declaração de Amsterdã*, ao afirmar que a restauração de estruturas urbanas abandonadas também pode contribuir para a economia de recursos, para o aproveitamento da infra-estrutura existente e para o refreamento da mancha urbana em direção às terras agrícolas.⁶⁸ Por outro lado, porém, existe a dificuldade em dosar a influência dos fatores econômicos que acabam por assumir posição preponderante. O interesse especulativo reside tanto no valor imobiliário dos terrenos, com o intuito de desconsiderar o existente e construir novos empreendimentos, quanto no pseudo-interesse pela 'restauração', induzindo à escolha de novos usos financeiramente atrativos.

Do exposto, verificamos que a abordagem ideal deveria pautar-se em projetos de maior escala, integrados ao planejamento urbano e territorial, de modo a orientar a inserção dinâmica dessas áreas ao tecido urbano circundante. A este respeito, Renato de Fusco tece importantes contribuições.⁶⁹ Tendo por base a situação italiana, o autor afirma que os planos diretores, da maneira como eram elaborados, não se mostravam instrumentos suficientemente ágeis para abordar o problema, além de freqüentemente esbarrarem em interferências de ordem política. Ao invés de partir do geral para o particular, Fusco propõe que os planos diretores detenham-se inicialmente nas características de cada área estratégica para, a partir de suas especificidades, elaborar princípios de intervenção e integração com o restante da cidade. Essas áreas, denominadas 'mosaicos', permitiriam a observação mais atenta dos problemas a serem enfrentados, partindo-se do particular para o todo em um processo de mútuo condicionamento. Consideradas como peças integrantes de um mesmo organismo, precisam ser tratadas de forma a articularem-se harmonicamente com a cidade por meio de propostas coerentes e fundamentadas. As áreas industriais, portanto, aqui caracterizadas como peças dos 'mosaicos', sugerem a sólida compreensão

⁶⁸ "Declaração de Amsterdã (1975)", Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, p.202.

⁶⁹ Sobre a preservação do patrimônio industrial e sua relação com a escala urbana, v. Renato de Fusco, *Dov'era ma non com'era*, Firenze, Alinea, 1999; Gaetano Miarelli Mariani, *Centri Storici. Note sul tema*, Roma, Bonsignori, 1992. Indicações bibliográficas sugeridas por Beatriz Mugayar Kühl, "Preservação da arquitetura industrial em São Paulo", *op. cit.*, p. 48.

de suas especificidades – históricas, formais e estéticas – de modo a articulá-las ao todo com propriedade e respeito às suas qualidades patrimoniais.

Tanto em edificações isoladas quanto na escala urbana, no entanto, o descompasso entre a teoria e a prática permanece. Nas intervenções em edifícios ou conjuntos industriais têm-se empregado uma série de termos que evidenciam o desconhecimento dos princípios mais básicos da atual teoria da restauração. Termos como recuperação, revitalização, renovação, reciclagem, são aplicados indistintamente na descrição de intervenções em bens culturais como se fossem meras ‘reformas’.⁷⁰ Se trata-se de um objeto de interesse patrimonial, qualquer intervenção deve ser entendida como um projeto de restauração, conforme temos tratado. O uso do termo ‘reciclagem’ é ainda mais nocivo. No sentido em que tem sido empregado atualmente – para designar uma adaptação para nova utilização – a expressão remete ao uso como característica preponderante, o que com certeza não deveria se aplicar ao caso dos bens de interesse cultural. No campo semântico, contudo, permanece a idéia de reaproveitamento de dejetos, coisa inútil, algo que precisa ser aprimorado. Como poderia ser possível referir-se à ação sobre o patrimônio cultural através de expressão tão ambígua?⁷¹

Essas posturas refletem a idéia equivocada de que a ‘restauração’ baseia-se em princípios restritivos, que não permitiriam a adaptação para novo uso. Trata-se de um juízo simplista; a própria *Carta de Veneza* sugere a reutilização como favorável para a conservação desses bens, desde que o novo uso, assim como qualquer ação de intervenção, estejam respaldados em sólido preparo conceitual e científico. Talvez o ‘conhecimento’ seja o verdadeiro obstáculo restritivo; na ausência dele a melhor atitude seria simplesmente não intervir de forma alguma.

⁷⁰ B. M. Kühl, “Questões teóricas relativa à preservação do arquitetura industrial”, *op. cit.*, pp. 109-110.

⁷¹ O termo está dicionarizado segundo esta nova abrangência, conceitualmente inadequada ao patrimônio cultural: “reciclagem – 1 ato, processo ou efeito de reprocessar uma substância, [...] quando é necessário aprimorar suas propriedades ou melhorar o rendimento da operação como um todo. 2 recuperação da parte reutilizável dos dejetos do sistema de produção ou de consumo, para reintroduzi-los no ciclo de produção de que provêm. 2.1 adaptação a uma nova utilização. 3 reutilização com nova roupagem. [...]” *Dicionário Houaiss da língua portuguesa*, Rio de Janeiro, Objetiva, 2001, 1º ed.

3.4 REPRESENTATIVIDADE CULTURAL E ARQUITETÔNICA DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PAULISTANO

A cidade de São Paulo possui hoje um vasto parque industrial histórico, obsoleto e praticamente abandonado, cuja degradação – por vezes ruína – anuncia a lenta dissolução de importantes testemunhos referentes ao início da industrialização paulistana. A indústria na cidade ilustra, como vimos, o cenário econômico da passagem de uma economia basicamente agrário-exportadora para uma realidade urbano-industrial, carregando consigo as transformações espaciais e sociais decorrentes deste processo. Extensas áreas, sobretudo nas proximidades das vias férreas, a exemplo dos bairros do Brás, Mooca, Lapa, Água Branca etc., abrigam complexos industriais ou ferroviários compostos por diversos edifícios de inestimável valor histórico e estético. Tais complexos apresentam não apenas importantes volumes construídos, mas também curiosas relações de conjunto que nos remetem a indagações sobre os processos produtivos, os usos atribuídos a esses espaços, a integração com as áreas circundantes de outras indústrias ou não. Os conjuntos edificados possuem extensos ‘vazios’, ou seja, áreas livres que provavelmente atendiam às necessidades produtivas e atuavam como espaços integradores entre os volumes edificados, uma vez que, em cada complexo específico, todos os edifícios comunicavam-se entre si em torno de um objetivo comum. Estas situações se repetem em diversas áreas da cidade que igualmente concorreram na difusão da industrialização na entrada do século XX. As observações e análises que ora desenvolvemos, com enfoque sobre a área delimitada no bairro da Mooca, certamente encontrariam paralelos se aplicadas a tantas outras regiões paulistanas com características de ocupação semelhantes.

A cidade possui um vasto patrimônio construído dessa fase da industrialização, distribuído em diversas regiões e entrecortado por tantas outras contribuições históricas que transformaram a cidade ao longo desses anos. São áreas que reservam espaços potenciais – carregados de conotações históricas, memoriais, estéticas – e se repetem em pontos distintos do tecido urbano contemporâneo. Cada qual com suas peculiares características, em sua diversidade, remete a um passado de integração, quando todos esses pontos isolados dividiam a liderança no cenário produtivo e econômico da cidade.

A ocupação industrial nessas regiões da cidade demarcou, como vimos, grandes alterações na construção do desenho urbano. A nova atividade produtiva, no entanto, jamais poderia alterar somente um desenho, tratava-se de um fenômeno complexo que

envolvia um série de desdobramentos. Transformar o espaço físico é, a princípio, uma necessidade da nova atividade. Outros fatores, no entanto, se lhe agregam: a produção em série e a necessidade de grande número de trabalhadores (homens, mulheres e até mesmo crianças), a ocupação das proximidades por casas operárias, a estreita relação do operário com o mundo da fábrica, um novo convívio social... Alteram-se relações sociais que acompanham a produção física do espaço. O 'espaço' construído, portanto, reveste-se de atributos imateriais, responde à nova realidade social em um processo de reciprocidade. Esta transformação da sociedade, vinculada aos novos valores da cidade industrial, também evidenciou a separação entre a 'cidade do trabalho' e a 'cidade real'.⁷² Os bairros operários ficavam apartados dos bairros mais nobres e do próprio centro da cidade. Um rio, uma ferrovia, são barreiras físicas que evidenciam barreiras sociais profundas, de certa forma ainda presentes nos bairros localizados à leste do Tamanduateí.

A presença desta indústria pioneira e transformadora, ainda bastante representativa em diversos bairros paulistanos, documenta processos econômicos e sociais fundamentais para a formação do 'espaço urbano' contemporâneo, aqui imbuído daquela significância que ultrapassa o mero suporte físico, conforme aludimos acima. Trata-se da conformação de uma paisagem que, apesar dos recortes e aportes físicos e simbólicos ao longo do tempo, ainda compõe o cenário atual e integra aquela parcela do construído que nos remete à 'origem', à passagem do tempo e a uma memória que se consolida no convívio presente.

Não obstante, o suporte físico evidencia valores intangíveis ainda mais prementes: aqueles vinculados à apreciação do belo, à 'artisticidade' dos conjuntos construídos. À carga histórica destes artefatos, imbuída de tensões sociais caracterizadoras de uma época, soma-se a sua representatividade estética, a sua proeminência na paisagem que também contribui para sua função memorial. Os conjuntos industriais analisados na presente abordagem revestem-se desta singularidade; compõe, como já dissera Neil Cossons, a 'personalidade', ou 'as características visuais intangíveis'⁷³ do bairro da Mooca. A observação da inteireza desta paisagem pressupõe, portanto, considerarmos os atributos estéticos que lhe conferem esta singularidade, pesquisarmos suas qualidades arquitetônicas, desde a composição volumétrica do conjunto até os sutis detalhes de tijolos que emolduram as envasaduras. Muitas vezes a resposta não residirá em arquiteturas

⁷² Cf.: Margarida Maria de Andrade, *Bairros além Tamanduateí: O imigrante e a fábrica no Brás, Mooca e Belenzinho*. Tese de doutorado. São Paulo, FFLCH-USP, 1990.

⁷³ Neil Cossons, *op. cit.*, p.424-425.

isoladamente interessantes; será justamente a composição de conjunto, sua escala monumental, suas relações com o entorno e tantas outras referências subjetivas e não necessariamente traduzíveis que guiarão nosso entendimento sobre a sua complexidade estético-formal.

Alguns edifícios apresentam notoriedade arquitetônica indiscutível, como o edifício da fiação do *Cotonificio Crespi*, o moinho de grãos do antigo conjunto fabril *Grande Moinho Gamba*, o edifício da *Cia Antarctica Paulista*, a antiga *Tecelagem Labor*. Estes exemplares, no entanto, integram conjuntos industriais mais complexos e, se são proeminentes pela sua própria escala e qualidade arquitetônica, ainda mais o serão quando inseridos ao conjunto ao qual pertenciam funcional e espacialmente, evidenciando, assim, as relações integradoras que sustentam suas qualidades arquitetônicas no que concerne à resolução eficaz dos programas para os quais foram concebidos. Outros complexos destacados, como o conjunto de galpões dos *Armazéns Piratininga*, ou os antigos depósitos da *IRFM* ao longo da via férrea, apenas para citar alguns, integram a paisagem em uma composição de conjunto única. A sucessão de volumes construídos destaca-se pela presença contínua e homogênea e pela ocupação compacta em longas faixas às quais contrastam grandes espaços vazios aos fundos, em contato com a via. Ademais, alguns dos edifícios industriais estudados ilustram o emprego de técnicas arquitetônicas avançadas, como as estruturas de ferro e aço, bastante versáteis para a construção dos espaços livres e dos altos pés-direitos de que tanto necessitavam as instalações fabris. Trata-se, portanto, da busca por soluções projetuais adequadas à funções específicas, fato que corrobora sua importância para a história da arquitetura e que contribui para a coerência formal geralmente alcançada.

Na diversidade de suas 'presenças' no espaço construído, os conjuntos arquitetônicos aqui estudados representam uma paisagem industrial do passado, envolvida no tecido urbano presente, que, ao coexistir neste tempo e lugar, passa a integrar este tempo e lugar. Fazem parte do espaço contemporâneo e o qualificam; referenciam valores históricos, estéticos e formais que contribuíram para a sua formação. Todos esses aspectos destacados concorrem para a valoração cultural desta arquitetura e sob essas diferentes abordagens, portanto, o estudo deste extenso patrimônio deve ser encarado.

Enfocamos aqui a importância cultural do patrimônio industrial da Mooca, que apresenta paralelos com outras regiões semelhantes de nossa cidade, e propomos a reflexão sobre sua preservação, a partir da análise das atuais teorias da restauração e da inserção deste patrimônio neste contexto. É claro, porém, que não intentamos defender que todos os

remanescentes sejam preservados indiscriminadamente. Uma atitude como esta levaria ao descrédito, inclusive, de todo o fundamento da questão. É necessária uma maior compreensão das particularidades destes conjuntos construídos para que se tenha clareza ao agir e interferir nesta configuração. A escolha de quais edifícios (ou conjuntos) deverão ser preservados e sob quais condições e projetos, demanda profundas análises e deverá envolver, como vimos, a participação de equipes multidisciplinares que possam abarcar as variadas e complexas facetas do problema. A representatividade histórica e estética desses conjuntos industriais, no entanto, não foi aqui novamente evidenciada por acaso. Pretendemos ressaltar que, entendida a valoração patrimonial desses elementos, deve-se recorrer irremediavelmente ao juízo histórico-crítico. Deve-se, portanto, procurar aprofundar as pesquisas sobre esses complexos industriais, desenvolver análises pormenorizadas de suas especificidades históricas, formais, estéticas, a fim de compreender e articular o conjunto de qualidades que o qualificam como patrimônio e, de posse de uma visão integral (ou da maior integridade que se possa alcançar) baseada em sólidos fundamentos conceituais, respaldar e orientar as decisões a serem tomadas.

3.5 DIRETRIZES PARA A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL ARQUITETÔNICO NO BAIRRO DA MOOCA

Com base nas teorias e recomendações sobre a atuação em bens culturais – com especial atenção às particularidades e dificuldades específicas do patrimônio industrial – seguem-se algumas diretrizes básicas que poderão orientar o caminho para sua preservação. O patrimônio industrial do bairro da Mooca, inserido no contexto maior da industrialização na cidade de São Paulo, problematiza o tratamento aos bens de interesse semelhante em diversos outros pontos da cidade. A atenção e valorização do patrimônio existente nesta região poderá abrir caminho para a expansão deste debate, pontuando, inclusive, novas abordagens que impulsionem ações práticas. Não pretendemos, de modo algum, ‘receitar’ procedimentos. Tratam-se de diretrizes, pontos nodais da questão. Cada caso deverá suscitar soluções diversas e quaisquer propostas mais detalhadas só seriam possíveis com a indispensável participação de equipes multidisciplinares. A clara compreensão dos atributos patrimoniais do objeto e o respeito aos mesmos como moventes

de qualquer ação sobre o bem, é que deverão ser os pontos comuns em qualquer estudo desta natureza.

Dentro desta proposta, vejamos algumas diretrizes importantes. Inicialmente, a primeira medida a ser tomada deverá ser a realização de inventários dos edifícios existentes, a exemplo das fichas apresentadas no segundo capítulo e, se possível, ainda mais abrangentes. O grande número de edifícios e conjuntos industriais existentes na cidade, ou mesmo em cada bairro industrial, não nos permite uma visão coerente e precisa deste patrimônio. Como já enunciavam K. Hudson e R. A. Buchanan, o preenchimento de breves fichas, seguidas de pesquisas mais aprofundadas, caso necessário, é fundamental. Permite a coleta de dados e o armazenamento de informações muitas vezes de difícil acesso que, agrupadas, poderão ser disponibilizadas como material de base para futuros pesquisadores, ampliando a rede de acesso a informações. Esses inventários deverão ser sistemáticos e fundamentados, respaldados por uma política de preservação voltada à valorização deste patrimônio e disposta a viabilizar instrumentos públicos com este objetivo. É interessante a participação de universidades e até mesmo das comunidades locais para que o momento de aproximação e conhecimento do objeto não se restrinja a um grupo fechado de estudiosos do tema.

Dentre as informações a serem coletadas devemos atentar, não somente aos dados básicos de identificação, datas e metragens, mas também às especificidades de cada tipologia produtiva e ao entendimento dos processos envolvidos em cada um dos vários setores industriais. Nesta mesma via de análises, devem ser observadas com rigor as características construtivas, as técnicas empregadas e sua possível relação com as atividades originais de cada unidade produtiva de modo a evidenciar o papel da tecnologia arquitetônica na concepção desses edifícios. O estudo deverá ser analítico-descritivo e comparativo.⁷⁴ Permitir o estabelecimento de pontos de contato entre as várias unidades pesquisadas de modo a desenhar um quadro claro da situação existente, da paisagem construída e dos elementos mais proeminentes.⁷⁵

De posse dessas informações iniciais, como se tratam de edificações componentes de um mesmo conjunto construído, será necessário efetuar criteriosas análises sobre suas relações compositivas, características de implantação, fluxos e funções dos espaços

⁷⁴ B. M. Kühl, "Preservação da Arquitetura Industrial em São Paulo: Questões Teóricas", *op. cit.*, p.10.

⁷⁵ Uma primeira experiência na elaboração de inventários tem sido realizada como proposta de trabalho prático na disciplina optativa oferecida pela FAU-USP, AUH-127 – Preservação do patrimônio arquitetônico, sob a orientação das Prof^{as} Dras. Beatriz Mugayar Kühl, Maria Lúcia Bressan Pinheiro e Fernanda Fernandes. A turma do primeiro semestre de 2003 auxiliou na coleta de alguns dados que figuram no levantamento anteriormente apresentado nesta dissertação.

abertos. Como dissemos anteriormente, a preservação é um processo seletivo. Apenas uma parcela destes representantes da indústria deverá ser efetivamente preservada. No caso de conjuntos urbanos que ocupam extensas áreas, como no bairro da Mooca, não somente edificações excepcionais deverão ser alvo da preservação; estas devem estar inseridas neste contexto maior: uma implantação que sugere especificidades de fabricação, relações únicas entre volumes e vazios e claras repercussões sobre o entorno imediato. Somente após detalhados estudos será possível apreender toda a complexidade destes conjuntos arquitetônicos. É claro que quaisquer conjuntos construídos de interesse histórico apresentam características próprias que precisam ser depuradas com cuidado; no caso de áreas industriais, no entanto, diferentemente do que ocorre em conjuntos residenciais ou centros históricos, por exemplo, existe a agravante da 'produção', de um uso que não compreendemos com clareza pois dependia de processos industriais específicos já desativados. Não podemos simplesmente ignorar este aspecto pois os elementos caracterizadores destes espaços, que os inserem em uma realidade própria e remetem à sua historicidade, relacionam-se diretamente aos usos para os quais foram concebidos. Os complexos industriais não são apenas projeções em planta. Áreas que podemos ingenuamente considerar como 'vazios', possivelmente possuíam papel fundamental na organização do conjunto e no fluxo das operações. Não compreendê-las adequadamente agora poderá resultar em intervenções posteriores descaracterizadoras que apagarão dados importantes apenas porque não fomos capazes de evidenciá-los com clareza.

É essencial, portanto, a realização de criteriosas análises históricas, técnicas, urbanas e sócio-culturais para traçar um quadro claro (ou o mais claro possível) da dinâmica interna e externa destes complexos industriais, bem como de sua transformação no tempo. Para tanto será necessário, inevitavelmente, a participação de profissionais de diferentes campos do saber: arquitetos, engenheiros, historiadores, historiadores da técnica, sociólogos, antropólogos, geógrafos, técnicos de determinadas áreas industriais, antigos funcionários (quando possível) que poderão descrever as etapas e processos que desempenharam no passado, etc.. Além dessas análises mais vinculadas à história e à técnica, igualmente necessárias serão as observações quanto às suas características estéticas e formais. Voltadas a atender requisitos de funcionalidade, as estruturas industriais apresentam, como vimos, insuspeitáveis qualidades arquitetônicas que lhes conferem originalidade e grande interesse artístico, isoladamente ou em conjunto.

Esses estudos pormenorizadas permitirão um entendimento claro dos elementos que distinguem e caracterizam a composição do(s) edifício(s), possibilitando a avaliação

critérioria de seu interesse e de suas qualidades. Como destacado anteriormente, o apoio da população local é de suma importância em todo o processo de salvaguarda, desde a pesquisa e seleção até os projetos de intervenção ou restauro. A *Carta de Washington* destaca, inclusive, que a proteção de bairros históricos deve ter em vista, em primeiro lugar, o benefício da população diretamente atingida.⁷⁶ Durante os levantamentos para a elaboração do Plano Diretor Regional Mooca, a população local demonstrou interesse na preservação de três edifícios industriais, o *Cotonificio Crespi*, a *Tecelagem Labor* e o *Moinho Gamba*.⁷⁷ Além do valor histórico e estético, os edifícios são considerados referenciais que denotam valores afetivos e memoriais, vinculados ao cotidiano dos habitantes que os vivenciam na paisagem, conhecem suas histórias, identificam-se com sua trajetória no tempo. Este envolvimento com o patrimônio pode e deve ser explorado em sua preservação e evidencia, inclusive, a legitimidade social do ato.⁷⁸ Representa o reconhecimento do bem, sua caracterização como elementos integrantes de uma identidade, sem necessidade de qualquer elaboração conceitual mais complexa.

Após o reconhecimento da situação existente e de sua complexidade, o caminho ideal será a articulação desses estudos a planos mais abrangentes. A grande extensão das áreas envolvidas clama por um tratamento integrado ao planejamento urbano e regional, conforme recomenda a *Declaração de Amsterdã*. A absorção dos objetivos da preservação por planos de maior amplitude permitirá a articulação das necessidades patrimoniais às solicitações locais, envolvendo ambas as questões de forma integradora e dinâmica. Assim, os novos usos atribuídos aos espaços preservados, além de sua função conservadora, atenderiam às necessidades locais (ou regionais) de forma a dinamizar o tecido urbano envoltório. O processo assemelha-se ao tratamento dos 'mosaicos'⁷⁹, conforme aludimos anteriormente. A partir da avaliação de áreas específicas e estratégicas, como são os complexos industriais de interesse histórico, articula-se o planejamento do todo, em processo contínuo de retroalimentação. As necessidades particulares dessas áreas especiais direcionarão o tratamento global; da 'parte' para o 'todo', de modo a alcançar a integração desejada.

⁷⁶ "Não se deve jamais esquecer que a salvaguarda das cidades e bairros históricos diz respeito primeiramente a seus habitantes." "Carta de Washington (1986)". In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, p.283; F. Choay também coloca esta questão: Françoise Choay, *A alegoria do patrimônio*. São Paulo, Estação Liberdade, UNESP, 2001, p. 226.

⁷⁷ C.f. São Paulo (Cidade). *Plano Diretor Regional Mooca da Subprefeitura Mooca: Relatório Final*. São Paulo, SEMPLA, Instituto Polis, 2003.

⁷⁸ B. M. Kühn, "Preservação da Arquitetura Industrial em São Paulo: Questões Teóricas", *op.cit.* pp. 35-36.

⁷⁹ Renato de Fusco, *op. cit.*

O tratamento da área delimitada no bairro da Mooca, portanto, estaria relacionado a propostas mais abrangentes – coordenadas pelas esferas públicas e apoiadas pela iniciativa privada – com o múltiplo intuito de conservar o patrimônio, dinamizar usos compatíveis e revitalizar regiões degradadas. Sabemos o quanto é difícil promover planejamentos tão audaciosos em nossa latente realidade política. A ausência de iniciativas mais abrangentes, no entanto, não nos exime de procurar outras alternativas, mais pontuais talvez, mas que permitam a preservação deste patrimônio enquanto uma visão mais integradora não se fizer possível. Neste sentido, a preservação poderá voltar-se para usos locais, solicitados pela população do bairro; sempre porém, adequados e compatíveis às particularidades dos bens a serem preservados.

Dentre os edifícios destacados no bairro da Mooca, muitos estão sem uso, alguns abrigam atividades que deturpam suas qualidades e poucos conservam a mesma função até hoje. Os edifícios ou conjuntos a serem preservados necessitarão, portanto, de intervenções incisivas, extensos e complexos projetos de restauro que os adaptem a uma nova realidade. A criteriosa análise das características de todo o conjunto é que guiará uma consciente tomada de decisões. Segundo a *Carta de Washington*, ao intervir em conjuntos ou bairros históricos, deve-se procurar definir graus diferenciados de proteção para as edificações que compõem o conjunto. Estas escolhas, é claro, estarão respaldadas em sólidos estudos e análises da paisagem em suas múltiplas particularidades, conforme aludimos acima.

A presente abordagem sobre os edifícios e conjuntos que compõem a área delimitada no bairro da Mooca não nos instrumenta suficientemente para que possamos propor parâmetros tão definitivos. Como vimos, seria necessária a participação de profissionais de diversas áreas para uma compreensão consciente e precisa dos elementos que compõe este cenário. Uma breve apreensão desta paisagem, no entanto, nos incita a algumas sugestões. Os antigos edifícios do *Cotonifício Crespi*, do *Moinho Gamba*, da *Cia Antarctica Paulista*, da *Tecelagem Labor*, dos *Armazéns Piratininga*, dos *Armazéns Ernesto de Castro* e da *São Paulo Alpargatas*, por suas qualidades arquitetônicas, sua importância na história industrial da região, técnicas empregadas ou vínculo a renomados arquitetos da história da arquitetura paulistana, são exemplares que devem ser preservados em primeira instância, como referências que evidenciam a importância patrimonial do bairro em seus múltiplos aspectos. Os sítios industriais aos quais pertencem, como já dissemos anteriormente, também participam de sua singularidade e deverão igualmente ser considerados. Outros conjuntos analisados, como a sucessão de galpões ao longo da Rua Borges de Figueiredo e edificações mais afastadas como a antiga *Fábrica de Estopa Fepal*,

entre outros, são edifícios que compõem uma paisagem, uma 'ambiência', e pontuam (ou rememoram), em momentos alternados do tecido contemporâneo, a forte presença da indústria na configuração do bairro. Deverão ser tratados, portanto, dentro desta perspectiva.

Independente da abrangência do plano de ação, dever-se-á procurar a integração entre o(s) edifício(s) contemplados e a área envoltória, o tecido contemporâneo, dinâmico e em transformação. Para tanto, a seleção dos usos a serem implementados deverá ser cuidadosa e solidamente fundamentada. Deve-se atentar para as demandas da região e, paralelamente, para a adequação desses usos às particularidades de cada edifício ou conjunto. Conforme recomenda a *Carta de Veneza*, novos usos são desejáveis para a conservação do patrimônio desde que compatíveis com as suas especificidades, de modo a não sobrepor a necessidade de um novo uso à preservação em si, motivo inicial da intervenção. É claro que, como temos visto, para agir conscientemente neste momento é necessário vasto conhecimento do artefato e do contexto ao qual está inserido. Será o juízo histórico-crítico, a partir da relação dialética entre a historicidade e a 'artisticidade' do bem, que orientará a adaptação ao novo uso, sua harmonização com o entorno e os projetos integradores. Ao longo destas fundamentadas análises, eventualmente algumas edificações ou acréscimos descaracterizadores poderão ser suprimidos. Da mesma forma, novas edificações poderão ser necessárias. A contemporânea teoria da restauração admite certa flexibilidade, desde que alicerçada no juízo histórico-crítico

O projeto do 'novo', no entanto, requer muito cuidado. A inserção de elementos contemporâneos em contextos históricos deve respaldar-se em ampla fundamentação conceitual e sobretudo grande capacidade projetual. Tratam-se de projetos especiais, vinculados às premissas do juízo histórico-crítico, que freqüentemente solicitam idéias criativas para adequar programas e dificuldades ao objetivo primeiro de valorizar e respeitar o patrimônio. Os complexos industriais são grandes exemplos deste desafio. A harmonia entre a conservação do patrimônio e a adaptação ao novo uso requer sólido preparo conceitual, artístico e projetual.⁸⁰

Com relação aos novos usos, é importante procurar a diversidade e o atendimento da população local em primeiro lugar. A *Carta de Petrópolis*, documento nacional redigido durante o 1º Seminário Brasileiro para a Preservação e Revitalização de Centros

⁸⁰ B. Mugayar Kühl, "Questões teóricas relativas à preservação da arquitetura industrial", *op. cit.*, p. 110-111.

Históricos, em 1987, recomenda: “[...] a sua preservação [do sítio histórico urbano] não deve dar-se à custa de exclusividade de usos, nem mesmo daqueles ditos culturais, devendo, necessariamente, abrigar os universos de trabalho e do cotidiano, onde se manifestam as verdadeiras expressões de uma sociedade heterogênea e plural.”⁸¹ Neste sentido, destaca o uso habitacional e a permanência das atividades tradicionais da região, fato também destacado pela *Carta de Washington*. A predileção por usos culturais é evidente em projetos de restauração: casas de cultura, museus, teatros,... Tais usos podem demonstrar-se bastante apropriados, dependendo do caso, porém não devem ser os únicos, principalmente em se tratando de extensos e complexos conjuntos urbanos.

Outros usos, portanto, deverão ser aventados. Alguns dos edifícios estudados ainda abrigam suas funções originais o que demonstra que a atividade industrial na região ainda tem peso. Exemplos são os galpões da *Copale*, os *Armazéns Piratininga* ou os *Armazéns Ernesto de Castro*. Nestes casos talvez fossem necessárias apenas intervenções para valorização e reintegração de sua imagem, já que estão deteriorados e foram descaracterizados ao longo do tempo. A antiga fábrica da *São Paulo Alpargatas* têm abrigado atualmente uma universidade; apesar de suas ‘adaptações’ arbitrarias ⁸², a experiência demonstra que o uso educacional possui boa receptividade na região. O conjunto industrial do antigo *Moinho Gamba*, por outro lado, foi ocupado há poucos anos por uma casa noturna e hoje abriga um empresa de eventos que aluga o espaço para festas esporádicas e aparentemente preocupa-se com sua conservação. Este uso é recorrente na região. Outro caso semelhante são os galpões anexos ao *Depósito Shirazi* que estão sendo reformados com o mesmo objetivo. Da observação dos projetos implantados e da efemeridade desses empreendimentos, conclui-se que são usos alheios ao patrimônio. Mais uma vez trata-se da exploração dos amplos espaços livres para atendimento de interesses comerciais em detrimento de sua valorização patrimonial que, quando comparece, é apenas para agregar ‘curiosidade’ ao espaço readaptado. Este tipo de uso, além das ‘reformas’ totalmente imprudentes, explora o espaço enquanto a casa noturna está no auge e depois o abandona, ainda mais destruído. Foi o que aconteceu com o conjunto arquitetônico da *Tecelagem Labor*, atualmente abandonado e em estado precário.

⁸¹ “Carta de Petrópolis: 1º Seminário brasileiro para a preservação e revitalização de centros históricos, 1987.” In: Isabelle Cury (org.), *op. cit.*, p.286.

⁸² A este respeito, consta no levantamento apresentado no segundo capítulo que a preocupação com a preservação dos edifícios restringiu-se apenas à fachada do galpão mais antigo (projetado por Julio Michele) somente por ser tombada pelo COMPRESP. Internamente todos os edifícios foram alterados sem maiores preocupações. O critério alegado por um dos responsáveis foi que “dentro não é patrimônio histórico”.

As análises e propostas elaboradas pelo Plano Diretor Regional Mooca, conforme exposto no segundo capítulo, apontam questões pertinentes e de certa forma sensíveis ao patrimônio histórico industrial. Enuncia-se a preocupação em inventariar este patrimônio e propor usos que permitam sua conservação. A proposta de implantação de um parque linear ao longo da via férrea, incluindo a área delimitada neste estudo, também caminha neste sentido, pois sugere que os galpões ferroviários e industriais ali existentes sejam incorporados à proposta, conservados e adaptados para novos usos⁸³. A intenção de demarcar toda esta área ao longo da via como 'preempção', instrumento que garante à Prefeitura a prioridade para compra desses terrenos, evidencia o interesse do poder público em explorar o potencial deste eixo estratégico em planos urbanos futuros⁸⁴. As propostas aparentemente são bem intencionadas, porém, serão necessários amplos e detalhados projetos para determinar com clareza e criteriosamente como serão realizadas essas intervenções de conservação e restauro, quais serão esses novos usos, dentro das premissas histórico-críticas, como temos tratado. Projetos complexos e extensos – como serão inevitavelmente quaisquer propostas envolvendo conjuntos industriais – demandam tempo, pesquisa e corpo técnico qualificado. Esta 'boa intenção', se desprovida de uma sólida fundamentação teórica, poderá equivocadamente subordinar-se a interesses imediatistas, políticos ou econômicos, apontando caminhos completamente diversos e nocivos aos bens que se pretendia conservar.

Diante das dificuldades inerentes à preservação do patrimônio industrial, desde o seu reconhecimento até a correta apreensão de suas especificidades, a sugestão de algumas diretrizes reveste-se de certa urgência. Deparamo-nos com fortes e poderosos entraves; a fragilidade conceitual, a recorrência a medidas arbitrárias e a conseqüente submissão de seu valor cultural a nocivos interesses econômicos e políticos, questões visivelmente estampadas nos usos atribuídos a vários dos edifícios e conjuntos analisados. Estas questões não são exclusivas do patrimônio industrial, porém, estes e outros artefatos que representam valores recentes de nossa história, são geralmente os mais ameaçados. O campo prático na preservação de bens culturais ressenete-se de debates mais abrangentes

⁸³ "Em relação à questão ambiental: implantar um parque linear ao longo da via férrea – voltado à utilização da população do entorno e população metropolitana, que possa abrigar equipamentos para jovens e terceira idade." Plano Diretor Regional...v.2, *op. cit.*, p. 63.

⁸⁴ "Em relação aos instrumentos urbanísticos, o Plano propõe: marcar como preempção áreas lindeiras à linha férrea, hoje pertencentes a um número pequeno de proprietários o que configura uma situação especial para que o poder público possa adquirir terras ou controlar a negociação das mesmas, sendo agente no processo de reconfiguração de uma região que permite mudanças significativas no ambiente urbano e do município como um todo." Plano Diretor Regional...v.2, *op. cit.*, p. 63.

que se aproximem da teoria e a adaptem à nossa realidade. Os princípios amplamente debatidos internacionalmente e reunidos em amplas recomendações, a exemplo da *Carta de Veneza* e da *Carta de Washington*, preconizam, antes de tudo, o respeito e a salvaguarda de representantes únicos do engenho humano, balizas de nossa identidade cultural; na ausência (ingênua ou comodamente desinformada), de critérios mais precisos, ao menos este deveria ser priorizado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Longe de pretender encerrar o assunto, as observações e análises aqui apresentadas sugerem-nos inúmeras indagações. O patrimônio da indústria, inserido entre os artefatos aos quais recentemente atribuímos valor histórico, estético e simbólico, está também entre os mais ameaçados pela inobservância desses mesmos valores. Esforçamo-nos para evidenciar suas qualidades e introduzi-lo no contexto cultural de formação e consolidação de uma realidade urbana presente, a paisagem industrial do bairro da Mooca, e deparamo-nos, a partir do desdobramento de uma análise pontual, com questões e problemas de maior amplitude, que dizem respeito à preservação de bens culturais como um todo.

O patrimônio industrial apresenta uma série de particularidades que dificultam sua análise. A escala urbana das grandes áreas ocupadas, a complexidade das relações espaciais vinculadas a antigos sistemas de produção, a adequação a novos usos compatíveis, sua integração ao tecido urbano contemporâneo e sua função referencial na produção social do espaço, são algumas delas. O correto estudo de tantos e diversos vetores exige grande esforço interpretativo e uma sólida preparação conceitual, alicerçada em amplos estudos multidisciplinares, para que possamos compreender essas especificidades e atuar sobre o patrimônio de modo consciente e criterioso. A atuação sobre organismos complexos e delicados, como são os edifícios e os tecidos urbanos históricos, exige este sólido preparo teórico e prático. São documentos únicos e é a compreensão desta singularidade que deverá guiar qualquer ação sobre o bem. As teorias sobre a preservação e restauração de bens culturais, na diversidade de suas proposições através do tempo e na atualidade, têm em comum este respeito ao bem preservado como premissa para qualquer atitude; os longos debates e as recomendações elaboradas em diversos documentos internacionais objetivam garantir a preservação dos artefatos em sua unicidade histórica e estética, resguardando-os de interpretações arbitrárias e juízos empíricos que descaracterizem os próprios atributos que os qualificam.

As formulações teóricas que se consolidaram através dos séculos, no entanto, não se verificam no campo prático. E esta não é uma exclusividade do patrimônio industrial. No lugar de extensos e profundos estudos para respaldar ações criteriosas e fundamentadas, encontramos a recorrência a soluções imediatas, desmedidas, apoiadas

em justificativas opacas e fugidias – o necessário e indispensável aporte do conhecimento teórico, que deveria afastar a ação da arbitrariedade e integrá-la à história e à crítica, não comparece e as complexas ações de intervenção retornam ao lodo do mais primário empirismo. Distante do conhecimento do objeto, perdem-se também os objetivos. A intervenção, que deveria garantir a preservação do bem, facilmente passa a ser encampada por outras esferas; e estas sim, asseguram a clareza de seus objetivos na ação ágil e certa sobre os bens ‘culturais’, transformando-os em instrumentos de lucro ou propaganda política.

O patrimônio cultural como um todo tem sido alvo desses oportunismos alimentados pelas lacunas conceituais (e legais) das quais revestem-se as ações ditas de ‘preservação’. Com relação ao patrimônio industrial, somam-se ainda as dificuldades específicas destes artefatos, conforme citamos anteriormente. É comum a atuação sobre edifícios históricos industriais sem recorrência a qualquer critério; são considerados grandes e versáteis estruturas sem uso sobre as quais julga-se lícito propor qualquer inovação. Sua referência histórica ou técnica são atributos apreciados como ‘curiosidades’, qualidades ocasionais de um galpão velho e inútil cujo novo uso gloriosamente traz à tona, concedendo-lhe um propósito de existência. Este novo uso freqüentemente assume a dianteira na ‘restauração’ desses edifícios, independentemente da valorização de suas características intrínsecas e de sua condição ‘cultural’. Invertem-se as prioridades.

O que sugerem atitudes como essas? O patrimônio industrial não é suficientemente apreciado para que possa ser tratado como tal? Mas caso se trate, como vimos, de uma ação recorrente com relação ao patrimônio cultural como um todo, existirá clareza sobre o próprio significado do termo? Ou, ainda mais grave, inexistirá qualquer questionamento nesse sentido e tais atitudes proliferam na total ignorância da problemática?

Ao evidenciar a representatividade histórica e estética do conjunto arquitetônico da Mooca e propor diretrizes para sua preservação, discorreremos sobre as teorias da restauração de bens culturais e os debates que respaldaram as recomendações de diversos documentos internacionais. Apesar das diferentes interpretações ao longo do tempo e mesmo entre as próprias tendências atuais, por trás de todas elas comparece um debate, uma justificativa para as decisões, uma tentativa de fundamentar as escolhas tomadas. Talvez devamos insistir neste ponto: é necessário aprofundar o debate, promover o questionamento dessas atitudes, não permitir que as ações sobre os bens

culturais esquivem-se da responsabilidade por desconhecimento ou negligência. Como vimos, os debates teóricos das últimas décadas indicam caminhos seguros, levantam questões pertinentes e permitem certa flexibilidade na discussão de temas cada vez mais complexos como a constante expansão dos artefatos considerados de interesse cultural. Não precisamos inventar a roda ou retroceder ao empirismo. As dificuldades e especificidades do patrimônio industrial foram a tônica de nossa discussão, mas a salvaguarda de quaisquer manifestações de nossa cultura devem suscitar as mesmas indagações. São documentos únicos, artefatos de nosso passado que vivenciamos no presente como referências do tempo, que tudo transforma. E a arbitrariedade é força ainda mais destruidora do que o próprio tempo; não precisamos alimentar essa entropia além de nossa própria capacidade de suportá-la. A ação sobre bens culturais não pode prescindir dessa reflexão, de análises pormenorizadas e criteriosas, fundamentos conceituais sólidos e precisos. É necessário conhecer este debate contemporâneo, as premissas do juízo histórico-crítico, para poder reinterpretar esses instrumentos e aplicá-los conscientemente aos problemas específicos de cada caso particular.

ANEXO I

PINTO, Alfredo Moreira. *A cidade de São Paulo em 1900*. Coleção Paulística, vol. XIV. São Paulo, Governo do Estado de São Paulo, 1979, (2ª edição fac-similada), pp. 216-220.

Fabrica de Cerveja Bavaria

Esta importantissima fabrica, de propriedade de Henrique Stupakoff & Comp., está situada na alameda Bavaria, na Mooca, suburbio do Braz, em S. Paulo.

O predio não tem estylo; é, porém, alto, vasto, vistoso e todo construido de tijolos.

Em frente fica-lhe o escriptorio, em bonito chalet e nos fundos passa-lhe a Estrada de Ferro Ingleza, com a qual tem communicação.

A fabrica occupa uma extensão de 250 metros de frente por 100 de fundos e o escriptorio e mais dependencias uma extensão de 80 metros por 120.

A parte mais alta do edificio tem 30 metros e a chaminé 36.

Foi inaugurada em outubro de 1892. O capital nella empregado é de quatro mil contos, sendo metade allemão e metade brasileiro.

Todos os machinismos são construidos na Allemanha e na Suissa e são os mais modernos neste ramo de fabricação.

O vapor de que se utiliza a fabrica para a fabricação e as machinas motrizes produz-se em tres caldeiras, cada uma das quaes tem um peso de cerca de 20 toneladas, uma superficie de aquecimento de 86 metros quadrados e tem uma força de 200 cavallos. Uma quarta caldeira das mesmas dimensões, necessaria em consequencia dos ultimos augmentos, acha-se já montada.

Para a fabricação ha tres grandes machinas a vapor, alem de um grande numero de motores, bombas, etc. As tres machinas grandes teem a força de 80, 160 e 300 cavallos. Esta ultima é do systema *Compound* com dous cylindros de vapor, tendo a roda volante um peso de 14 toneladas. Estes tres motores servem principalmente para a fabricação do gelo e para resfriar a sala de fermentação e as adegas frigorificas. São distribuidas em duas enormes casas de machinas modeladas pelas melhores fabricas da Baviera (Allemanha), cuja cerveja é tão afamada.

Para resfriar os canos pelos quaes passa o ammoniaco na machina de gelo, a agua empregada é a do rio Tamanduatehy, junto do qual ha mais uma casa de machinas com duas caldeiras a vapor de 10 toneladas cada uma e duas bombas *Northington Compound*.

A fabricação de cerveja começa no *Sudhau*. A Bavaria tem duas salas para fabricar o seu producto, cada uma das quaes contém quatro grandes aparelhos, sendo duas caldeiras para ferver e duas tinas, uma para mexer e outra para filtrar. Com este machinismo a Bavaria produz por anno cerca de 4.000.000 de litros.

Da sala de fabricação o extracto de cevada é conduzido por um systema de bombas para um resfriador, engenhosamente inventado, que abate a sua temperatura de 80 a 40 grãos, durante um espaço de tempo muito rapido, e situado na sala de fermentação (*Gährkeller*), onde o thermometro marca quatro grãos acima de zero. Esta sala tem 63 tinas de fermentação de 3.000 litros de capacidade cada uma. Ahi a cerveja fica 10 a 15 dias.

Dahi a cerveja desce para os depósitos frigoríficos (*Zagerkeller*). São 12, tendo cada um capacidade de 100.000 litros; temperatura zero e abaixo de zero. Em enormes barris, todos de carvalho, a cerveja fica depositada durante tres ou quatro mezes, afim de se obter uma boa qualidade.

Em uma grande sala, resfriada a cerveja, que deve servir para ser vendida em *chopps*, está alojada em barris pequenos e a cerveja que deve ser engarrafada, em uma casa espaçosa, construída de tijolos, com um telhado de ferro, onde estão collocados os aparelhos e as machinas para lavar, encher garrafas, etc.

Em seis tanques de ferro a cerveja é pastorizada, consistindo o processo no seguinte: as garrafas, fornecidas por um segurador de ferro, estão collocadas em um tanque, que depois é enchido com agua, que por meio de vapor effervesce até 60 grãos, sendo dessa maneira tiradas da cerveja todas as impurezas que ficaram da fermentação.

Este processo quebra muitas garrafas, mas tem a vantagem da cerveja poder se conservar por muito tempo sem estragar-se ou alterar a qualidade. A fabrica já experimentou um novo arrolhamento de garrafas por meio de uma rolha de borracha, que facilita muito abrir as garrafas e que por sua comodidade adquiriu grande acceitação tanto na Capital Federal como no Estado de S. Paulo.

A agua, base de toda a fabricação, deve ser de pureza absoluta e por isso foram cavados dous poços artesianos, ou melhor ephesianos de uma profundidade de 100 metros, afim de obter agua subterranea para os usos mais delicados na fabricação. Os aparelhos para execução dessa obra, que exigiu o trabalho de um anno e o dispendio de 150.000\$, foram importados da Allemanha, sendo os trabalhos dirigidos por um ajustador especial, que veio do mesmo paiz.

A água dos poços não só serve para a fabricação de cerveja como para a do gelo, que está sendo produzido em grande quantidade e que é vendido na cidade, em Santos e no interior.

As outras materias primas, cevada, lupulo e fermento, são importadas da Allemanha, sendo o transporte do fermento de grande difficuldade, pois deve fazer a viagem desde Hamburgo até S. Paulo sempre sobre o gelo.

A fabrica possui um desvio da linha ingleza que possibilita transportar de Santos para o quintal da fabrica todos os productos importados, principalmente cevada, garrafas, carvão e os machinismos, cujos volumes dão muitas vezes de um peso excessivo. Além disso, um girador, que a fabrica mandou construir, divide o desvio em cinco partes, nas quaes as respectivas mercadorias podem ser carregadas nos seus depositos.

Fabricam-se na Bavaria as seguintes qualidades de cerveja: *Pilsen*, *Munchen* e *Export*, que são vendidas em barris ou em garrafas.

Toda a fabrica é illuminada á luz electrica, produzida por dous dynamos e uma bateria de acumuladores, que fornecem luz durante o dia nas adegas.

Os productos da fabrica foram premiados na exposição Columbiana de Chicago, em 1893, com a medalha de ouro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

I – Origens da ocupação industrial na região leste da cidade de São Paulo / Urbanização / Industrialização.

Alpargatas: oitenta anos de nossa história. São Paulo, Mouro Ivan, 1987.

ALVES, Milton Rodrigues. *Casas Paulistanas – pequenos tesouros da Mooca na Transformação de São Paulo.* São Paulo, Casa Paulistana de Comunicação, 1998.

ANDRADE, Margarida Maria de. *Bairros além Tamanduateí: O imigrante e a fábrica no Brás, Moóca e Belenzinho.* Tese de doutorado. São Paulo, FFLCH-USP, 1990.

_____. “Brás, Mooca e Belenzinho – bairros italianos na São Paulo além Tamanduateí”. *Revista do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo*, n.º 08. São Paulo, 1994, pp. 97-102.

ASSOCIAÇÃO Comercial de São Paulo. *Mooca – O Portal da Zona Leste.* São Paulo, ACSP, 1981.

AZEVEDO, Aroldo de, (org). *A Cidade de São Paulo – Estudos de geografia Urbana.* São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, v. I, II, III e IV.

BANDEIRA JR., A.F. *A Indústria no Estado de São Paulo em 1901.* São Paulo, Typ. do Diário Oficial, 1901.

BEIGUELMAN, Paula. *Os Companheiros de São Paulo.* São Paulo, Símbolo, 1977.

BLAY, Eva Alterman. *Eu não tenho onde morar – Vilas operárias na cidade de São Paulo.* São Paulo, Nobel, 1985.

BONDUKI, Nabil. *Origens da Habitação Social no Brasil.* São Paulo, Estação Liberdade, 1999.

BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade – Lembranças de Velhos.* São Paulo, Edusp, 2003.

BRUNA, Paulo Júlio Valentino. *Arquitetura, Industrialização e Desenvolvimento.* São Paulo, Perspectiva, 1976.

BRUNO, Emani Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo.* São Paulo, José Olympio, 1954, v. I, II e III.

CANABRAVA, Alice Pifer. “As Chácaras Paulistanas”. *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, IV, I (1949-1950). São Paulo, 1953, pp. 97-104.

CARTA, Mino. *Histórias da Mooca.* Rio de Janeiro, Berlendis & Vertecchia, 1982.

- CARVALHO, Maria Cristina Wolff. *Ramos de Azevedo*. São Paulo, Edusp, 1996
- COMISSÃO DO IV CENTENÁRIO DA CIDADE DE SÃO PAULO. *São Paulo Antigo: Plantas da Cidade*. São Paulo, 1954.
- CYRINO, Fábio R. Pedro. *Ferro e Argila – A História da Implantação e Consolidação da Empresa 'The San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd.' Através da Análise de sua Arquitetura*. Dissertação de Mestrado. São Paulo, FAU-USP, 2000.
- DEAN, Warren. *A Industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo, Rio de Janeiro, Difel, [s.d.]
- DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo de. *Indústria, trabalho e cotidiano 1889-1930*. São Paulo, Atual, 1992.
- DIEGUES Jr. *Imigração, Urbanização e Industrialização*. Rio de Janeiro, Ministério da Educação e Cultura, 1964.
- ESTRELLA, Célia Maira da Silva. *O Bairro da Mooca: História de um lugar para morar*. Dissertação de Mestrado. São Paulo, PUC-SP, 1991.
- FAUSTO, Boris. *Trabalho Urbano e Conflito Social (1890-1920)*. São Paulo, Difel, 1977.
- FAGGIN, Carlos Augusto Mattei. *O Cotonifício Rodolfo Crespi*. São Paulo, FAU-USP, 1978.
- Galpões Industriais Significativos*. São Paulo, EMURB, [197-?].
- GENNARI, Luciana Alem. *Conjuntos Habitacionais na Mooca – Um olhar sob a cidade*. Trabalho Final de Graduação. São Paulo, Fundação Armando Álvares Penteado, 2000.
- Grdes. Industrias Minetti-Gamba Ltda: O Extraordinário Desenvolvimento Attingido*. São Paulo, s.n., [1938?].
- HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil*. São Paulo, Global, 1982.
- HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O Palacete Paulistano e Outras Formas de Morar da Elite Cafeeira (1867-1918)*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU-USP, 1992.
- HUTTER, Luci. *Imigração Italiana em São Paulo; 1880-1889*. São Paulo, IEB-USP, 1982.
- Impressões do Brazil no Século Vinte*. Londres, Lloyd's Greater Britain Publishing Company, 1913.
- KUZNIR, Mauro. *Espaço Público, Desenho Urbano: O Bairro da Mooca na São Paulo de 1980 ao dias atuais*. Trabalho de Iniciação Científica. São Paulo, FAU-USP, 1999.

- LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo – Estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971.
- LEMONS, Carlos. *Ramos de Azevedo e seu escritório*. São Paulo, Pini, 1993
- LIMA, Heitor Ferreira. *Evolução Industrial de São Paulo*. São Paulo, Martins, 1954.
- _____. “São Paulo: Evolução Industrial em Meio Século”. *O Observador Econômico e Financeiro*, 200, julho 1952. Rio de Janeiro, O Observador, 1952, pp.70-81.
- LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil (1808-1930)*. São Paulo, Difel, 1960.
- MARTINS, Antonio Egydio. *São Paulo Antigo (1554 a 1910)*. São Paulo, Typographia do Diário Oficial, 1912, v. II.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias*. São Paulo, Arquivo do Estado, 1981.
- Memória Urbana: a Grande São Paulo até 1940*. São Paulo, Arquivo do Estado, Imprensa Oficial, 2001.
- MIRANDA, Rosana Helena. *Mooca: Lugar de Fazer Casa*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU-USP, 2002.
- MONTEIRO, Ana Maria Reis. *Ramos de Azevedo: Presença e atuação profissional*. Dissertação de Mestrado. Campinas, UNICAMP, 2000.
- MORSE, R. *Formação Histórica de São Paulo*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1970.
- PAOLI, Célia Maria. “São Paulo operária e suas imagens (1900-1940)”. *Espaço & Debates*, nº 33. São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1991, pp. 27-41.
- PETRONE, Pasquale. “As indústrias paulistanas e os fatores de sua expansão”. *Boletim Paulista de Geografia*, 13, março 1953. São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros, 1953, pp. 26-37.
- PIERSON, Donald. “Habitações de São Paulo: Estudo Comparativo”. *Revista do Arquivo Municipal*, LXXXI. São Paulo, PMSP, 1942, pp. 199-237.
- PINTO, Alfredo Moreira Pinto. *A cidade de São Paulo em 1900*. São Paulo, Governo do Estado, 1979.
- PRADO Jr., Caio. *A Cidade de São Paulo – Geografia e história*. São Paulo, Brasiliense, 1983.
- REALE, Ebe. *Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos*. São Paulo, Pioneira, Edusp, 1982.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades – Produção Social e Degradação dos Espaços Urbanos*. São Paulo, Hucitec, 1994.

_____. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo, Perspectiva, 1970.

REVISTA de Comércio e Indústria. *O Brasil, sua Civilização, seu Comércio, suas Industrias, suas Riquezas*. São Paulo, Editores Olegário Ribeiro & C., 1918.

RIBEIRO, Suzana Barretto. *Italianos do Brás – Imagens e Memórias*. São Paulo, Brasiliense, 1994.

SAES, Flávio Azevedo Marques. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 1981.

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral. “O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulistana”. *Revista Espaço & Debates*, 37, 1994, pp. 19-33.

SAMPAIO, Maria Ruth e LEMOS, Carlos. *Casas Proletárias em São Paulo*. São Paulo, FAU-USP, 1993.

SANT’ANNA, Nuto. *São Paulo Histórico – aspectos, lendas e costumes*. São Paulo, Departamento de Cultura, 1944.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à província de São Paulo*. São Paulo, Edusp, Itatiaia, 1976.

SÃO PAULO (cidade). *Trajetórias da arquitetura modernista*. São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Informação e Documentação Artísticas, 1982.

São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole. São Paulo, Terceiro Nome, 2004

SCHLESINGER, Hugo. *Geografia Industrial do Brasil*. São Paulo, Atlas, 1958.

SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole – arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo, Ateliê Editorial, 2000.

Siamo Tutti Oriundi! A presença italiana no Brasil. São Paulo, Máquina da Notícia, Parmalat, 1996.

SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do Ferro no Brasil*. São Paulo, Nobel, 1988.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro, Livros Técnicos e Científicos, 1984, v. II.

TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo, Duas Cidades, 1983.

_____. *Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*. São Paulo, Empresa das Artes, 1996.

TORRES, Maria Celestina T. Mendes. *O Bairro do Brás*. São Paulo, PMSP, Secretaria da Educação e Cultura, 1981.

VITOR, Manuel. *São Paulo de Antigamente*. São Paulo, Secretaria da Cultura e Tecnologia de São Paulo, 1976.

II – Preservação e restauração do patrimônio arquitetônico / patrimônio industrial

ANDRADE, Antonio Luiz Dias de. *Um Estado Completo que Pode Jamais ter Existido*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU-USP, 1993.

ANDRADE, Mario de. *Cartas de Trabalho: correspondência com Rodrigo Mello Franco de Andrade (1936-1945)*. Rio de Janeiro, MINC / SPHAN, 1981.

ANDRIEUX, Jean-Yves. *Le Patrimoine Industriel, (Que sais-je?)*, Paris, PUF, 1992.

ARANTES, Antonio Augusto (org.). *Produzindo o Passado: Estratégias de Construção do Patrimônio Cultural*. São Paulo, Brasiliense, 1994.

BARBUY Heloisa. “A conformação dos ecomuseus: elementos para compreensão e análise”. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, 1995, v.3, pp. 209-236.

BELLAIGUE, Mathilde. “Ecomuseus e Arqueologia Industrial”. *Boletim Memória da Eletricidade*, n.06. São Paulo, 1988.

BELLEZA, Adriana Regina Prado. *Arquitetura e cidade: recuperação e requalificação em São Paulo*. Dissertação de mestrado. São Paulo, FAU-USP, 2002.

BERGERON Louis. “TICCIH et L'Ecomusée du Creusot-Montceau les Mines: les cheminements d'une convergence”. *Patrimoine de l'Industrie*, 1999, n.1.

BOITO, Camillo. *Os Restauradores*. São Paulo, Ateliê, 2002.

BONELLI, Renato. “Verbete: Il Restauro Architettonico.” In: *Enciclopedia Universale dell' Arte*. Novara, Istituto Geografico de Agostini, 1983, 4. ed. (1. ed. 1958).

BORSI, Franco. *Introduzione all'Archeologia Industriale*. Roma, Officina, 1978.

BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*. Cotia, Ateliê Editorial, 2004.

BUCHANAN, R. Angus. *Industrial Archaeology in Britain*. Harmondsworth, Penguin, 1974. 2ª ed. (1ª ed. 1972).

_____. “The Definition of Industrial Archeology”. In: *L'Etude et la Mise en Valeur du Patrimoine Industriel*, 4^{ème} Conférence Internationale, Lyon-Grenoble, September 1981, Paris, CNRS, 1985, pp. 104-108.

- CARBONARA, Giovanni. *Avvicinamento al Restauro. Teoria, Storia, Monumenti*. Napoli, Liguori, 1997.
- CASTRO, Sonia R. *O Estado na Preservação de Bens Culturais: o Tombamento*. Rio de Janeiro, Renovar, 1991.
- CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo, UNESP, 2001.
- CONSELHO de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo. *Inventário dos Bens Tombados pelo Governo do Estado: Relatório de Gestão*. São Paulo, 1980.
- COSSONS, Neil. *The BP Book of Industrial Archaeology*. London, David & Charles, 1978. 3ª ed. (1ª ed. 1975).
- CURY, Isabelle (org.). *Cartas Patrimoniais*. Rio de Janeiro, IPHAN, 2000.
- DAUMAS, Maurice. *L'Archéologie Industrielle em France*. Paris, Laffont, 1980.
- DIVALL, Colin. "Transports of delight? Making and Consuming Histories at the National Railway Museum". In: ARNOLD, John & DAVIES, Kate (org.). *History & Heritage Consuming the Past in Contemporary Culture*. Donhead Publishing, 1998.
- FONSECA, Maria Cecília Londres. *O Patrimônio em Processo - Trajetória Política Federal de Preservação no Brasil*. Rio de Janeiro, UFRJ/Minc/IPHAN, 1997.
- FUSCO, Renato de. *Dov'era ma non com'era*. Firenze, Alínea, 1999.
- GAMA, R. *Aspectos da Arqueologia Industrial no Brasil*. São Paulo, Eletropaulo, Departamento de Patrimônio Histórico, 1988.
- GAZANEO, Jorge. "Verso il Recupero del Patrimonio Archeologico Industriale". In: GENOVESE, Rosa Anna (org.). *Archeologia Industriale in Campania allá fine del XIX secolo*. S.l., s.n., 1983.
- GRUPO de Estudo de História e da Técnica. *Declaração do GEHT em Defesa das Construções e Instalações Utilitárias*, Campinas, UNICAMP, 1997.
- HUDSON, Kenneth. *Industrial Archaeology - An Introduction*. London, Baker, 1966, 2ª ed. (1ª ed. 1963).
- _____. *The Archaeology of Industry*. New York, Charles S. Sons, 1976.
- _____. *Handbook for Industrial Archaeologists*. London, Baker, 1967.
- _____. *World Industrial Archaeology*. London, Cambridge University Press, 1979.

JOKILEHTO, Jukka. *A History of Architectural Conservation*. Oxford, Butterworth-Heinemann, 1999.

JUDITH, Alfrey & PUTNAM, Tim. *The industrial heritage: managing resources and uses*. London, New York, Routledge, 1992.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre sua Preservação*. São Paulo, Ateliê Editorial, 1998.

_____. "Questões teóricas relativas à preservação da arquitetura industrial." *Desígnio Revista de História da Arquitetura e do Urbanismo*, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP, n. 1, março 2004. São Paulo, Annablume, pp. 103-104.

_____. *Preservação da Arquitetura Industrial em São Paulo: Questões Teóricas*. São Paulo, FAUUSP, 2002. Relatório Científico.

LAUMON, Annete. "Tribulations d'une expression en France". In: *L'Etude et la Mise en Valeur du Patrimoine Industriel*, 4^{ème} Conférence Internationale, Lyon-Grenoble, September 1981, Paris, CNRS, 1985, pp. 109-111.

LEMONS, Carlos. *O que é Patrimônio Histórico*. São Paulo, Brasiliense, 1981.

MAJOR, Kenneth J. *Fieldwork in Industrial Archaeology*. London, B. T. Batsford Ltd, 1975.

MARIANI, Gaetano Miarelli. *Centri Storici. Note sul tema*. Roma, Bonsignori, 1992.

MEC / SPHAN / Pró-Memória. *Proteção e Revitalização do Patrimônio Cultural no Brasil: uma Trajetória*. Brasília, 1980.

_____. *Restauração e Revitalização de Núcleos Históricos. Análise Face à Experiência Francesa*. Brasília, 1980.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. "Patrimônio Industrial e Museus: um Campo Problemático". *Memória da Eletricidade – Boletim n. 06*, São Paulo, 1988.

_____. "Patrimônio, Preservação e História da Energia". In: *Anais do 1º Seminário Nacional de História e Energia*, São Paulo, Departamento do Patrimônio Histórico, 1988.

NEGRI, Antonello. *Archeologia Industriale: Monumenti del Lavoro fra XVIII e XX secolo*. Roma, Touring Club Italiano, 1983.

O Conjunto KKKK, São Paulo, Takano Editora, 2002.

OLIVEIRA, Mario Mendonça. *Teoria da Conservação e da Restauração*. Dissertação de Mestrado. Salvador, FAU-UFBA / Pnud / Unesco, 1985.

PANE, Roberto. *Attualità e Dialettica del Restauro*. Chieti, 1987.

PANNELL, J. P. M. *The Techniques of Industrial Archaeology*. London, David & Charles, 1974, 2ª ed. (1ª ed. 1966).

Patrimoine de L'Industrie – Ressources, Pratiques, Cultures. The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage / Écomusée de La Communauté Urbaine Le Creusot Montceau Les Mines, 2000.

PESSOA, José (org.). *Lúcio Costa: Documentos de Trabalho*. Rio de Janeiro, IPHAN, 1999.

PHILIPPOT, Paul. "Historic Preservation: Philosophy, Criteria, Guidelines." In: *Preservation and Conservation: Principles and Practices. Proceedings of the North American International Regional Conference, September 10-16, 1972*. Washington, The Preservation Press, 1976, pp. 213-242.

PIRES, Maria Coeli Simões. *Da Proteção ao Patrimônio Cultural*. Belo Horizonte, Del Rey, 1994.

Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España. S.I., Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2001.

RAISTRICK, Arthur. *Industrial Archaeology, an Historic Survey*. Frogmore, St. Albans, Paladin, 1973, 2ª ed. (1ª ed. 1972).

ROMERO, Vicente Moga e NIETO, Antonio Bravo. "Diseño de 'Arqueología Industrial' en el Binomio Arquitectura-Ciudad: Melilla." In: *Arquitectura y Ciudad: Seminario celebrado en Melilla*. Madrid, Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales, 1992.

ROUX, Emmanuel de. *Patrimoine Industriel*. Paris, Scala, 2000.

RUFINONI, Manoela. "Patrimônio Histórico Industrial na Cidade de São Paulo – O Cotonificio Crespi." In: *Anais do VII Encontro de Teoria e História da Arquitetura*. Passo Fundo, UPF, 2003. CD-ROM.

RUSKIN, John. *The Seven Lamps of Architecture*. Sunnyside, Kent, George Allen, 1889, 6ª ed.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. *Preservação do patrimônio cultural em cidades*. Belo Horizonte, Autêntica, 2001.

SITTE, Camillo. *A Construção das Cidades Segundo seus Princípios Artísticos*. São Paulo, Atica, 1992.

STRATTON Michael e TRINDER. *Twentieth Century Industrial Archaeology*. S.I., s.n., 2000.

TOLEDO, Benedito Lima de. "Patrimônio Cultural: graus de intervenção nos monumentos históricos". *Sinopses*, 2001, n. 35 (junho), pp. 32-38.

_____. "O Ecomuseu". *Revista CJ Arquitetura*, Ano V, n. 19, 1978.

TRINDER Barrie (org.). *Encyclopedia of Industrial Archaeology*. Oxford, Cambridge, Blackwell, 1992.

VIOLETT-LE-DUC, Eugène Emmanuel. *Restauração*. São Paulo, Ateliê, 2001.

III – Legislação / Relatórios e publicações da administração pública

BLOCH, Luiz Laurent. *Código de obras e edificações do município de São Paulo: comentado e criticado*, São Paulo, Pini, 1993.

BRASIL. Decreto-lei n. 25, de 30 de novembro de 1937.

BRASIL. Lei n. 10257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

SÃO PAULO (Cidade). *Cadastro de Referências Urbanas: Zona Leste – série documentos*. São Paulo, PMSP, SEMPLA, 1985.

SÃO PAULO (Cidade). Lei n. 7805, de 01 de novembro de 1972.

SÃO PAULO (Cidade). Lei n. 8001, de 24 de dezembro de 1973.

SÃO PAULO (Cidade). *Mapa Topográfico do Município de São Paulo – SARA Brasil*, 1930. Escala 1:20.000.

SÃO PAULO (Cidade). *Plano Diretor Regional da Subprefeitura Mooca – Relatório Final*. São Paulo, SEMPLA, Instituto Polis, 2003. v.1,v.2.

SÃO PAULO (Cidade). *Restrições da legislação de uso e ocupação do solo*. São Paulo, SEHAB, 1986.

SÃO PAULO (Estado). Lei n. 1817, de 27 de outubro de 1978.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Economia e Planejamento. *GEGRAN – Sistema Cartográfico Metropolitano da Grande São Paulo*, 1974. Escala 1:2000.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria dos Negócios Metropolitanos, EMPLASA. *Levantamento Aerofotogramétrico*, 1981. Escala 1:10.000.

IV– Artigos de periódicos

"Exposição 'Mooca Oggi' revela curiosidades sobre o bairro". *Folha de Vila Prudente*, São Paulo, 23 out. 1997.

“Futuro indefinido para o Cotonificio Crespi”. *Folha de Vila Prudente*, São Paulo, 10 out. 2003.

“Prosegue a ‘novela’ do prédio da família Crespi”. *A Voz do Bairro*, São Paulo, 16 fev. 2004.

“Cotonificio Crespi: memória ameaçada”. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 07 maio 2004.

“A redescoberta da SP parada no tempo”. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 04 jul. 2004. Cidades, p. C6.

V – Documentos e processos

Acervo de Manuscritos DPH-PMSP:

Documentos avulsos 1918. Caixa: rua André Leão, lotes 24 e 26.

Documentos avulsos 1916-1918. Caixa: rua da Mooca; CxM6, doc. 02; CxM4, doc. 36,37,45.

Secretaria Municipal de Gestão Pública – DAF-4 Divisão de Arquivo Municipal de Processos – PMSP.

Processo nº 226503-J, 1919

Processo nº 11250-H, 1920

Processo nº 240069-H, 1920

Processo nº 2000-0.102.775-8, 1923

Processo nº 2000-0.102.711-1, 1924

Processo nº 2000-0.102.738-3, 1924

Processo nº 9935-H, 1925

Processo nº 90861, 1936

Processo nº 97360, 1936

Processo nº 47131, 1937

Processo nº 73024, 1937

INSTITUIÇÕES CONSULTADAS

Bibliotecas da Universidade de São Paulo – USP:

FAU – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
FFLCH – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
FD – Faculdade de Direito
POLI – Escola Politécnica
IEB – Instituto de Estudos Brasileiros
MAE – Museu de Arqueologia e Etnologia

Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP:

Acervo Edgar Leuenroth – Centro de Documentação e Pesquisa em História Social
Coleção Paulo Nehring (Internet)

Bibliotecas e Acervos da Prefeitura Municipal de São Paulo:

DPH – Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria da Cultura
Arquivo Histórico Municipal Washington Luís
Arquivo de Negativos
Acervo de Manuscritos
EMURB – Empresa Municipal de Urbanização
SEHAB – Secretaria da Habitação
SEMPA – Secretaria de Planejamento
Secretaria Municipal de Gestão Pública – Divisão de Arquivo Municipal de Processos

Biblioteca Municipal Mário de Andrade

Acervo do Museu da Polícia Militar do Estado de São Paulo (Internet)

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

Memorial do Imigrante.