Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Wayne Almeida de Sousa

**Arquitetura Industrial no Bairro da Mooca:
Análise e Diretrizes de Intervenção na Alpargatas**

São Paulo

2010

Wayne Almeida de Sousa

**Arquitetura Industrial no Bairro da Mooca:
Análise e Diretrizes de Intervenção na Alpargatas**

**Dissertação apresentada à
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de São Paulo (FAU-USP)
para obtenção do título de Mestre
em Arquitetura e Urbanismo.**

**Área de Concentração:
História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo**

**Orientadora:
Professora Dra. Beatriz Mugayar Kühl**

São Paulo

2010

AGRADECIMENTOS.

Gostaria de manifestar meus sinceros agradecimentos à FAPESP, cujo apoio financeiro foi fundamental para o desenvolvimento dessa pesquisa.

Agradeço também à Professora Doutora Beatriz Mugayar Kühl, pela orientação e sugestões durante todo o trabalho, que se iniciou no ano de 2003 com a pesquisa de Iniciação Científica, também com apoio da FAPESP.

Aos professores Maria Lucia Bressan Pinheiro e Antonio Soukef Júnior, que me acompanham desde o Trabalho Final de Graduação.

Aos amigos Pablo e Thais, pelo grande interesse e apoio nas horas difíceis, à minha família, por compreender minhas ausências e, finalmente, à Cris, por toda dedicação, ajuda e paciência ao longo de todo o trabalho.

SUMÁRIO.

INTRODUÇÃO. 6

1. A ALPARGATAS NO CONTEXTO DE FORMAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO DO BAIRRO DA MOOCA. 10

1.1. Apresentação. 10

1.2. Crescimento e Transformação da Cidade de São Paulo. 12

1.3. Notas Sobre a Industrialização do Bairro da Mooca. 25

1.4. O Problema da Especulação Imobiliária e a Atuação do Poder Público. 43

2. ALPARGATAS. CARACTERIZAÇÃO DE SEUS EDIFÍCIOS E TRANSFORMAÇÕES AO LONGO DO TEMPO. 45

2.1. Apresentação. 45

2.2. A Alpargatas. 54

2.3. Análise dos Edifícios. 69

3. PROBLEMAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DO BAIRRO DA MOOCA E SUA RELAÇÃO COM A ALPARGATAS. DIRETRIZES PARA SUA PRESERVAÇÃO. 109

3.1. Apresentação. 109

3.2. Questões Ligadas à Arqueologia Industrial. 112

3.3. O Problema dos Critérios de Restauração. 121

3.4. A Intervenção na Alpargatas a partir dos Critérios de Restauração. 133

3.5. Propostas para Intervenções em Bens Industriais a partir da Análise da Alpargatas. 140

CONSIDERAÇÕES FINAIS. 146

ANEXO. 149

BIBLIOGRAFIA. 150

LISTA DE IMAGENS.

- 1** – Planta da Cidade de São Paulo – 1881. Bairro da Mooca. Arredores da Rua da Mooca. p. 18.
- 2** – Sistema Cartográfico Metropolitano da Grande São Paulo – 1/10.000 GEGRAN, 1974. A Alpargatas e outros conjuntos industriais de importância. p. 24.
- 3** – Planta da Cidade de São Paulo – 1895. Bairro da Mooca. Primeiros arruamentos. p. 29.
- 4** – Planta Geral da Cidade de São Paulo – 1905. Bairro da Mooca. Alguns conjuntos industriais. p. 32.
- 5** – Planta da Cidade de São Paulo – 1913. Bairro da Mooca. Ocupação industrial próximo às ferrovias. p. 35.
- 6** – Sistema Cartográfico Metropolitano da Grande São Paulo – 1/10.000 GEGRAN, 1974. Bairro da Mooca. Rua Borges de Figueiredo, conjuntos da IRF Matarazzo e Banco do Brasil. p. 51.
- 7** – Rua Borges de Figueiredo. IRF Matarazzo. Fotos do Autor. p. 52.
- 8** – Rua Borges de Figueiredo. Conjunto Pertencente ao Banco do Brasil. Fotos do autor. p. 53.
- 9** – Alpargatas. Fotos históricas. p. 66.
- 10** – Foto aérea – 1994. Bairro da Mooca e principais vias. Conjunto da Alpargatas. p. 67.
- 11** – Foto aérea – Conjunto da Alpargatas em detalhe. p. 68.
- 12** – Aparelhos de Tijolos. p. 72.
- 13** – Alpargatas – Edifício de 1907 – Planta, Corte e Fachada. pp. 76-77.
- 14** – Alpargatas – Edifício de 1908 – Planta, Corte e Fachadas. p. 78.
- 15** – Alpargatas – Edifício de 1909 – Planta, Corte e Fachada. p. 79.
- 16** – Alpargatas – Edifícios de 1907, 1908 e 1909 – Fotos do autor. pp. 80-86.
- 17** – Alpargatas – Edifício de 1907 – Arquivo Histórico Municipal Washington Luis. Processo op1907 000-401. pp. 87-88.
- 18** – Alpargatas – Edifício de 1908 – Arquivo Histórico Municipal Washington Luis. Processo op1908 000-665. pp. 89-91.
- 19** – Alpargatas – Edifício de 1909 – Arquivo Histórico Municipal Washington Luis. Processo op1909 000-740. pp. 92-93.
- 20** – Alpargatas – Edifício de 1921 – Cortes e Fachadas. pp. 96-97.
- 21** – Alpargatas – Edifício de 1921 – Fotos do autor. pp. 98-99.
- 22** – Alpargatas – Edifício de 1921 – Arquivo Histórico Municipal Washington Luis. Processo doc4 / cx D4 1921. pp. 100-103.
- 23** – Alpargatas – Edifício de 1942 – Fotos do autor. pp. 105-106.
- 24** – Alpargatas – Edifício de 1962 – Fotos do autor. p. 108.

RESUMO.

A pesquisa tem como tema a preservação do patrimônio industrial da cidade de São Paulo a partir de um estudo de caso realizado no conjunto de edifícios da *Alpargatas*, um dos mais importantes exemplares da arquitetura industrial produzida na cidade de São Paulo no início do século XX, no bairro da Mooca, que se destaca por sua variedade e qualidade arquitetônica, importância histórica, técnicas construtivas e materiais empregados. Trata-se de tema complexo, a partir do qual se buscará discutir questões ligadas ao patrimônio industrial, critérios de preservação e propor diretrizes de intervenção a partir da análise da *Alpargatas*, procurando demonstrar que é possível adequar às necessidades atuais de um novo uso sem descaracterizar o edifício.

Palavras Chave: Alpargatas, Arquitetura Industrial, Patrimônio, Preservação.

ABSTRACT.

This research deals with the preservation of industrial heritage in the city of São Paulo. The *Alpargatas* complex was chosen as study case, because it is one of the most important examples of industrial architecture in São Paulo of the beginning of Twenty Century, in the Mooca district. The complex stands out because of its variety and architectural quality, historical importance, construction techniques and materials used. It is an intricate subject; this research will discuss questions related to industrial heritage and preservation criteria, and propose, taking *Alpargatas* as a base, guidelines for interventions in industrial buildings, showing that it is possible to adapt them to present needs, respecting their characteristics.

Keywords: Alpargatas, Industrial Architecture, Heritage, Preservation.

INTRODUÇÃO.

O interesse pela preservação do patrimônio industrial é relativamente recente e passou a ter uma maior importância a partir de meados do século XX, principalmente na Inglaterra, quando significativos exemplares da arquitetura industrial foram destruídos para dar lugar a edifícios mais novos. Desde então, diversos países notaram a importância da preservação e passaram a realizar estudos e levantamentos específicos dos seus edifícios.

Em São Paulo, esse patrimônio é testemunho do processo de industrialização do Estado e da Cidade a partir de meados do século XIX, sendo fundamental o seu estudo para diversas disciplinas, como a Arquitetura e Engenharia, pelas técnicas construtivas, materiais e composições; até a História, Economia, Sociologia e Antropologia, devido a seu importante papel no processo de transformação e desenvolvimento da cidade.

Localizando-se ao longo das ferrovias, grande parte do patrimônio industrial se situa hoje, em áreas consideradas centrais e é alvo de discussões e projetos de requalificação urbana, tornando-se urgente a realização de levantamentos sistematizados, estudos e análises para que se possa identificar os exemplares mais significativos para preservação.

Dando seqüência aos trabalhos iniciados durante a pesquisa de *Iniciação Científica*, financiada pela FAPESP no ano de 2003, e complementados no *Trabalho Final de Graduação*, em 2004, essa pesquisa tem a intenção de oferecer uma contribuição ao estudo do patrimônio industrial da cidade de São Paulo, a partir de um estudo de caso realizado no conjunto de

edifícios da *Alpargatas*, localizado na Rua Dr. Almeida Lima, no bairro da Mooca, que é, sem dúvida, um dos mais importantes exemplares da arquitetura industrial produzida na cidade de São Paulo no início do século XX.

O conjunto, que foi vendido para uma Universidade no final dos anos de 1990, e passou por uma grande intervenção de mudança de uso, se destaca por sua variedade e qualidade arquitetônica, importância histórica para o bairro da Mooca e para a cidade de São Paulo, técnicas construtivas e materiais empregados, participação de importantes arquitetos reconhecidos pela história da arquitetura paulistana, etc.

De modo a fazer um estudo fundamentado das principais características do conjunto da *Alpargatas*, no *Primeiro Capítulo* são tratados os processos de formação e industrialização da cidade de São Paulo, dando especial atenção ao bairro da Mooca. É então feito um breve relato sobre a formação de São Paulo, e o rápido processo de crescimento e transformação pelo qual passou a Cidade a partir de meados do século XIX, impulsionado por vários fatores, entre os quais, a gradativa substituição da cultura de cana de açúcar pela do café; extinção do tráfico de escravos, que incentivou a vinda de uma grande quantidade de imigrantes; e a chegada da estrada de ferro.

Também são apresentados temas relativos ao surto industrial associado a essa transformação, tais como a instalação de indústrias nas áreas de várzea próximas à ferrovia, formação de bairros operários e a importante presença dos imigrantes italianos; e como todas essas transformações afetaram o bairro da Mooca e a arquitetura ali produzida, no período que vai de fins do século XIX até meados do século XX, quando se inicia o processo de transferência de algumas indústrias localizadas no bairro para áreas próximas às rodovias.

O Segundo Capítulo é dedicado à *Alpargatas*. Depois de algumas notas sobre a empresa, que abrange o período que vai desde sua criação, no ano de 1907, passando por suas diversas fases, chega-se à década de 1990, quando os seus edifícios localizados na Rua Dr. Almeida Lima são desativados e vendidos para a Universidade.

Ainda no Segundo Capítulo, é apresentado todo material obtido durante a pesquisa documental, realizada nos arquivos municipais de processos, e nas visitas de campo. De todos os documentos encontrados, destacam-se os projetos do primeiro edifício do conjunto, do ano de 1907, e da grande ampliação realizada na década de 1920, quando é comprado um terreno em frente ao primeiro para a construção de um edifício para tecelagem e fiação.

A partir do material apresentado, é feita uma análise detalhada das características dos edifícios da *Alpargatas*, que leva em consideração a organização espacial do conjunto, suas principais características construtivas e intervenções realizadas ao longo do tempo, principalmente as que adaptaram os edifícios ao novo uso.

No Terceiro Capítulo são apresentados os temas relativos ao patrimônio industrial e as questões ligadas a sua preservação, abarcando a formação desse campo temático, suas transformações, até a formulação, a partir das teorias de restauro e documentos internacionais sobre o tema, de critérios de preservação e de princípios que deveriam guiar intervenções realizadas em bens culturais.

Na sequência do capítulo, são discutidos os problemas específicos da *Alpargatas* a partir dos critérios de restauração e são propostas diretrizes que deveriam guiar intervenções em edifícios industriais a partir da análise do caso da *Alpargatas*, demonstrando que é

possível fazer intervenções em edifícios do patrimônio industrial que respeitem as características e os elementos que os identificam como exemplares merecedores de preservação. As propostas levarão em consideração os princípios apresentados ao longo de todo o trabalho teórico, que são baseados numa releitura crítica dos princípios estabelecidos nas cartas de restauro e nos documentos internacionais sobre esse tema.

1. A Alpargatas no Contexto de Formação e Industrialização do Bairro da Mooca.

1.1. Apresentação.

A formação e inserção urbana do complexo formado pela *São Paulo Alpargatas* relaciona-se ao quadro de grandes mudanças por que passou São Paulo, principalmente a partir de meados do século XIX, quando uma série de fatores de ordem econômica, social e cultural aceleraram o processo de crescimento e desenvolvimento da Cidade.

Até então, a cidade permanecera, durante muito tempo, apartada em relação ao resto do Brasil, sendo essa a característica mais marcante dos povoados que se estabeleceram na região onde hoje está localizada a Grande São Paulo. A sociedade era marcadamente conservadora e ligada às tradições rurais, e a importância da região era vista como derivada do fato de ser o encontro de diversos caminhos que iam em direção ao interior e ao litoral. Mesmo com as muitas mudanças introduzidas após a transferência da Corte Portuguesa para o Brasil, São Paulo não passou por mudanças significativas durante muito tempo.

Entre os fatores que acabaram por acelerar a transformação, podemos citar: a gradativa substituição da cultura de cana de açúcar pela do café como principal produto de exportação; a extinção do tráfico de escravos e a adoção posterior do trabalho livre, que incentivou a vinda de uma grande quantidade de imigrantes; e a chegada da estrada de ferro, primeiro a São Paulo Railway, em 1867, ligando Santos a Jundiaí, seguida por várias outras que acabaram por tornar a Cidade de São Paulo rota obrigatória de toda a produção de café, da riqueza trazida por esse

produto e das novidades que chegavam da Europa pelo porto de Santos, que também teve papel de destaque nesse processo.

1.2. Crescimento e Transformação da Cidade de São Paulo.

Em seu notável estudo sobre a estruturação de São Paulo, Jurgen Richard Langenbuch reitera o fato, sempre mencionado por numerosos historiadores da cidade, que São Paulo, em meados do século XVIII, era “*extremamente modesta*” em tamanho, também se comparada com outras cidades brasileiras da época.¹

A introdução da cultura da cana-de-açúcar em maior escala, ainda naquele século, foi essencial para a mudança desse quadro, estabelecendo atividades que tiveram importância fundamental para o futuro desenvolvimento e crescimento econômico de São Paulo. O transporte de mercadorias, naquele período, era feito essencialmente através de tropas de burros, cavalos ou carros de boi e, sempre retomando Langenbuch, São Paulo já era o “*principal foco irradiador de estradas da província, a ela convergindo as mais importantes.*”² Apesar de sua crescente importância para o desenvolvimento do comércio, esses caminhos eram de péssima qualidade, sendo, na maioria dos casos, apenas resultado de reaproveitamentos ou readaptações de antigos caminhos bandeirantes.³ Não obstante essa situação precária, esses caminhos foram fundamentais para o desenvolvimento da cana de açúcar e importantes agregadores de atividades

¹ LANGENBUCH, Jurgen Richard. *A estruturação da Grande São Paulo – Estudo da geografia urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971, p. 8. O período da mineração agravou ainda mais esse problema. A região de São Paulo, que já passara por uma povoação lenta durante os dois primeiros séculos, foi reduzida a menos de um terço de sua área original, fazendo com que a Capitania de São Paulo fosse extinta e anexada à Capitania do Rio de Janeiro no ano de 1748. Somente no ano de 1765 a Capitania de São Paulo foi restaurada já com o território atual do Estado de São Paulo. fazendo com que a Capitania de São Paulo fosse extinta e anexada à Capitania do Rio de Janeiro no ano de 1748. Somente no ano de 1765 a Capitania de São Paulo foi restaurada já com o território atual do Estado de São Paulo. Ver os dados existentes em: MATOS, Odilon Nogueira. *Café e Ferrovias: a Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1974, p. 25

² LANGENBUCH, *op. cit.*, p. 30.

³ *Idem*, p. 29.

complementares como, por exemplo, ranchos e pousos.⁴

Sabe-se que a cana de açúcar trouxe para São Paulo um período de desenvolvimento sem precedentes; contudo, um crescimento de maior consistência só se deu realmente com a chegada do café, que aos poucos foi tomando o lugar do açúcar como o principal produto de exportação de São Paulo: *“O açúcar, inicialmente o gênero de exportação por excelência da província, cede paulatinamente seu lugar ao café, no decorrer do século XIX.”*⁵

Araujo Filho nota também *“a nítida liderança do café sobre o açúcar na exportação santista a partir de meados da década de 1850. Daí por diante, houve um declínio na lavoura canavieira e, conseqüentemente, uma diminuição cada vez maior da exportação do açúcar por Santos”*, que se torna o *“porto do café”*.⁶

Odilon Nogueira de Matos evidencia ainda o fato de o ciclo do açúcar ser fundamental para conseguir recursos e mão de obra para o futuro desenvolvimento da cafeicultura em São Paulo,⁷ e cita uma passagem de Elis Júnior quando este afirma que sem a atividade açucareira

⁴ Dalva Elias Thomaz Silva enfatiza em seu estudo que essa rede de caminhos que transformou São Paulo em um importante entreposto comercial era constituída, essencialmente, *“por quatro grandes ramais: na direção norte, a estrada para Bragança e sul de Minas; ao sul, o caminho para Santos; a oeste, a estrada para Sorocaba; e, finalmente, para leste, passando pelo Brás, Penha e Moji das Cruzes, a estrada para o Rio de Janeiro. Tal sistema viário repercutiu diretamente na organização do espaço de estabelecimentos e atividades correlatas ao seu funcionamento: abrigos, alimentação de viajantes e dos animais; os sítios e fazendas dedicados a criar e negociar animais; as oficinas de seleiros e cangalhas; as vendas e botequins constituíram os núcleos denominados pousos de tropas. A circulação por via terrestre veio a se intensificar a partir do século XVIII, quando as comunicações por via fluvial tenderam a se reduzir, em parte, talvez, por causa das constantes obras de retificação dos rios.”* Ver: SILVA, Dalva Elias Thomaz. *Casa das Retortas*, Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Informação e Documentação Artísticas, Centro de Documentação e Informação sobre Arte Brasileira, 1980, p. 34.

⁵ LANGENBUCH, *op. cit.*, p. 34.

⁶ ARAUJO FILHO, J. R. de. *Santos: O Porto do Café*, Tese (Livre Docência), Rio de Janeiro, 1969, p. 52.

⁷ MATOS, *op. cit.*, p. 27.

*“teria sido impossível a expansão cafeeira e a conquista dos sertões do oeste de São Paulo.”*⁸

No seu início, a produção cafeeira pôde se sustentar somente com a mão de obra escrava trazida do Nordeste, onde as fazendas passavam por um período de decadência. A gradativa substituição do trabalho escravo pela mão de obra livre nas fazendas de café através das políticas de incentivo à imigração,⁹ fez com que São Paulo sofresse menos que outras regiões do Brasil com a abolição da escravidão.

Além de contribuir para a produção cafeeira, a imigração também foi fundamental para o aumento da população que até então era muito escassa. Teodoro Sampaio comenta que *“a colonização e a imigração representam no progresso de S. Paulo uma solução não menos importante do que essa dos transportes por via acelerada,”*¹⁰ e chama a atenção para o fato de que no curto período de 1886 a 1896 a população da cidade triplicar, passando de 45.000 para 150.000, acarretando sérios problemas e prejuízos às condições de salubridade.¹¹

Muitos desses imigrantes, que chegando a São Paulo se instalavam na Hospedaria dos Imigrantes destinados a trabalhar nas fazendas de café, mudavam seus planos e acabavam por ficar na Cidade, onde novas oportunidades de trabalho se distribuíam entre o comércio, a indústria e a construção civil.¹² Com isso, além do trabalho assalariado nas lavouras, os imigrantes europeus também contribuíram com a formação do *“início de classe média”* entre a

⁸ *Idem*, p. 26.

⁹ Sobre o incentivo à imigração ver: SILVA, op. cit, p. 42; e VITORINO, Bruno Bonesso. *Patrimônio ameaçado: os grupos residenciais construídos até 1930 no Brás, Mooca e Belém*. Dissertação de Mestrado, São Paulo, 2008, p. 34.

¹⁰ SAMPAIO, Teodoro. São Paulo no Século XIX. In: *São Paulo no Século XIX e outros ciclos históricos*. Petrópolis, Vozes, 1978, p. 95.

¹¹ *Idem*, p. 99.

¹² VITORINO, op. cit, p. 34.

população de São Paulo.¹³

A ferrovia também teve papel primordial no desenvolvimento de São Paulo, pois desde cedo se tornou a principal responsável pelo escoamento da produção cafeeira do interior para o porto de Santos. Essa nova e mais eficiente forma de transportar mercadorias resolveu os problemas da distância, estimulou as plantações e incentivou os fazendeiros a ampliar seus negócios.¹⁴

A produção cafeeira, impulsionada pela ferrovia, e, por sua vez, ajudando a impelir esse meio de transporte, espalhou-se pelo território paulista e a riqueza trazida pelo café podia ser vista tanto nas cidades quanto nas grandes fazendas. A ferrovia trouxe para São Paulo grandes transformações, sendo muito mais do que um simples meio de transporte para a produção cafeeira e dos imigrantes para as fazendas, pois transformou o modo de vida de toda a população.¹⁵ Vejam-se, por exemplo, esses dois textos, escritos com um século de distância, que tratam do assunto:

“O admirável surto de progresso que tem sido a expansão econômica do Estado, desde que o caminho de ferro se implantou em seu abençoado solo, proporcionando ao factor primacial da produção as veias que lhe faltavam para vehicular sua riqueza.”¹⁶

“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

¹³ MATOS, *op. cit.*, p. 42.

¹⁴ *Idem*, p. 111.

¹⁵ Para maiores informações sobre as transformações por que passou a sociedade paulista da época ver: LEMOS, Carlos A. C.. *Casa Paulista: história das moradias anteriores ao ecletismo trazido pelo café*. São Paulo, EDUSP, 1999.

¹⁶ PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de S. Paulo*. São Paulo, Vanorden, 1903, p. 7.

*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”.*¹⁷

A primeira ferrovia a cortar o planalto foi a São Paulo Railway (que mais tarde passaria a se chamar Estrada de Ferro Santos-Jundiaí), que iniciou as atividades em toda sua extensão no dia 16 de fevereiro de 1867, levando para o porto de Santos a produção agrícola e trazendo para o planalto os imigrantes e todo o tipo de produtos manufaturados produzidos na Europa. Seguiram-se várias linhas, a exemplo daquelas estabelecidas pela companhias Paulista, Mogiana e Sorocabana, ainda nos anos 1870-1880.¹⁸

Além de ter consolidado a cidade de São Paulo como a metrópole do café, Ernani Silva Bruno mostra como a passagem da rede ferroviária valorizou certas áreas de várzea até então desprezadas, fazendo com que nas décadas seguintes se edificassem nessas terras as primeiras indústrias e bairros operários em São Paulo:

“A condição de metrópole do café, consolidada pela cidade de São Paulo aproximadamente nas três últimas décadas do oitocentismo e nas duas primeiras do século XX, se refletia através de traços particularmente sensíveis na transformação e no

¹⁷ RUFINONI, Manoela Rossinetti. *Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo*. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 2004, p. 33.

¹⁸ Sobre o estabelecimento das linhas ferroviárias no Estado de São Paulo, ver o pioneiro e estudo de PINTO, op. cit., e também o consagrado texto de MATOS, op. cit. No que respeita especificamente à São Paulo Railway, ver: CYRINO, Fábio R. Pedro. *Ferro e Argila. A História da Implantação e Consolidação da Empresa The San Paulo Railway Company Ltd. através da Análise de sua Arquitetura*. São Paulo, Landmark, 2004; MAZZOCO, Maria Inês Dias; SANTOS, Cecília Rodrigues dos. *De Santos a Jundiaí: Nos Trilhos do Café com a São Paulo Railway*. São Paulo, Magma, 2005. Sobre a Companhia Paulista e bibliografia complementar, ver: KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo, Ateliê-FAPESP, 1998; POZZER, Guilherme Pinheiro. *A Antiga Estação da Companhia Paulista em Campinas: Estrutura Simbólica Transformadora da Cidade (1872-2002)*. Campinas, UNICAMP, Dissertação de Mestrado, 2007. Sobre a Mogiana, ver: FRANCISCO, Rita de Cássia. *As Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: Arquitetura de um Complexo Produtivo*. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 2007. Sobre a Sorocabana, ver: *Sorocabana. Uma Saga Ferroviária*. São Paulo, Diaeto, 2001.

*engrandecimento de suas atividades comerciais e industriais”.*¹⁹

São Paulo passa então por um período de crescimento e desenvolvimento nunca antes visto. A cidade de taipa que pouco havia crescido para além do triângulo histórico, como relatam diversos viajantes, dava lugar a uma nova cidade, com novas necessidades e novos gostos, construída em alvenaria de tijolos com a ajuda dos imigrantes.²⁰

Como pode ser observado na Planta Geral da Cidade de São Paulo, de 1881, a cidade já começara a ter uma significativa expansão em direção a oeste, onde a aristocracia do café procurava áreas afastadas e exclusivas; e também em direção a leste, para além do Tamanduateí, onde se pode perceber a formação de um pequeno núcleo na região do Brás e a existência da Rua da Mooca, ainda pouco ocupada.

Alfredo Moreira Pinto destaca que por volta de 1870, a cidade de São Paulo era uma “*pobre aldeia, completamente segregada do Rio de Janeiro*”.²¹ Bairros como o Brás, a Mooca e o Pari não passavam de “*insignificantes povoados com algumas casas de sapê, que a medo erguiam-se no meio de espessos matagaes*.”²² Passados trinta anos, aquela cidade “*puramente*

¹⁹ BRUNO, Ernani Silva. *Histórias e Tradições da cidade de São Paulo*. São Paulo, Hucitec, 1984, ed. facsimilar a partir da 2º ed. de 1954, v.3, p. 1131.

²⁰ A respeito da participação dos imigrantes na arquitetura produzida em São Paulo durante esse período, Benedito Lima de Toledo lembra que vários profissionais estrangeiros tinham posições de destaque e em seus trabalhos, frequentemente, se revelava a origem desses profissionais. Mesmo os arquitetos brasileiros tinham formação no exterior, como, por exemplo, Otaviano Pereira Mendes, formado em Cornell, e Ramos de Azevedo, formado na Bélgica. Ver: TOLEDO, Benedito Lima de. *Victor Dubugras e as atitudes de inovação em seu tempo*. Tese (Livre Docência), São Paulo, 1985. Ainda sobre a arquitetura produzida em São Paulo nesse período ver: TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo, Duas Cidades, 1983; e LEMOS, Carlos A. C.. *Ecletismo em São Paulo*. In: FABRIS, Annateresa (org.). *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo, Nobel, 1987.

²¹ PINTO, Alfredo Moreira, *A cidade de São Paulo em 1900. Impressões de viagem*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1900, p. 7.

²² *Idem*, p. 8.

1 - Bairro da Mooca

No mapa de 1881 vemos que os arredores da Rua da Mooca (1) é um área ainda pouco ocupada.

Planta da Cidade de São Paulo, 1881 - Companhia Cantareira e Esgotos

Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1881.jpg>

paulista” de 1870, havia se transformado em uma “*cidade italiana*.”²³

Assim como Alfredo Moreira Pinto, outros autores também chamam a atenção para a grande quantidade de imigrantes italianos que vieram para São Paulo nesse período. Mino Carta, em seu livro sobre histórias do bairro da Mooca, faz uma breve descrição da distribuição dos imigrantes italianos por alguns bairros de São Paulo, inclusive na própria Mooca.

*“Já no início do século, havia 800 mil italianos no Brasil, e na Mooca eram, sobretudo campanos, enquanto a maioria no Bexiga era calabresa, e no Brás, se dava muita mistura, sendo que os pugliesi, originários de boa parte de San Polignano al Mare e chamados mais comumente de bareses, se concentravam nas proximidades do Mercado Municipal.”*²⁴

Segundo Dalva Elias Thomaz Silva, os primeiros cinco imigrantes italianos chegaram a São Paulo no ano de 1874, “*para em 1877 ser acrescidos de mais de dois mil dos treze mil que entram no Brasil, e a partir daí, exceder notavelmente o número de portugueses.*” Citando o Boletim do Departamento de Imigração e colonização da Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo v. 5 de 1950, a autora destaca que no período de 1890 a 1909 entraram no Estado de São Paulo 604.877 italianos, 175.518 espanhóis, 116.108 portugueses e 815 japoneses.²⁵

Dentre esses italianos, grande parte dos que chegavam para trabalhar nas lavouras eram provenientes do sul da Itália. Os provenientes do norte preferiam se dedicar a atividades urbanas como, por exemplo, a indústria e o comércio, ou eram pintores, pedreiros, marceneiros, ferreiros, sapateiros, construtores, etc. Outro fator que contribuiu para o aumento da população nas cidades

²³ *Idem*, p. 9.

²⁴ CARTA, Mino. *Histórias da Mooca (com a bênção de São Gennaro)*, Rio de Janeiro, Berlendis & Vertecchia Editores, 1982, p. 35.

²⁵ SILVA, *op. cit*, p. 42.

foi a fato de que os colonos depois que cumprissem suas obrigações no campo estavam livres para se mudar para as cidades.

É nesse momento que alguns bairros próximos ao centro começam a se destacar pela intensa concentração de atividades ligadas à indústria como, por exemplo, Pari, Belém, Brás e Mooca. Inicialmente distrito do Brás, o bairro da Mooca logo começa a receber uma série de indústrias que, além de transformarem o bairro, participaram diretamente do desenvolvimento da Cidade de São Paulo.

Dentre os edifícios indústrias que se instalaram no bairro da Mooca, no período que compreende as últimas décadas do século XIX e primeiras décadas no século XX, na região próxima à *Alpargatas*, destacam-se como conjuntos de grande interesse arquitetônico: a cervejaria *Bavária*, por volta de 1890; o *Cotonifício Crespi*, 1897;²⁶ os *Armazéns Gerais Piratininga*, por volta de 1912; os *Armazéns Ernesto de Castro*, de 1918; o *Moinho Gamba*, década de 1920; os *Armazéns das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo*, de 1927/29.

Esses conjuntos aparecem no levantamento de *Galpões Industriais Significativos* que foi realizado pela Empresa Municipal de Urbanização – EMURB²⁷ na década dos anos de 1970 e também no levantamento realizado entre os anos de 2003 e 2004 por Manoela Rossinetti Rufinoni para sua dissertação de Mestrado, em que faz uma detalhada descrição do estado de

²⁶ Ernani Silva Bruno, em seu clássico livro *Histórias e Tradições da Cidade de São Paulo*, faz uma importante lista das primeiras indústrias que se instalaram na cidade de São Paulo. Em sua dissertação de Mestrado, Manoela Rossinetti Rufinoni fez uma tabela das indústrias que se instalaram nos bairros da Mooca e do Brás durante esse período, baseada na tabela elaborada anteriormente por Margarida Maria de Andrada em sua obra *Bairros além do Tamanduateí: O imigrante e a fábrica no Brás, Moóca e Belenzinho*. Tese de doutorado. São Paulo, FFLCH/USP, 1990. Ver: RUFINONI, *op. cit.*, p. 47.

²⁷ *Galpões Industriais Significativos*. São Paulo, EMURB, s.d.

conservação desses edifícios naquele momento. A seguir serão apresentados alguns dados sobre esses conjuntos.

A fábrica de cerveja Bavária, inaugurada em 1892, aparece no levantamento da EMURB como sendo de propriedade da Cia Antartica Paulista e em “*bom*” estado de conservação. Com uma área aproximada de 25.432 m² para o depósito de bebidas e 156.868 para os galpões e indústria de bebidas, sofreu poucas modificações ao longo do tempo.

O *Cotonifício Rodolfo Crespi*, localizado no quarteirão formado pelas Ruas Javari, Taquari, dos Trilhos e Visconde de Laguna, ocupa uma área de aproximadamente 25.000 m², e, segundo o levantamento da EMURB, se encontrava em “*bom/médio*” estado de conservação. O cotonifício foi fundado em 1897 pelos imigrantes italianos Rodolfo Crespi e Pietro Regoli com o nome original de Regoli, Crespi & Cia, quando é construído o primeiro edifício do conjunto, voltado para a Rua Visconde de Laguna. No ano de 1906, a empresa passa a se chamar *Rodolfo Crespi & Cia*; e, em 1909, se torna a *Sociedade Anônima – Cotonifício Rodolfo Crespi*.²⁸ No ano de 1910, o conjunto recebe a primeira ampliação nos terrenos voltados para a Rua Javari. O principal edifício do conjunto, localizado na esquina das Ruas Javari e Taquari, foi construído em 1920, pelo arquiteto italiano Giovanni Battista Bianchi. Por volta dos anos de 1950, a fábrica começa a entrar em decadência, encerrando suas atividades no início da década de 1960, quando os edifícios do conjunto são alugados para os mais diversos usos, sendo o mais invasivo deles a transformação do conjunto em supermercado, no ano de 2005.

Após ser alugado para o grupo *Pão de Açúcar*, o conjunto teve apenas duas fachadas preservadas e todo seu interior demolido, afim de melhor adequá-lo ao novo uso. Um dos

²⁸ RUFINONI, *op. cit.*, p. 93.

argumentos utilizados para justificar tal demolição foi o fato da modulação dos pilares de aço não se adequarem ao tamanho das gôndolas, quando a lógica da preservação deveria ser inversa, as gôndolas deveriam se adaptar ao edifício.²⁹

Os *Armazéns Ernesto de Castro* aparecem no levantamento da EMURB como sendo depósitos de produtos alimentícios de propriedade de José Alves Veríssimo Comércio e Importação. Situados no número 81 da Rua André Leão e projetados por Ricardo Severo e Ramos de Azevedo, ocupam uma área aproximada de 8.100 m². Os *Armazéns* foram construídos no ano de 1918 para Ernesto de Castro, proprietário da Casa Ernesto de Castro, sócio e genro de Ramos de Azevedo.³⁰

Os primeiros edifícios do conjunto dos *Armazéns Piratininga*, localizados entre as Ruas da Mooca, Palmorino Mônaco e Avenida Alcântara Machado, ocupam uma área de aproximadamente 10.100 m² e foram construídos por volta de 1912 por encomenda dos Irmãos Calfat e projeto de Victor Dubugras. Os edifícios desse conjunto sofreram diversas intervenções ao longo dos anos, alguns deles continuam sendo utilizados para estocagem, enquanto outros receberam usos diferentes como, por exemplo, espaço para eventos.

O conjunto localizado na Rua Borges de Figueiredo, com uma área total aproximada de 45.000 m², de propriedade dos *Moinhos Gamba, Grandes Indústrias Minetti-Gamba* a partir de 1934, era utilizado para moagem do trigo, produção de sabão e óleo vegetal.³¹ Esse conjunto foi sendo desmembrado ao longo dos anos e cada edifício recebeu um tipo de uso diferente como, por exemplo, estacionamento e casa noturna.

²⁹ KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro*. São Paulo, FAUUSP, Tese de Livre Docência, 2006, p. 178.

³⁰ *Idem*, p. 80.

³¹ *Idem*, p.99.

Os Armazéns das *IRF Matarazzo*, localizados na Rua Borges de Figueiredo, aparecem no levantamento da EMURB como sendo de propriedade da CEAGESP. Durante a Iniciação Científica e o Trabalho Final de Graduação,³² foram estudados alguns desses galpões localizados nos números 1098, 1110, 1120, 1132, 1144, 1156, 1168 e 1180. Esse conjunto formado por oito galpões, três construídos no ano de 1927 e os outros cinco no ano de 1929, tem cada um 11 metros de frente por 64 de profundidade, totalizando aproximadamente 6.000 m². Construídos originalmente em alvenaria de tijolos para estocagem de café, esses galpões estavam em bom estado de conservação durante o levantamento realizado para o TFG, e tinham sofrido pequenas modificações ao longo dos anos, principalmente, troca de elementos da cobertura e abertura nas fachadas para facilitar a entrada de veículos maiores. Esses galpões estão abandonados desde a década dos anos de 1980.

³² A Iniciação Científica, realizada com financiamento FAPESP no ano de 2003, e o Trabalho Final de Graduação para o curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), realizado no ano de 2004, ambos sob orientação da Prof. Dra. Beatriz Mugayar Kühl, serão descritos detalhadamente no *Segundo Capítulo* desse trabalho.

2 - *Alpargatas* e outros conjuntos industriais de importância do bairro da Mooca.
Sistema Cartográfico Metropolitano da Grande São Paulo - 1/10.000 GEGRA, 1974. Fonte: CESAD/FAU USP.

1 - Alpargatas - Edifício de 1907 e anexos	6 - Cotonifício Crespi - 1897
2 - Alpargatas - Edifício de 1921	7 - Armazéns Gerais Piratininga - 1912
3 - Alpargatas - Edifício de 1942	8 - Armazéns Ernesto de Castro - 1918
4 - Alpargatas - Área onde foi construído o
centro de processamento de dados em 1969.	9 - Moinho Gamba - década de 1920
5 - Bavária - 1890	10 - Armazéns IRF Matarazzo - 1927/29
	11 - Cooperativa Banco do Brasil - Déc. 40/50

1.3. Notas Sobre a Industrialização do Bairro da Mooca.

A dinâmica econômica impulsionada pelo café, como exposto por Warren Dean, foi também marcada, numa primeira fase, por um comércio de importações dominado pelos imigrantes, dada a restrita vida urbana da sociedade paulista da época e os contatos que esses imigrantes tinham na Europa. A preponderância dos artigos importados foi apenas uma das conseqüências do rápido crescimento do comércio de exportação do café, sendo que o setor industrial era ainda incipiente.³³ Por esse motivo, percebe-se que entre os primeiros industriais brasileiros, muitos iniciaram suas atividades como negociantes-importadores.³⁴ Dentre eles aparecem figuras de importância fundamental para a futura transformação de São Paulo como, por exemplo, Egydio Gamba, Ernesto Diederischen, Francisco Matarazzo e Rodolfo Crespi, citados por Mino Carta:

“Matarazzo veio com um estoque de banha, em 1881, abriu uma casa de comércio em Sorocaba e a partir daí criou o maior complexo industrial da América do Sul (...). Conquistou as simpatias do diretor do British Bank of South America e conseguiu financiamento para construir um moinho em São Paulo, em 1900. Ele próprio virou banqueiro, abriu um cotonifício para fazer os sacos da sua farinha, estampou tecidos, descaroçou algodão comprado na rama, produziu sabão e glicerina, comprou navios para transportar as matérias primas de seus negócios crescentes e atracou-os no cais que ele próprio construía. Colheu o êxito em inúmeros ramos, desde conservas até gado de corte, produziu engradados, açúcar, carne e couro.”³⁵

“(...) era um homem grande e forte que deu para raspar a cabeça a navalha ao lhe ralearem os cabelos, e a sua calva iluminava as ruas da Mooca, quando visitava a sua fábrica de óleos na Borges de Figueiredo, e outros cantos da cidade, inclusive as calçadas

³³ DEAN, Warren, *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo, Difel, s.d., p. 11.

³⁴ *Idem*, p. 36.

³⁵ CARTA, *op. cit.*, p. 68.

*da avenida Paulista, pelas quais passeava, depois do jantar, fumando charutos, e as reuniões do Centro das Indústrias de Fiação e Tecelagem, que mandava na economia de São Paulo e do Brasil.”*³⁶

“Rodolfo Crespi, contador formado era piemontês e veio para o Brasil em 1893 como vendedor de uma companhia de Milão, de tecelagem e exportação, na esteira do irmão Giovanni, que se tornara sócio de ricos brasileiros na fábrica de tecidos Labor. Rodolfo casou-se com Marina Regoli, filha de um comerciante de tecidos, e com este abriu um restaurante na praça da Sé, onde, segundo a lenda, foi pago por um freguês de contas atrasadas, com um tear usado, semente do cotonifício que marcaria profundamente a vida da Mooca. Como marcariam os moinhos Gamba, a Tecelagem Três Irmãos Andraus, a Clark, a Antártica, e também indústrias mais recentes, como a São Paulo Alpargatas, o Frigorífico Anglo, a Fulgor, a União Refinadores, a Máquinas Piratininga e outras mais.”

37

Mesmo com a importante participação dos industriais ligados ao ramo das importações, o café foi desde o princípio a base do crescimento industrial nacional e *“custeou também grande parte das despesas gerais, econômicas e sociais, necessárias a tornar proveitosa a manufatura nacional.”*³⁸ Isso aconteceu porque o crescente mercado cafeeiro exigia uma série de outros empreendimentos paralelos, como destaca Dalva Elias Thomaz Silva:

“A cultura cafeeira exigia para sua produção e comercialização um sistema de articulação que formou o chamado “complexo cafeeiro”, e as medidas exigidas por este complexo fizeram com que o capital gerado pelo café fosse reinvestido em outros setores fora da lavoura, mas vinculado a ela, tais como: a construção das estradas de ferro, a criação de casas comissárias para exportação e a criação de um sistema bancário. Além disso, possibilitou a monetarização da economia e a divisão social de classes: a

³⁶Idem, p. 68.

³⁷Idem, p. 70.

³⁸DEAN, op. cit, p. 14.

*apropriação dos meios de produção por uma camada e a manutenção da força de produção por outra camada social.”*³⁹

É nesse momento, final do século XIX e início do século XX, que o processo de industrialização se intensifica em São Paulo, como enfatizado no incontornável estudo de Richard Morse:

*“A concentração industrial de São Paulo começou a efetivar-se pouco antes de 1890, na época precisa em que pela primeira vez assumiram caráter agudo o crescimento da população e a expansão física da cidade.”*⁴⁰

Começam então a aparecer cada vez mais registros de novos estabelecimentos fabris. Ernani Silva Bruno⁴¹ destaca uma série de anúncios em almanaques da época que apontam uma *“multiplicação das fábricas de carruagens, das cocheiras e das oficinas de ferradores”*. Em um almanaque de 1888 registrava-se *“as fábricas de carros e seges de Alberto Buhler e Cia, na Rua 25 de Março; a de Campos e Irmão – Carroçaria Parisiense – no Largo de São Francisco; a de J. Hinze, na Rua do Riachuelo”*. Bruno ainda comenta que o Almanaque Paulista Ilustrado de 1896 menciona a existência de três fábricas de carros na cidade: as de Alberto Buhler & Pfing; a de João Hinze e a de Rodovalho & Cia, esta na Rua da Mooca.

Bandeira Júnior, em seu pioneiro e fundamental estudo sobre a indústria no Estado de São Paulo, compara São Paulo com os outros Estados da República e afirma *“ser ele o único que mantém estabelecimentos fabris em todos os ramos, sendo que alguns deles só aqui existem. Não*

³⁹ SILVA, *op. cit.*, p. 36.

⁴⁰ MORSE, Richard M.. *Formação Histórica de São Paulo (de comunidade a Metrópole)*. São Paulo, difusão Européia do Livro, 1970, p?.

⁴¹ BRUNO, *op. cit.*, p. 1069.

*somente tratando-se de todo o Brasil, como também da América do Sul.”*⁴²

*“A distribuição espacial das indústrias em 1901, além de evidenciar o aumento de estabelecimentos no centro da cidade, aponta o avanço pelas terras ao longo das ferrovias (...). Os novos bairros formados nas proximidades das ferrovias são escolhidos para abrigar a expansão da indústria: Brás, Mooca e Belenzinho, na região Leste; Bom Retiro, Barra Funda e Água Branca, para norte e nordeste. 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.”*⁴³

O processo de desmembramento das grandes chácaras existentes ao redor da Cidade de São Paulo, que se acentuou entre o final do século XIX e início do XX, foi simultâneo ao início da industrialização e disponibilizou grandes áreas próximas ao centro e à rede ferroviária para a instalação de novos usos, muitos deles industriais, em um momento que São Paulo passava por um crescimento extraordinário.

*“com a Proclamação da República quase todos os donos de chácaras antigas dos bairros de Santa Efigênia, Bom Retiro, Brás, Consolação, Liberdade e Cambuci, mandaram abrir ruas, avenidas, alamedas e largos em suas terras. Não só desses bairros, podia-se dizer, mas também do Higienópolis, Avenida Paulista, Mooca, Pari, Ipiranga, Barra Funda e Água Branca, onde enormes áreas descampadas foram recebendo arruamento e loteação”.*⁴⁴

Essa expansão da Cidade nas áreas próximas à ferrovia pode ser observada na Planta da Cidade de São Paulo de 1895, onde já aparecem muitos dos novos loteamentos que se formaram

⁴² BANDEIRA JUNIOR, *A indústria no estado de São Paulo em 1901*. São Paulo, Diário Oficial, 1901.

⁴³ RUFINONI, *op. cit.*, p. 35.

⁴⁴ BRUNO, *op. cit.*, p. 1027.

3 - Bairro da Mooca

Em vermelho no mapa o local da futura implantação do conjunto da Alpargatas no bairro da Mooca.

Planta da Cidade de São Paulo, 1895

Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1895.jpg>

a partir do desmembramento das chácaras. O “*cinturão de chácaras*”⁴⁵, além de ter sido penetrado pela extensão da cidade e de abrigar as primeiras fábricas, passou a acolher também estabelecimentos de uso especial que necessitavam de grandes áreas como, por exemplo, o Hipódromo da Mooca, inaugurado em 1876 e a Hospedaria dos Imigrantes, inaugurada entre 1886 e 1888. Esse período de desmembramento das chácaras e início de ocupação da várzea marcou profundamente o bairro da Mooca, também narrada pela saborosa prosa de Mino Carta:

“E mais de um século se escoara desde a época em que, em uma fazenda do alto da Mooca, Rafael Aguiar Paes de Barros, urfman e grand-seigneur, desses da aristocracia paulista que, ao viajarem a Paris, levavam vacas para garantia do seu abastecimento de leite indiscutivelmente fresco, começara a criar puro-sangues importados da Inglaterra e da França, preparando-os para as corridas do Hipódromo, primeiro Jóquei da cidade, fundado em território mooquense em 1876. (...) O trem e os cavalos do Hipódromo convocaram a cidade, com diversos apelos, para as áreas alagadiças situadas além do Tamanduateí, ainda pouco tempo antes navegável. Contra as corridas do Jóquei, propiciadoras de diversão e paixão nos fins de semana, mais valeu a potência das maria-fumaças, cuja presença determinaria ali o nascimento da primitiva indústria paulistana.”

⁴⁶

*“por causa do hipódromo, surgiu uma linha de bonde a tração animal, linha Centro - Mooca, e logo os quadrúpedes perderam a parada, obrigados à retirada pelo avanço de um ramal da São Paulo Railway, a se esticar por uma rua que, logicamente, haveria de chamar-se dos Trilhos.”*⁴⁷

“os senhores do café, no fim do século passado, saíam das suas mansões do Campos Elíseos, Vila Buarque, de Higienópolis, e iam de carroça ao Hipódromo da Mooca. Depois, quando a São Paulo Railway construiu um ramal que, ao chegar à altura da atual Radial Leste, se desviava para a esquerda e seguia pela rua dos Trilhos até a Bresser, os

⁴⁵ LANGENBUCH, *op. cit.*, p. 81.

⁴⁶ CARTA, *op. cit.*, p. 10.

⁴⁷ *Idem*, p. 12.

senhores passaram a freqüentar outro trajeto e a misturar diferentes meios de locomoção. E iam de carroças até a estação da Luz, e de trem, dali até o destino.” ⁴⁸

Além das indústrias, a ocupação dos terrenos ao longo das ferrovias ⁴⁹ também atraiu os operários que, em um primeiro momento, se instalaram próximos aos seus locais de trabalho. Isso fez surgir um grande número de vilas operárias na região, sendo que as mais importantes estavam localizadas à direita do Tamanduateí como, por exemplo, a Vila Maria Zélia, no Belém, a vila das fábricas de Francisco Matarazzo no Brás, e a vila do Cotonifício Crespi, na Mooca. ⁵⁰

Bandeira Junior comenta que no ano de 1901, o corpo de operários no Estado de São Paulo “*eleva-se a número superior a cincoenta mil entre homens, mulheres e crianças, quase em sua totalidade italianos*”, e “*os bairros em que mais se concentram, por serem os que contêm maior número de fábricas, são os do Brás e do Bom Retiro.*” ⁵¹ O autor ainda chama a atenção para a má qualidade de vida em alguns desses bairros operários, “*as casas são infectas, as ruas, na quase totalidade, não são calçadas, há falta de água para os mais necessários misteres, escassez de luz e de esgotos.*” ⁵²

A diminuição de disponibilidade de terrenos e a crescente valorização das áreas junto às indústrias obrigam os operários a se estabelecerem próximos às estações ferroviárias cada vez mais afastadas do centro. Ernani Silva Bruno destaca que “*ao longo das ferrovias e suas*

⁴⁸ *Idem*, p. 67.

⁴⁹ Rufinoni destaca que “*durante a primeira década do século XX, as edificações fabris concentraram-se nas proximidades da via férrea ou de ramais secundários co mo aquele que percorria a atual rua dos Trilhos em direção ao Hipódromo. A continuação desta tendência nas décadas que se seguiam, ocasionou a formação de extensos aglomerados de edificações industriais.*” Ver: RUFINONI, *op. cit.*, p. 40.

⁵⁰ *Idem*, p. 45.

⁵¹ BANDEIRA JUNIOR, *op. cit.*

⁵² *Idem*, p?.

4 - Bairro da Mooca.

Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1905. Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1905.jpg>

Na Planta Geral da Cidade de São Paulo, de 1905, além da *Bavária* (1) e, provavelmente, do *Cotonifício Crespi* (2), marcado na planta como “TECIDOS”, podemos perceber outros elementos importantes da paisagem do bairro do começo do século XX como, por exemplo, o *Hipódromo* (3) e a *Estação da Mooca* (4).

imediações era natural que se estabelecessem os bairros operários: Ipiranga, Cambuci, Mooca, Brás, Pari, Luz, Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca, Lapa.” ⁵³

“As margens das ferrovias passaram a constituir o sítio específico mais procurado, consolidando-se uma tendência que, como vimos, já existia. Destaca-se neste particular a ferrovia Santos – Jundiaí, notadamente o trecho Mooca – Barra Funda, e a Sorocabana entre a estação central e a da Barra Funda, onde as indústrias se adensaram. Nesta faixa se estabeleceu, por exemplo, a fábrica de sapatos “Clarck Limited” na Mooca, com 300 operários no ano de 1909.” ⁵⁴

As vésperas da Primeira Grande Guerra a expansão da cidade de São Paulo se acentua, e bairros como Brás e Mooca se definem cada vez mais como bairros industriais de influência dos italianos, que *“foram os grandes promotores da dinamização da atividade industrial e urbana em São Paulo.”* ⁵⁵

“Como ‘capitães de indústria’ montaram as primeiras indústrias, e como operários, constituíram a base do desenvolvimento econômico. Enquanto o poderio dos primeiros se ditava, o dos segundos se reduzia, e o ambiente urbano assim o expressava: a Avenida Paulista urbanizada pelas formas mais variadas de palacetes, e o Brás adensado pelas mais humildes casas geminadas.” ⁵⁶

Não se sabe exatamente a data de fundação do bairro da Mooca. Mino Carta destaca a existência de dois documentos que se referem a esse tema, um deles assinala a existência do Bairro da Mooca já no ano de 1898, enquanto outro, de 1896, ao falar da mesma área refere-se a

⁵³ BRUNO, *op. cit*, p, v. 3, p. 1032.

⁵⁴ *Idem*, p. 87.

⁵⁵ SILVA, *op. cit*, p. 47.

⁵⁶ *Idem*, p. 47.

uma Vila Figueiredo, freguesia do Brás.⁵⁷

Devido à proximidade e semelhança entre os seus habitantes, sempre foi muito difícil separar os bairros do Brás e da Mooca, que se formaram a partir de dois antigos caminhos que rumavam leste para além do Tamanduateí: um que passava pela Rua do Carmo, Tabatinguera e seguia pela atual Rua da Mooca, conhecido como caminho da Mooca; e o outro, conhecido como caminho do Brás, que passava pela atual Avenida Rangel Pestana e seguia para o Rio de Janeiro passando pela Penha e pelo Vale do Paraíba.⁵⁸

Apesar dessa semelhança, o bairro do Brás sempre teve uma população maior que o bairro da Mooca, por ter concentrado desde cedo indústrias em seu território. Só se pode dizer que houve uma verdadeira separação entre esses bairros anos depois, com a construção do Metrô e da Avenida Alcântara Machado, mais conhecida como Radial Leste.

Afonso Moreira Pinto, retornando à cidade de São Paulo no ano de 1900, faz um relato importante sobre a população do bairro do Brás, dizendo que *“para quem desembarca na estação Norte, da Estrada de Ferro Central do Brasil, o aspecto da cidade não impressiona bem. Com efeito, o viajante depara logo com o Brás, arrebalde muito populoso, mas que não prima pelo asseio, nem pela beleza de seus predios particulares; depois passa por uma extensa várzea, muito maltratada, da qual avista a cidade em um alto com os fundos das casas voltadas para os viajantes.”*⁵⁹

Por *“várzea maltrada”* ele provavelmente se refere à várzea do rio Tamanduateí, onde

⁵⁷ CARTA, *op. cit.*, p. 39.

⁵⁸ VITORINO, *op. cit.*, pp. 28-30.

⁵⁹ PINTO, A.M., *op. cit.*, p. 24.

5 - Bairro da Mooca

Planta da Cidade de São Paulo, 1913. Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1913.jpg>

Na Planta da Cidade de São Paulo, de 1913, vemos a grande ocupação industrial ao longo das ferrovias, além da Bavária (1) e do Cotonifício Crespi (2), podemos ver uma série de outros conjuntos industriais instalados no bairro da Mooca como, por exemplo, armazéns, fábricas de tecido, fábrica de louça, Calçados Clark (3) e a Alpargatas (4).

se instalou a São Paulo Railway. Além de contar com a ferrovia, os bairros da Mooca e do Brás dispunham de grandes áreas planas, pouco ocupadas pela cidade e com valor comercial baixo, o que atraiu rapidamente as indústrias, que ainda podiam solicitar desvios ferroviários para facilitar o escoamento da produção.⁶⁰

Além da proximidade com a já citada Hospedaria dos Imigrantes, o bairro do Brás sempre atraiu um grande número de imigrantes pela facilidade de transporte proporcionada pela ferrovia, numerosas oportunidades de trabalho geradas pela instalação das primeiras indústrias na região e o baixo preço dos terrenos, que eram considerados insalubres pela população de maior renda devido às constantes inundações.⁶¹

Mesmo antes da instalação da ferrovia já se observa a instalação de pequenas indústrias familiares na região.⁶² Alfredo Moreira Pinto lista detalhadamente os estabelecimentos industriais que se haviam estabelecido no bairro do Brás até o ano de 1900, incluindo tanto as grandes indústrias, quanto as pequenas indústrias familiares. São elas “*duas (fábricas) de fumos, quatro de moveis, uma de massas, uma de chocolate, duas de cerveja (inclusive a da Bavária), seis de café, fubá, etc., uma de velas e sabão, três de bebidas, três de ferro e bronze, duas de ferro, uma de peneiras, uma de machinas para lavoura, uma de carruagens, uma de funileiro, uma de assucar e alcool (Companhia Industrial de S. Paulo), uma de catoeiros, uma officina mechanica e uma serraria.*”⁶³

Devido à proximidade entre esses dois bairros é certo que algumas dessas indústrias se

⁶⁰ RUFINONI, *op. cit.*, p. 19.

⁶¹ REALE, Ebe. *Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos*. São Paulo, EDUSP/Pioneira, 1982.

⁶² ANDRADE, Maria Margarida de, *Bairros além tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Mooca e Belenzinho*. São Paulo, FFLCH/USP, Tese de Doutorado, 1991, p. ?.

⁶³ PINTO, A.M., *op. cit.*, p. 223.

localizassem no bairro da Mooca como, por exemplo, a Cervejaria Bavária, inaugurada em Outubro de 1892 na Alameda Bavária, que a partir de 1912 passou a se chamar Avenida Presidente Wilson. Mais tarde adquirido pela Antarctica, esse complexo chamava muita atenção pelo seu tamanho e pela sua localização, em uma área de várzea ainda pouco ocupada e próxima a ferrovia Santos - Jundiaí.

A partir da primeira década do século XX a industrialização se intensifica, principalmente, nas áreas de várzea, significando mais do que apenas a mudança de um espaço, significou também a transformação da paisagem, do tempo e da vida.⁶⁴ Fernando de Pádua Laurentino destaca o contraste existente nesses bairros nas últimas décadas do século XIX e início do século XX, quando o ambiente quase rural começa a se urbanizar, cedendo espaço para as indústrias: *“A ruralidade vai perdendo a sua força à medida que a cidade se industrializava. A industrialização, num processo muito rápido, destrói os ritmos e as atividades de conotação rural que permeavam a cidade, porque esta se torna locus da produção e reprodução dentro da lógica capitalista.”*⁶⁵

Pasquale Petrone continua:

“Dentro do perímetro urbano em zonas como o Brás, a Mooca e o Belenzinho quase sempre térreas e sem nenhum jardim à frente, geralmente geminadas (duas a duas, quatro a quatro), todas mais ou menos iguais, de estilo pobre ou indefinível. Estendem-se assim, em sua monotonia e em sua humildade, em filas intermináveis, que chegam a ocupar quarteirões inteiros. No meio delas, porém, surgem de quando em vez a pesada e característica fachada de uma fábrica ou, então, pequenas oficinas ou fabriquetas. Estas são muito numerosas aparecendo instaladas numa casa igual às demais em antigas

⁶⁴ LAURENTINO, Fernando de Pádua, *Várzea do Tamanduatei: industrialização e desindustrialização*. São Paulo, Dissertação (Mestrado) FFLCHUSP, 2002, p. 68.

⁶⁵ *Idem*, p. 83.

*garagens, em barracões ou simples telheiros, no fundo de quintais. Já as fábricas maiores se destacam, quando não por suas chaminés, pelo menos pela grande extensão de suas fachadas e seu amplo portão de entrada”.*⁶⁶

Mesmo com a instalação das grandes indústrias nos bairros do Brás e da Mooca, esses bairros nunca concentraram a riqueza nem tiveram moradores que fizeram parte da elite da cidade, sempre foram bairros de população humilde, em sua maioria, operários das indústrias da região, como relata Mino Carta:

*“Os senhores do café não moravam na Mooca, tampouco os empresários italianos que se tinham estabelecido no bairro com suas indústrias. Mooca e Brás foram o ABC pioneiro dos começos do século, e poucos entre seus moradores ficaram ricos, e nenhum rico a ponto de ganhar entrada no clube fechado dos donos do poder. Geremia Lunardelli, Dante Ramenzoni e Nicola Scarpa são exemplos raros de imigrantes pobres que fizeram a América, mas não se tem notícia de que tenham morado na Mooca, assim como Francisco Matarazzo e Rodolfo Crespi, que chegaram equipados para subir na vida rapidamente, emblemáticos de uma pequena leva de italianos que desembarcavam com algum dinheiro no bolso, ou com estoques de mercadorias, ou com a tarefa de instalar uma filial de uma firma estrangeira.”*⁶⁷

Devido a essa desigualdade social, muito comum nos bairros operários, desde cedo se observa a formação de organizações que tentavam melhorar as condições de trabalho e sobrevivência dos trabalhadores. Nesse sentido, coube aos italianos,⁶⁸ que eram a maioria absoluta dos operários na cidade de São Paulo, organizar e fazer as reivindicações sociais dessa

⁶⁶ PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX, *Revista de História*, 1955 (ano VI) n. 21 – 22.

⁶⁷ CARTA, *op. cit.*, p. 40.

⁶⁸ Para Geni Sugai, “*influenciados pelas idéias anarquistas do movimento operário europeu e pela revolução soviética, os italianos tiveram participação decisiva na greve de 1917, cujas principais movimentações políticas aconteceram na Mooca, Brás, e Belenzinho, e paralisaram toda capital paulista.*” Ver: SUGAI, Geni. *Requalificação de Antigas Áreas Industriais: Novos Significados para o Bairro da Mooca*, São Paulo, FAU USP, Tese de Doutorado, 2006, p. 64.

nova classe que se estava formando. As greves e os boicotes eram as principais ferramentas desse “*sindicalismo revolucionário*”:

*“Desde os primórdios da produção industrial os operários tentaram se defender dos abusos do patronato, por meio das suas organizações. No Brasil, o pioneirismo nesta organização e nas lutas pelas reivindicações sociais coube aos italianos, que constituíram a base desta nova classe. Muitos deles já haviam tomado parte, como operários que eram em sua pátria, nas lutas sociais do Partido Socialista Italiano e, unindo-se aos poucos brasileiros empregados na indústria de então, e aos espanhóis, constituíram o primeiro núcleo de proletários urbanos em busca de uma organização.”*⁶⁹

Durante esse período aconteceram numerosas greves com respostas, quase sempre, repressivas. O início da Primeira Grande Guerra Mundial agrava o período de recessão que havia se iniciado nos primeiros anos da década de 1910. As classes populares foram as mais afetadas, sofrendo com os efeitos do desemprego e redução salarial, devido à grande oferta de mão-de-obra e à especulação imobiliária, que elevou consideravelmente os preços das moradias. Esse quadro só se altera em 1917 com a greve geral que “*abre uma nova conjuntura histórica, cujos limites vão se estender até a década de 20*”:

*“O movimento é marcado pela emergência de um movimento social de base operária, refletindo-se na realização de grandes manifestações de massa; no avanço da sindicalização; no aparecimento de uma imprensa operária de maior amplitude e, principalmente, na expectativa de uma mudança revolucionária do sistema social”.*⁷⁰

Esse grande movimento operário se inicia logo nos primeiros meses de 1917. Em São Paulo, o movimento se concentra, principalmente, no ramo têxtil, em que os operários do

⁶⁹ SILVA, *op. cit.*, p. 49.

⁷⁰ *Idem*, p. 50.

Cotonifício Crespi reivindicavam aumento de salário e redução da jornada de trabalho.

“No dia 9 de julho os piquetes vão da Mooca para o Brás, para a fábrica Mariângela, a fim de arregimentar os operários para o movimento, conclamando-os a abandonar o trabalho.

Um tumulto estoura à porta da fábrica e uma tropa armada de rifles da Força Pública dirige-se para o Brás, avançando violentamente a tiros sobre a massa. Há feridos de ambos os lados, em maior proporção entre os operários e, atingido por uma bala, morre o sapateiro anarquista Antônio Martinez.

No dia 11 de Julho cerca de dez mil pessoas acompanham o cortejo fúnebre que sai do Brás, da Rua Caetano Pinto, em direção ao cemitério do Araçá. O enterro simboliza a passagem de uma grande greve para uma paralisação total da cidade de São Paulo.

O maior foco das manifestações, dos choques, da violência da repressão é o Brás, onde está concentrada a maioria das fábricas e das residências operárias.

“No dia 15 de julho a greve prossegue, mas o comitê operário aceita a proposta dos patrões e do governo e decide marcar para o dia seguinte três comícios para comunicar aos operários o resultado das negociações e propor a volta ao trabalho.”⁷¹

Os anos de 1917 a 1920 são marcados pela ampliação do movimento operário, período em que muitas greves foram deflagradas, *“incentivadas principalmente pelo aumento do custo de vida”*.⁷² A partir da década dos anos de 1920 esse movimento entra em decadência e vemos cada vez menos manifestações dos trabalhadores. O crescimento industrial então se consolidara e, aos poucos, São Paulo se torna o maior parque industrial da América Latina.

⁷¹ *Idem*, p. 50-51.

⁷² VITORINO, *op. cit.*, p. 46.

Manoela Rossinetti Rufinoni destaca que a crise econômica no ano de 1929, provocada pela superprodução de café e a quebra da bolsa de nova York, “*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.” ⁷³

A partir dos anos 50, durante o governo Kubitschek que vai de 1956 a 1961, inicia-se a era das multinacionais e do rodoviarismo. Com o surgimento desse novo modelo de transporte baseado nas rodovias e no fortalecimento da indústria automobilística, começam a surgir novos pólos industriais, principalmente, ao longo das rodovias Dutra e Anchieta que foram construídas no final da década de 40. ⁷⁴

Essa opção política do governo faz crescer os investimentos nas rodovias, e o transporte de mercadorias passa a ser feito principalmente por caminhões. ⁷⁵ Para Rolnik, essa medida tem grande impacto sobre as áreas industriais centrais, pois as ferrovias entram em decadência e as primeiras zonas industriais próximas a ela começam a passar por dificuldades:

“Antes estrategicamente situadas pelo fácil acesso à ferrovia e aos armazéns gerais, as indústrias do Brás, Mooca, Belém e Pari vêm-se em situação desfavorável em relação ao sistema rodoviário. As novas indústrias, as mais potentes e aquelas com maior capacidade de investimentos instalam-se a partir de então nos novos pólos industriais –

⁷³ RUFINONI, *op. cit.*, p. 36.

⁷⁴ LAURENTINO, *op. cit.*, p. 93

⁷⁵ *Idem*, p. 93

*principalmente ABC e Guarulhos, mas também outros bairros mais afastados da Zona Leste, relacionando não mais com o sistema ferroviário, mas às avenidas e rodovias.”*⁷⁶

Aos poucos os antigos bairros industriais começam a perder espaço para os novos empreendimentos ao longo das rodovias, e grandes áreas centrais da Cidade de São Paulo passam a esvaziar-se. Laurentino, citando uma passagem de Langenbuch, diz que, *“as fábricas mais antigas do eixo industrial de Beira-Linha haviam deixado pouco espaço livre, ocupando a maior área possível para suas edificações. Dessa forma, sobrou pouco lugar destinado a posteriores ampliações e a pátios de estacionamento para os automóveis do pessoal, o que hoje é um complemento quase indispensável às fábricas um pouco maiores, mas que nem sequer era imaginado por ocasião da pretérita implantação.”*⁷⁷

*“a vantagem de localização próxima à estrada de ferro desaparece e numerosos ramos industriais passam a preferir as rodovias. Além disso, as fábricas, situadas em áreas industriais antigas e à margem de ferrovia, que precisam enviar ou receber mercadorias transportadas em caminhões, começam a ter prejuízos por estarem instaladas em áreas com malhas viárias precárias, incompatível e que não foram projetadas para o trânsito de tais veículos.”*⁷⁸

Com a transferência de algumas atividades industriais para áreas próximas às rodovias, houve a subutilização de muitos dos antigos complexos, fazendo com que vastas áreas, antes associadas às indústrias, ficassem disponíveis para projetos de adensamento, muitas vezes especulativos, que não levam em consideração a configuração espacial e social historicamente estratificada naquele espaço. Esse será o tema tratado a seguir.

⁷⁶ ROLNIK, Raquel. *São Paulo Leste/Sudeste – Reestruturação Urbana da Metrópole Paulistana: Análise de Territórios em Transição*. Relatório Final de Pesquisa, PUC Campinas, 2000.

⁷⁷ LAURENTINO, *op. cit.*, p. 95

⁷⁸ *Idem*, p. 95

1.4. O Problema da Especulação Imobiliária e a Atuação do Poder Público.

Apesar do bairro da Mooca ainda apresentar uma intensa atividade industrial, desde a década dos anos de 1960 vem sofrendo com os problemas causados pela evasão das antigas indústrias para outras áreas, o que fez com que grande parte dos galpões fosse desocupada e, posteriormente, abandonada.

Contudo, a partir da década de 1980, com a melhoria do transporte metroviário e a proximidade com o centro da cidade, inicia-se um intenso processo de valorização imobiliária e verticalização dessas áreas,⁷⁹ processo que despertou o interesse de investidores que *“encontraram nesses amplos espaços a possibilidade para empreendimentos lucrativos como hipermercados e torres residenciais.”*⁸⁰

Diante desses fatos, especialistas na área e parte da população do bairro se mobilizaram, sugerindo a criação de um parque ecológico ao longo da ferrovia e a preservação de uma série de edifícios, tanto no bairro da Mooca como em bairros adjacentes.⁸¹

Essas sugestões foram encaminhadas para o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico Cultura e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP. O Plano Diretor Regional *“recomendou um mapeamento do patrimônio existente (conjuntos arquitetônicos como vilas, fábricas e casario), para possível aplicação de instrumentos*

⁷⁹ RUFINONI, *op. cit.*, p. 54.

⁸⁰ MENEGUELLO, Cristina; VALENTIN, Fernanda; BERTINI, Giancarlo; RUFINONI, Manoela. *Demolição de galpões industriais na Mooca: descaso e impunidade*, Minha Cidade 196, Novembro de 2007. <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc196/mc196.asp>. (última consulta em 06 de dezembro de 2009).

⁸¹ Durante as plenárias para elaboração do Plano Diretor Regional Mooca, a população sugeriu a preservação do edifício do antigo Cotonifício Crespi, a Tecelagem Labor, o Moinho Gamba, o Moinho Matarazzo, a Tecelagem Mariângela, o Lanifício Paulista, o Gasômetro da Figueira, travessias da estrada de ferro na altura da estação Brás, a Vila Maria Zélia entre outros. Ver: MENEGUELLO, Cristina; VALENTIN, Fernanda; BERTINI, Giancarlo; RUFINONI, Manoela, *op. cit.*

urbanísticos que estimulem sua preservação e orientem a reconversão de uso”,⁸² como, por exemplo, as ZEPECs, Zonas Especiais de Preservação Cultural, que transferem para outros terrenos o direito de construir dos proprietários de áreas preservadas; e o direito de preempção, proposto pelo Estatuto da Cidade, que dá ao poder público a prioridade de compra de um terreno que está a venda dentro das áreas selecionadas.

Algumas dessas idéias apareceram no Plano Diretor, votado no ano de 2004, que *“delimitou Zonas Especiais de Preservação Cultural nas áreas sugeridas pela população e demarcou também grande parte do eixo da estrada de ferro como área sujeita ao direito de preempção.”*⁸³ No entanto, essas medidas não foram suficientes para afastar a iniciativa privada, que continua atuando fortemente no entorno das áreas protegidas.

Do ponto de vista do patrimônio industrial, esse crescente interesse por parte da iniciativa privada pode trazer problemas ainda mais sérios. Por isso, o estudo detalhado desses conjuntos se faz necessário e urgente. Exemplares únicos, que poderiam ser estudados hoje já não existem mais ou foram descaracterizados, e os que restaram sofrem uma pressão cada vez mais forte por parte do mercado imobiliário.

⁸² *Idem.*

⁸³ *Idem.*

2. Alpargatas. Caracterização de seus Edifícios e Transformações ao Longo do Tempo.

2.1. Apresentação.

Antes de caracterizar o conjunto da Alpargatas, será feita uma breve apresentação de dois outros complexos de edifícios industriais da área, já estudados anteriormente, para auxiliar na caracterização do problema e no desenvolvimento das propostas.

Os complexos estão situados nos arredores das ruas da Mooca, Borges de Figueiredo e Presidente Wilson, região em que foi realizado um levantamento sumário para a pesquisa de Iniciação Científica ⁸⁴ a fim de se encontrar exemplares da arquitetura industrial de fins do século XIX e início do XX que fossem relevantes e pudessem ser estudados com maior profundidade.

Após esse primeiro levantamento, foram selecionados para um estudo mais detalhado dois conjuntos de edifícios localizados na Rua Borges de Figueiredo, o primeiro, um conjunto de oito galpões pertencentes às *IRF Matarazzo*, localizados nos atuais números 1098, 1110, 1120, 1132, 1144, 1156, 1168 e 1180; ⁸⁵ e o segundo, um conjunto de edifícios construídos

⁸⁴ Com financiamento FAPESP, a pesquisa de *Iniciação Científica* foi realizada no ano de 2003, sob o título de *O patrimônio industrial da Mooca - Estudo de caso* (processo número). Todo o trabalho de pesquisa documental e visitas de campo foi feito de modo articulado com Cristiane Ikeda Bardese, também aluna de graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

⁸⁵ Ver: *Divisão de Arquivo Municipal de Processos*, processos número 0.058.059/1929 e 0.005.832/1925.

originalmente para abrigar um moinho que foram comprados durante os anos de 1960 pelo *Banco do Brasil*, localizado nos atuais números 1294 e 1358.⁸⁶

Desses dois conjuntos, foi feita uma análise detalhada de suas características técnico-construtivas e arquitetônicas; assim como as alterações e acréscimos realizados no decorrer do tempo, através de comparações entre o projeto original obtido no arquivo municipal e a situação dos edifícios na época.

O conjunto pertencente às *IRF Matarazzo* é formado pela repetição de oito galpões, com aproximadamente 11 por 64 metros, construídos em duas etapas: três galpões no ano de 1927 e cinco galpões no ano de 1929. Originalmente construídos como depósito de café, esses galpões ainda foram utilizados durante muitos anos como depósito de tecido até serem desocupados durante os anos de 1980.

Os oito galpões foram construídos em alvenaria de tijolos e em sete deles foi utilizado o aparelho Inglês. Em apenas um foi utilizado o aparelho Losango.⁸⁷ Apesar de abandonados por muito tempo, alguns elementos como a cobertura em madeira, coberta com telhas cerâmicas, e as esquadrias em ferro da fachada voltada para a Rua Borges de Figueiredo ainda aparentavam um bom estado de conservação. Aparentemente, não se percebeu nenhum tipo de intervenção mais invasiva nesses elementos, a não ser pequenas obras de manutenção para reparo de telhas e vidros quebrados.

Apesar do bom estado de conservação no geral, as partes mais deterioradas dos edifícios eram as fachadas, onde podia se perceber os sinais da passagem do tempo nos tijolos

⁸⁶ Ver: *Divisão de Arquivo Municipal de Processos*, processo número 0.034.361/1927. A análise detalhada desse conjunto ficou a cargo da aluna Cristiane Ikeda Bardese, que os utilizou como base para a realização do seu Trabalho Final de Graduação, no ano de 2004.

⁸⁷ Ver: SEGURADO, João Emilio dos Santos. *Alvenaria e Cantaria*. 4ª edição, Lisboa, Bertrand, 19-?.

desgastados e sujos pela ação da chuva e da poluição. Além do desgaste natural, na fachada frontal voltada para a Rua Borges de Figueiredo, ainda foram realizadas diversas alterações nos vãos para possibilitar a entrada de caminhões. A fachada posterior, voltada para a ferrovia, ficou praticamente abandonada depois que a ferrovia perdeu sua importância para o transporte de mercadorias.

O outro conjunto estudado foi construído em duas etapas, a primeira durante década de 1940 e a segunda na década de 1950, com a finalidade de abrigar um moinho. Na década de 1960 todo esse conjunto foi vendido para o *Banco do Brasil*, que instalou neles um supermercado e um arquivo de documentos.

O conjunto da década de 1940 é formado por dois edifícios. O edifício maior, que foi transformado em supermercado, é formado por duas partes laterais de um pavimento e pé direito alto, e uma parte central com dois pavimentos. Em todo pavimento inferior funcionavam os armazéns e depósitos do moinho, enquanto que no pavimento superior funcionavam os setores administrativos.

O edifício menor, localizado logo na entrada do terreno, foi construído para abrigar as mulheres, pois, como era de costume na época, ficavam separadas dos homens durante o horário de trabalho. Esses dois edifícios foram construídos em alvenaria de tijolos e sua característica mais marcante é a enorme quantidade de ornamentos existentes nas fachadas.

A outra parte do conjunto, construída na década de cinquenta, é formada por dois grandes edifícios que, assim como os da década de 1940, também foram construídos em alvenaria de tijolos, com aparelho Flamengo em paredes de uma vez.

Apesar de serem utilizados para guardar documentos importantes, esses edifícios não passavam por manutenções regulares e, por isso, encontravam-se em péssimo estado de conservação. Esse problema ficava bem evidente na cobertura, pois em diversos pontos se notava indícios de infiltrações, inclusive com a queda de algumas partes do forro de gesso.

Além desses edifícios mais importantes, outras construções menores foram sendo realizadas ao longo dos anos, principalmente a partir dos anos de 1960, quando o Banco do Brasil adquiriu os edifícios e fez uma série de modificações para adequá-los aos novos usos de supermercado e arquivo de documentos.

O mais evidente desses acréscimos é uma pequena construção que funcionava como restaurante, construído para ajudar na renda do supermercado e também para servir ao público em geral.

Outras diversas alterações foram realizadas para atender as necessidades desses novos usos como, por exemplo, uma série de pequenas intervenções que, assim como os diversos acréscimos, dificultam muito a leitura do conjunto, tais como a construção de uma cobertura na entrada do supermercado, que se estende por toda a fachada principal; a colocação de elementos pré-fabricados na frente da fachada do térreo e a abertura de novos vãos, em quase todas as fachadas.

Internamente não foi diferente. A fim de adaptar os edifícios dos anos de 1940 para o supermercado, foi necessária a realização de uma série de intervenções que descaracterizaram o edifício como, por exemplo, remoção de algumas paredes originais e construção de novas, instalação de equipamentos de segurança, novos equipamentos para a cozinha e para as câmaras frigoríficas do supermercado.

No pavimento superior ainda podia ser visto o piso original em madeira, muito desgastado pela ação do tempo, e pelas intervenções que foram feitas para abrigar os novos espaços de trabalho do setor administrativo do supermercado e novas instalações sanitárias.

Apesar da beleza, assim como aconteceu no conjunto de oito galpões, a fachada posterior voltada para a ferrovia ficou praticamente abandonada e também apresentava alto grau de deterioração, principalmente a cobertura metálica que estava toda enferrujada e prestes a cair.

Esse trabalho de pesquisa e análise dos edifícios, realizado durante a *Iniciação Científica*, foi complementado durante o *Trabalho Final de Graduação* no ano de 2004, intitulado *O patrimônio industrial da Mooca: Intervenção em um edifício industrial*, quando foi proposto um projeto de intervenção para o conjunto de oito galpões pertencente às *IRF Matarazzo*.

A intenção do trabalho foi propor um novo uso para esses galpões, há muito tempo abandonados e sem qualquer tipo de utilidade para o bairro onde estavam localizados.

Pensando nisso, o projeto de intervenção levou em consideração a disponibilidade e a localização dos principais equipamentos públicos existentes no bairro da Mooca, principalmente nas proximidades da Rua Borges de Figueiredo; e às necessidades dos moradores e dos trabalhadores da região. Ficou bem clara a falta de locais públicos para convivência como praças e áreas de recreação e de lazer, assim como a necessidade de espaços específicos para atividades culturais, educativas e a serviços públicos essenciais para a população.

A partir dessas observações, o projeto foi desenvolvido para funcionar como um grande centro de reunião da população do bairro, proporcionando espaços que pudessem ser utilizados durante o ano todo e de diferentes maneiras. O programa de atividades foi então dividido em

duas grandes áreas laterais com uma grande praça central onde, de um lado, se localizariam uma série de serviços públicos e, do outro, espaços para lazer e cultura.

Além de interligar as diferentes atividades e abrir novamente o edifício para o lado da ferrovia, a praça central também abrigaria uma série de atividades independentes, permanecendo aberta ao público 24 horas por dia, como deveria qualquer praça pública da cidade. O fato de ser coberta ainda daria uma maior flexibilidade e liberdade de uso, proporcionando para a população da região um espaço para espetáculos de música, dança e teatro.

Para aumentar um pouco a área das áreas destinadas aos serviços públicos e aos espaços de lazer e aproveitar melhor o pé direito dos galpões, se propôs a construção de um mezanino em estrutura metálica.

A partir das pesquisas realizadas para a *Iniciação Científica* e para o *Trabalho Final de Graduação*, percebeu-se que a maioria desses conjuntos foi muito descaracterizada ao longo dos anos, ou por acréscimos e remoções indevidas, ou por intervenções realizadas sem critério nem preocupação com a preservação do bem como, por exemplo, são os casos do antigo *Moinho Gamba*, utilizado por muito tempo como casa noturna e de eventos; e o *Cotonifício Crespi*, que teve diversos usos, entre eles, estacionamento e supermercado.

Já outros conjuntos, como os armazéns das *IRF Matarazzo*, os edifícios do *Banco do Brasil* e o conjunto da *Alpargatas*, que também sofreram grandes alterações ao longo dos anos, ainda preservam muitas de suas características e são importantes fontes de estudo da arquitetura industrial produzida no bairro da Mooca durante as primeiras décadas do século XX.

6 - Rua Borges de Figueiredo .

Em destaque os edifícios estudados durante a pesquisa de Iniciação Científica e Trabalho Final de Graduação.
Sistema Cartográfico Metropolitano da Grande São Paulo - 1/10.000 GEGRA, 1974. Fonte: CESAD/FAU USP.

- 1 - Armazéns IRF Matarazzo - 1927/29
- 2 - Cooperativa Branco do Brasil - Déc. 40/50

7.1

7.2

7.3

Conjunto da IRF Matarazzo localizado na Rua Borges de Figueiredo.

8.1

8.2

Conjunto pertencente ao Banco do Brasil localizado na Rua Borges de Figueiredo. Edifício da década de 1940.

8.3

Edifício da década de 1950.

8.4

8.5

8.6

Vista posterior do conjunto e detalhe do pequeno edifício na entrada.

2.2. A Alpargatas.

A caracterização do conjunto e a identificação de suas principais fases construtivas foi feita no *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*,⁸⁸ iniciando pela correta seqüência dos nomes da rua onde se localiza o conjunto da *Alpargatas*.⁸⁹

Até o dia 8 de Outubro do ano de 1915, a atual Rua Dr. Almeida Lima chamava-se Rua da Concórdia. A Rua da Concórdia, parte do Largo da Concórdia, no bairro do Brás, e segue em direção sul até a Rua da Mooca.

Durante a busca preliminar,⁹⁰ foi encontrado todo tipo de material, desde o projeto para construção do primeiro grande edifício do conjunto da *Alpargatas*, no ano de 1907, até simples comunicados para pequenas reformas, regularização de um muro, pedidos de construção de edifícios anexos e de uma caixa d'água, e também alguns pedidos para demolição de alguns edifícios que deram lugar ao grande edifício construído na década de 1920.

⁸⁸ O *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis* localiza-se na Praça Coronel Fernandes Prestes, 152, bairro da Luz, São Paulo.

⁸⁹ Essa etapa foi indispensável para o bom andamento da pesquisa, pois os processos são arquivados pelo ano de construção/projeto e também pelo endereço.

⁹⁰ Num primeiro momento, não foi possível examinar os processos referentes aos anos de 1907, 1908 e 1909, pois estavam passando por um delicado processo de higienização, ficando indisponíveis para consulta pública. Devido a essa impossibilidade, só foi encontrado material sobre a *Alpargatas* a partir do ano de 1911, com um pedido para aumento da fábrica situada no número 16 da Rua da Concórdia, tendo como interessado a *São Paulo Alpargatas Company*. Na seqüência, foram encontrados processos nos anos de 1916 e 1917, respectivamente um pedido para a construção de uma caixa d'água, tendo como interessado a *Companhia São Paulo de Alpargatas*; e outro pedido para aumento da fábrica situada no número 16, só que agora já tendo como endereço a Rua Dr. Almeida Lima, de propriedade da *São Paulo Alpargatas Company*. Nos anos de 1919 e 1920 foram encontrados processos relativos ao aumento de uma oficina e aumento de fábrica, novamente no número 16 da Rua Dr. Almeida Lima, e propriedade da *São Paulo Alpargatas Company*. Finalizando essa etapa de pesquisa preliminar, foram encontrados no ano de 1920 dois processos relacionados à *Alpargatas*: o primeiro, um pedido para demolição dos prédios localizados na Rua Dr. Almeida Lima, do número 241 até o número 253; e o segundo, um pedido para a construção de uma fábrica de tecelagem e fiação no quarteirão localizado entre as Ruas Dr. Almeida Lima, Frei Gaspar e Cons. Lafaite, tendo como proprietário a *São Paulo Alpargatas Company* e Scott e Urner como construtores.

Os processos foram examinados conforme se tornavam disponíveis à consulta pública, não necessariamente em ordem cronológica.⁹¹ Por esse motivo, somente numa segunda etapa da pesquisa documental, foi possível consultar os processos do ano de 1907, essencial por ser o projeto referente à construção dos primeiros galpões do conjunto, situados no número 14 da Rua da Concórdia, de propriedade da *Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados* e construídos por Julio Micheli.

Nos anos de 1908 e 1909 respectivamente, foram ainda encontrados pedidos, um para a construção de um novo pavilhão para tinturaria e outro para depósito de mercadorias. Ambos também localizados no número 14 da antiga Rua da Concórdia, de propriedade da *Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçado* e construídos por Julio Micheli.⁹²

Através da análise dos sucessivos anos, puderam ser localizados documentos de fundamental importância para a dissertação. Destacam-se, por exemplo, o processo *op 1907 - 000 - 401*, do ano de 1907, que contém planta, cortes e fachada do primeiro grande edifício do conjunto; os processos *op 1908 - 000 - 665* e *op 1909 - 000 - 740*, dos anos de 1908 e 1909 respectivamente, que contém plantas, cortes e fachadas de dois edifícios importantes que foram acrescentados ao conjunto original, no número 14 da Rua da Concórdia; e os processos *Doc3 / cx D4 - 1921* e *Doc4 / cx D4 - 1921*, do ano de 1921, inicialmente com um pedido de demolição de

⁹¹ Enquanto se buscava o restante da documentação, já estava sendo realizada uma análise mais detalhada dos processos encontrados durante a pesquisa preliminar, inclusive com a realização de cópia fotográfica do material mais significativo. Foi possível fazer a consulta dos processos dos anos de 1907, 1908 e 1909, depois de obtida uma autorização especial com o responsável pelo *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*, que prontamente entendeu a importância daqueles processos. Apesar dos processos ainda estarem separados dos demais, eles já haviam passado por todo o processo de higienização e finalmente puderam ser analisados. Essa autorização especial foi fundamental para se trabalhar nos documentos do ano de 1907.

⁹² Concluindo os trabalhos de pesquisa no *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*, foram analisados e registrados os processos dos anos de 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914 e 1915, relativos à Rua da Concórdia, e os anos de 1916, 1917, 1918, 1919, 1920 e 1921, relativos à Rua Dr. Almeida Lima. Apesar do processo de pesquisa no arquivo ter sido demorado e trabalhoso, foi fundamental para a continuação dos trabalhos, pois muito material importante foi encontrado.

alguns edifícios existentes e, na sequência, o projeto para a construção de um novo edifício para tecelagem e fiação, com planta, cortes e fachadas.⁹³

Além desses edifícios mais importantes, ainda foram encontrados pedidos para a construção de outros acréscimos menores como, por exemplo, oficinas, caixa d'água, etc.. Nessa pesquisa sentiu-se falta de um projeto de implantação mais completo do conjunto, pois nos processos os edifícios são apresentados de forma individual, quase sem nenhuma referência ao restante das edificações do complexo, sendo difícil situá-las com exatidão.⁹⁴

Pode-se dizer que a *Alpargatas* começou a existir por volta de abril do ano de 1907, quando um escocês chamado Robert Frasier, vindo da Argentina, associou-se a um grupo de ingleses para construir uma fábrica no bairro da Mooca e produzir, entre outros artigos populares, as alpargatas.⁹⁵

As alpargatas eram uma antiga forma de calçado de lona com sola de corda, criado pelos árabes e levado para a Península Ibérica, logo se espalhando também pelo sul da França. Na sua origem, as alpargatas eram feitas de fios de crina trançados e depois uma fibra conhecida

⁹³ As plantas, as fachadas e os cortes dos edifícios encontrados nos processos pesquisados, quando possível, foram digitalizados com a ajuda de software. A primeira etapa desse trabalho de digitação foi inserir as imagens fotográficas no software Auto CAD, depois de dada a escala correta, usando como referência as cotas existentes nas pranchas, iniciou-se o trabalho de desenho.

⁹⁴ Depois terminados os trabalhos no *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*, com a pesquisa indo até o ano de 1921, o passo seguinte seria fazer uma pesquisa nos processos a partir do ano de 1922 na *Divisão de Arquivo Municipal de Processos*. Nesse arquivo, os funcionários informaram que, de acordo com a lei, a pesquisa só seria possível mediante a apresentação de autorização por escrito dos proprietários dos imóveis a serem pesquisados. Apesar de vários contatos com a Universidade, proprietária dos edifícios, essa autorização não foi conseguida e, com isso, foi finalizada antes do previsto a etapa de pesquisa documental nos processos. Mesmo após a finalização da pesquisa documental, as idas ao *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis* continuaram sendo constantes, pois em muitas ocasiões foi necessário consultar novamente alguns processos, ou para obtenção de novas informações e esclarecimento de dúvidas ou para fazer novos registros fotográficos do material encontrado. A *Divisão de Arquivo Municipal de Processos* está localizada na Rua da Balsa, 331, bairro da Freguesia do Ó, São Paulo. A lista dos processos pesquisados encontra-se no final deste trabalho.

⁹⁵ Segundo o site da Alpargatas, <http://www.alpargatas.com.br>, esse sucesso inicial do produto se deu porque as alpargatas eram perfeitas para colher café, pois não machucavam os grãos.

por “*esparto*” ou “*alpha*”. O sistema de confecção desse calçado era artesanal até o ano de 1881, quando na Escócia, a firma de Douglas Frasier e seus filhos, chamada Douglas Fraser & Sons, desenvolveu uma máquina para trançar fios para pavio de vela, que logo foi adaptada para trançar a juta em corda e fabricar em maior escala o solado utilizado nas alpargatas.

No ano de 1883, Robert e Norman Fraser, filhos de Douglas Frasier, foram para Argentina em busca de novos negócios e se associaram ao espanhol Juan Etchegaray, fabricante artesanal local de alpargatas, na firma Etchegaray & Fraser que no ano de 1885 se transformou na *Sociedad Anónima Fábrica Argentina de Alpargatas*.

Cinco anos depois foi fundada uma filial no Uruguai e, em 1907, com a participação de Edward Ashworth & Co e Robert Fraser é criada a *Sociedade Anonyma Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçado*.⁹⁶

O projeto do primeiro edifício para a *Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados* é do ano de 1907 e ficou a cargo do Engenheiro Julio Micheli.⁹⁷ O edifício ocupou um terreno de aproximadamente 12.000 metros quadrados no número 14 da antiga Rua da Concórdia, atual Rua Dr. Almeida Lima.⁹⁸ Um pouco mais tarde foram adquiridos os terrenos ao fundo para permitir a construção de um desvio ferroviário e facilitar o escoamento da produção.

⁹⁶ Sobre a história da Alpargatas ver: *Alpargatas: oitenta anos de nossa história*. São Paulo, Mouro Ivan Marketing Editorial, 1987.

⁹⁷ Foram encontradas diferentes grafias se referindo a mesma pessoa nas diversas fontes consultadas como, por exemplo, Julio de Micheli, Giulio Micheli e Julio Micheli. Para este trabalho foi adotada a grafia Julio Micheli, por ter sido a utilizada nos processos encontrados no *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*.

⁹⁸ Ver: *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*, processo número: op 1907 - 000 – 401.

Durante os anos seguintes, novos edifícios foram acrescentados ao conjunto original, no ano de 1908 um “*novo pavilhão para tinturaria*”⁹⁹ e no ano de 1909 um “*pavilhão para depósitos*”;¹⁰⁰ também sob responsabilidade do Engenheiro Julio Micheli.

“Com o capital inicial de 800 contos de réis, foi adquirido um terreno de 12 mil metros quadrados na antiga rua da Concórdia, atual Dr. Almeida Lima, na Moóca, região industrial da cidade, a um custo total de pouco mais de 46 contos de réis, após despesas de registro.

*A construção da fábrica foi contratada com o arquiteto Júlio Michele por 130 contos de réis. Através da venda de 600 ações ao preço unitário de 200 mil réis, num total de 120 contos de réis, adquiriram da Fábrica Argentina de Alpargatas ‘todos os direitos, acções e privilégios constantes das patentes de invenção’, para seu uso na fabricação de alpargatas. Máquinas e equipamentos foram encomendados na Europa. Logo depois, anexavam uma faixa de terreno junto à fábrica para construir um desvio ferroviário, ligado à São Paulo Railway, ao custo de 11 contos e 373 mil e 600 réis (RS 11:373\$600). O escritório foi instalado em uma dependência alugada na rua da Quitanda n°. 8, ali no Triângulo.”*¹⁰¹

O engenheiro Julio Micheli, responsável pelos primeiros edifícios do conjunto da *Alpargatas*, foi um dos protagonistas de um período de grande interesse para a arquitetura de São Paulo. Como já foi visto no primeiro capítulo deste trabalho, a partir de meados do século XIX, a Cidade passa por um período de crescimento e desenvolvimento jamais visto. Esse crescimento se acelera a partir do ano de 1885, entre outros fatores, devido à imigração regular de trabalhadores italianos, que se iniciou no ano 1874.¹⁰²

⁹⁹ Ver: Arquivo Histórico Municipal Washington Luis, processo número: op 1908 - 000 – 665.

¹⁰⁰ Ver: Arquivo Histórico Municipal Washington Luis, processo número: op 1909 - 000 – 740.

¹⁰¹ *Alpargatas: oitenta anos de nossa história*. São Paulo, Mouro Ivan Marketing Editorial, 1987, p. 16.

¹⁰² SALMONI, Anita e DEBENEDETTI, Emma. *Arquitetura Italiana em São Paulo*. São Paulo, Perspectiva, 1980. p 22.

Entre os imigrantes não estavam apenas trabalhadores com pouca qualificação; muitos eram artesãos, mestres de obras, arquitetos e engenheiros que vinham para o Brasil com “*a tarefa de difundir as tendências arquitetônicas aprendidas em sua pátria.*”¹⁰³ E esse momento era muito propício, pois o rápido crescimento populacional, o fortalecimento do comércio e o início da industrialização proporcionaram uma enorme demanda por novas construções.

A repercussão da presença dos imigrantes na arquitetura da Cidade de São Paulo nesse período foi muito intensa, e diversos autores escreveram sobre esse tema, principalmente no que se refere à adoção do uso do tijolo e a utilização de linguagens variadas derivadas do ecletismo trazidas da Europa.

*“os imigrantes definiram novos gostos, costumes e expectativas na tradicional sociedade paulista e ajudaram a implantar uma nova arquitetura, mais requintada, alterando por completo a fisionomia urbana das cidades. Eles também foram os responsáveis pela generalização de novas técnicas construtivas, como a alvenaria de tijolos, e pela vulgarização de estilos como o neoclassicismo e ecletismo na arquitetura paulista.”*¹⁰⁴

*“Assim, e de repente, as cidades paulistas e a própria capital, viram-se repletas de engenheiros, arquitetos, mestres-de-obras, pedreiros, marceneiros, carpinteiros, pintores e estucadores de variada origem e conhecimentos. Primeiro vieram os alemães se oferecendo para executar obras de tijolos nas fazendas. (...) Depois, italianos mais italianos. A taipa tradicional resistiu o quanto pôde, e a cidade, um dia, foi toda reconstruída em tijolos e refeita num novo estilo, ou melhor, em vários estilos. Era o ecletismo.”*¹⁰⁵

Salmoni e Debenedetti, em seu livro sobre a arquitetura italiana em São Paulo, comentam que no início de 1900, tinha-se a impressão de estar andando por uma cidade italiana

¹⁰³ *Idem*, p. 97.

¹⁰⁴ ALAMBERT, Clara Correia d'. *O Tijolo nas Construções Paulistanas do século XIX*. São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 1993, p. 10.

¹⁰⁵ LEMOS, Carlos. *Arquitetura brasileira*. São Paulo, Melhoramentos, 1979.

do período neoclássico,¹⁰⁶ e, analisando as construções daquele momento, identificaram três tipos de arquitetura produzida por estrangeiros. Um grupo de construções devidas aos alemães, um segundo grupo com as obras de Bezzi, Pucci e seus seguidores, e o terceiro grupo, com a arquitetura produzida pelos mestres de obra italianos.

Desse grupo formado pelos mestres de obra italianos surgiu uma série de pequenas empresas construtoras e alguns engenheiros-arquitetos como, por exemplo, “*Calcagno e Irmão*”, “*Milanese e Marzo*”, “*Rossi e Brenni*”, “*Cavichioli e Irmão*”, “*Luigi Saltini*”, “*Pucci e Micheli*”, que além da arquitetura residencial, produziram trabalhos de “*vulto e importância maiores*”.¹⁰⁷

Julio Micheli era um conde florentino que chegou a São Paulo no ano de 1888, após ter viajado pela Europa estudando o Ecletismo e também, em especial, obras do *Art Nouveau*. Pucci, ao conhecê-lo, lhe ofereceu um cargo de sócio, e juntos realizam uma série de obras importantes pela Cidade como, por exemplo, o edifício central e a capela da Santa Casa, e o Viaduto Santa Ifigênia, que logo se tornou uma das principais referências da arquitetura do ferro em São Paulo.

Além de se associar a Pucci (“*Pucci e Micheli*”), Julio Micheli também se associou a Chiapori (“*Micheli e Chiapori*”) e, este, ao arquiteto Aldo Lanza (“*Chiapori e Lanza*”), em um escritório de engenharia muito conhecido na época.

Em sua sociedade com Chiapori, desenvolveram uma série de projetos *Art Nouveau*, em que as fachadas eram bem trabalhadas, com muitos ornamentos como guirlandas de flores, folhas e frutos.

¹⁰⁶ SALMONI e DEBENEDETTI, *op. cit.*, p. 33.

¹⁰⁷ *Idem*, p. 75.

Salmoni e Debenedetti destacam que se fossem retirados os ornamentos, seriam encontradas nessas estruturas uma “*nítida partição de espaços, uma clara vontade de obedecer à estrutura íntima, antes que ocultá-la ou falsificá-la, como foi feito por tanta arquitetura do século XIX; uma racionalidade de plantas e de divisões em planos*”,¹⁰⁸ e comentam que ao introduzir as formas do “*estilo floreal*” em São Paulo, os arquitetos Micheli, Chiapori e Bianchi revelaram as “*técnicas ousadas*” do ferro e do cimento.¹⁰⁹

Nessa São Paulo de finais do século XIX e início do XX, toda essa transformação só foi possível graças à adoção do tijolo como material de construção principal, devido ao seu baixo custo e a facilidade de transporte pelas ferrovias, que proporcionou construções mais rápidas e seguras, sendo assim, mais fácil suprir a crescente demanda de edifícios exigidos pela multiplicação de programas tais como, por exemplo, bancos, restaurantes, hotéis, lojas, teatros, galpões exigidos pela indústria, escolas, hospitais e estações ferroviárias.¹¹⁰

Não se pode deixar de salientar que, apesar do tijolo ter se firmado como material de construção principal, durante essa fase, o ferro também teve um papel importantíssimo, como no caso do já citado viaduto de Santa Ifigênia, de Julio de Michele.

O Ecletismo passou a ser sinônimo de progresso em São Paulo, e a antiga cidade de taipa de pilão foi reconstruída com tijolos. Vale lembrar, apesar das controvérsias envolvidas, a classificação feita por Carlos Lemos¹¹¹ das obras do Ecletismo paulistano, em diversos grupos estilísticos. O primeiro deles seria o neoclássico histórico, que apareceu em São Paulo por volta

¹⁰⁸ *Idem*, p. 106.

¹⁰⁹ Para uma lista de outras obras do Eng. Julio Micheli ver: SALMONI e DEBENEDETTI. *op. cit*, p. 174.

¹¹⁰ Nessa época, foi muito comum a utilização de manuais de construção que descreviam essa nova técnica de alvenaria de tijolos e ensinavam a melhor forma de utilizá-la como, por exemplo, os de Albuquerque, Cloquet e Segurado. Ver: ALBUQUERQUE, Alexandre. *Construções Civas*. São Paulo, Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais Ltda., 1952, 2.ed; CLOQUET, Louis. *Traite d'architecture*. Paris, Librairie Polytechnique, 1898; e SEGURADO, João Emilio dos Santos. *Alvenaria e Cantaria*. 4ª edição, Lisboa, Bertrand, 19-?.

¹¹¹ LEMOS, Carlos A. C.. *Ecletismo em São Paulo*. In: FABRIS, Annateresa (org.). *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo, Nobel, 1987.

de 1850/60, talvez por influência da corte, trazido pela colônia portuguesa. O segundo grupo é formado pelas construções ditas neoclássicas, mas com ornamentação variada, principalmente renascentista. No terceiro grupo aparecem construções diversas, edifícios executados por profissionais não especializados, marcados pela improvisação, recriação e invenção – “*colagens imaginosas*”. O quarto grupo contém as obras do chamado *Art Nouveau* e, também, outras de inspiração alemã. No quinto grupo aparecem as construções em estrutura convencional de tijolos que recebem decoração *Art Nouveau*. O sexto grupo é formado por obras de estilos indefinidos, com características tiradas dos chalés alpinos. O chamado Ecletismo Historicista aparece no sétimo grupo, com construções inspiradas nos mais variados modelos da antiguidade, sendo o Neogótico o mais comum deles. O oitavo e nono grupos são formados respectivamente pelas obras do movimento Neocolonial e do chamado Neocolonial simplificado. Lemos ainda destaca um último grupo, o das construções industriais e dos edifícios pré-fabricados em estrutura de ferro, obras que segundo ele, não foram assimiladas pela população.

Em 1909, a companhia mudou seu nome para *São Paulo Alpargatas Company*, depois que foi descoberta a existência de uma pequena indústria gaúcha chamada Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados.

Nesses primeiros anos de atividades, a empresa passou por algumas dificuldades, inicialmente, devido à epidemia de gripe espanhola, que durante a Primeira Grande Guerra deixou de cama metade dos operários da fábrica, e, depois, nos finais da década de vinte, foi atingida pela quebra da bolsa de Nova Iorque, sendo obrigada a parar de produzir a alpargatas.

Apesar das dificuldades financeiras, na década de 1920 aconteceu uma grande ampliação do conjunto com a compra de um lote do outro lado da rua, entre as ruas Dr. Almeida

Lima, Frei Gaspar e Conselheiro Laffaeytte, para a construção de um edifício,¹¹² onde, em 1922, foi instalada uma seção para o “*fabrico de sapatos de borracha*.”¹¹³ Esse novo edifício, que ocupava quase todo o quarteirão, foi construído por Scott e Urner.¹¹⁴

Após esse período de crise, o controle acionário da empresa passou para a *Fábrica Argentina de Alpargatas* nos finais da década de 1930. Somente durante os anos quarenta a alpargatas volta a ser produzida e, assim, a empresa adota seu nome definitivo: *São Paulo Alpargatas S.A.*. Essa mudança faz a empresa passar por uma grande reorganização, a tecelagem é instalada no primeiro edifício e para facilitar a comunicação é construído um túnel sob a Rua Dr. Almeida Lima.

No ano de 1942 foi adquirido, por cinco mil contos, o terreno vizinho à primeira fábrica, de propriedade de *Palaridade e Mortari*, onde foi construído por Alfredo Mathias¹¹⁵ um edifício com dois blocos e sete andares. Esse edifício deu ao conjunto mais 13.600 metros quadrados, e junto com ele foi projetado um layout da maquinaria. Tudo supervisionado pelo americano John E. Mitchell que trabalhara na construção de algumas fábricas da *Alpargatas* na Argentina.

*“Não seria apenas a montagem de uma nova unidade e sim a edificação de uma fábrica modelo, capaz de suportar até o seu 5º andar os teares e as trançadeiras em pleno funcionamento, que fariam tremer toda a sua estrutura.”*¹¹⁶

Alfredo Mathias, filho de pais sírios estabelecidos em São Paulo no ano de 1904, entrou para a Escola Politécnica em 1924, onde se formou engenheiro-arquiteto e civil no ano de 1929. Iniciou sua vida profissional trabalhando como engenheiro da Diretoria de Obras do Palácio da

¹¹² *Alpargatas: oitenta anos de nossa história. op. cit, p.19.*

¹¹³ Ver: *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*, processo número: *Doc4 / cx D4 – 1921*.

¹¹⁴ Antigos funcionários citam esse edifício de 1922 como sendo a “*Fábrica um*”, e o edifício da década de 1940 como a “*Fábrica dois*”.

¹¹⁵ *Alpargatas: oitenta anos de nossa história. op. cit, p. 24.*

¹¹⁶ *Idem*, p. 25.

Justiça e da Faculdade de Direito do Largo de São Francisco.¹¹⁷ No começo dos anos de 1950 fundou a *Construtora Alfredo Mathias*, que teve um papel muito importante para a construção civil de São Paulo.¹¹⁸

A partir da década de cinquenta, com a decadência do transporte ferroviário e o deslocamento das indústrias para áreas mais afastadas, ao longo das rodovias, a atividade industrial no bairro da Mooca passa por um período de estagnação devido, principalmente, a falta de espaço para expansão e, depois dos anos de 1970, decadência.

Com isso, as instalações de muitas das grandes indústrias localizadas no bairro são desocupadas e alugadas, geralmente recebendo novos usos. Com a *Alpargatas* não foi diferente; seu núcleo inicial na Mooca não comportava mais o crescimento da fábrica que começou a se expandir, primeiro para o interior do Estado e, depois, para o Nordeste.

No ano de 1969 a *Alpargatas* adquire outro terreno na Rua Dr. Almeida Lima, com 2.000 metros quadrados, onde foi instalado o centro de processamento de dados. Em 1982 a

¹¹⁷ Sobre Alfredo Mathias ver: FICHER, Sylvia. *Ensino e Profissão: O curso de engenheiro-arquiteto da Escola Politécnica de São Paulo*. Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989, pp. 397-398; e sobre a *Construtora Alfredo Mathias* ver: PEREIRA LEITE, Luiz Ricardo. *Estudo das estratégias das empresas incorporadoras do Município de São Paulo no segmento residencial no período 1960-1980*, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

¹¹⁸ Em sua fase inicial, a *Construtora Alfredo Mathias* executou obras residenciais e comerciais no centro da Cidade como, por exemplo, as galerias Nova Barão, entre as Ruas Itapetininga e Sete de Abril e Grandes Galerias, na Rua 24 de Maio; o edifício Conde Prates, na Rua Líbero Badaró; o Edifício Princesa Isabel, na Avenida São Luís; o Edifício Savoy, na Avenida Paulista; e os Edifícios Santa Sofia e Santa Odila, na Avenida Higienópolis. [PEREIRA LEITE, *op. cit.* p. 194] Entre os anos de 1951 e 1956 as obras da *Construtora Alfredo Mathias* eram projetadas por Giancarlo Palanti, profissional italiano que se estabeleceu em São Paulo no ano de 1947. [SALMONI e DEBENEDETTI, *op. cit.*, pp. 158-161] Durante os anos de 1952 e 1954, exercendo o cargo de diretor de projetos, Palanti teve participação decisiva em obras como, por exemplo, os edifícios Chipre e Gibraltar e o Cinema Belas Artes, na esquina da Rua da Consolação com a Avenida Paulista. [SANCHES, Aline Coelho. *A obra de Giancarlo Palanti em São Paulo*, Arqtextos 031.01, Dezembro de 2002] Na década de 1960, Alfredo Mathias foi pioneiro iniciando a construção do primeiro shopping center brasileiro: o Shopping Center Iguatemi, que logo foi seguido de outro em Salvador e outro em Campinas. Outras obras importantes da *Construtora Alfredo Mathias* durante as décadas de 1960 e 1970 foram a Biblioteca Pública de Araras, os edifícios Gaivota, Capitânia, Náutilus e Caravela, no Guarujá; e diversos edifícios residenciais financiados pelo BNH. [PEREIRA LEITE, *op. cit.* p. 195.] No início dos anos de 1980, depois de uma série de negócios mal sucedidos, como dificuldades nas vendas em alguns empreendimentos e uma tentativa de concorrência internacional, no Oriente Médio, a *Construtora Alfredo Mathias* não conseguiu se recuperar e pediu falência.

empresa compra da *Alpargatas Sociedad Anónima Industrial y Comercial, da Argentina*, o último lote de ações e termina o processo de nacionalização, se tornando uma empresa de capital 100% nacional.

Esse processo de expansão para outras regiões do Brasil continua e se intensifica de tal maneira que no final dos anos de 1990 os principais edifícios da *Alpargatas*, localizados na Rua Dr. Almeida Lima, são desocupados e vendidos para uma Universidade que, depois de uma grande intervenção para adaptá-los ao novo uso, ocupa o conjunto até hoje.

Muitas alterações foram realizadas para adaptar os edifícios ao novo uso como, por exemplo, quebra de paredes internas, adição de novas paredes e construção de mezaninos em estrutura metálica. Esse projeto de intervenção foi realizado pelo arquiteto Vicente Giffoni.¹¹⁹

O único edifício do antigo núcleo da Rua Dr. Almeida Lima que ainda continua de propriedade da *Alpargatas* é o edifício construído no final da década de 1960 para abrigar o centro de processamento de dados. Esse edifício ainda funcionou durante algum tempo como escritórios e hoje abriga uma loja de fábrica chamada *Megga Shop*, onde são vendidos inúmeros produtos produzidos sob as diversas marcas registradas da *Alpargatas*.

¹¹⁹ RUFINONI, *op. cit.*, p. 90.

9.1 - Foto do edifício de 1921 (sem data).

Fonte: *Alpargatas: oitenta anos de nossa história*. São Paulo, Mouro Ivan Marketing Editorial, 1987, p.13.

9.2 - Foto da Rua Dr. Almeida Lima (sem data). Em primeiro plano edifício da década de 1940.

Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/8777348>. Consulta em março de 2008.

10 - Em destaque o conjunto da *Alpargatas*, no bairro da Mooca, e principais vias.

Foto aérea, 1994. Fonte: CESAD/FAU USP.

- 1 - Edifício de 1907, primeira fábrica da *Alpargatas* e anexos: 1908 pavilhão para tinturaria e 1909 para depósitos
- 2 - Edifício de 1921, fabricação de sapatos de borracha
- 3 - Edifício de 1942, teares e trançadeiras
- 4 - Edifício de 1969 - centro de processamento de dados

11 - Conjunto da Alpargatas.
Foto aérea. Fonte: GOOGLE EARTH.

- 1 - Edifício de 1907, primeira fábrica da *Alpargatas* e anexos: 1908 pavilhão para tinturaria e 1909 para depósitos
- 2 - Edifício de 1921, fabricação de sapatos de borracha
- 3 - Edifício de 1942, teares e trançadeiras
- 4 - Edifício de 1969 - centro de processamento de dados

2.3. Análise dos Edifícios.

A análise dos edifícios da Alpargatas foi feita através da pesquisa documental, citada anteriormente e de pesquisa de campo, em processo com alguns percalços.¹²⁰ Apesar das dificuldades, muito material importante foi conseguido e uma boa parte da parte interna dos galpões de 1907 pôde ser registrada. Nesse sentido, foi possível observar as intervenções realizadas para adaptar o conjunto da *Alpargatas* ao novo uso, e ter uma idéia de como a inserção desses novos elementos afetou a arquitetura produzida no início do século XX.

Segundo o projeto encontrado no processo do ano de 1907,¹²¹ os galpões situados no número 14 da antiga Rua da Concórdia, possuem cinco partes que podem ser separadas em três volumes principais: dois volumes laterais, um a direita e outro a esquerda, com dois galpões cada e um volume central, descoberto, que faz a ligação entre os outros dois volumes laterais.

Cada volume de dois galpões tem 29,72 metros de frente por 47,93 metros, e o volume central tem 20,56 metros de frente pelos mesmos 47,93 metros. No total, o conjunto tem

¹²⁰ A primeira aproximação com o objeto de estudo foi mais difícil do que o esperado, pois a Universidade que atualmente ocupa o conjunto da *Alpargatas* tem uma rígida política e não autoriza que fotografias sejam tiradas dentro de suas dependências. De acordo com os funcionários responsáveis pela segurança, nem mesmo os estudantes podem tirar fotografias dentro das dependências da Universidade sem autorização prévia. Somente depois de uma série de conversas e novas visitas ao local foi possível conhecer brevemente o interior do edifício, no dia 22 de Julho de 2008, quando foram tiradas as primeiras fotografias da parte externa dos edifícios. Tudo sob atenta vigilância dos seguranças da Universidade.

Nos meses seguintes as visitas foram um pouco mais produtivas e foi possível fazer um registro fotográfico preliminar do interior. Depois de obtida uma autorização com a direção da Universidade, foi permitido conhecer uma parte do campus, mais especificamente, o pavimento térreo da área ocupada pelos primeiros galpões de 1907 construídos pelo engenheiro Julio Micheli, como, por exemplo, o hall de entrada que faz a ligação entre os galpões e o edifício construído na década de 1940, os corredores de circulação e a área onde se localizam algumas lojas e lanchonetes. Também foi possível visitar o pátio que fica atrás dos edifícios e algumas outras áreas externas próximas à ferrovia, onde estão localizadas quadras de esporte e espaços para lazer dos alunos.

Deve se deixar bem claro que essas visitas foram sempre muito bem acompanhadas por algum dos seguranças da Universidade, instruído a não deixar que fossem tiradas fotos de nenhum tipo de cartaz, placa ou aviso que tivesse a logomarca e o nome da Universidade.

Isso dificultou muito os trabalhos e fez com que muitos elementos arquitetônicos, tanto dos antigos galpões quanto das intervenções realizadas durante os anos de 1990, não pudessem ser analisados com a devida acuidade e nem registrados através de fotografias.

¹²¹ Ver: *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*, processo número: *op 1907 - 000 – 401*.

aproximadamente 9 metros de altura, 80 metros de frente por 47,93 metros, com aproximadamente 3.800 metros quadrados de área.

Assim como a maioria dos edifícios industriais daquele período, esses galpões também foram construídos em alvenaria de tijolos e, na parte externa da fachada, voltada para a Rua Dr. Almeida Lima, foi utilizado o Sistema Flamengo.

Em seu manual técnico sobre *Alvenaria e Cantaria*, muito difundido entre os construtores da época, João Emílio dos Santos Segurado faz uma série de consideração a respeito da maneira de se melhor construir em alvenaria de tijolos, e ainda faz detalhadas descrições dos aparelhos de tijolos utilizados, inclusive o Sistema Flamengo, utilizado nos galpões de 1907.¹²²

*“Dá se o nome de alvenaria o conjunto dos materiais pedregosos em fragmentos de grandeza apreciável, dispostos convenientemente de forma a constituírem maciços; ligam-se entre si por meio de argamassa, formando a alvenaria ordinária, a alvenaria hidráulica, a alvenaria de tijolo, etc., ou apenas se travam entre si, pela maneira como se dispõem por sobreposição; é o caso da alvenaria insossa ou de pedra seca, etc.”*¹²³

“(...) A espessura das juntas não deve exceder de ordinário um centímetro, devendo a argamassa ser um pouco consistente e preencher completamente o intervalo entre os tijolos; para esse fim deita-se uma chapada de argamassa sobre a qual se põe o tijolo, carregando-o e esfregando-o levemente para a argamassa jorrar pelas juntas.

*Deve haver o máximo cuidado em conservar as juntas horizontais e os paramentos verticais (...).”*¹²⁴

“No assentamento do tijolo devemos considerar dois casos: ou o tijolo fica à vista ou não. No primeiro caso tem que ser cuidadosamente escolhido, pondo-se de lado todos os tijolos fendidos, partidos, mal cozidos, queimados, os que tenham dimensões maiores ou menores que as normais, etc. Os tijolos defeituosos reservam-se para a da parede que

¹²² SEGURADO, *op. cit.*

¹²³ *Idem*, p. 3.

¹²⁴ *Idem*, p. 71.

não fica à vista. Se aquela é para rebocar, todo o tijolo serve e nem mesmo é preciso regularizar as juntas pois a sua aspereza facilita a aderência do reboco.

Ao crescer parede nunca se deve deixar parte dela com altura superior a um metro relativamente à construção anteriormente feita. Tendo de deixar por tempo ilimitado uma parede por acabar devem as fiadas deixar-se em forma de degraus para que a parte nova possa travar bem a antiga.

É conveniente, indispensável em tempo seco, molhar o tijolo para lhe tirar a poeira e facilitar a aderência da argamassa, evitando que a humidade do tijolo seja absorvida pela argamassa.

Ao assentar tijolo deve-se sempre matar junta, evitando-se, como para as pedras, a continuidade das juntas verticais; há diferentes modos de dispor os tijolos nas paredes, em satisfação àquela condição, dependendo tal disposição em grande parte da espessura da parede. Esta indica-se quási sempre pelo número de tijolos nela incluídos, dizendo-se assim parede de meia vez e uma vez tijolo, de vez e meia, duas vezes, etc.

A parede mais delgada é a de tijolo de cutelo, ou ao alto, isto é, assente segundo a sua espessura. A esta parede, bem como à de meia vez e uma vez tijolo, se dá o nome de pano de tijolo.” ¹²⁵

“(…) Sistema Flamengo; em cada fiada, a uma travadoura seguem-se dois tijolos a par, depois outra travadoura, outros dois tijolos a meia vez e assim por diante. Na fiada seguinte as travadouras correspondem ao centro dos tijolos a par. Para começar uma fiada, afim de obter o sobreposto, assentam-se dois tijolos cortados a par com três quartos de comprimento apenas; em seu lugar pode adoptar-se a disposição do sistema inglês.

Êste sistema é considerado de melhor aspecto que os procedentes e preferido para paredes exteriores, mas em resistência é inferior ao sistema inglês que apresenta melhor travamento.” ¹²⁶

¹²⁵ *Idem*, p. 72.

¹²⁶ *Idem*, p. 76.

Pano de tijolo ao alto.

Pano de meia vez tijolo.

Pano de uma vez tijolo:
perpianhos.

Pano de uma vez tijolo:
aparelho trincado.

Sistema Inglês.

Sistema Flamengo.

Sistema Holandês.

Sistema Losango.

12 - Aparelhos de Tijolos.

Fonte: SEGURADO, João Emílio dos Santos. *Alvenaria e Cantaria (4ª edição)*, Lisboa. Bertrand, s.d.

A fachada principal tem aproximadamente 40 centímetros de espessura e quase não apresenta elementos decorativos, conta apenas com a presença de revestimento nos pilares, para marcar sua modulação; um friso, que estende por toda a fachada; e óculo no frontão.

De acordo com o projeto encontrado, os volumes laterais eram iguais. Cada galpão conta com a presença de seis janelas de formato retangular, fabricadas em ferro, agrupadas de duas a duas e com um leve arco na parte superior.

Na parte interna desses galpões não houve muita preocupação com a qualidade da alvenaria nem com o aparelho de tijolos utilizado. Nela podem ser vistos diversos desenhos diferentes, principalmente ao longo das fachadas, e nenhum deles se adéqua aos modelos de aparelhos descritos por Segurado.

Por ser o acesso principal do conjunto, a fachada do volume central apresenta uma configuração diferenciada das demais, é um pouco mais simples, não tem nem frontão e nem óculo e possui três portas, sendo uma maior ao centro, com duas janelas de cada lado.

Na planta encontrada no *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*, os dois volumes laterais estão identificados como “*Sala das Machinas*” e têm como característica principal a planta livre, ou seja, grandes áreas delimitadas apenas pela alvenaria das fachadas. No seu interior, a presença de pilares formando módulos de aproximadamente 5 metros por 3,5 metros de distância, dão suporte para a estrutura da cobertura.

A cobertura desses galpões é de duas águas e construída em madeira com a presença de lanternim na faixa central, para melhor ventilação e iluminação zenital. De acordo com o projeto, no volume da direita ainda podemos ver a presença de um pequeno anexo com duas salas e uma área coberta avarandada na frente, onde estão localizados o “*Depósito*” e o “*Escritório*”.

Sobre o atual estado de conservação desses galpões, partes da fachada principal, voltada para a Rua Dr. Almeida Lima, ainda se encontram em ótimo estado de conservação, principalmente, as dos galpões à esquerda. O volume central sofreu uma série de intervenções e foi bastante alterado, as portas foram transformadas em janelas, e fechadas com placas de metal.

Os galpões do volume à direita foram os que mais sofreram alterações, tiveram o acréscimo de um segundo pavimento e a abertura de vãos maiores, possivelmente para a entrada de veículos, que hoje são utilizados como entradas secundárias da Universidade.

No interior desses galpões, as intervenções foram ainda mais evidentes e tiveram como objetivo principal adequar o conjunto de edifícios às atividades de uma Universidade. Nesse sentido, a principal linha do projeto foi construir diversos espaços segmentados sob a cobertura dos galpões, onde foram instaladas uma série de novas atividades, como pequenas lojas, lanchonetes, salas de aula e outros espaços para usos variados.

É claro que toda essa flexibilidade de espaços só foi possível graças à configuração original dos galpões, com um pé direito de aproximadamente quatro metros de altura e amplas áreas livres em planta com a presença apenas dos pilares.

Esses espaços são muito agradáveis e se utilizam muito bem da iluminação natural proporcionada pela cobertura. Entre esses espaços, além das áreas de circulação, ainda foram deixados alguns pátios de convivência, com muita vegetação e alguns bancos para a utilização dos alunos no intervalo das aulas.

Apesar das intervenções terem respeitado os edifícios em diversos aspectos como, por exemplo, novas instalações elétricas, hidráulicas, ar condicionado e de incêndio aparentes, que não agrediram os elementos originais dos edifícios; e salas de aula destacadas da estrutura original dos galpões, seguindo o princípio da reversibilidade das teorias de restauro; foi dada

pouca atenção para outros princípios, principalmente, os da distinguibilidade e respeito ao conjunto da obra.

Todas essas intervenções prejudicam muito a visão geral do conjunto e, em muitos casos, por também terem sido construídas em alvenaria de tijolos, tendem a se confundir com os elementos já existentes da alvenaria original, dando a impressão de serem elementos de fases anteriores do edifício.

Apesar de algumas intervenções, como a abertura de novas janelas e uma grande passagem que faz a ligação com o edifício construído na década de 1940, a fachada lateral do edifício de 1907 ainda se encontra em ótimo estado de conservação e é o elemento principal da área externa da Universidade, utilizada para lazer e esportes.

Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados - 1907
Rua da Condição, 14
Processo: op1907 000-401 (27/mar/1907)
Interessado: Julio Micheli

13.1 - Planta

13.2 - Corte Transversal

13.3 - Fachada voltada para a Rua da Concórdia (atual Rua Dr. Almeida Lima)

Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados - 1907

Rua da Concórdia, 14
Processo: op1907 000-401 (27/mai/1907)
Interessado: Julio Micheli

14.3 - Corte

14.2 - Fachada Fundo

14.1 - Fachada Lateral

Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados - 1908
Rua da Condição, 14
Processo: op 1908 000-665 (22 ago/1908)
Interessado: Julio Micheli

Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados - 1909

Rua da Concórdia, 14
Processo: op1909 000-740 (28/set/1909)
Interessado: Julio Micheli

16.1

16.2

Alpargatas - Rua Dr. Almeida Lima. Vista geral dos galpões em direção a Av. Alcântara Machado e em direção a Rua Ipanema

16.3

16.4

À esquerda detalhe da fachada de um dos galpões ainda em bom estado de conservação, com presença de frontão e óculo. À direita o módulo central, mais simples, sem frontão nem óculo e com as portas de entrada do conjunto transformadas em janelas.

16.5

16.6

Detalhe de intervenções que foram realizadas ao longo dos anos como, por exemplo, inserção de um novo pavimento e novas aberturas, provavelmente, para passagem de veículos.

16.7

16.8

Para adequar os galpões ao novo uso, foram inseridas paredes internas para a criação de novos espaços que hoje abrigam salas de aula, lanchonetes, lojas, entre outros serviços que atendem às necessidades da Universidade.

16.9

16.10

Corredores entre os novos espaços que foram criados sob a cobertura dos galpões.

16.11

16.12

Pátio interno entre as salas de aula e detalhe dos pilares, que foram recobertos de alvenaria e receberam instalações para prevenção de incêndios.

16.13

16.14

Novas salas criadas após a compartimentação da área dos galpões.

16.15

16.16

Detalhe do elemento em madeira utilizado para controlar a ventilação e a iluminação no interior das salas de aula. Nessas imagens também fica claro como esses novos elementos estão destacados da estrutura dos galpões.

16.17

16.18

Vista de uma das lojas e detalhe da nova alvenaria.

16.19

16.20

Detalhes da estrutura da cobertura e iluminação zenital.

16.21

16.22

16.23

16.24

16.25

Grande parte das novas instalações ficaram aparentes.

16.26

16.27

16.28

16.29

Em detalhe vemos os equipamentos de ar condicionado e instalações diversas.

16.30

16.31

Área externa próxima à ferrovia onde foram instaladas quadras de esporte e outras áreas de lazer. À esquerda a fachada lateral de um dos galpões.

16.32

16.33

Detalhe da fachada lateral dos galpões e fachada posterior do edifício dos anos de 1940.

16.34

16.35

Contraste entre as fachadas dos galpões e do edifício dos anos de 1940.

16.36

16.37

Detalhe dos caixilhos originais que ainda se encontram em bom estado de conservação. Na parte externa da fachada o aparelho de tijolos utilizado foi o Sistema Flamengo.

16.38

16.39

Enquanto que na parte interna não foi dada muita atenção ao aparelho de tijolos. Detalhe do óculo.

17.1 - Corte Transversal

17.2 - Fachada voltada para Rua da Concórdia (atual Rua Dr. Almeida Lima)

Fábrica Brasileira de Apargatas e Calçados - 1907

Rua da Concórdia, 14

Processo: op1907 000-401 (27/Maio/1907)

Interessado: Julio Micheli

17.3 - Fábrica Brasileira de Apargatas e Calçados - 1907 - Planta

18.1 - Planta

Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados - 1908

Pavilhão para tinturaria

Rua da Concórdia, 14

Processo: op1908 000-665 (22/Ago/1908)

Interessado: Julio Micheli

18.3 - Corte

18.2 - Fachada Lateral

Fábrica Brasileira de Apargatas e Calçados - 1908

Rua da Concórdia, 14

Processo: op1908 000-665 (22/Ago/1908)

Interessado: Julio Micheli

18.4 - Fachada Fundo

Fábrica Brasileira de Apargatas e Calçados - 1908
Pavilhão para tinturaria

Rua da Concórdia, 14
Processo: op1908 000-665 (22/Ago/1908)
Interessado: Julio Micheli

19.1 - Planta

Fábrica Brasileira de Apargatas e Calçados - 1909
Pavilhão para depósito de mercadorias

Rua da Concórdia, 14
Processo: op 1909 000-740 (28/Set/1909)
Interessado: Julio Micheli

19.3 - Corte

19.2 - Fachada

Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados - 1909

Pavilhão para depósito de mercadorias

Rua da Condição, 14

Processo: op1909 000-740 (28/Set/1909)

Interessado: Julio Micheli

O edifício construído na década de 1920, entre as Ruas Dr. Almeida Lima, Frei Gaspar e Conselheiro Laffaeytte; ocupa quase todo quarteirão, com exceção da parte voltada para a Rua Ipanema, onde se localizam diversos edifícios menores de uso predominantemente residencial.¹²⁷

Assim como o conjunto da década de 1900, esse edifício também foi construído em alvenaria de tijolos e sua fachada principal, voltada para a Rua Dr. Almeida Lima, tem aproximadamente 40 centímetros de espessura. Diferentemente da fachada dos edifícios da década de 1910, que tem como marca principal a simplicidade, essa fachada é muito mais elaborada e impressiona pela qualidade e beleza dos elementos decorativos.

À primeira vista pode-se pensar que toda essa riqueza de detalhes estaria relacionada com uma fase de prosperidade da empresa, o que não foi o caso, pois como já foi dito anteriormente, nos anos de 1920, a empresa passava por sérias dificuldades financeiras causadas pela quebra da bolsa de Nova Iorque, tendo inclusive que parar de produzir as alpargatas.

Segundo o projeto encontrado no *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*,¹²⁸ as fundações desse edifício são de pedra, medem 80x80 centímetros e estão a 1,40 metros do nível do piso interno. A cobertura é uma mistura de estrutura metálica com madeira e, por isso, os vãos entre os pilares são um pouco maiores que nos primeiros galpões, chegando a 7,25 metros.

Construído originalmente para abrigar uma fábrica de calçados de borracha, hoje recebe diferentes usos. Na fachada principal voltada para a Rua Dr. Almeida Lima, existe uma grande

¹²⁷ Devido a uma mudança nos procedimentos da Universidade, não foi possível visitar e fazer o registro fotográfico do interior desse edifício, o que impossibilitou uma análise mais detalhada de suas características construtivas, arquitetônicas e das intervenções que foram realizadas para adaptá-lo ao novo uso.

¹²⁸ Ver: *Arquivo Histórico Municipal Washington Luis*, processo número: *Doc4 / cx D4 – 1921*.

portaria que dá acesso a outra ala da Universidade, onde também são administrados diversos cursos.

A fachada voltada para a Rua Frei Gaspar é marcada por uma série de entradas de um grande estacionamento que é utilizado, principalmente, pelos frequentadores do campus e pelos trabalhadores da região, pois o bairro ainda abriga diversas fábricas e uma série de pequenos comércios como, por exemplo, bares e restaurantes.

Na fachada voltada para a Rua Conselheiro Lafaiete está localizada a clínica veterinária da Universidade e na esquina com a Rua Frei Gaspar está sendo construído um hospital, também de propriedade da Universidade.¹²⁹

Como já foi dito anteriormente, na época de sua construção foi feito um túnel – atualmente desativado¹³⁰ – sob a Rua Dr. Almeida Lima para melhorar a comunicação e o transporte de material entre esse novo edifício e os primeiros galpões.

¹²⁹ Informação obtida com funcionários que estavam trabalhando na obra durante uma das visitas ao local.

¹³⁰ Sem ter autorização para visitar essa área, foi informado por um dos seguranças que esse túnel havia sido desativado há algum tempo, possivelmente devido a uma séria infiltração, e não estava sendo utilizado pela Universidade.

20.1 - Fachada voltada para Rua Dr. Almeida Lima

20.2 - Fachada voltada para Rua Frei Gaspar

São Paulo Alpargatas Company - 1921

Rua Dr. Almeida Lima, 241 a 253, Frei Gaspar e
Cons. Lafayete, 18 a 26
Processo: doc4 / cx D4 1921
Interessado: Scott e Umer

20.3 - Corte

20.3 - Corte transversal

20.4 - Detalhes - Cobertura

São Paulo Alpargatas Company - 1921
Rua Dr. Almeida Lima, 241 a 253, Frei Gaspar e
Cons. Lafayette, 18 a 26
Processo: doc4 / cx D4 1921
Interessado: Scott e Umer

21.1

Fachada do edifício de 1922 voltada para Rua Dr. Almeida Lima. Vistas em direção à Av. Alcântara Machado.

21.2

21.3

Esquina entre as Ruas Dr. Almeida Lima e Frei Gaspar e vista da fachada voltada para rua Frei Gaspar em direção à Rua Dr. Almeida Lima.

21.4

21.5

A fachada voltada para Rua Frei Gaspar é marcada por entradas de estacionamento.

21.6

21.7

21.8

Fachada voltada para Rua Conselheiro Lafaiete. À esquerda área onde está sendo construído um hospital para a Universidade e à direita clínica veterinária.

21.9

21.10

Detalhe da fachada voltada para Rua Conselheiro Lafaiete e vista da Rua Ipanema em direção a Rua Dr. Almeida Lima.

22.1 - Planta

São Paulo Alpargatas Company - 1921
Fábrica de tecelagem e fiação

Rua Dr. Almeida Lima, 241 a 253, Frei Gaspar e Cons.
Laffayete, 18 a 26
Processo: doc4 / cx D4 1921
Interessado: Scott e Uner

22.2 - Fachada voltada para Rua Dr. Almeida Lima

22.3 - Fachada voltada para Rua Frei Gaspar

São Paulo Alpargatas Company - 1921

Fábrica de tecelagem e fiação

Rua Dr. Almeida Lima, 241 a 253, Frei Gaspar e

Cons. Laffayete, 18 a 26

Processo: doc4 / cx D4 1921

Interessado: Scott e Uner

22.4 - Corte Longitudinal

22.5 - Corte Transversal

São Paulo Alpargatas Company - 1921
Fábrica de tecelagem e fiação

Rua Dr. Almeida Lima, 241 a 253, Frei Gaspar e
Cons. Laffayette, 18 a 26
Processo: doc4 / cx D4 1921
Interessado: Scott e Urner

22.6 - Planta de Situação

São Paulo Alpargatas Company - 1921
Fábrica de tecelagem e fiação

Rua Dr. Almeida Lima, 241 a 253, Frei Gaspar e Cons.
Laffayette, 18 a 26
Processo: doc4 / cx D4 1921
Interessado: Scott e Urner

O edifício da década de 1940 foi todo construído em estrutura de concreto armado, com seis pavimentos mais o térreo, e se destaca na paisagem dominada por edifícios mais baixos e pode ser visto de longe, quase sem nenhum obstáculo. Diferentemente dos outros edifícios das décadas de 1910 e 1920, construídos em alvenaria de tijolos, esse edifício apresenta um número muito maior de aberturas em sua fachada. Pode-se perceber que,¹³¹ ao longo dos anos, ele sofreu intervenções muito mais invasivas que os galpões da década de 1910. O fato dos galpões serem térreos, com pé-direito alto e amplas áreas livres delimitadas apenas pelas fachadas, proporcionou grandes espaços livres que puderam ser aproveitados mais facilmente no projeto de intervenção.

Apesar ter uma grande área de aproximadamente 13.000 metros quadrados, ela é dividida em sete pavimentos, tornando seus espaços muito mais segmentados. Esse fato gerou uma série de problemas para a adaptação ao novo uso, ainda mais um uso que não era compatível com esse tipo de edifício. Um exemplo muito claro é o problema das escadas rolantes, que para sua instalação foi necessária a demolição de algumas paredes e parte da laje existente. No térreo desse edifício ainda foi instalada uma academia de ginástica e uma série de outros espaços de lazer para uso dos alunos.

Além disso, também foram feitas diversas outras aberturas no pavimento térreo para fazer uma melhor ligação com o edifício de 1907 e com o pátio externo, que se localiza na parte posterior do terreno, próximo à ferrovia.

¹³¹ Não foi possível visitar os pavimentos superiores.

23.1

23.2

Edifício de 1942. Vista de uma passarela sobre a Av. Alcântara Machado e vista da Rua Dr. Almeida Lima.

23.3

23.4

Detalhe da fachada voltada para Rua Dr. Almeida Lima.

23.5

23.6

23.7

23.8

Escada rolante que foi inserida para ligar o térreo com o primeiro pavimento do edifício da década de 1940 e detalhe do revestimento da fachada posterior.

O único edifício da Rua Dr. Almeida Lima que ainda é de propriedade da *Alpargatas* é o edifício da década de 1960, construído originalmente para abrigar um centro de processamento de dados. Depois que os outros edifícios foram vendidos, ele passou a abrigar diversas funções administrativas até ser transformado em uma loja de fábrica.¹³² Além do pavimento térreo, esse edifício ainda conta com um andar inferior no subsolo, onde funciona atualmente o estoque da loja.¹³³

Externamente esse edifício está bem descaracterizado e todo o entorno está sendo utilizado como estacionamento, com entradas pelas Ruas Dr. Almeida Lima e Frei Gaspar. Nesse estacionamento ainda pode ser vista a construção de diversos anexos como, por exemplo, guaritas de segurança e edifícios menores utilizados como depósitos. Com estrutura de concreto armado e fechamentos em alvenaria de tijolos, toda fachada foi alterada e pintada com cores vibrantes.

Internamente o edifício recebeu uma série de divisórias que delimitam os diferentes setores da loja e a parte administrativa, onde estão localizados os escritórios dos funcionários. Um desses escritórios foi instalado onde era o antigo cofre.¹³⁴

¹³² Ao contrário do que aconteceu nos edifícios de propriedade da Universidade, os funcionários que atualmente trabalham na loja foram bem receptivos, autorizaram o registro fotográfico das áreas externas, deram permissão para visitar todo o pavimento térreo, onde hoje funciona a loja e suas áreas administrativas; e ainda ajudaram no que foi possível com informações sobre a *Alpargatas*. Sr. Roque, atual gerente da loja, e o Sr. Albino Brogini, funcionário da empresa há muitos anos, ajudaram com interessantes informações sobre a *Alpargatas*.

¹³³ Essa foi única área para a qual não foi autorizada a entrada, por motivos de segurança.

¹³⁴ Durante todo o período de pesquisa tentou-se agendar novas visitas com o Setor de Patrimônio do Campus Centro da Universidade Anhembi – Morumbi e com a Pró-Reitora de Operações do campus, mas as conversas não avançaram na velocidade necessária e, por esse motivo, não foi possível complementar o registro fotográfico dos edifícios da década de 1920 e 1940.

24.1

24.2

Edifício de 1962, construído originalmente para abrigar um centro de processamento de dados. Hoje é uma loja de fábrica dos produtos produzidos pela *Alpargatas*.

24.3

24.4

A área externa do edifício é utilizada como estacionamento.

24.5

24.6

Na área externa foram construídos diversos anexos como, por exemplo, depósitos e guaritas. Ao fundo a fachada do edifício de 1942, localizado do outro lado da Rua Dr. Almeida Lima.

3. Problemas de Preservação do Patrimônio Industrial do Bairro da Mooca e sua Relação com a Alpargatas: Diretrizes para sua Preservação.

3.1. Apresentação.

A análise do complexo de edifícios que formavam o conjunto da *Alpargatas*, na Rua Dr. Almeida Lima, no bairro da Mooca, nos relaciona com a problemática do patrimônio industrial e as questões ligadas à sua preservação. Conjuntos como este, só passaram a ser entendidos como dignos de preservação há muito pouco tempo e, por serem temas ainda pouco explorados, para os quais o reconhecimento do interesse para a preservação é problemático, correm riscos de destruição ou de intervenções deformadoras.

Apesar da sua repercussão na prática da preservação ainda ser extremamente difícil, o interesse pela arquitetura industrial vem de muito tempo. A expressão “*arqueologia industrial*”, que se consagrou somente em meados do século XX, a partir de discussões ligadas à historiografia britânica, surgiu ainda no século XIX, em Portugal, num estudo de Francisco de Souza Viterbo, sobre moinhos.¹³⁵

No século XX, presenciamos no Brasil experiências pioneiras como, por exemplo, o tombamento federal do que resta da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em 1964, no

¹³⁵ Ver: POZZER, Guilherme Pinheiro. *A Antiga Estação da Companhia Paulista em Campinas: Estrutura Simbólica Transformadora da Cidade*. Campinas, Unicamp, Dissertação de Mestrado, 2007, pp. 209-218. O Artigo de Souza Viterbo é de 1896 e intitulado “Arqueologia Industrial Portuguesa: Os Moinhos”.

atual município de Iperó, no Estado de São Paulo, quando aparece nas justificativas para o seu tombamento a expressão “*arqueologia industrial*”:

*“Remanescente de arqueologia industrial do primeiro complexo funcionante para exploração e fabricação do ferro no Brasil. (...) Estas instalações funcionaram até o final do século XIX, produzindo grades, equipamento agrícola e armas brancas”*¹³⁶

Essa experiência não se traduziu numa política institucional de identificação e proteção sistemáticas de remanescentes de indústrias, estendendo-se aos três níveis de proteção (federal, estadual e municipal), mas a ela seguiram-se numerosos estudos sobre o problema da industrialização no Brasil e sobre os edifícios a ela relacionados, que mais recentemente se têm traduzido por vários estudos consistentes em âmbito universitário.

No Estado de São Paulo, podemos destacar as universidades estaduais – USP, UNICAMP e UNESP –, através de várias faculdades; o IFICH-UNICAMP, por sinal, foi organizador e sede de importante evento científico em 2004 que resultou na criação do Comitê Brasileiro do TICCIIH (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*).

Infelizmente, na prática de atuação sobre o patrimônio industrial ainda não é possível verificar um amadurecimento semelhante àquele que se dá no campo da historiografia, que já percorreu um belo caminho, apesar de ainda faltar muito a ser feito, tanto no que se refere a estudos monográficos, quanto a releituras mais gerais a partir, justamente desses estudos pontuais mais recentes.

¹³⁶ CUNHA, Claudia dos Reis. *O Patrimônio Cultural da Cidade de Sorocaba: Análise de uma Trajetória*. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 2005, pp. 107-108. É de interesse mencionar ainda a proteção dos remanescentes do Engenho de São Jorge dos Erasmos, do século XVI, que era uma unidade de produção de açúcar, tombada pelo IPHAN em 1963 e pelo CONDEPHAAT em 1974.

Se analisarmos o que ocorre com as intervenções em bens industriais, a impressão que fica é que a teoria e a prática caminham em sentido contrário: enquanto os estudos históricos, com pesquisas, levantamento e registros, se tornam cada vez mais aprofundados, as intervenções são cada vez menos fundamentadas. Basta verificar o que ocorre atualmente no bairro Mooca, com numerosas destruições ou intervenções desastradas, como são os casos do antigo *Moinho Gamba*, do *Cotonifício Crespi* e da *Alpargatas*, que não são de modo algum exceções em relação ao que ocorre nesse campo, apesar de a Mooca se estar constituindo numa vítima preferencial desse tipo de ação, por ter passado por um intenso processo de valorização do solo nos últimos anos e, portanto, ter se tornado zona de grande interesse por parte da especulação imobiliária.

A especulação imobiliária é algo com que o patrimônio industrial sempre teve e sempre terá de se defrontar, porque, em geral, as construções ligadas ao processo de industrialização se tornaram obsoletas, ou foram substituídas por novas construções ou ocupam grandes áreas que na época de criação dos núcleos industriais estavam situadas na periferia de grandes cidades, caso de São Paulo. Com o tempo, essas áreas acabaram sendo englobadas pelo processo de crescimento dessas cidades e atualmente são zonas com enorme potencial para novos empreendimentos, tornando-se áreas preferenciais para a atuação da especulação imobiliária.

3.2. Questões Ligadas à Arqueologia Industrial.

O processo de destruição de conjuntos industriais para a execução de novos empreendimentos, em âmbito europeu, que muitas vezes não enfrentou qualquer tipo de resistência, acabou por gerar uma maior conscientização em relação à arqueologia industrial. Manifestações públicas mais significativas ocorreram quando importantes exemplares foram destruídos, como o caso da demolição do Mercado de Carvão e a Estação Euston em Londres, no início dos anos 1960, e do Mercado Central de Paris, na década seguinte.¹³⁷

Essas destruições levaram a iniciativas mais consistentes de preservação em ambos os países, com a realização de inventários e intensa produção científica a fim de se registrar rapidamente a maior quantidade possível de exemplares ameaçados, na Inglaterra, e de iniciativas para a criação de “ecomuseus”, na França, a exemplo do *Musée de l’homme et de l’industrie - Le Creusot*, constituído em 1972-1974.¹³⁸

¹³⁷ Para esses temas ver: KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Cotia, Ateliê-FAPESP, 2009, pp 40-42. Na p. 40: “O tema ganhou maior vigor e atraiu a atenção de público mais amplo sobretudo a partir do início dos anos 1960, quando importantes testemunhos arquitetônicos do processo de industrialização foram demolidos, a exemplo da Estação Euston em Londres destruída em 1962. Naquele mesmo ano foi também iniciada a demolição do Coal Exchange, para o alargamento de uma avenida. Apesar dos protestos que levaram à paralisação temporária das obras, na tentativa de preservar ao menos a cúpula do edifício, desmontando-a para remontá-la em outro lugar, não se chegou a um acordo e esse importante testemunho da arquitetura do ferro foi destruído. Esses edifícios, ou inteiros complexos, estavam (e estão) sob constante ameaça pela sua obsolescência funcional, pelo crescimento das cidades e pela pressão especulativa imobiliária.” Na p. 42: “Durante os anos 1970 vários outros países passaram a atuar de forma mais sistemática na arqueologia industrial, sendo um exemplo a França. Um fato crucial para desencadear o processo foi a destruição do Mercado Central de Paris – Halles Centrales –, de Victor Baltard no início daquela década. Apesar da existência de grupos e associações que se ocupavam do tema, a conscientização em relação à importância do patrimônio industrial levaria certo tempo para amadurecer. Maurice Daumas constatou, em relação aos Halles, um dos principais símbolos da arquitetura do ferro no país, que, na época de sua destruição, não despertou interesse de nenhum setor, sendo demolido sem maiores protestos. Depois de verificado o estrago resultante desse feito, em pleno âmago da cidade, começou-se a adquirir uma consciência mais efetiva da barbárie do ato. Houve um número crescente de manifestações em favor da salvaguarda do patrimônio industrial no decorrer da década, com iniciativas concretas de grande envergadura, a exemplo da preservação, ainda nos anos 1970, das salinas de Chaux e do complexo do Le Creusot, organizado em 1972-1974.”

¹³⁸ Para a análise dos ecomuseus e bibliografia complementar, ver: BARBUY, Heloísa. *A conformação dos ecomuseus: elementos para compreensão e análise*, Anais do Museu Paulista, São Paulo, v. 3, 1995, pp. 209-236.

A expressão arqueologia industrial ganhou as primeiras definições mais consistentes na Inglaterra, na década de 1950, e passou a receber cada vez mais estudo no decorrer das duas décadas seguintes, em que há um grande esforço para tentar definir e conhecer melhor o patrimônio industrial para se determinar o que e porque preservar. Uma definição de grande interesse e que mantém muitos aspectos essenciais foi aquela enunciada por R. Angus Buchanan, em 1972:

*“(...) arqueologia industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins dessa definição, um 'monumento industrial' é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedreira de sílex neolítica até uma aeronave ou computador que se tornaram obsoletos há pouco. Na prática, porém, é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos, aproximadamente, tanto porque períodos anteriores são tratados por métodos mais convencionais da arqueologia e da história, quanto pela grande massa de material datando do começo da Revolução Industrial.”*¹³⁹

Essa visão do que é um monumento industrial é muito mais abrangente do que algumas definições anteriores, como aquela que é considerada a primeira na Grã-Bretanha, elaborada por um membro da *Inspetoria de Monumentos Antigos do Ministério de Obras*, em 1962:

“Um monumento industrial é qualquer edificação ou outra estrutura permanente, especialmente do período da Revolução Industrial que, seja sozinha ou associada a

¹³⁹ KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Cotia, Ateliê-FAPESP, 2009, p. 39.

instalação primária para equipamento, ilustra o começo e desenvolvimento dos processos industriais e técnicos, incluindo meios de comunicação.” ¹⁴⁰

Muitas das definições dos anos 1960 delimitam cronologicamente apenas o período da chamada “revolução industrial” como sendo o principal objeto de estudo, apesar de algumas manifestações, ainda naquela década, tentarem expandir o campo de ação com definições mais abrangentes, a exemplo de Keneth Hudson:

“arqueologia industrial é a descoberta, registro e estudo dos resíduos físicos de indústrias e meios de comunicação do passado.” ¹⁴¹

Um alargamento mais efetivo do campo de ação se mostrou necessário durante os anos 1970, a partir de confrontos internacionais das várias experiências, em que se destaca a criação do *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH) em 1978, como consequência de vários congressos internacionais para a conservação de monumentos industriais, o primeiro deles em 1973 em Ironbridge, Inglaterra, o segundo em 1975 em Bochum, na Alemanha, e o terceiro em 1978 em Estocolmo, Suécia, quando a instituição foi formalizada.

Entendeu-se que o limite cronológico não podia ser tão rígido, pois havia muita diversidade de períodos de industrialização entre os vários países, assim como a existência de atividades industriais muito antes da chamada “Revolução Industrial”, fato associado ainda à

¹⁴⁰ RAISTRICK, Arthur. *Industrial Archaeology. An Historical Survey*. Frogmore, St. Albans, Paladin, 1973, p. 2.

¹⁴¹ HUDSON, Keneth. *Industrial Archaeology. A New Introduction*. London, Baker, 1976, 3ªed. (1ª ed. 1963), p. 21.

dificuldade em se estabelecer fronteiras precisas entre artesanato e indústria.¹⁴²

Nos muitos debates realizados nos anos 1970 e 1980 aparecem com frequência também outros problemas. Um deles é o próprio uso da palavra “arqueologia”, pois alguns autores contestavam seu emprego por não serem necessárias técnicas de escavações.

Outros autores, como Maurice Daumas,¹⁴³ afirmaram que nem sempre são necessárias escavações, mas que só se poderia falar de arqueologia industrial quando houvesse remanescentes materiais do processo de industrialização; na ausência deles, o problema recairia no campo das pesquisas históricas “*tradicionais*”. Manoela Rufinoni destaca uma passagem de Daumas:

“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.”*¹⁴⁴

Apesar de um relativo consenso sobre o tema, as discussões sobre arqueologia industrial permanecem em aberto, sendo o uso da expressão “*arqueologia industrial*” mais frequente em

¹⁴² Sobre esses temas ver: KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo*. Cotia, Ateliê-FAPESP, 1998, em especial pp. 221-230. Ver ainda RUFINONI, *op. cit.* e POZZER, *op. cit.*

¹⁴³ Ver: DAUMAS, Maurice. *L'Archéologie Industrielle en France*. Paris, Laffont, 1980.

¹⁴⁴ Ver: RUFINONI, *op. cit.* p. 126.

alguns países, e “patrimônio industrial” em outros. Nesse sentido, Annette Laumon¹⁴⁵ propôs que se voltasse às raízes etimológicas de arqueologia, que equivale a “*estudo do passado*”,¹⁴⁶ não sendo, portanto necessárias nem escavações nem testemunhos materiais da atividade industrial. A outra grande polêmica existente no período dizia respeito à tentativa de criação de graduação específica sobre o tema e, inclusive com tentativas de definição da profissão do “arqueólogo industrial”, como proposta por Raistrick:

*“O arqueólogo industrial os examinará [testemunhos de indústrias e organizações industriais] como evidências contribuindo para nosso conhecimento da história e evolução de determinadas indústrias e processos, e do desenvolvimento da indústria em geral. Seria apropriado para o arqueólogo industrial fazer algumas escavações próprias em sítios inteiramente industriais, mas isso necessitaria ser feito com o apuro, precisão e formação do verdadeiro arqueólogo. Ele deveria, para tanto, ser um arqueólogo com interesse e conhecimento especial de indústrias.”*¹⁴⁷

Houve, porém, muita celeuma em torno dessas tentativas de considerar a arqueologia industrial como uma disciplina autônoma e de que seja possível haver um profissional que domine seus instrumentos, pois, na verdade, a arqueologia industrial é um grande campo temático, que exige a participação de várias disciplinas, cada qual com os referenciais teórico-metodológicos que lhes são próprios. Ou seja, é um campo que só poderia funcionar bem de maneira multidisciplinar; uma única figura profissional jamais poderia dominar os instrumentos necessários, que provêm de vários campos disciplinares constituídos, como a história, sociologia, economia, arqueologia, engenharia, arquitetura etc.

¹⁴⁵ Ver: LAUMON, Annette. Tribulations d’une Expression en France. In: *L’Etude ET La Mise en Valeur Du Patrimoine Industriel, 4ème Conférence Internationale, Lyon-Grenoble, Septembre 1981*, Paris, CNRS, 1985.

¹⁴⁶ Ver: KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo, Ateliê/FAPESP/SEC, 1998, p. 224.

¹⁴⁷ RAISTRICK, *op. cit.*, p. 8.

Depois das discussões dos anos 1970 e 1980, aquilo que se verificou nas reuniões científicas, dos anos 1990 e 2000 adentro, foi um número cada vez maior de estudos de casos particulares, mas sem tentativas de estudos mais abrangentes ou polêmicas sobre as definições e reflexões sobre resultados obtidos, para um efetivo e mais abrangente conhecimento do processo de industrialização, bem como dos bens culturais ligados a esse processo.

Alguns temas, como o uso da expressão “*arqueologia industrial*”, por exemplo, se consolidaram ao longo dos anos, e uma repercussão disso pode ser vista na Carta de Nizhny Tagil, documento do TICCIH de 2003, realizado na Rússia, em que transparece uma visão ampla do tema:

“O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou pelos processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial.

O período histórico de maior relevo para este estudo estende-se desde os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e proto-industriais. Para além disso, apóia-se no estudo das técnicas de produção, englobadas pela história da tecnologia”.

Nessas colocações, amparadas em pelo menos três décadas de experiências e tentativas de definições, podemos notar semelhanças em relação à proposta de Keneth Hudson como, por exemplo, a ampliação do período de estudo, que nas primeiras propostas, dos anos 1950 e 1960, se concentrava na chamada “Revolução Industrial” para as raízes proto-industriais do processo de industrialização, mas sempre mantendo a ênfase da metade do século XVIII em diante.

No que se refere ao objeto de estudo em si, a ênfase da definição de Buchanan, por exemplo, recaía na unidade de produção e no produto (apesar de, no livro, estudar tipologias variadas de indústria e de meios de produção de energia, transportes e serviços públicos),¹⁴⁸ enquanto na Carta de Nizhny Tagil, menciona-se todo o complexo de atividades e de equipamentos que dão suporte às indústrias, incluindo produção de energia e meios de transporte; e os locais onde se desenvolvem as atividades sociais. Mas note-se que as atividades sociais, em si, não são citadas como patrimônio “imaterial”.

Outro fato importante nessa carta é a menção da arqueologia industrial como um “*método interdisciplinar*”, afastando-se das já mencionadas numerosas discussões e polêmicas dos anos 1970-1980, que debatiam a qualificação da “*arqueologia industrial*” como disciplina.

149

Outro ponto a ser destacado é o fato de, apesar de vários textos ligados ao patrimônio industrial citarem a importância de preservar esses complexos, não fazem menção de como fazê-lo: Buchanan fala que é algo inerente à arqueologia industrial e apresenta levantamentos de algumas regiões Britânicas em seu livro, mas não menciona quais os princípios deveriam

¹⁴⁸ BUCHANAN, R. Angus, *Industrial Archaeology in Britain*. Harmondsworth, Penguin, 1972, pp. 7-8.

¹⁴⁹ Para a polêmica daquele período, ver: KÜHL, *op. cit.*, pp. 43-45.

orientar a atuação; a Carta Nizhny Tagil remete aos documentos do ICOMOS-UNESCO, em especial à Carta de Veneza e à Carta de Burra, mas não aprofunda o tema. Nem menciona o fato de os documentos terem status diferente na instituição; a primeira aprovada em Assembléia Geral e ser o documento-base da instituição, a segunda, documento do ICOMOS-Austrália, não ratificado na Assembléia Geral e com definições, no que respeita ao restauro, contraditórias em relação à Carta de Veneza (e também por isso não é carta ratificada na Assembléia Geral).

Ou seja, um tema essencial nessa problemática, e que tem sido muito pouco explorado na produção científica a ela relacionada, refere-se às formas de intervir nesses bens – através de processos de manutenção, de conservação e de restauração – de maneira a realmente preservá-los e respeitar aquilo que os caracteriza.

O interesse pela preservação de edifícios industriais ampliou e se consolidou ao longo dos anos em vários outros países, que iniciaram uma série de estudos se esforçando em realizar inventários e registros de seus principais edifícios e complexos industriais, como é o caso da Suécia, onde “a preservação da herança industrial tem larga tradição, fundamentada em consistentes estudos históricos e num sempre presente interesse popular.”¹⁵⁰ Na Itália, esse trabalho vem sendo realizado com mais consistência a partir dos anos de 1970, com publicações importantes e “pioneiras que se sucederam desde meados da década.”¹⁵¹ No Brasil, além do já citado caso da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema no ano de 1964, um grande número de autores provenientes de diversas correntes historiográficas abordam assuntos variados sobre o

¹⁵⁰ KÜHL, Beatriz Mugayar, *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro*. São Paulo, FAUUSP, Tese de Livre Docência, 2006, p. 19.

¹⁵¹ Existe um número crescente de textos com enfoques variados, como conceituação da arqueologia industrial, aspectos históricos e sociais ligados à industrialização, tecnologia, trabalho e os locais a ele dedicados, estratégias de planejamento territorial, inventários regionais e estudos monográficos sobre intervenções e reflexões sobre preservação. Ver: KÜHL, Beatriz Mugayar, *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro*. op. cit., pp. 20-21.

tema, como os destacados por Kühl: Bandeira Junior, Edgar De Decca, Flávio A. Marques Saes, Julio Roberto Katinsky, Maria Auxiliadora De Decca, Milton Vargas, Odilon Nogueira de Matos, Pedro Cardoso da Silva Telles, Philip Gunn, Ruy Gama, Telma de Barros Correia, Warren Dean, Margarida Andreatta e Ulpiano Bezerra de Meneses.¹⁵²

¹⁵² Ver: KÜHL, Beatriz Mugayar, *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro*. São Paulo, FAUUSP, Tese de Livre Docência, 2006, pp. 25.

3.3. O Problema dos Critérios de Restauração.

As intervenções realizadas no patrimônio arquitetônico sempre existiram e, na maioria das vezes, eram de ordem prática e não demonstravam a consciência cultural que o tema adquiriu. Essas formas de atuação que seguiam as demandas do comitente, a vontade dos arquitetos e o gosto da época eram contraditórias e as mais diversas possíveis chegando, em alguns casos, a transformar o edifício por completo.

Somente a partir do Renascimento começa a surgir um distanciamento e auto-afirmação em relação ao passado, fazendo com que a herança da antigüidade passasse a ser encarada como uma forma de saber. Verificou-se, a partir de então, uma lenta mudança de postura, principalmente a partir de finais do século XVIII, quando as intervenções em bens considerados de interesse cultural não mais fossem ditadas unicamente por questões de cunho prático e de uso, e que passassem a ser regidas por questões de fundo ético, científico e cultural.¹⁵³

Tentativas incipientes de se formular princípios consistentes de conservação e restauro surgem na Inglaterra e França, onde muitas construções medievais foram demolidas ou descaracterizadas; surgem como expoentes John Ruskin¹⁵⁴ e Viollet-le-Duc.¹⁵⁵ A preocupação pelo legado de outras épocas em ambos os países esteve ligada ao Iluminismo e à noção de ruptura entre passado e presente, a fenômenos vinculados ao nacionalismo e à afirmação da

¹⁵³ Para melhor entendimento da evolução e transformações ocorridas nas práticas de restauro ao longo dos séculos e referências bibliográficas complementares, ver: Giovanni Carbonara, Jukka Jokilehto e Françoise Choay.

¹⁵⁴ Para John Ruskin, os grandes edifícios tinham seu valor histórico e esse valor era dado justamente pelas marcas da passagem do tempo. Ver: RUSKIN, John. *A Lâmpada da Memória*, Cotia, Ateliê, 2008, pp. 29-70.

¹⁵⁵ Para Viollet-le-Duc, restaurar um edifício não é mantê-lo, repará-lo ou refazê-lo, é restabelecê-lo em um estado completo que pode jamais ter existido em um dado momento. Ver: VIOLLET-LE-DUC, Eugene E., *Restauração*, Cotia, Ateliê, 2000, p 29.

identidade, associada, na França, às destruições geradas pela Revolução Francesa e, na Inglaterra, às rápidas transformações causadas pela Revolução Industrial.

As idéias antagônicas de Ruskin e Viollet-le-Duc, as múltiplas experiências realizadas na prática, a crescente discussão de temas ligados à preservação, abriram caminho para o surgimento de correntes mais moderadas e equilibradas na virada do século XIX para o XX, como, por exemplo, Camillo Boito,¹⁵⁶ Alois Riegl,¹⁵⁷ e Gustavo Giovannoni, que reelaborou a teoria da restauração de Boito dando maior importância aos valores históricos e documentais.

Depois da Segunda Guerra Mundial, frente ao grande volume de obras destruídas, percebeu-se que as formulações de Boito e Giovannoni não ofereciam meios conceituais para se enfrentar intervenções em massa, e que não se poderia mais enquadrar os edifícios em categorias pré-determinadas levando em conta só seu caráter documental. Para que essas obras continuassem a transmitir seus valores, precisariam passar por uma série de intervenções com o objetivo de melhorar sua leitura – unidade potencial, ou seja, os valores artísticos passaram a ser tão importantes, quanto os valores históricos.

Na tentativa de afastar a restauração do empirismo e de atos arbitrários e aproximá-la dos princípios teóricos e das ciências, Cesare Brandi buscou uma unidade de métodos e princípios de restauro, através de muitos experimentos e discussões em que os resultados eram postos à disposição de todos. O processo de restauração passou a ser entendido essencialmente

¹⁵⁶ As idéias de Boito deram origem ao que depois ficou conhecido como “restauro filológico” ou “científico”. Sobre a participação de Camilo Boito no Congresso dos Engenheiros e Arquitetos realizado em Roma em 1883 e os sete princípios propostos ver: Beatriz M. Kühl, *Os Restauradores e o Pensamento de Camillo Boito sobre a Restauração*, in: Camillo Boito, *Os Restauradores*, Cotia, 2002.

¹⁵⁷ RIEGL, Alois, *Le culte modern des monuments, son essence et sa genèse*, Paris, Seuil, 1984. Para referências bibliográficas complementares v. Beatriz M. Kühl. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro*. São Paulo, FAUUSP, Tese de Livre Docência, 2006, pp. 46-50.

como um ato crítico, dirigido ao reconhecimento da obra de arte em seus aspectos materiais, formais e documentais.¹⁵⁸

Segundo Rufinoni:

*“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.”*¹⁵⁹

Atualmente, na Itália, que é o país em que se discute com maior consistência os princípios teóricos que deveriam orientar as ações práticas de restauro, alguns autores apontam a existência de três vertentes principais: *Crítico-conservativa e criativa* ou *posição central* que, baseada nas teorias brandianas, faz uma releitura do restauro crítico fundamentando-se na relação dialética entre as instâncias histórica e estética. Essa vertente não apregoa, de forma nenhuma, o congelamento da obra e propõe, quando necessário, a utilização de recursos criativos para tratar as diferentes questões do restauro da melhor maneira possível; *Conservação integral* ou *Pura conservação* que privilegia a instância histórica, retomando discussões do século XIX de autores como Ruskin, Morris, Boito e Riegl, e dá muita importância a passagem do objeto pelo tempo e todas as suas fases, sendo a matéria preservada como chegou aos dias de hoje, ou seja, o documento é conservado em sua integridade; e a *Manutenção – Repristinação* ou *Hipermanutenção* que se coloca contra o estado fragmentário do bem retomando o uso de formas

¹⁵⁸ Ver: BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*, Ateliê, Cotia, 2004.

¹⁵⁹ RUFINONI, *op. cit.* p. 129.

e técnicas do passado para intervenções recentes, chegando ao ponto de ser considerada por alguns como “falsificação.”¹⁶⁰

Pode-se dizer que os atuais princípios que orientam as intervenções em bens culturais demonstram o amadurecimento das experimentações práticas, das formulações teóricas e das experiências que se iniciaram há vários séculos. Como resultado desse processo, as várias posturas são baseadas na visão do restauro como uma ação essencialmente cultural,¹⁶¹ e o principal documento internacional de referência para a preservação de obras arquitetônicas até os dias de hoje é a Carta de Veneza, do ICOMOS-UNESCO, de 1964.

Vários autores apontam os princípios fundamentais, pensados de forma conjunta e não isolada, que deveriam nortear as intervenções, a começar pelas colocações existentes na Carta de Veneza, que retoma temas da teoria de Cesare Brandi e do chamado “*restauro crítico*” e sintetizadas por Carbonara, que, em seus textos dá uma grande ênfase a essa problemática. Os princípios, que receberão comentários um a um na sequência, como enunciados por Kühl,¹⁶² são: *Distinguibilidade da Ação Contemporânea*, *Reversibilidade* ou “*Re-trabalhabilidade*”, *Mínima Intervenção* e *Compatibilidade de Técnicas e Materiais*.

Distinguibilidade da Ação Contemporânea.

¹⁶⁰ KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Cotia, Ateliê-FAPESP, 2009, pp. 66-79. Os autores que propõe essas três vertentes são Carbonara e Miarelli Mariani. Deve-se salientar a preponderância de textos italianos sobre a teoria da restauração, enquanto que na França há muitas discussões gerais sobre preservação e temas como memória e história no campo da antropologia, sociologia, etc., mas pouca discussão sobre princípios de restauro que deveriam nortear as atuações práticas.

¹⁶¹ *Idem*, pp. 59-60; 72-78; 81-94. Para as tendências atuais nas formas de intervir em bens do passado, ver ainda: CARBONARA, *op. cit.*, pp. 393-439; MIARELLI MARIANI, Gaetano. “*I restauri di Pierre Prunet: un pretesto per parlare di architettura*”, Palladio, 2000, n. 27, pp. 65-92.

¹⁶² KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Cotia, Ateliê-FAPESP, 2009, p. 78.

Esse princípio é central para os desdobramentos do pensamento sobre o restauro na atualidade. Provém de um longo processo de experimentações, de formas variadas de atuação. Desde o Renascimento foram comuns, em intervenções feitas em obras do passado (arquitetura, pintura ou escultura), formas miméticas de completamento.¹⁶³ Nas obras consideradas de grande interesse, atuava-se segundo o “estilo” da obra originária; ou melhor, na forma que um dado presente histórico acreditava ser o estilo de uma época passada, com os conhecimentos e com o “gosto” que se tinha naquele momento,¹⁶⁴ apesar de haver algumas exceções de atuações distintas do original já desde a Antigüidade.¹⁶⁵

No século XIX, esses completamentos em estilo atingem seu auge e eram normalmente ligados a processos de construção de identidades locais, da nacionalidade, que faziam uso de uma visão idealizada do passado e a projetavam nas obras. Esse tipo de ação, cujo mais notório representante foi Viollet-le-Duc, acabou por gerar uma série de críticas, ainda naquele período, pela forma invasiva de intervir que acabou por descaracterizar muitas obras, suprimindo várias de suas estratificações, completando de maneira indevida, gerando resultados de obras “novas em folha” nas quais muitas comunidades não mais se reconheciam. As críticas a esse tipo de atuação, entre as mais ferrenhas as de John Ruskin e William Morris, para mencionar apenas o

¹⁶³ Os modos de atuação em relação a obras de épocas passadas eram os mais variados, indo desde as destruições e reaproveitamento de materiais, para obras consideradas menos significativas, até completamentos “*em estilo*”. Para esses temas e bibliografia complementar, ver: KÜHL, Beatriz M. *As transformações na maneira de se intervir na arquitetura do passado entre os séculos 15 e 18: o período de formação da restauração*. Sinopses, São Paulo, n. 36, p. 24-36, 2001.

¹⁶⁴ Como apontava Cagian de Azevedo, o restauro como “espelho do gosto” de um período. CAGIANO de AZEVEDO, Michelangelo. *Il gusto nel restauro delle opere d'arte antiche*. Roma, Olimpus, 1948.

¹⁶⁵ Por muito tempo foi associado à Antiga Roma um gosto exclusivo pelas intervenções “*ao idêntico*”, atribuindo àquelas que eram diversas a períodos de “*decadência*”. No entanto, pesquisas recentes mostram que as ações eram dos mais variados tipos, desde as miméticas, até aquelas que, ao que apontam os novos indícios, que possuíam figuração distinta do original e integrações de fantasia. Esses fatos denotam um “*gosto*” que aceitava variados tipos de ações, inclusive aquelas dissonantes em relação ao original. Esses dados foram apresentados por Alessandro Pergoli Campanelli em conferências na FAUUSP nos dias 3 e 4 de novembro de 2009. PERGOLI CAMPANELLI, Alessandro. Antigos exemplos de restauros de cerâmicas gregas; Exemplos difusos de reparos e restaurações de antigos pavimentos com mosaicos, *Revista Pós*, 2010, n. 27. (no prelo).

ambiente inglês, ocorreram em várias regiões e provinham de profissionais de formações diversas.

As várias posturas críticas foram, de certo modo, sintetizadas mais para o final daquele século por Camillo Boito, que enuncia uma série de princípios, entre eles a distinguibilidade da ação contemporânea, de modo a não induzir o observador ao engano de confundir qualquer acréscimo na obra com o que lá existia.

Ao analisar a postura de Viollet-le-Duc, Boito observa (grifo nosso):

*“Existe uma escola, já velha, mas não morta, e uma nova. O grande legislador da velha foi Viollet-le-Duc, que com seus estudos históricos e críticos sobre a arte da Idade Média na França fez progredir a história e a crítica também na Itália. Foi também arquiteto, mas de valor contrastante, e restaurador, até há pouco elevado aos céus por todos, agora afundado no inferno por muitos pelas suas mesmas obras na antiga cidade de Carcassonne, no castelo de Pierrefonds e em outros insignes monumentos. Eis a sua teoria, da qual derivou sua prática: Restaurar um edifício quer dizer reintegrá-lo em um estado completo, que pode não ter existido nunca em um dado tempo. Como fazer? Colocamo-nos no lugar do arquiteto primitivo e adivinhamos aquilo que ele teria feito se os acontecimentos o tivessem permitido finalizar a construção. Essa teoria é cheia de perigos. Com ela não existe doutrina, não existe engenho que sejam capazes de nos salvar dos arbítrios: e o arbítrio é uma mentira, uma falsificação do antigo, uma armadilha posta aos vindouros. Quanto mais bem for conduzida a restauração, mais a mentira vence insidiosa e o engano, triunfante.”*¹⁶⁶

Boito, na verdade, ao fazer seus enunciados teóricos, retoma colocações que já haviam sido enunciadas no século anterior, para a intervenção em obras arqueológicas, que haviam dado

¹⁶⁶ BOITO, Camillo. *Os restauradores*. Cotia: Ateliê, 2002, p. 57-58. O texto original é de 1884.

resultados de interesse no século XIX.¹⁶⁷ Em especial, as colocações de J. Winckelmann, que propunha que se estabelecesse uma metodologia científica rigorosa para os estudos e para as próprias escavações, como estudos e documentações detalhadas do processo como um todo. Para eventuais acréscimos, recomendava que fossem diferentes da obra original, para não levar o observador ao engano. Essa atenção de Boito ao documento, respeitando suas várias conformações e inserindo novos “textos”, se necessário, de maneira distinta dos originais, foi retomada também por Gustavo Giovannoni, na virada do século e ao longo das primeiras décadas do século XX, numa forma de atuação que, exatamente por isso, ficou conhecida como “restauro filológico”. Essas preocupações aparecem na Carta de Restauração de Atenas, de 1931, e, mesmo com todas as releituras do restauro no segundo pós-guerra (principalmente no sentido de associar o pensamento sobre a estética na discussão do restauro, procurando ir além dos aspectos documentais da obra), é reiterada na Carta de Veneza:

*“Artigo 9º - A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjecturais, **todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo.**”*¹⁶⁸

¹⁶⁷ Os exemplos mais conhecidos são o das restaurações do Arco de Tito (1817-1824) e do Coliseu (1806-1825), muito divulgados já no século XIX. O Arco de Tito, em Roma, por exemplo, foi restaurado por Raffaele Stern e, após a sua morte, por Giuseppe Valadier. Realizaram escavações, encontrando as fundações originais que ofereceram os dados para a reconstituição das proporções primitivas. Existiam alguns elementos originais na parte central do arco, que foram desmontadas e depois remontadas num novo arcabouço de tijolos. Nos elementos que foram completados, como colunas e capitéis, usou-se o travertino e não o mármore grego original, e foram empregadas formas simplificadas, permitindo a sua diferenciação das partes originais. Para esses temas, ver: CARBONARA, *op. cit.*, p. 70.

¹⁶⁸ A versão da Carta que se utiliza nesta dissertação é a do portal do IPHAN: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>; último acesso em 07.12.2009.

Ambas as cartas trabalham de maneira a articular o respeito pelas várias estratificações da obra ¹⁶⁹ e a distinguibilidade da ação contemporânea. Ou seja, a distinguibilidade nunca deve ser feita sacrificando os aspectos documentais e formais da obra como estratificada ao longo do tempo, e deve ser feita de maneira harmoniosa, algo que pode ser evidenciado nos artigos mais à frente:

“Artigo 12º - Os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, distinguindo-se, todavia, das partes originais a fim de que a restauração não falsifique o documento de arte e de história.

Artigo 13º - Os acréscimos só poderão ser tolerados na medida em que respeitarem todas as partes interessantes do edifício, seu esquema tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o meio ambiente”

Reversibilidade ou Re-trabalhabilidade.

O princípio da *Reversibilidade*, que nos últimos anos tem sido enunciado de um modo mais preciso como “*Re-trabalhabilidade*”, tem por intuito não inviabilizar intervenções futuras. Muitas vezes, determinadas ações, especialmente no restauro arquitetônico, como algumas consolidações estruturais, não são efetivamente reversíveis, pois removê-las implicaria um

¹⁶⁹ Na carta de Veneza: “Artigo 11º - As contribuições válidas de todas as épocas para a edificação do monumento devem ser respeitadas, visto que a unidade de estilo não é a finalidade a alcançar no curso de uma restauração, a exibição de uma etapa subjacente só se justifica em circunstâncias excepcionais e quando o que se elimina é de pouco interesse e o material que é revelado é de grande valor histórico, arqueológico, ou estético, e seu estado de conservação é considerado satisfatório. O julgamento do valor dos elementos em causa e a decisão quanto ao que pode ser eliminado não podem depender somente do autor do projeto.” Na Carta de Atenas, isso comparecia logo na abertura, em I. Doutrinas e princípios gerais: “(...) Nos casos em que uma restauração parece indispensável devido à deterioração ou destruição, a conferência recomenda que se respeite a obra histórica e artística do passado, sem prejudicar o estilo de nenhuma época.”

“trauma” muito grande para a obra. O que se deve ter em mente é que não altere o bem de tal modo que não permita intervenções futuras, fazendo a intervenção de modo respeitoso – aos aspectos materiais, formais e documentais - em relação ao que lá está, conforme enunciado por Brandi:

“É necessário, com efeito, considerar que o escopo essencial da restauração não é apenas assegurar a subsistência da obra no presente, mas também assegurar a transmissão no futuro; e dado que ninguém poderá jamais estar seguro de que a obra não terá necessidade de outras intervenções no futuro, mesmo que simplesmente conservativas, deve-se facilitar e não impedir as eventuais intervenções sucessivas.” ¹⁷⁰

Apesar de se ter consolidado de fato apenas no século XX, esse princípio apareceu de maneira embrionária, e pontual, no século XVII. Carlo Maratta, aconselhado por Giovan Pietro Bellori – apesar de atuações mais incisivas que fizera anteriormente –, nos restauros dos afrescos de Rafael, no palácio da Farnesina, em Roma, em 1693, estabeleceu um verdadeiro trabalho multidisciplinar, com obras de consolidação, limpeza, retoques, tomando uma atitude deliberada em fazer a sua atuação reversível (de fato) ao tratar os complementamentos com lápis e pastel. Apesar de ser um caso isolado no período, em que em geral se trabalhava de maneira análoga à técnica original, foi um precedente muito importante que estabeleceu parâmetros depois reinterpretados nas noções contemporâneas de restauro. ¹⁷¹

Mínima Intervenção.

¹⁷⁰ BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*. Cotia: Ateliê, 2004, p. 146.

¹⁷¹ Para esses temas, ver: JOKILEHTO, *op. cit.*, p. 54.

Por mínima intervenção deve-se entender fazer o mínimo, mas que seja necessário e suficiente, para enfrentar uma determinada situação, como exposto com clareza por Camillo Boito, ainda no final do século XIX:

*“O trabalho em torno de um monumento é uma tentação contínua: sabe-se onde principia, mas não se sabe onde vai terminar. Existe uma força irresistível que impele a fazer demais superando com a fé das próprias deduções e induções, além da realidade sobre a observação direta e da necessidade estética e histórica. Nas restaurações o problema consiste em encontrar primeiro, e não ultrapassar, depois, o limite mínimo dos trabalhos indispensáveis para conservar o antigo, a revelá-lo sem destruir nada que interesse à arqueologia e à arte, tampouco naquilo que foi acrescido ao monumento pelos séculos mais próximos a nós. Ora, o ânimo do restaurador é um ânimo humano: apaixona-se pelo objeto dos próprios pensamentos e arrisca exagerar, buscando a perfeição; não fosse que, qualquer excesso em uma restauração, torna-se uma falsificação de documento. Na dúvida, o sábio se abstém.”*¹⁷²

Essa sempre foi uma tarefa difícil para restauradores, que tendem a ir além do necessário. Um exemplo interessante de comedimento, dada a tônica da época, foi a transformação em igreja de parte das termas de Diocleciano, a igreja de Santa Maria dos Anjos, iniciada em 1561; Michelangelo inseriu a nova função de modo adequado, com pleno respeito pelo aspecto exterior da ruína, pelas características espaciais da obra originária, ao mesmo tempo em que introduz os novos elementos, apenas aqueles indispensáveis, para o funcionamento como igreja segundo a linguagem arquitetônica de seu próprio tempo. Assim, na verdade, além de estabelecer um exemplo de *Mínima Intervenção*, respeitou plenamente a leitura dos vários

¹⁷² BOITO, Camillo. *Questioni Pratiche di Belle Arti*. Milano: Hoepli, 1893.

estratos da obra, trabalhando segundo o preceito da distinguibilidade.¹⁷³

Essa questão aparece de maneira difusa na Carta de Veneza, a começar pelo fato de o documento exigir a manutenção permanente para evitar intervenções mais incisivas (art. 4º),¹⁷⁴ e o caráter de excepcionalidade que se confere à ação do restauro (art. 9º).

Compatibilidade de Técnicas e Materiais.

O enunciado desse princípio pareceria, à primeira vista, óbvio. Mas, na verdade, a atenção dada a essa questão se tornou mais evidente a partir dos anos 1960, quando os problemas das intervenções feitas com concreto armado, em especial nos anos 1930, época em que ainda não se tinha o pleno domínio de seu emprego para a restauração, tornam-se mais evidentes. Isso pode ser visto na diferença de redação entre a Carta de Atenas, em que transparece uma fé cega nos novos materiais e na Carta de Veneza, em que há uma prudência muito maior nesse sentido.

Na Carta de Atenas, no item IV, “*Os materiais da restauração*” (e também nas considerações sobre as intervenções na Acrópole de Atenas feita por Balanos):

¹⁷³ Sobre esse projeto ver: CARBONARA, *op. cit.*, p. 55. Ver ainda: FANCELLI, Paolo. Demolizioni e 'Restauri' di Antichità nel Cinquecento Romano. In: FAGIOLO, Marcello (Org.). *Roma e l'Antico nell'Arte e nella Cultura del Cinquecento*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1985, p. 390-395.

¹⁷⁴ Isso já aparecia na Carta de Atenas, no item I. Doutrinas e princípios gerais: “*Qualquer que seja a diversidade dos casos específicos – e cada caso pode comportar uma solução própria – a conferência constatou que nos diversos Estados representados predomina uma tendência geral a abandonar as reconstituições integrais, evitando assim seus riscos, pela adoção de uma manutenção regular e permanente, apropriada para assegurar a conservação dos edifícios. Nos casos em que uma restauração pareça indispensável devido a deterioração ou destruição, a conferência recomenda que se respeite a obra histórica e artística do passado, sem prejudicar o estilo de nenhuma época*” (<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=232>; acesso em 07 de Dezembro de 2009).

“Os técnicos receberam diversas comunicações relativas ao emprego de materiais modernos para a consolidação de edifícios antigos. Eles aprovam o emprego adequado de todos os recursos da técnica moderna e especialmente do cimento armado.”

Já na Carta de Veneza a questão aparece enunciada de maneira muito mais prudente, usando-se técnicas modernas quando as tradicionais não forem adequadas, e possuindo conhecimento comprovado ao longo de vários anos:

“Artigo 10º - Quando as técnicas tradicionais se revelarem inadequadas, a consolidação do monumento pode ser assegurada com o emprego de todas as técnicas modernas de conservação e construção cuja eficácia tenha sido demonstrada por dados científicos e comprovada pela experiência.”

Brandi também expôs a questão de modo contundente:

*“(...) o Instituto é terminantemente contrário ao uso de novos materiais sintéticos ou mesmo de aglomerados, prensados e assim por diante, de que existe uma experiência de apenas poucos quinquênios. Antes de substituir um material de longo uso de que se tenha a experiência de séculos e de que, por isso, se conheçam bem tanto os defeitos quanto as qualidades, deve-se ter certa prudência que não será jamais excessiva.”*¹⁷⁵

Essas questões, colocadas com grande clareza há décadas, não tem sido, infelizmente, levadas em conta na prática de muitas intervenções, que fazem uso de materiais não testados por tempo suficiente. Basta ver o emprego recorrente de pinturas a base de polímeros (látex e acrílicas) em bens culturais com argamassa à base de cal ainda nos dias de hoje, apesar de seus efeitos danosos serem conhecidos desde os anos 1970 e difundidos em artigos especializados em especial a partir dos anos 1980.

¹⁷⁵ BRANDI, *op. cit.*, p.147-148. O texto, A Restauração da Pintura Antiga, foi publicado originalmente em 1958.

3.4. A Intervenção na Alpargatas a partir dos Critérios de Restauração.

Como já foi visto, desde os anos de 1960 as discussões sobre a preservação do patrimônio industrial vem se intensificando e, a cada dia, vemos um aumento qualitativo e quantitativo de estudos a esse respeito, em que são destacados sua importância histórica, seus valores estéticos e significados sociais, apesar das dificuldades encontradas, principalmente, devido ao fato dos complexos industriais ocuparem hoje grandes áreas próximas ao centro, muito valorizadas pela infra-estrutura, que acabaram por se tornar alvo da especulação imobiliária.

Esse processo fica bem claro quando se estuda o bairro da Mooca, pois devido a sua vocação industrial, resultante do processo de formação da cidade de São Paulo, hoje abriga uma grande quantidade de exemplares ameaçados, não somente pelo problema da especulação imobiliária, mas também por intervenções equivocadas que, visando adaptar os edifícios aos novos usos, nem sempre o respeitam e acabam por descaracterizá-los.

O caso da *Alpargatas* não é diferente; depois que seus edifícios foram vendidos para uma Universidade, no final dos anos de 1990, passou por uma série de intervenções para adaptá-los ao novo uso, em que a forma como o programa foi desenvolvido não é compatível com os edifícios existentes, que acabou por gerar uma série de problemas que veremos a seguir.

De acordo com os princípios da vertente *Crítico-Conservativa*, o restauro é um ato crítico, feito de forma consciente baseado no entendimento das características do bem a ser preservado, que leva em consideração seus valores estéticos e históricos. Com isso, entende-se que não existem fórmulas pré-definidas para o restauro; antes de ser realizar qualquer tipo de intervenção, deve-se fazer um estudo acurado das características do bem, para que sejam

observadas suas especificidades. O problema é que nem sempre as intervenções estão preocupadas somente com os aspectos históricos e estéticos, ou seja, na maioria dos casos, as intervenções não são de cunho cultural, pois as questões financeiras são o que garantem a viabilidade dos empreendimentos e o retorno financeiro dos novos usos. E realidade, uma intervenção bem feita não é mais cara, não é mais demorada e nem é inviável do ponto de vista econômico. Em geral, pelos dados de estudos sérios que se tem sobre o assunto,¹⁷⁶ o que ocorre é que a margem de lucros é menor; ou seja, uma restauração bem feita é menos interessante para a especulação.

Como destaca Manoela Rufinoni, a prática nem sempre segue a teoria e vários projetos de intervenção, que a princípio são 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.”*¹⁷⁷

No caso da *Alpargatas*, devido à falta de compatibilidade entre o novo uso e os edifícios existentes, ficou evidente que para atender o complexo programa de uma Universidade, que exige uma série de espaços especializados, como salas de aula e laboratórios, foram realizadas intervenções de cunho exclusivamente prático e funcional que, de maneira nenhuma, podem ser entendidas como ações culturais voltadas para a preservação do bem. Nesse caso, o edifício foi tratado como uma simples “casca”, pronta a receber qualquer tipo de novo uso, comprometendo completamente a leitura de suas características espaciais.

¹⁷⁶ Sobre esse tema, ver o acurado estudo feito para o edifícios Pirelli em Milão, em que a restauração bem conduzida da fachada custou 20% a menos do que a proposta anterior de transformação radical. Ver: Simona Salvo, Arranha-céu Pirelli: crônica de uma restauração, *Desígnio*, 2006, n. 6, pp. 69-86.

¹⁷⁷ RUFINONI, *op. cit.* p. 149.

Esse é um problema muito comum nesse tipo de intervenção pelo fato dos complexos industriais proporcionarem uma grande versatilidade e liberdade para o projeto de novo uso. A aparente liberdade para o projeto de intervenção, proporcionada pela grande área dos complexos industriais, pode se tornar uma dificuldade extra para a sua preservação, pois além do já citado interesse por parte da especulação imobiliária, acrescenta-se a dificuldade de estudar e compreender todos os seus diversos e variados elementos. Isso é agravado pelo fato de grande parte das formulações teóricas serem voltadas para a preservação de apenas um edifício.

O complexo da *Alpargatas* exemplifica bem esse problema. O conjunto é formado por edifícios de diferentes períodos, com projetos de arquitetos diversos e realizados de acordo com as necessidades da empresa, o que fez com que cada um deles tivesse características distintas, desde o tipo de implantação e volumetria, passando pelo programa, técnicas construtivas e materiais empregados.

Isso fica evidente ao se analisar o pavimento térreo do conjunto de galpões de 1907 que é ligado com o térreo do edifício da década de 1940. Esse conjunto, formado por quatro galpões divididos dois a dois por um acesso central, foi construído em alvenaria de tijolos, com cobertura em estrutura de madeira, coberta com telhas cerâmicas e apoiada sobre pilares que seguem a modulação de aproximadamente 5 por 3,5 metros.

A planta praticamente livre dos galpões de 1907 proporcionou para o projeto de intervenção uma ampla área coberta, delimitada apenas pelas fachadas, que foi utilizada para a instalação de salas de aula, laboratórios, lojas, lanchonetes e áreas de lazer para utilização dos alunos da Universidade. Esses acréscimos além de prejudicarem muito o entendimento do conjunto, pois bloqueiam totalmente a visão das áreas mais distantes, foram construídos em

alvenaria e revestidos com tijolos aparentes. Por esse motivo, esses novos elementos tendem a se confundir com a alvenaria original e dão a impressão de serem elementos de épocas anteriores do edifício, não respeitando o princípio da *Distinguilidade da Ação Contemporânea*.

Em alguns aspectos essas intervenções tiveram certo respeito pelo edifício, como é caso das novas instalações elétricas, hidráulicas, ar condicionado e de incêndio que, por serem aparentes, não agrediram os elementos anteriores dos edifícios; e as salas de aula que foram pensadas como blocos destacados da estrutura dos galpões, podendo ser removidas em intervenções futuras como sugere o princípio da *Reversibilidade* ou *Re-trabalhabilidade*.

Apesar do princípio da *Reversibilidade* ou *Re-trabalhabilidade* ter sido seguido nesses exemplos citados, em outros casos, ele foi totalmente esquecido, como a abertura de novos vãos na fachada principal dos edifícios de 1908 e 1909 e na fachada lateral do edifício de 1907; e a instalação de uma escada rolante para fazer a ligação entre o térreo desses galpões com o segundo pavimento do edifício da década de 1940, em que parte da alvenaria foi destruída.

A única parte do edifício de 1907 que não sofreu intervenções mais invasivas foi a fachada principal do edifício de 1907, que é protegida pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP.¹⁷⁸ Nem mesmo essa proteção impediu que muitos dos vãos fossem fechados com placas metálicas, praticamente fechando o edifício para o exterior, o mesmo aconteceu com a fachada voltada para a ferrovia.

¹⁷⁸ Ver: RUFINONI, op. cit., p. 92.

O edifício da década de 1920 também foi construído em alvenaria de tijolos, em um terreno em frente ao edifício de 1907. Sua cobertura é uma mistura de estrutura metálica com madeira e, por isso, os vãos entre os pilares são um pouco maiores que nos primeiros galpões, chegando a 7,25 metros. Construído originalmente para abrigar uma fábrica de calçados, hoje recebe diferentes usos ligados a Universidade. Na fachada principal, voltada para a Rua Dr. Almeida Lima, que se encontra em bom estado de conservação, foi instalada uma grande portaria que dá acesso a outra ala da Universidade, onde também são administrados diversos cursos. A fachada voltada para a Rua Frei Gaspar é marcada por uma série de entradas de um grande estacionamento que serve aos alunos e funcionários, enquanto que na fachada voltada para a Rua Conselheiro Lafaiete, encontram-se a clínica veterinária da Universidade e um hospital em construção.

O edifício da década de 1940 foi todo construído em estrutura de concreto armado, com seis pavimentos mais o térreo, o que gerou uma série de outros problemas como, por exemplo, a demolição de algumas paredes e parte da laje existente para a instalação de uma academia no térreo e de uma escada rolante para fazer a ligação com o segundo pavimento. Esse edifício ainda teve sua fachada posterior, voltada para a ferrovia, revestida com placas de cobre.

Apesar de não ter sido possível visitar o interior dos edifícios das décadas de 1920 e 1940, pelos motivos que já foram explicitados no segundo capítulo desse trabalho, o pouco que pode ser observado e registrado dá indícios de que as intervenções novamente não seguiram os princípios enunciados, sintetizados por Carbonara, pois em nenhum dos dois casos houve respeito pelo conjunto e diversas partes dos edifícios foram removidas para a construção de novos elementos.

O único edifício desse conjunto localizado na Rua Dr. Almeida Lima que ainda é de propriedade da *Alpargatas* é o edifício da década de 1960, construído originalmente para abrigar um centro de processamento de dados foi transformado em uma loja de produtos da *Alpargatas*. Construído em estrutura de concreto armado com fechamento em alvenaria de tijolos, o edifício foi totalmente descaracterizado, teve suas fachadas alteradas e o entorno utilizado como estacionamento. Internamente não foi diferente, o edifício recebeu uma série de divisórias para delimitar os diferentes setores da loja e a parte administrativa, que de modo algum respeitaram as características do edifício.

Apesar de não ter as mesmas qualidades arquitetônicas dos edifícios anteriores, esse edifício fez parte de um importante conjunto industrial da cidade de São Paulo, e, por isso, a intervenções realizadas deveriam seguir as mesmas bases teóricas.

Todos esses exemplos nos mostram que em nenhum momento a intervenção esteve preocupada com o bem propriamente dito, o que novamente nos indica o cunho exclusivamente prático e funcional dessas intervenções. Como já foi demonstrado, além de prejudicar a visão geral do conjunto, essas intervenções não seguem, em sua maioria, os princípios sintetizados por Carbonara e enunciados no item 3.3 deste trabalho, que são: *Distinguibilidade da Ação Contemporânea*, *Reversibilidade* ou *Re-trabalhabilidade*, *Mínima Intervenção* e *Compatibilidade de Técnicas e Materiais*.

Um restauro bem realizado deve começar por um bom projeto, com soluções variando de profissional para profissional que, diferente da concepção de um projeto novo, deve ser pensado de modo a atender todas as complexidades do bem existente, partindo de condicionantes pré-estabelecidas e fundamentado em análises críticas, onde a inserção de elementos

contemporâneos deve visar uma melhor leitura do bem de modo a respeitar suas várias fases e características.

Deve-se deixar bem claro que em momento algum se propõe uma volta ao estado original do bem, o que configuraria um falso histórico ou falso artístico, ou mesmo um “congelamento”, onde todos os seus estratos seriam preservados, pois sabemos que para receber o novo uso muitas alterações são necessárias, inclusive com a remoção de acréscimos que prejudiquem a leitura do conjunto da obra.

Nesse sentido, é fundamental o aprofundamento das pesquisas sobre os conjuntos industriais, através de levantamentos e análises detalhadas das características que os qualificam como patrimônio a ser preservado, pois toda a restauração é um ato invasivo que deve ser baseada em criteriosos estudos de modo a permitir escolhas fundamentadas, compatíveis com as especificidades de cada bem.

3.5. Propostas para Intervenções em Bens Industriais a partir da Análise da Alpargatas.

A partir da análise do caso da *Alpargatas*, baseada nas teorias e documentos internacionais de restauro, serão elaboradas algumas propostas que deverão orientar intervenções em bens industriais. Longe de querer estabelecer regras ou receitar procedimentos pré-estabelecidos, essas propostas abrirão espaço para interpretações diversas que deverão ser analisadas e aplicadas de acordo com a especificidade de cada exemplar.

Nesse sentido, a primeira proposta seria a realização de inventários sistemáticos, que contenham informações sobre o bem, desde as mais básicas como localização, data de projeto e/ou construção e áreas, até características mais específicas como técnicas construtivas e materiais empregados. Esse trabalho pode começar com a realização de fichas, seguidas de pesquisas mais detalhadas caso haja necessidade. Se possível, as informações obtidas deveriam ficar a disposição de um grande número de pessoas, para que o conhecimento não fique restrito a apenas estudiosos desse campo.¹⁷⁹ Esse processo permite a identificação dos bens de interesse para a preservação, para que se contemple um conjunto significativo de bens, nos quais as ações deverão ser pautadas pelo rigor.

A partir dessas informações básicas, constantes nas fichas de inventário, deverão ser feitas análises detalhadas e criteriosas, com a participação de profissionais de diferentes campos; ou seja, é de fundamental importância a formação de uma equipe multidisciplinar, abrangendo aspectos estruturais, formais, históricos, sociológicos, antropológicos e econômicos a fim de garantir uma seleção criteriosa dos bens a serem preservados.

Segundo Rufinoni:

¹⁷⁹ Ver: RUFINONI, op. cit., p. 160-162.

“(...) a preservação é um processo seletivo. Apenas uma parcela destes representantes da indústria deverá ser efetivamente preservada. No caso de conjuntos urbanos que ocupam externas 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.”¹⁸⁰

Para Kühl:

“(...) a preservação, quer se queira ou não, é um processo seletivo – seja através de escolhas conscienciosas e justificadas, seja por ausência de ação propositiva de preservação, que resulta na destruição ou sobrevivência aleatória dos bens – e somente uma ampla análise pode fundamentar as escolhas, que devem ser justificadas.”

Em muitos casos, o apoio da população local é fundamental para o sucesso dos trabalhos de seleção dos bens, porque além dos valores estéticos e históricos, os edifícios apresentam valores afetivos e memoriais por fazerem parte da vida dos habitantes do local. Como lembra Ruffinoni, durante a elaboração do Plano Diretor Regional da Mooca, a população se mostrou interessada na preservação de três edifícios industriais, o *Cotonifício Crespi*, a *Tecelagem Labor* e o *Moinho Gamba*.¹⁸¹ Nesses casos, devem-se fazer apenas intervenções conservativas, pois não se justifica a alteração de um conjunto com grande qualidade figurativa, que há muito se consolidou como parte da paisagem do bairro e da memória da população.

Segundo a Carta de Washington:

¹⁸⁰ RUFFINONI, *op. cit.*, p. 161.

¹⁸¹ *Idem*, p. 162.

“A salvaguarda das cidades e bairros históricos deve, para ser eficaz, fazer parte integrante de uma política coerente de desenvolvimento econômico e social, e ser considerada nos planos de ordenamento e de urbanismo em todos os níveis.

Os valores a preservar são o caráter histórico da cidade e o conjunto de elementos materiais e espirituais que lhe determinam a imagem, em especial:

- a forma urbana definida pela malha fundiária e pela rede viária;*
- as relações entre edifícios, espaços verdes e espaços livres;*
- a forma e o aspecto dos edifícios (interior e exterior) definidos pela sua estrutura, volume, estilo, escala, materiais, cor e decoração;*
- as relações da cidade com o seu ambiente natural ou criado pelo homem;*
- as vocações diversas da cidade adquirida ao longo da sua história.*

Qualquer ataque a estes valores comprometeria a autenticidade da cidade histórica.” ¹⁸²

Lembrando que é necessário reconhecer que exemplares de todas as épocas e as várias fases de produção humana são merecedores de estudos. Isso não quer dizer que devemos preservar todo e qualquer testemunho do passado, por isso a importância desses estudos e análises, para que se possa reconhecer e selecionar os exemplares dignos de serem preservados por seus valores históricos, estéticos, afetivos ou memoriais.

A segunda proposta diz respeito ao novo uso, em que se nota uma predominância de atividades culturais como, por exemplo, museus e teatros. Em muitos casos esses usos são adequados, mas de maneira alguma devem ser considerados os únicos possíveis, principalmente em casos mais complexos como grandes complexos industriais. Nesses casos, usos educacionais,

¹⁸² Para referência completa da Carta de Washington ver: portal do IPHAN - <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=12372&retorno=paginaLegislacao>

como no caso da *Alpargatas*, ou esportivos e lazer – ou mesmo supermercados – desde que programa seja desenvolvido em acordo com as características dos bens, que tragam os edifícios para o cotidiano da população local, podem ser a solução para muitos exemplares que hoje estão ameaçados.

O artigo 5º da Carta de Veneza também trata a respeito desse tema:

“A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil a 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 deve conceber e se pode autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes.”

Ou seja, deve-se primeiro analisar as características do bem a serem preservadas para, depois, definir as funções e programas compatíveis com eles, e nunca o contrário, adaptar um edifício a um uso pré-estabelecido que nem sempre está de acordo com suas particularidades, a exemplo do que ocorreu na intervenção realizada no *Cotonifício Crespi*, transformado em um supermercado, que teve todo seu interior demolido, afim de melhor adequá-lo ao novo uso.¹⁸³

*“(...) muitos bens tem sido sistematicamente descaracterizados, invocando-se razões de uso. Os perpetradores desses atos promovem essas razões como únicas e imperiosas e desqualificam os princípios de preservação, considerando-os apenas restritivos, e que inviabilizariam uma apropriação dos monumentos pelo presente.”*¹⁸⁴

¹⁸³ Sobre a intervenção realizada no Cotonifício Crespi ver: RUFINONI, *op. cit.*, pp. 92-99.

¹⁸⁴ KÜHL, Beatriz Mugayar, *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro*. São Paulo, FAUUSP, Tese de Livre Docência, 2006, pp. 196-197.

A última proposta diz respeito à utilização dos princípios fundamentais, sintetizados por Carbonara a partir da teoria de Cesare Brandi e das colocações existentes na Carta de Veneza, que deveriam pautar todas as intervenções atuais que são: *Distinguibilidade da Ação Contemporânea*, *Reversibilidade* ou “*Re-trabalhabilidade*”, *Mínima Intervenção* e *Compatibilidade de Técnicas e Materiais*.

A *Distinguibilidade da Ação Contemporânea* visa evitar o falso histórico e o falso artístico para que o observador não seja levado ao engano com intervenções contemporâneas na forma de complementos miméticos, que se confundem com o original. Segundo recomendam os artigos 12 e 13 da Carta de Veneza, os elementos destinados a substituir partes faltantes devem se distinguir dos originais e, ao mesmo tempo, se integrar de maneira harmoniosa com o conjunto existente, já nos acréscimos, devem ser utilizadas técnicas e materiais contemporâneos, respeitando as diversas fases do edifício e sem prejudicar a leitura do conjunto. No caso de remoções, a Carta de Veneza recomenda que as contribuições de todas as épocas sejam respeitadas, só sendo aceitas quando for comprovado seu menor valor em relação ao que será preservado.

O princípio da *Reversibilidade* ou *Re-trabalhabilidade* tem por objetivo garantir que as intervenções respeitem os aspectos materiais, formais e documentais do bem existente, ou seja, as intervenções devem facilitar e não impedir eventuais futuras intervenções caso sejam necessárias.

Por *Mínima Intervenção* entende-se que somente deve ser realizado o mínimo necessário para resolver determinado problema, ou seja, introduzir apenas novos elementos indispensáveis e nunca ultrapassar esse limite.

No que diz respeito à *Compatibilidade de Técnicas e Materiais*, deve-se empregar em uma restauração materiais e técnicas que tenham eficácia comprovada, pois são vários os exemplos onde a utilização de novos materiais, incompatíveis com os originais, acarretou uma série de problemas para o bem.

Esses princípios, pautados na visão do restauro como ação cultural, são resultado de um processo de experimentações práticas, de formulações teóricas e experiências legislativas que amadureceram ao longo dos séculos, e deveriam guiar todas as intervenções realizadas em edifícios industriais ou não.

Apesar dos princípios abrirem margem para diversas interpretações, pois cada caso deve ser pensando individualmente, de acordo com os elementos e características particulares de cada bem; o restauro nunca pode ser guiado por preferências ou gostos pessoais, deve acima de tudo respeitar e ressaltar as características do bem para que ele seja transmitido da melhor maneira possível para as futuras gerações.

Considerações Finais.

Exemplares do patrimônio industrial, como a *Alpargatas*, só passaram a ser entendidos como dignos de preservação há muito pouco tempo e, por serem temas ainda pouco explorados, para os quais o reconhecimento do interesse para a preservação é problemático, correm sérios riscos de destruição. Basta verificar o que ocorre na Mooca, onde numerosos edifícios estão ameaçados pela pressão exercida pela especulação imobiliária, interessada nessas áreas para a construção de novos empreendimentos, ou por intervenções desastradas, que visando adaptar os edifícios aos novos usos nem sempre respeitam suas características.

Apesar dessas dificuldades, vemos que cada vez mais se intensificam as discussões sobre proteção do patrimônio industrial, em que são destacados sua importância histórica, seus valores estéticos e significados sociais. Esse avanço tem efeitos qualitativos e quantitativos no que diz respeito à produção de levantamentos e pesquisas, aonde é muito importante a participação de equipes multidisciplinares, abrangendo aspectos históricos, sociológicos, antropológicos e econômicos a fim de garantir uma seleção criteriosa dos bens a serem preservados, pois devemos lembrar que nem todos os exemplares podem ou devem ser preservados.

Não existem fórmulas pré-definidas ou modelos a serem seguidos, e sim princípios que guiam as intervenções, provenientes de um processo de experimentações práticas, de formulações teóricas e experiências legislativas que amadureceram ao longo de vários séculos.

Um restauro bem realizado começa por um estudo multidisciplinar acurado das características do bem e passa necessariamente por um bom projeto, pensado de modo a atender todas as suas complexidades, pois, diferentemente de um novo projeto, parte de condicionantes de natureza diversa, pré-estabelecidas pelas próprias características do bem em suas várias estratificações. O projeto deve ser fundamentado nos princípios estabelecidos que regem o campo da restauração e em análises críticas, baseado no profundo entendimento das características do bem a ser preservado, onde a inserção de elementos contemporâneos deve sempre visar uma melhor leitura, para que suas características sejam respeitadas.

O problema é que nem sempre as intervenções estão preocupadas somente com os aspectos históricos e estéticos da restauração, na grande maioria dos casos, passam longe de ser um ato cultural, pois são meramente guiadas por questões financeiras, que garantem a viabilidade dos empreendimentos e o retorno financeiro dos novos usos. Quando na verdade uma intervenção bem feita não é mais cara, mais demorada nem inviável do ponto de vista econômico, é apenas, às vezes, menos lucrativa.

Por esses motivos, cada vez mais, é fundamental o aprofundamento das pesquisas sobre os conjuntos industriais, através de levantamentos e análises detalhadas das características que os qualificam como patrimônio a ser preservado, pois deve se deixar bem claro que toda a restauração é um ato invasivo e, por esse motivo, deve sempre ser embasada por criteriosos estudos, de modo a permitir escolhas compatíveis com as características de cada bem.

O entendimento e o respeito pela obra são os primeiros passos para uma boa intervenção. Nenhum edifício é igual ao outro, suas conformações, materiais e transcurso ao longo do tempo são diferentes; ademais, as intenções dos arquitetos que realizam as intervenções

são únicas e não podem ser guiadas por preferência ou gostos pessoais, que não levem em consideração os objetivos da preservação e os critérios para atingi-los, pois não será respeitada a mais basilar condição: o próprio edifício.

Para concluir, uma passagem de Beatriz Mugayar Kühl:

*“Preservar monumentos históricos tem o sentido, acima de tudo, de assegurar a diversidade, de combater a intolerância – um dos maiores males que aflige a humanidade no presente – que aniquila outras formas de expressão. Ou seja, deve-se impelir que haja apenas algumas expressões hegemônicas que nulifiquem outras. É também um meio de se opor à excessiva “presentificação” da existência, que leva a uma crescente alienação. Preservar significa permitir, incentivar e assegurar que vários tipos de testemunhos da operosidade humana, do passado e do presente, existam e permaneçam, oferecendo um amplo e importante instrumental – que pode ser percebido e atualizado, por uma consciência individual ou coletivamente, de infinitas maneiras, no presente e no futuro – para a compreensão e apreensão da realidade, portanto, meios abrangentes para a ela se adaptar e construir o futuro.”*¹⁸⁵

¹⁸⁵ KÜHL, Beatriz Mugayar, *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro*. São Paulo, FAUUSP, Tese de Livre Docência, 2006, p. 244.

Anexo.

Lista de Processos Pesquisados.

Arquivo Histórico Municipal Washington Luis.

Seção de Manuscritos: Pesquisa realizada na Rua da Concórdia, até 8 de Outubro de 1915, e na Rua Dr. Almeida Lima, até 1921.

ANO	PROCESSO	ENDEREÇO	NÚMERO	INFORMAÇÃO	ASSUNPTO	INTERESSADO
1907	op 1907 - 000 - 401 24/mai/07	Rua da Concórdia, 14	s/n		Construção de prédio para Fábrica	Júlio Micheli (construtor) - Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados
1908	op 1908 - 000 - 665 22/ago/08	Rua da Concórdia, 14	s/n		Novo Pavilhão para Tinturaria	Julio Micheli (construtor) - Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados
1909	op 1909 - 000 - 740 28/set/09	Rua da Concórdia, 14	s/n		Construção Pavilhão para Depósito de Mercadorias	Julio Micheli (construtor) - Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados
1911		Rua da Concórdia, 16			Augmentar a fábrica sito a Rua da Comcórdia, 16	São Paulo Alpargatas Company
1916	Doc2a / cx D2 - 1916 26/ago/16	R. Dr. Almeida Lima, 16	s/n		Construção de Caixa d'água	Companhia São Paulo Alpargatas
1917	Doc2 / cx D2 - 1917 9/mar/17	R. Dr. Almeida Lima, 16	s/n		Augmentar fábrica	São Paulo Alpargatas Company
1919	Doc7 / cx D3 - 1919	R. Dr. Almeida Lima, 16	218131 A	2870 a	Augmento de uma officina	São Paulo Alpargatas Company
1920		R. Dr. Almeida Lima, 16	230132 A	535 a	Augmento de uma fábrica	G. Schmiti (São Paulo Alpargatas Com.)
1921	Doc3 / cx D4 - 1921	R. Dr. Almeida Lima, 241 a 253	16754 A	939 a	Demolição de prédios	São Paulo Alpargatas
1921	Doc4 / cx D4 - 1921	R. Dr. Almeida Lima, 241 a 253 e Frei Gaspar e Cons. Laffaeytte, 18 a 26	19754 A	1748 a	Construção de uma fábrica de tecelagem e fiação	Scott e Urner - Propriedade de São Paulo Alpargatas Company

Bibliografia.

Alpargatas: oitenta anos de nossa história. São Paulo, Mouro Ivan Marketing Editorial, 1987.

ALAMBERT, Clara Correia d'. *O Tijolo nas Construções Paulistanas do século XIX.*

São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 1993.

ALBUQUERQUE, Alexandre. *Construções Civis.* São Paulo, Empresa gráfica da “Revista dos Tribunais” LTDA, 1952.

ANDRADE, Antonio Luiz Dias de. *Um Estado Completo que Pode Jamais ter Existido,* São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Tese de Doutorado, 1993.

ANDRADE, Maria Margarida de. *Bairros além tamanduateí: O imigrante e a fábrica no Brás, Mooca e Belenzinho.* São Paulo, FFLCH/USP, Tese de Doutorado, 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.

ARAUJO FILHO, J. R. de. *Santos: O Porto do Café,* Tese (Livre Docência), Rio de Janeiro, 1969.

Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. *Instalações hidráulicas prediais contra incêndios, sob comando : norma brasileira,* Rio de Janeiro, ABNT, 1965.

_____. *Saídas de emergência em edifícios : NBR 9077,* Rio de Janeiro, ABNT, 1993.

_____. *Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos : NBR 9050,* Rio de Janeiro, ABNT, 1994.

BANDEIRA JUNIOR. *A Indústria no Estado de São Paulo em 1901.* São Paulo, Diário Oficial, 1901.

- BARBUY, Heloísa. A conformação dos ecomuseus: elementos para compreensão e análise, *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 3, 1995.
- BARRO, Máximo & BACELLI, Roney. *Ipiranga – Historia dos Bairros de São Paulo*, São Paulo, SMC/DPH/PMSP, 1979.
- BLAY, Eva Alterman. *Eu não tenho onde morar – Vilas operárias na cidade de São Paulo*, São Paulo, Nobel, 1985.
- BOITO, Camillo. *Questioni Pratiche di Belle Arti*. Milano: Hoepli, 1893.
- BOITO, Camillo. *Os Restauradores*, São Paulo, Ateliê, 2002.
- BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*, Ateliê, Cotia, 2004.
- _____. Verbete: Concetto del Restauro. In: *Enciclopedia Universale dell'Arte*, Novara, Instituto Geografico de Agostini, 1983, 4. ed..
- BRUNA, Paulo J. V. *Arquitetura, Industrialização e Desenvolvimento*. São Paulo, Perspectiva, 1976.
- BRUNO, Ernani Silva. *Histórias e Tradições da cidade de São Paulo* (3 vols.). São Paulo, Hucitec, 1984, ed. facsimilar a partir da 2ª ed. de 1954.
- BUCHANAN, R. Angus. , *Industrial Archaeology in Britain*. Harmondsworth, Penguin, 1972.
- CAGIANO de AZEVEDO, Michelangelo. *Il gusto nel restauro delle opere d'arte antiche*. Roma, Olimpus, 1948.
- CARBONARA, Giovanni. *Avvicinamento al restauro : teoria, storia, monumenti*. Napoli : Liguori, 1997.
- CARTA, Mino. *Histórias da Mooca (com a bênção de San Gennaro)*. Rio de Janeiro, Berlendis & Vertecchia Editores, 1982.
- Carta de Atenas*, Escritório Internacional dos Museus, Sociedade das Nações, Atenas, outubro de 1931.
- Cartas Patrimoniais*, Brasília, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1995.

Carta de Veneza. In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, 1987, n. 22, pp. 106-107.

CARVALHO, Maria Cristina Wolff de. *Ramos de Azevedo*. São Paulo, Edusp, 2000.

CHOAY, Françoise. Sete proposições sobre o conceito de autenticidade e seu uso nas práticas do patrimônio histórico. [Sept propositions sur le concept d'authenticité et son usage dans les pratiques du patrimoine historique. In: *Conference de Nara sur l'Authenticité*, Paris, Unesco, 1995.

_____. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo, Unesp, 2001.

CLOQUET, Louis. *Traite d'architecture*. Paris, Librairie Polytechnique, 1898.

COSTA, Lúcio. *Lúcio Costa: Registro de uma Vivência*. São Paulo, Empresa das Artes, 1995.

_____. *Arquitetura*. Rio de Janeiro, José Olympio, 2003.

CUNHA, Claudia dos Reis e. *O Patrimônio Cultural da Cidade de Sorocaba: Análise de uma Trajetória*. Dissertação de Mestrado, São Paulo, 2005.

CYRINO, Fábio R. Pedro. *Ferro e Argila. A História da Implantação e Consolidação da Empresa The San Paulo Railway Company Ltd. através da Análise de sua Arquitetura*. São Paulo, Landmark, 2004.

DAUMAS, Maurice. *L'Archéologie Industrielle en France*. Paris, Laffont, 1980.

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo, Difel, s. d.

FABRIS, Annateresa (org.). *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo, Nobel/EDUSP, 1987.

FAGGIN, Carlos Augusto Mattei. *Cotonifício Rodolfo Crespi*. São Paulo, FAUUSP, 1978.

FANCELLI, Paolo. Demolizioni e 'Restauri' di Antichità nel Cinquecento Romano. In: FAGIOLO, Marcello (Org.). *Roma e l'Antico nell'Arte e nella Cultura del Cinquecento*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1985.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O Patrimônio em Processo - Trajetória Política Federal de Preservação no Brasil*. Rio de Janeiro, UFRJ/Minc/IPHAN, 1997.

- FRANÇA, Ary. *A marcha do café e as frentes pioneiras*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, 1960.
- FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro*. Dissertação de Mestrado, FAU-USP, São Paulo, 2007.
- Galpões industriais significativos*. São Paulo, EMURB, s.d.
- FICHER, Sylvia. *Ensino e Profissão: O curso de engenheiro-arquiteto da Escola Politécnica de São Paulo*. Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.
- GIOVANNONI, Gustavo. Verbete: Restauro dei Monumenti. In: *Enciclopédia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, Roma, Istituto della Enciclopédia Italiana (Treccani), 1936, v.18.
- GONÇALVES, Cristiane Souza. *Metodologia para a restauração arquitetônica: a experiência do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em São Paulo, 1937-1975*. Dissertação de Mestrado, São Paulo, 2004.
- HUDSON, Keneth. *Industrial Archaeology. A New Introduction*. London, Baker, 1976, 3ªed. (1ª ed. 1963).
- JOKILEHTO, J. *A history of architectural conservation*, Oxford, Butterworth Heinemann, 1999.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo, Ateliê/FAPESP/SEC, 1998.
- _____. *As transformações na maneira de se intervir na arquitetura do passado entre os séculos 15 e 18: o período de formação da restauração*. Sinopses, São Paulo, n. 36, p. 24-36, 2001.
- _____. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro*. São Paulo, FAUUSP, Tese de Livre Docência, 2006.
- _____. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Cotia, Ateliê-FAPESP, 2009.

- KUSZNIR, Mauro. *Espaço Público, Desenho e Uso: o Bairro da Mooca na São Paulo de 1980 aos dias atuais*. São Paulo, Trabalho de Iniciação Científica-FAUUSP (orientadora Dra. Maria Irene Szmerecsanyi), 1999.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo - Estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971.
- LAUMON, Annette. Tribulations d'une Expression em France. In: *L'Etude ET La Mise em Valeur Du Patrimoine Industriel, 4ème Conférence Internationale, Lyon-Grenoble, Sptembre 1981*, Paris, CNRS, 1985.
- LAURENTINO, Fernando de Pádua. *Várzea do Tamanduatei: industrialização e desindustrialização*. São Paulo, Dissertação (Mestrado) FFLCHUSP, 2002.
- LEMAIRE, Raymond. Autenticidade e Patrimônio Monumental. [Authenticité et Patrimoine Monumental], *Restauro*, Napoli, 1994, n.129.
- LEMONS, Carlos A. C.. *Arquitetura Brasileira*. São Paulo, Melhoramentos, 1979.
- _____. *Alvenaria Burguesa*. São Paulo, Nobel, 1985.
- _____. *Casa Paulista: história das moradias anteriores ao ecletismo trazido pelo café*. São Paulo, EDUSP, 1999.
- _____. *Ecletismo em São Paulo*. In: FABRIS, Annateresa (org.). *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo, Nobel, 1987.
- _____. *O que é patrimônio histórico*, São Paulo, Brasiliense, 2004.
- _____. *Ramos de Azevedo e seu Escritório*, São Paulo, Pini, 1993.
- MARTINS, José de Sousa, *O cativo da Terra*. São Paulo, Editora Hucitec, 1996.
- MATOS, Odilon Nogueira. *Café e Ferrovias: a Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1974.
- MAZZOCO, Maria Inês Dias; SANTOS, Cecília Rodrigues dos. *De Santos a Jundiaí: Nos Trilhos do Café com a São Paulo Railway*. São Paulo, Magma, 2005.

- MIARELLI MARIANI, Gaetano. “*I restauri di Pierre Prunet: un pretesto per parlare di architettura*”, Palladio, 2000, n. 27.
- MORSE, Richard M. *Formação Histórica de São Paulo (de comunidade a Metrópole)*. São Paulo, difusão Européia do Livro, 1970.
- PATTETA, Luciano. *Considerações sobre o Ecletismo na Europa*. In: FABRIS, Annateresa (org.). *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo, Nobel, 1987.
- PEREIRA, José Hermes Martins. *As fábricas paulistas de louça doméstica: Estudo de tipologias arquitetônicas na área de patrimônio industrial*. Dissertação de Mestrado, FAU-USP, São Paulo, 2007.
- PEREIRA LEITE. Luiz Ricardo. *Estudo das estratégias das empresas incorporadoras do Município de São Paulo no segmento residencial no período 1960-1980*, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- PERGOLI CAMPANELLI, Alessandro. Antigos exemplos de restauros de cerâmicas gregas; Exemplos difusos de reparos e restaurações de antigos pavimentos com mosaicos, *Revista Pós*, 2010, n. 27. (no prelo).
- PESSOA, José (org.). *Lúcio Costa: Documentos de Trabalho*. Rio de Janeiro, IPHAN, 1999.
- PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX, *Revista de História*, 1955 (ano VI), n. 21 - 22.
- PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de S. Paulo*. São Paulo, Vanorden, 1903.
- _____. *As estradas de ferro de São Paulo*. São Paulo, Vanorden, 1916.
- PINTO, Alfredo Moreira. *A cidade de São Paulo em 1900. Impressões de Viagem*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1900.
- _____. *S. Paulo em 1899*. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1899.
- PONCIANO, Levino. *Bairros paulistanos de A a Z*. São Paulo, SENAC, 2002.

- Preservación de la arquitectura industrial en Iberoamérica y España*. S.l., Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2001
- POZZER, Guilherme Pinheiro. *A Antiga Estação da Companhia Paulista em Campinas: Estrutura Simbólica Transformadora da Cidade (1872-2002)*. Campinas, UNICAMP, Dissertação de Mestrado, 2007
- RAISTRICK, Arthur. *Industrial Archaeology. An Historical Survey*. Frogmore, St. Albans, Paladin, 1973.
- REALE, Ebe. Brás, *Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos*. São Paulo, EDUSP/Pioneira, 1982.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Aspectos da História da Construção Civil em São Paulo 1860-1960*. São Paulo, Kosmos, 1989.
- _____. *Início da industrialização na Província de São Paulo*, Jornal da Tarde, 06.07.21990, Caderno de Sábado, p.6.
- _____. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo, Perspectiva, 1970.
- _____. *São Paulo: Vila, Cidade, Metrópole*. São Paulo, Prefeitura do Município de São Paulo, 2004.
- RIEGL, Alois, *Le culte modern des monuments, son essence et sa genèse*, Paris, Seuil, 1984.
- ROLNIK, Raquel. *São Paulo Leste/Sudeste – Reestruturação Urbana da Metrópole Paulistana: Análise de Territórios em Transição*. Relatório Final de Pesquisa, PUCCampinas, 2000.
- RUFINONI, Manoela Rossinetti. *Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo*. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 2004.
- RUSKIN, John. *A Lâmpada da Memória*, Cotia, Ateliê, 2008.
- SAIA, Helena. *Arquitetura e Indústria: fábricas de tecidos de algodão em São Paulo*. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 1989.
- SALMONI, Anita e DEBENEDETTI, Emma. *Arquitetura Italiana em São Paulo*. São Paulo, Perspectiva, 1980.

- SALVO, Simona. Arranha-céu Pirelli: crônica de uma restauração, *Desígnio*, 2006, n. 6.
- SAMPAIO, Teodoro. São Paulo no Século XIX. In: *São Paulo no Século XIX e outros ciclos históricos*. Petrópolis, Vozes, 1978.
- SANT'ANNA, Nuto. *São Paulo Histórico – aspectos, lendas e costumes*. São Paulo, Departamento de Cultura. 1944.
- SEGURADO, João Emílio dos Santos. *Alvenaria e Cantaria (4ª edição)*, Lisboa. Bertrand, s.d.
- Sesc-Fábrica da Pompéia*. Lisboa, Blau, 1996.
- SILVA, Dalva Elias Thomaz. *Casa das Retortas*, Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento de Informação e Documentação Artísticas, Centro de Documentação e Informação sobre Arte Brasileira, 1980.
- Sorocabana. Uma Saga Ferroviária*. São Paulo, Diaeto, 2001.
- SUGAI, Geni. Requalificação de Antigas Áreas Industriais: Novos Significados para o Bairro da Mooca, São Paulo, FAU USP, Tese de Doutorado, 2006.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil, 2 vols.*. Rio de Janeiro, Clavero, 1984-1993.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Anhangabahú*. São Paulo, Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, 1989.
- _____. *São Paulo Três Cidades em um século*. São Paulo, Duas Cidades, 1983.
- _____. *Victor Dubugras e as atitudes de inovação em seu tempo*. Tese (Livre Docência), São Paulo, 1985.
- TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes. *O Bairro do Brás, 2ªed.*. São Paulo, Secretaria da Educação e Cultura, 1981.
- VARGAS, Milton (org.). *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*. São Paulo, UNESP, 1994.

VOLLET-LE-DUC, Eugene E., Dictionnaire Raisonné de L'Architecture Française du XXe au XVIe siècle, 10 vols., Paris, Gründ, s. d. (1854-18680, v. 8.

VOLLET-LE-DUC, Eugene E., *Restauração*, Cotia, Ateliê, 2000.

VITORINO, Bruno Bonesso. *Patrimônio ameaçado: os grupos residenciais construídos até 1930 no Brás, Mooca e Belém*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, 2008.

Outras Fontes Consultadas.

Internet.

- Canadian Heritage Information Network
- Getty Conservation Institute
- ICOMOS
- ICROM
- IPHAN
- Universidade de São Paulo
- Unicamp
- Google Earth: <http://earth.google.com>
- Universidade Anhembi-Morumbi: <http://portal.anhembi.br/>
- Prefeitura do Município de São Paulo: <http://www.capital.sp.gov.br>
- Portal Vitruvius: <http://www.vitruvius.com.br>

MENEGUELLO, Cristina; VALENTIN, Fernanda; BERTINI, Giancarlo; RUFINONI, Manoela. *Demolição de galpões industriais na Mooca: descaso e impunidade*, Minha Cidade 196, Novembro de 2007. <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc196/mc196.asp>. (última consulta em 06 de dezembro de 2009).

SANCHES, Aline Coelho. *A obra de Giancarlo Palanti em São Paulo*, Arquitectos 031.01, Dezembro de 2002. http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq031/arq031_01.asp. (última consulta em 06 de dezembro de 2009).

Revistas.

Alemanha.

Architektur Innenarchitektur Technischer Ausbau: 1997 – números 1 a 12; 1998 – números 1 a 12; 1999 – números 1 a 12; 2000 – números 1 a 12.

Intelligent Architektur: 1999 – números 13 a 17; 2000 – números 22 a 25.

Brasil.

Arquitetura e Urbanismo: 1997 – números 69 a 75; 1998 – números 76 a 81; 1999 – números 82 a 87; 2000 – números 88 a 93; 2001 – números 94 a 99; 2002 – números 100 a 102.

Projeto & Design: 1997 – números 204 a 215; 1998 – números 216 a 227; 1999 – números 228 a 238; 2000 – números 239 a 250; 2001 – números 251 a 262; 2002 – números 263 a 271.

Espanha:

Arquitectura Viva: 1997 – números 52 a 57; 1998 – números 58 a 63; 1999 – números 64 a 69; 2000 – números 70 a 73.

França:

D'Architecture d'aujourd'hui: 1997 – números 309 a 314; 1999 – números 318, 320 a 324; 2000 – números 326 a 331; 2001 – números 333 a 337.

Itália:

Domus: 1997 – número 789; 1998 – números 800 a 810; 1999 – números 811 a 821; 2000 – números 822 a 828; 830 a 832; 2001 – números 833 a 843; 2002 – números 844 a 846.

Instituições.

Bibliotecas.

- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo – FAU
- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (Pós-Graduação) – Universidade de São Paulo – FAU-PG
- Escola Politécnica – Engenharia Civil – Universidade de São Paulo – EPEC
- Escola Politécnica – Biblioteca Central – Universidade de São Paulo – EPBC
- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Geografia – Universidade de São Paulo – FFLCH-GE
- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – História – Universidade de São Paulo – FFLCH-HI
- Museu Paulista
- Mário de Andrade

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Gestão Pública - DAF-3 - Departamento Administrativo Financeiro

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Arquivo Geral de Processos

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Arquivo Municipal Washington Luis.

Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo - CESAD/FAUSUP-

- GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO – SECRETARIA DO GOVERNO E PLANEJAMENTO. *Sistema cartográfico metropolitano da Grande São Paulo – 1/10000*, GEGRA, 1974.

- **MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, Foto Aérea, 1994.**
- **Planta da Cidade de São Paulo – 1881.**
Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1881.jpg> (última consulta em 09 de fevereiro de 2010).
- **Planta da Cidade de São Paulo – 1895.**
Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1895.jpg> (última consulta em 09 de fevereiro de 2010).
- **Planta Geral da Cidade de São Paulo – 1905.**
Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1905.jpg> (última consulta em 09 de fevereiro de 2010).
- **Planta da Cidade de São Paulo – 1913.**
Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1913.jpg> (última consulta em 09 de fevereiro de 2010).
- **Planta da Cidade de São Paulo – 1916.**
Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1916.jpg> (última consulta em 09 de fevereiro de 2010).
- **Planta da Cidade de São Paulo – 1924.**
Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1924.jpg> (última consulta em 09 de fevereiro de 2010).
- **Planta da Cidade de São Paulo – 1943.**
Fonte: <http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1943.jpg> (última consulta em 09 de fevereiro de 2010).