CRISTIANE IKEDO BARDESE

Arquitetura Industrial

Patrimônio edificado, preservação e requalificação:
O caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP) 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
2011

CRISTIANE IKEDO BARDESE

Arquitetura Industrial

Patrimônio edificado, preservação e requalificação:
O caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP) 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
2011

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar meus agradecimentos:

À FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, cujo apoio financeiro foi fundamental para o desenvolvimento dessa pesquisa.

À Professora Dra. Beatriz Mugayar Kühl, por todo apoio e orientação no decorrer de todos os trabalhos, desde a Iniciação Científica, também com apoio da FAPESP.

Aos professores Dr. Antonio Soukef Júnior e Dra. Marly Rodrigues, pelos comentários e sugestões que me guiaram desde o exame de qualificação.

Aos amigos Thais Bortolato e Pablo Padin, pelo interesse e incentivo, aos meus pais, por compreender minhas ausências e especialmente a Wayne Sousa, por todo companheirismo, dedicação e ajuda ao longo de todo trabalho.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .09

CAPÍTULO 1 .13

Estabelecimento da atividade industrial no bairro do Brás

1.1 A atividade industrial no Brás: surgimento, expansão e consolidação – final do século

XIX e início do século XX .13

1.2 O espaço urbano e a atividade industrial .23

1.3 Bens de interesse e os mapas da cidade .36

1.4 Os edifícios da Família Matarazzo: repercussões da imigração .52

CAPÍTULO 2 .67

Estudo e Análise dos objetos selecionados

2.1 O Moinho Matarazzo .75

2.2 A Tecelagem Mariângela .105

CAPÍTULO 3 .142

Notas sobre a Preservação do Patrimônio Industrial e o bairro do Brás

3.1 Introdução .142

3.2 O Patrimônio Industrial em São Paulo .148

3.3 Os critérios de preservação .153

3.4 Análise dos conjuntos Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela

a partir das teorias de preservação .158

3.5 Propostas para o estudo e intervenção em bens industriais .172

CONSIDERAÇÕES FINAIS .174

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS e INSTITUIÇÕES CONSULTADAS .176

LISTA DE IMAGENS

Nº	Título	Pág.
01	Brás do início do século XX.	32
02	Vista panorâmica do Brás s.d.	32
03	Planta da Cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira de Esgoto em 1881	42
04	Planta da Cidade de São Paulo – 1895	43
05	Planta Geral da Cidade de São Paulo – 1905	44
06	Planta Geral da Cidade de São Paulo – 1913	45
07	Planta Geral da Cidade de São Paulo – 1916	46
08	Planta da Cidade de São Paulo. Mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados em 1924	47
09	Mapa Topográfico do Município de São Paulo. Sara – Brasil S.A. – Folha 51	48
10	Planta da Cidade de São Paulo e Municípios Circunvizinhos – 1943	49
11	São Paulo, Projeção hiperboloid com rede kilométrica em 1951	50
12	São Paulo, Projeção hiperboloid com rede kilométrica em 1952	51
13	Região do Brás	67
14	Área de estudo	68
15	Detalhe das alvenarias de tijolos do Moinho Matarazzo	79
16	Esquema dos aparelhos utilizados nas alvenarias de tijolos	79
17	OPA/1899-245 – Fotos e Prospectos Principal e Lateral do Moinho Matarazzo	82
18	OPA/1899-245 – Projeto do Moinho Matarazzo	83
19	OPA/1899-245 – Prospecto e Planta esc. 1:200 de antigos armazéns	85
20	Moinho Matarazzo no início de 1900	86
21A	OP/1908/001.356 – Projeto de aqueducto subterrâneo entre a Fábrica	89
21B	Mariângela e o Moinho Matarazzo OP/1913/0003.698 – Pedido de levantamento de calçamento na Rua Monsenhor Andrade para substituição de tubo	
22A	Localização do conjunto	91--92
22B	OP/1909/001.648 – Projeto de depósitos anexo ao Moinho Matarazzo	
22C		
23	OP/1913/003.699 – Projeto para aumento do moinho	93
24	OP/1907/001.095 – Armazém para arroz em casca e beneficiado	94
25	Vista do conjunto do Moinho Matarazzo voltado para a Rua Monsenhor Andrade	99
26	Detalhe do antigo galpão do fim do século XIX	99
27	Continuação do galpão até o Moinho Matarazzo	99
28	Detalhe das intervenções do Moinho Matarazzo	100
29	Detalhe dos guarda-corpos em ferro e o vandalismo na região	100
30	Fachada para a Rua do Bucolismo	100
31	Entrada do conjunto pela Rua do Bucolismo	100
32	Conjunto do Moinho Matarazzo próximo à ferrovia na Rua do Bucolismo	101

33	Mesma fachada com Tecelagem Mariângela ao fundo	101
34	Detalhe da fachada	101
35	Detalhe da fachada	101
36	Restaurante Santa Rosa	102
37	Detalhe da escada de tijolos	102
38	Detalhe da entrada do Restaurante	102
39	Detalhe da estrutura da cobertura	103
40	Detalhe do fechamento de antigo vão	103
41	Detalhe da cobertura do Moinho Matarazzo	104
42	Vista da Rua do Bucolismo	104
43	Detalhe das novas descidas de água pluvial aparentes	105
44	Detalhe das novas esquadrias e grades	105
45	Fábrica de Fiação e Tecelagem d'algodão – Detalhe da cobertura e estrutura – 1904	109
46	Planta Geral das Transmissões da Fábrica de Fiação e Tecelagem d'algodão – 1904	110
47	OP/1906/001.112 – Imagens referentes à expansão da Tecelagem Mariângela	111
48	OP/1907/001.095 – Imagens referentes à extensão da Fábrica de tecidos	112
49	Elevações da Extensão da Fábrica	113
50	Imagem da Fábrica de Tecidos Mariângela no início do século XX	114
51	Fábrica Mariângela no início do século XX	114
52	Vista superior da Tecelagem Mariângela	114
53	Esquina entre as ruas Monsenhor Andrade e Fernandes Silva	115
54	Detalhe das novas aberturas na fachada	115
55	Detalhe do revestimento cerâmico nas fachadas	115
56	Vista para Rua Fernandes Silva	116
57	Continuação da fachada – Rua Fernandes Silva	116
58	Continuação da fachada – Rua Fernandes Silva	116
59	Continuação da fachada – Rua Fernandes Silva	116
60	OP/1907/000.013 – Planta para o assentamento de duas caldeiras para fazer sabão	117
61	OP/1907/000.111 – Imagens do projeto de Extensão da Fábrica de Tecidos	118
62A 62B	OP/1909/001.647 – Projeto de expansão	119-120
63	OP/1909/000.045 – Projeto de expansão da Fábrica Mariângela	121
64	Planta da extensão da Fábrica de Tecidos – 1910	122
65	OP/1910/000.236 – Extensão da Fábrica de Tecidos Mariângela	123
66	Esquina entre as ruas Monsenhor Andrade e Assunção	124
67	Vista do antigo conjunto de residências, junto a tecelagem	124
68	Fachada voltada para Rua Assunção	124
69	Continuação da fachada – Rua Assunção	124
70	Detalhe da nova abertura para veículos	124
71	Detalhe do estacionamento	125
72	Continuação da fachada – Rua Assunção	125
73	Fechamento de algumas aberturas e substituição de esquadrias	129

74	Detalhe da tela metálica	129
75	Entrada do conjunto pela Rua da Alfândega	129
76	Detalhe da entrada e ruas internas do complexo	129
77	Detalhe da entrada de veículos	130
78	Readequação das aberturas e espaços internos	130
79	Vista aérea da região	132
80	Vista da Rua Monsenhor Andrade	133
81	Fachada principal do SENAI	133
82	Planta da região de estudo	134
83	Vistas 01 e 02	135
84	Vistas 03, 04 e 05	136
85	Vistas 06, 07 e 08	137
86	Vistas 09 e 10	138
87	Vistas 11 e 12	139
88	Resolução nº38/92 - Planta nº1: Identificação dos imóveis e respectivos níveis de proteção	141
89	Exemplo dos levantamentos para recuperação do complexo do Gasômetro	162
90	Levantamento das patologias – Gasômetro	163

RESUMO

A pesquisa versa sobre a preservação do patrimônio arquitetônico industrial na cidade de São Paulo, através do estudo de caso de dois conjuntos, *Moinho Matarazzo* e *Tecelagem Mariângela*, importantes exemplares da arquitetura industrial datados do fim do século XIX e início do século XX, localizados no bairro do Brás. Esses conjuntos se destacam por sua qualidade arquitetônica, importância histórica, soluções técnicas, organização e interação dos espaços, inserção no tecido urbano e sua condição de referência para a memória local. Mesmo com um debate complexo, a pesquisa busca discutir questões ligadas ao patrimônio industrial, propondo diretrizes para sua preservação, a partir da análise desses conjuntos, pretendendo demonstrar que é possível aliar ações contemporâneas à sua salvaguarda, levantando também, novos temas para discussão.

Palavras chave: Moinho Matarazzo, Tecelagem Mariângela, Patrimônio Cultural, Arquitetura Industrial, Preservação, Restauração.

ABSTRACT

This research deals with the preservation of industrial architecture in the city of São Paulo, through two study cases, *Matarazzo Mill* and *Mariangela Textile Industry*, important examples of industrial architecture of the end of 19th Century and the beginning of 20th Century, in the Bras district. Those complexes stand out because of their architectural quality, historical importance, technical solutions, organization and integration of the spaces, their insertion in the urban space and their reference for the local memory. Even with a complex debate, this research will discuss questions related to industrial heritage, proposing guidelines for their preservation, through the analysis of those cases, showing that it is possible to ally present actions and their preservation, and proposing new subjects for discussion.

Keywords: Matarazzo Mill, Mariangela Textile Industry, Cultural Heritage, Industrial Architecture, Preservation, Restoration.

INTRODUÇÃO

Este projeto de pesquisa trata da preservação e reutilização do patrimônio arquitetônico industrial na área central da cidade de São Paulo, através do estudo de dois conjuntos edificados durante o período que compreende o final do século XIX e início do século XX. O trabalho se concentrará em uma área do bairro do Brás – que presenciou um destacado desenvolvimento industrial, pela sua importância histórica na configuração do tecido urbano da cidade e, também, por ainda apresentar importantes exemplares da arquitetura industrial.

Mesmo que o interesse pela preservação do patrimônio industrial no Brasil seja relativamente recente, ganhando maior importância nas últimas décadas do século XX, podemos notar uma crescente discussão e interesse por sua preservação, com a realização de alguns estudos e levantamentos específicos.

Com grande parte localizada ao longo das ferrovias e próximas às áreas centrais, incidem sobre esses conjuntos uma grande especulação econômica e imobiliária, tornando-se urgente a realização de levantamentos sistematizados, estudos e análises para a identificação dos exemplares mais significativos.

Como sequência às pesquisas de Iniciação Científica, no ano de 2003, financiada pela FAPESP e ao Trabalho Final de Graduação, a partir da análise arquitetônica, sua inserção no espaço urbano da região e as modificações sofridas através dos anos, dos dois conjuntos selecionados, o trabalho visa a discussão da possibilidade/ necessidade de preservação e reutilização desses conjuntos industriais através de novos usos, compatíveis com seus elementos caracterizadores e que possibilitem a transmissão de conhecimento e estudo futuro, sem a agressão física e memorial dos objetos em questão. São ainda abordados aspectos teóricos sobre a preservação do patrimônio industrial, através da discussão da aplicabilidade, nos objetos de estudo, desses preceitos na prática contemporânea, inserindo-os em um quadro atual de debates, sobre a viabilidade de sua preservação e requalificação.

A escolha desses dois conjuntos: Moinho Matarazzo e Fábrica de Tecelagem Mariângela, deu-se a partir da relação dos conjuntos já levantados em outros trabalhos¹ e pesquisas de campo na região do bairro do Brás. Esses exemplares foram escolhidos por apresentarem elementos construtivos caracterizadores, representativos do início da industrialização paulista e de movimentos operários. Eles também estão localizados na região central da cidade, próximos à malha ferroviária e a um grande centro comercial e estão sob grande pressão da especulação imobiliária, fazendo com que a importância de seu estudo, evidenciando seus elementos caracterizadores, e a proposta de diretrizes para intervenções fundamentadas tornem-se imprescindíveis.

A pesquisa seguirá as várias fases dos conjuntos selecionados, iniciando-se no final do século XIX, mais especificamente 1899, data do primeiro registro do conjunto do Moinho Matarazzo², primeira década do século XX, 1904, primeiro registro da Tecelagem Mariângela³, até os dias de hoje, quando podemos observar seus atuais estado de conservação.

Essas construções foram selecionadas, para que sejam estudadas suas especificidades – soluções técnico-construtivas e arquitetônicas, materiais, organização dos espaços, importância documental e como referência para a memória da região e sua inserção no espaço urbano atual da região. Através do registro de seu estado, evidenciando suas qualidades e necessidades, a pesquisa pretende mostrar que muitos dos conjuntos existentes no local, ainda são dignos de preservação e principalmente, merecedores de estudo.

¹ Ver: RUFINONI, Manoela Rossinetti. Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 2004.

SAIA, Helena. Arquitetura e Indústria: fábricas de tecidos de algodão em São Paulo. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 1989.

Galpões industriais significativos. São Paulo, Emurb, s.d.

² Arquivo Municipal Washington Luis. Obras Particulares – Papéis Avulsos 1899 O PA 245 – pp. 82-88.

³ Arquivo Municipal Washington Luis. Obras Particulares – Papéis Avulsos 1904 O PA 391 – pp. 88-93.

Pretende-se assim, também discutir os preceitos teóricos de restauração e sua aplicabilidade para o patrimônio industrial em São Paulo, utilizando-se desses estudos de caso, abrindo caminho para discussões mais profundas, visando ampliar e enriquecer o seu conhecimento para futuras intervenções.

O primeiro capítulo: Estabelecimento da atividade industrial no bairro do Brás - 1.1 *Brás: surgimento, expansão e consolidação – final do século XIX e início do século XX*; 1.2 *O espaço urbano e a atividade indústria*; 1.3 *Bens de interesse e a expansão industrial através dos mapas da Cidade*; 1.4 *Os edifícios da Família Matarazzo: repercussões da imigração*; se detém aos processos de industrialização do bairro do Brás, apresentando o rápido crescimento e transformações pelos quais a região passou, a partir de meados do século XIX e primeiras décadas do século XX. São apresentados os principais fatores para sua expansão, como a chegada da estrada de ferro, enriquecimento gerado pela cultura do café, a imigração européia, entre outros.

Também são relatados temas relativos ao surto industrial ligado a essa transformação, como a formação dos bairros operários, a instalação de grandes conjuntos industriais e armazéns próximos às ferrovias, presença da imigração na construção civil e costumes, relações entre o espaço urbano e a atividade industrial, etc., e como influenciaram a região.

O final do capítulo é dedicado à chegada dos imigrantes que se estabeleceram no bairro do Brás, principalmente os italianos, com ênfase à Família Matarazzo, proprietários originais dos dois estudos de caso e referência das transformações pelas quais a região passou.

O segundo capítulo: Estudo e Análise dos objetos selecionados; 2.1 *O Moinho Matarazzo*; 2.2 *A Tecelagem Mariângela*; inicia-se com a apresentação da seqüência de trabalho e material obtido durante as pesquisas de campo e documental realizada nos arquivos municipais disponíveis. São também realizadas uma descrição e análise pormenorizadas das construções do conjunto do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela, através da descrição cronológica de suas construções, principais

características, organização espacial e seu atual estado de conservação, incluindo intervenções realizadas para adaptá-los a novos usos.

No terceiro capítulo: Notas sobre a Preservação do Patrimônio Industrial e o bairro do Brás; *3.1 Introdução; 3.2 O Patrimônio Industrial em São Paulo; 3.3 Os critérios de preservação; 3.4 Análise dos conjuntos Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela a partir das teorias de preservação; 3.5 Propostas para o estudo e intervenção em bens industriais;* são apresentados as principais teorias relativas ao patrimônio industrial e as questões ligadas à sua preservação, como a inserção no tecido urbano e requalificação aos novos usos.

E com base nas teorias e critérios de preservação discutidos e na análise dos conjuntos estudados, foram levantadas algumas questões e propostas básicas que poderão auxiliar e orientar o caminho da preservação e intervenção do patrimônio industrial, possibilitando novas atuações que respeitem seus elementos e características, sem ter a pretensão de descrever procedimentos detalhados ou constituir um receituário.

CAPÍTULO 1

Estabelecimento da atividade industrial no bairro do Brás

Para o melhor entendimento dos estudos de caso, assim como sua análise e relações com a malha urbana atual, serão abordados o surgimento, expansão e consolidação da atividade industrial na região do atual bairro do Brás.

Foram diversos os fatores que possibilitaram e acabaram por acelerar esse processo, como o enriquecimento proporcionado pela cafeicultura, a chegada da estrada de ferro, imigração européia, entre outros. A fisionomia da cidade mudava drasticamente a cada ano, em especial as áreas de várzea, próximas às ferrovias, onde se instalou a maior parte das nascentes indústrias. E na tentativa de elucidar alguns desses fatores, o capítulo a seguir descreve de forma cronológica essas transformações que a região do bairro do Brás passou.

1.1 A atividade industrial no Brás: surgimento, expansão e consolidação – final do século XIX e início do século XX

Ainda no início do século XIX, a região do Brás⁴ foi marcada pelas chácaras e um pequeno aglomerado de modestas casas de taipa beirando os escassos arruamentos. Sempre marcada pelas cheias do Rio Tietê e Tamanduateí, foi durante muito tempo apenas ligação entre São Paulo e Penha.

O bairro do Brás foi o primeiro foco expressivo de povoamento a leste do Tamanduateí e teve sua origem relacionada a estabelecimentos comerciais ao longo da

⁴ Segundo Nuto Santana, a região era conhecida por diversos nomes, sendo que o que absorveu os demais foi o de José Brás, reconstrutor da capelinha do lugar.

BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições da Cidade de São Paulo. Volume 2 – Burgo de Estudantes (1828-1872)*, Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1954, p.564.

estrada São Paulo – Rio de Janeiro, sendo o primeiro instalado em 1730, pertencente ao português José Brás, composto de casa de comércio e albergue.⁵

*“Em 1860 Zaluar escrevia na sua Peregrinação pela Província de São Paulo: ‘Entramos em São Paulo pelo lugar chamado Brás. É um dos arrabaldes mais belos e concorridos, notável pelas suas chácaras onde residem muitas famílias abastadas’. Com casas-grandes abarracadas ‘ao gosto paulista’, como escreveu José de Alencar em um de seus romances (Sonhos d’Ouro), descrevendo uma chácara extensa que ficava ‘em um dos mais pitorescos arrabaldes da capital de São Paulo’: o Brás.”*⁶

Somente em meados do século XIX que o bairro começou, aos poucos, a se desenvolver. As ruas foram se abrindo de forma irregular, apresentado larguras variáveis, até mesmo em uma mesma rua e algumas das antigas chácaras foram aos poucos desaparecendo, dando lugar à inevitável expansão da cidade e urbanização das zonas de subúrbio.

As antigas plantas mostram que a extensão da cidade, nessa época, ainda era reduzida, restringindo-se à extremidade do esporão que constitui o interflúvio Tamanduateí – Anhangabaú, e o “Brás apresentava-se ainda em desenvolvimento embrionário, separado da cidade pela várzea do Tamanduateí”⁷. Um plano de arruamento somente foi apresentado em agosto de 1831 e divulgado no ano seguinte, o que aos poucos atraiu a atenção de novos interessados em seus terrenos⁸. A partir de 1836, a Freguesia do Brás tem o maior número de terrenos solicitados dentre os

⁵ RUFINONI, Manoela Rossinetti. *Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo*. São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 2004, p.12.

⁶ BRUNO, 1954, p.572.

⁷ LANGENBUCH, Juergen Richard. *A estruturação da Grande São Paulo – Estudo de Geografia Urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971, p.9.

⁸ TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes. *O Bairro do Brás – 2ª edição*. São Paulo, Secretaria da Educação e Cultura, 1985, p.63.

bairros de São Paulo, o que pode ser, em parte, explicado por sua localização – passagem que fazia a ligação com a Corte, através da Penha. O caminho que ligava a cidade de São Paulo e o Rio de Janeiro esteve inteiramente relacionado com a origem do bairro do Brás, que se expandiu de forma linear, acompanhando as estradas de ligação. Mas mesmo com a crescente procura por novos terrenos, o bairro não apresentava ainda um aspecto propriamente urbano.

Em 1836, foi realizado um recenseamento por Daniel Pedro Müller, para toda cidade de São Paulo, que registra 4068 fogos, compreendendo 21 933 habitantes, num total de dez freguesias, das quais Sé, Santa Ifigênia e Brás pertenciam ao centro urbano, com um total de 9 391 habitantes, distribuídos em:

- Freguesia da Sé: 2 557 brancos; 1 035 pretos; 1 085 pardos e 1 índio
- Freguesia de Santa Ifigênia: 1 196 brancos; 739 pretos; 1 067 pardos e 62 índios
- Freguesia do Brás: 328 brancos; 156 pretos e 175 índios⁹

As terras além do rio Tamanduateí foram ocupadas vagarosamente, pelo menos até meados do século XIX, e apesar da Câmara Municipal continuar cedendo cartas de datas de terras na região do Brás, as freqüentes inundações da várzea retardaram um pouco a expansão da cidade para essa direção.

Até meados do século XIX, a cidade de São Paulo ainda era pequena, com pouco significado econômico e sua economia era principalmente de subsistência. O mesmo acontecia com o panorama industrial da cidade que pouco se modificou nesse período. “Aliás em todo Brasil – como observou Von Eschwege no começo do oitocentismo – o estabelecimento de empresas e a realização de planos industriais de certo vulto esbarrariam com obstáculos muito difíceis de vencer. (...) O produto manufaturado no país acabava ficando dez vezes mais caro que o similar europeu. Em São Paulo foram se estabelecendo na época apenas indústrias rudimentares e

⁹ *Idem*, p 71.

pequenas oficinas artesanais.”¹⁰

Em meados de 1850, novas fábricas instalaram-se na região, como a primeira grande fábrica de tijolos no Bom Retiro.¹¹ A partir da segunda metade do século XIX, a fisionomia da cidade de São Paulo sofreu profundas transformações, principalmente com a expansão da cultura cafeeira, que resultou na realização de uma série de empreendimentos. Houve também outros fatores decisivos que lhe deram novo aspecto e papel – a imigração européia e a instalação das ferrovias. De ordem econômica, social ou simplesmente técnica, de caráter regional ou nacional, esses fatores contribuíram para que, principalmente a partir de 1870, se marcassem uma nova fase na história de São Paulo.

São Paulo presenciou um novo ritmo de crescimento, como podemos observar na relação abaixo¹², a população aumentou na região do centro urbano, mas notamos que foi no Brás que houve um ritmo mais acelerado; foi crescente também, o movimento de veículos na cidade, exigências que modificaram a fisionomia da antiga estrada da Penha.

<i>População nos Distritos</i>	<i>1836</i>	<i>1855</i>	<i>1872</i>
- Sé	5 568	7 484	9 213
- Santa Ifigênia	3 064	3 646	4 459
- Brás	659	974	2 308
- Penha	1 206	1 337	1 883
- N. Senhora do Ó	1 759	2 000	2 023
- Consolação	-----	-----	3 357
Total	12 256	15 471	23 243

A ocupação industrial era, como mencionado, pontual, rudimentar e pouco representativa nos primeiros anos do século XIX, como descreve José Joaquim

¹⁰ BRUNO, 1954, p.710.

¹¹ BRUNO, 1954, p.716.

¹² TORRES, 1985, p.91.

Machado d'Oliveira, em 1856:

“Não se pode qualificar como indústria fabril essas pequenas fábricas de chapéus, charutos, licores, etc., algumas das quais duram pouco ou são como apêndice de casas comerciais.”¹³

Essa ocupação assume maior destaque na economia paulistana, sobretudo a partir da última década daquele século, intensificando-se nas primeiras do século XX, devido a uma série de fatores, como uma nova política alfandegária de caráter protecionista, a repercussão da Guerra Civil norte-americana, que contribuiu para a expansão da indústria têxtil e também pelas estradas de ferro.

Segundo Langenbuch, durante todo o final do século XIX e a primeira década do século XX, pelo menos, as transformações que ocorreram nos arredores paulistanos ainda não encerram fenômenos de expansão metropolitana, mas estabeleceram importantes e decisivas diretrizes – eixos e pólos, que condicionarão esse processo.¹⁴

A crescente industrialização contribuiu para a urbanização de extensas áreas e a compartimentação e transformação das chácaras suburbanas nos bairros industriais e operários, principalmente a partir de 1867 com a instalação da estrada de ferro Santos-Jundiaí. Os fatores que impulsionaram essa rápida transformação na paisagem, também demarcaram a transformação da própria sociedade paulistana, como as relações de trabalho, convívio social, desenho urbano, etc.

“No fim da década do Romantismo, o Presidente Saraiva, em relatório enviado à Assembléia, abordou em termos práticos o surto do café na Província e o seu futuro econômico. Um mês depois, em março de 1855, aquela Câmara autorizou-o a garantir 2% de lucro (tendo, mais tarde, o governo imperial garantido por lei mais 5%) a qualquer companhia que, com um capital máximo de 2 000 000 de libras, construísse uma estrada de

¹³ TORRES, 1985, p.106.

¹⁴ LANGENBUCH, 1971, p.78.

ferro “de Santos para esta capital e interior”. No ano seguinte o Visconde (então Barão) de Mauá e seus sócios receberam uma concessão por 90 anos, e em 1860 haviam conseguido formar em Londres a empresa “The São Paulo Railway Company, Ltd.”. Em novembro começou a construção do leito da estrada partindo do porto de Santos até Jundiaí, via São Paulo. (...) A 16 de fevereiro de 1867 os 139 quilômetros da linha de Santos a Jundiaí foram abertos ao tráfego”¹⁵

A inauguração da estrada de ferro São Paulo Railway, que ligou zonas cafeeiras do oeste paulista ao porto de Santos, seguida pela estrada de ferro do Norte, ligando a capital ao Rio de Janeiro, foram responsáveis por grandes mudanças a partir da segunda metade do século XIX, principalmente no sistema de transporte. Houve uma visível alteração da paisagem pela formação de novas estruturas urbanas trazidas pela ferrovia e indústria. A implantação das ferrovias iniciou um processo de completa reestruturação das vias de transporte, definindo novos trajetos que redirecionaram os eixos de ocupação, circulação e expansão da cidade.¹⁶

A implantação das ferrovias foi possível, principalmente, devido ao dinheiro provindo da cafeicultura. A riqueza proporcionada pela cultura do café trouxe grandes mudanças na economia do Estado e no próprio país, resultando no deslocamento do eixo econômico em direção do sudeste, tornando-se também o principal produto comercial de exportação.

Essa riqueza também gerou condições para o surto industrial da cidade, custeou boa parte da infra-estrutura necessária para que a manufatura nacional pudesse se estabelecer e a formação de uma nova ordem econômica, política e social, principalmente visível no início do século XX.

O final do século XIX foi marcado pelas sucessivas implantações de novos

¹⁵ MORSE, Richard. *Formação histórica de São Paulo*. São Paulo, Difusão européia do Livro, 1970, pp. 205-206.

¹⁶ LANGENBUCH, 1971, p.78-101.

trechos ferroviários: Sorocabana em 1875, Norte – Central do Brasil em 1877.

“Oito anos depois de completada a linha Santos-Jundiaí, já estavam em funcionamento as quatro principais ferrovias que serviam o interior. Eram elas: 1) Cia. Paulista (extensão do eixo Santos-Jundiaí; aberta na direção norte-noroeste, de Jundiaí a Campinas em 1872, a Limeira de Rio Claro em 1876, a Descalvado em 1881); 2) Cia. Ituana (aberta na direção oeste de Jundiaí a Itu em 1873, a Piracicaba em 1879); 3) Cia. Sorocabana (aberta na direção oeste, de São Paulo a Sorocaba em 1875, a Ipanema em 1875, a Tietê em 1883; 4) Cia. Mojiana (aberta na direção norte, de Campinas a Moji Mirim e Amparo em 1875, a Casa Branca em 1878, a Ribeirão Preto em 1883, a Poços de Caldas em 1886, trazendo assim uma região do Sul de Minas para a esfera econômica de São Paulo). A última linha importante dessa rede (...) era a Cia. São Paulo e Rio de Janeiro (mais tarde Central do Brasil), ligando São Paulo à Capital do país.”¹⁷

Esses novos trechos possibilitaram a reestruturação das ligações entre diversas regiões, a definição de novos trajetos e o redirecionamento da ocupação, circulação e expansão das cidades.¹⁸

O auge ferroviário na cidade de São Paulo foi simbolizado pela construção da Estação da Luz, um edifício ímpar de proporções monumentais. A estação construída em uma área de 7.520 metros quadrados teve muito de seu material importado da

¹⁷ *Idem*, pp.228-229.

¹⁸ Sobre o estabelecimento das linhas ferroviárias no Estado de São Paulo, ver: PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de S. Paulo*. São Paulo, Vanorden, 1903 e MATOS, Odilon Nogueira. *Café e Ferrovias: a Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1974.

Especificamente sobre a Ferrovia São Paulo Railway, ver: 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; 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.

Bibliografia complementar, ver: KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo, Ateliê, 1998.

Inglaterra, inclusive os ingleses estiveram ligados à construção e direção das primeiras ferrovias em São Paulo.

A ferrovia teve papel decisivo como elemento indutor na localização de diversos conjuntos industriais, orientando e organizando os caminhos da industrialização. A ferrovia funcionou como instrumento de reorganização dos arredores paulistanos em seu benefício; a São Paulo Railway determinou a formação de uma faixa industrial, formando um arco a leste e ao norte do centro. Da mesma forma, os terrenos planos, desocupados e a baixo custo, que ladeavam a ferrovia, contribuíam para a ocupação das indústrias, pois possibilitavam ampliações futuras e desvios ferroviários para dentro dos conjuntos ajudando no escoamento da produção.

As estações ferroviárias, como pontos de convergência de produtos e pessoas, tiveram repercussão no povoamento e na valorização dessas regiões, onde se instalaram grande parte dos trabalhadores atraídos pelas recentes indústrias. Com a vinda crescente de mão de obra, houve a fixação do operariado nas imediações das regiões industriais e a formação dos bairros operários¹⁹, principalmente na região do Brás. As estradas de ferro influenciaram a formação e localização do parque industrial, além de valorizarem as áreas de várzea, fazendo com que suas terras se edificassem bairros operários que mais tarde, se integraram no corpo urbano.

“Ao contrário de muitas das estradas históricas que convergiam para São Paulo, as estradas de ferro ficavam ao nível dos rios. A São Paulo Railway chegava de Santos margeando o Tamanduateí, contornava a colina central e então seguia o Tietê antes de dobrar para o norte. A bacia do Tietê era

¹⁹ Bandeira Júnior ao fazer o levantamento dos estabelecimentos fabris em São Paulo, cita o número de operários empregados, na maioria dos objetos de seu estudo, discriminando-os entre estrangeiros e brasileiros, destacando a grande participação dos estrangeiros como mão-de-obra.

“é contristadora a desproporção do pessoal brasileiro para o estrangeiro, assinalada no mappa que temos em frente: 9 nacionaes, 301 estrangeiros”, destacou Bandeira Júnior a respeito da Fábrica de Tecidos Fiação Anhaia.

BANDEIRA JÚNIOR, Antonio Francisco. *A Indústria no Estado de São Paulo em 1901*. São Paulo, Diário Oficial, 1901, p.55.

*também seguida pela Sorocabana que vinha de oeste; e pela Central do Brasil, vinda do Rio, a este. A São Paulo Railway, em parte pela sua vasta quantidade de desvios, veio determinar a formação de uma faixa industrial que se entendeu por um amplo arco a este ao norte do centro, e do qual muitos terrenos já eram indesejáveis por serem baixos e úmidos. Neste arco, principalmente no Brás e na Mooca, foi morar a maioria dos trabalhadores.*²⁰

As estações de trem também tiveram papel importante na orientação da urbanização local, pois facilitavam o acesso e fixação de grande número de imigrantes vindos do porto e do Rio de Janeiro, nas regiões próximas. Situação acentuada com a instalação da Hospedaria dos Imigrantes entre as estações do Brás e Mooca, entre 1886 e 1888. A ligação com a Corte, também favoreceu para o desenvolvimento e mudança do aspecto do bairro, particularmente em torno do largo da Concórdia e nas ruas de Piratininga e Carneiro Leão.²¹

A intensificação do comércio importador e exportador aumentou a necessidade de uma melhor infra-estrutura de transportes para ligação dos portos com o mercado interno, principalmente após a expansão do café. Entre 1870 e 1890, também quarenta e uma indústrias se instalaram na cidade, à margem das ferrovias.²²

Em 1881, no bairro do Brás, a urbanização já tinha ultrapassado as áreas das estações do Brás (Santos-Jundiaí) e do Norte (Central do Brasil)²³ e cada vez mais, era

²⁰ *Idem*, p.250.

²¹ TORRES, 1985, p.108.

²² “O levantamento parcial feito por Antônio Bandeira das indústrias da Capital em 1901, traz o ano em que foram fundados 94 dos 108 estabelecimentos enumerados. Dos 94, apenas 4 eram anteriores a 1870, sendo que 41 foram fundados entre os anos de 1870 e 1890.”

JUNIOR, Antonio Francisco Bandeira. *A Indústria no Estado de São Paulo*, São Paulo, 1901, in MORSE, 1970, pp. 235-236.

²³ LANGENBUCH, 1971, p.79.

“O povoamento do bairro do Brás sabe-se que se intensificou particularmente com o funcionamento da estrada de Ferro do Norte. (...) Foi um ponto onde as atividades industriais e comerciais se condensaram

evidente a centralização econômica na Capital da província, como destacado no 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 expansão física da cidade.”²⁴

A partir da primeira década do século XX, com a intensificação da industrialização, a região presencia, não apenas uma mudança do espaço físico, mas também a transformação do tempo, pensamento e condição de vida dessa ‘nova sociedade’. *“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.”²⁵*

Essa nova realidade da cidade possibilitou a diversificação de investimentos pelo capital proveniente da cafeicultura. Muitos fazendeiros e famílias abastadas viam a necessidade de expandir a nascente indústria em São Paulo, desviando parte do capital privado e a mão de obra estrangeira, cada vez mais freqüente, para que pudessem desenvolver “o progresso, baseado na ordem e caracterizado na indústria”²⁶. Esses fazendeiros quase sempre investiam em indústrias relacionadas às necessidades de sua própria produção agrícola²⁷, e dessa forma o capital adquirido com o comércio do café custeou grande parte da infra-estrutura necessária para que a

primeiro, para dar lugar a um bairro com fisionomia própria – numa época em que o Brás propriamente acabava na estação do Norte.”
BRUNO, 1954, p.1032.

²⁴ MORSE, 1970, p.?

²⁵ LAURENTINO, Fernando de Pádua. *Várzea do Tamanduateí: industrialização e desindustrialização*. São Paulo, Dissertação de Mestrado FFLCHUSP, 2002, p.83.

²⁶ LEITE, Nicolau França. *Conferência sobre o progresso material da Província de São Paulo*, Rio de Janeiro, 1874, pp.3-15.

²⁷ VITORINO, Bruno Bonesso. *Patrimônio ameaçado: os grupos residenciais construídos até 1930 no Brás, Mooca e Belém*. São Paulo, Dissertação de Mestrado, 2008, p.40.

manufatura nacional pudesse se estabelecer²⁸.

Os imigrantes também contribuíram de forma contundente para o desenvolvimento das indústrias paulistas, primeiramente como mão de obra e mercado consumidor, e mais tarde, investindo e colaborando com o fomento da indústria. Segundo Nestor Goulart, o final do século XIX, foi marcado pelo aparecimento dos primeiros e importantes imigrantes, como a família Matarazzo, Crespi, Scarpa e Siciliano.²⁹

1.2 O espaço urbano e a atividade industrial

Antes mesmo de a ferrovia se instalar na região, já se observava a abertura de pequenas indústrias familiares no bairro do Brás³⁰, que aos poucos foram tomando maior proporção, com a chegada das vias férreas. Segundo descrição de Alfredo Moreira Pinto dos estabelecimentos industriais – grandes ou familiares, que haviam se estabelecidos no bairro do Brás até 1900, podemos citar *“duas de fumos, quatro de móveis, uma de massas, uma de chocolate, duas de cerveja, 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 álcool, uma de catoeiros, uma officina mechanica e uma serraria”*.³¹

Durante as últimas décadas do século XIX, a atividade industrial ainda não ocupava papel de destaque entre as preocupações das autoridades governamentais, mesmo com algumas manifestações positivas do Estado, não houve ações efetivas de

²⁸ RUFINONI, 2004, p.33.

²⁹ REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades*. São Paulo, Hucitec, 1994, p.109.

³⁰ ANDRADE, Maria Margarida de. *Bairros além Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Mooca e Belenzinho*. São Paulo, FFLCHUSP, Tese de Doutorado, 1991.

³¹ PINTO, Alfredo Moreira. *A cidade de São Paulo em 1900. Impressões de viagem*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1900, p.223.

impulso à industrialização.³² E apesar das crescentes transformações pelas quais passou a cidade de São Paulo, ainda havia o outro lado desse desenvolvimento. “O das ruas desprotegidas dos primeiros bairros fabris de São Paulo. Bandeira Júnior, em seu estudo sobre as indústrias paulistas em 1901, falava do que observara no Brás, no Bom Retiro, na Água Branca, na Lapa, no Ipiranga: ruas sem conforto quase nenhum. O Brás, ‘imenso bairro popular e laborioso’ – no depoimento de Gaffre em 1912 – estava ainda com suas ruas, nesse tempo, sem luz e sem pavimentação.”³³

Mesmo com as adversidades, a cidade cresceu rapidamente de 65 mil habitantes para 240 mil, entre 1890 e 1900³⁴:

<i>Distritos</i>	<i>1872</i>	<i>1886</i>	<i>1890</i>	<i>1893</i>
- Sé	9 213	12 821	16 395	29 518
- Santa Ifigênia	4 459	11 909	14 025	42 715
- Brás	2 308	5 998	16 807	32 387
- Penha	1 883	2 283	2 209	1 128
- N. Senhora do Ó	2 023	2 750	2 161	2 350
- Consolação	3 357	8 269	13 337	21 311
Total	23 243	44 030	64 234	129 409

Após a abolição da escravatura e proclamação da República, a alteração significativa do quadro político nacional e as novas medidas econômicas adotadas pelo governo repercutiram enormemente sobre o setor industrial, permitindo maior competitividade da indústria nacional com os produtos estrangeiros que, aliados ao amadurecimento dos fatores que delinearam o crescimento urbano de São Paulo, transformavam a cidade no espaço ideal para receber os novos empreendimentos

³² Cf.: Nícia Vilela Luz. *A luta pela industrialização do Brasil (1808-1930)*. São Paulo, Difel, 1960, p.198-200.

³³ BRUNO, 1954, p.984.

³⁴ “Uma comparação dos censos de 1872 e 1890 revela: o aparecimento de uma classe capitalista; o influxo de fazendeiros para a cidade; maior número de mulheres nas profissões liberais; e, em geral, um abandono das ocupações rurais pelas comerciais, industriais, burocráticas e intelectuais.”

HERRMANN, Lucila. *Alteração da estrutura profissional da capital do estado de São Paulo*, in MORSE, 1970, p. 238.

industriais.³⁵

Através desse grande “surto industrial”, em 1890, São Paulo já apresentava diversos estabelecimentos fabris com certo porte, e a maioria deles foram implantados nos novos bairros em formação, atraídos pela ferrovia às suas margens. Segundo Langenbuch, uma tendência que se consolidaria e se revelaria da máxima importância para a posterior estruturação do grande organismo urbano.

“Construíram organicamente seus impérios, partindo de indústrias nucleares básicas, seguindo apenas direções onde eram efetivas as necessidades do consumidor, os recursos existentes e suas próprias capacidades. Ao improvisarem organizações industriais e financeiras não ortodoxas contaram com a própria perícia; tiveram sempre o cuidado de não depender e agentes, no Brasil ou no exterior, para o capital básico ou para os passos essenciais no processo industrial.”³⁶

O crescimento da cidade, para Morse, “durante e muito depois do período de 1870 a 1890, refletia vivamente o cego, descoordenado e tumultuoso desejo de poderio, do qual outros reflexos já foram notados, e que tanto distinguia a metrópole da fechada e tradicional cidadezinha pós-colonial.”³⁷

A consolidação da rede ferroviária, o acúmulo de capitais provindo da cafeicultura, o aumento da população e a formação de um crescente mercado consumidor, condicionaram e impulsionaram a urbanização e o desenvolvimento do setor industrial em São Paulo. Da mesma forma, a expansão das importações e a crescente importância adquirida pelo Porto de Santos como principal escoadouro da produção, impulsionaram melhorias e ampliações das instalações portuárias e infra-

³⁵ RUFINONI, 2004, p.31.

³⁶ MORSE, 1970, p.305.

³⁷ MORSE, 1970, p.243.

estruturas necessárias para que a manufatura nacional pudesse se estabelecer.³⁸

“De modo específico, a região que da cidade de São Paulo se estende até Sorocaba, Campinas e Moji das Cruzes, veio a conter os seguintes componentes industriais: 1) Uma rede de estradas de ferro e de rodagem com acesso, via São Paulo, ao porto de Santos. 2) Um mercado acessível e populoso, gozando de vida superior ao da maior parte do Brasil. (...) 3) Matérias-primas. Existem localmente as matérias-primas para as indústrias básicas como tecidos, cerâmica, móveis, e alimentos. (...) 4) Capital. Este foi inicialmente um subproduto do surto do café, depois completado pelas fortunas a princípio modestas e pelo alto senso de negócios de muitos imigrantes, principalmente italianos, sírios e libaneses. 5) Mão-de-obra. Os europeus originalmente subvencionados para o trabalho nas fazendas constituíram o primeiro núcleo do potencial de mão-de-obra.”³⁹

Em 1900, Bandeira Júnior fez um levantamento parcial das indústrias da região do Brás e imediações, em seu conhecido estudo sobre a indústria no estado de São Paulo, afirmando *“ele ser o único que matem estabelecimentos fabris em todos os ramos, sendo que alguns deles só aqui existem (...)”⁴⁰*:

DENOMINAÇÃO	ENDEREÇO	DATA DE FUNDAÇÃO	Nº DE OPERÁRIOS	NACIONALIDADE	PRODUÇÃO	PROPRIETÁRIO
Grande Fábrica a Vapor de Águas Minerais e outras bebidas, Christoffel Stupakoff	Rua Piratininga 1719	1871	100	Estrangeira		Augusto Tolle
Fábrica de Massas Christofani	Rua Monsenhor Andrade 82	1878	10	Estrangeira	500kg/dia	João Christofani
Premiada Destilação Italiana	Rua Visconde de Parnaíba 146	1886	21	Estrangeira		Luiz Trevisan & Irmãos

³⁸ DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo, Rio de Janeiro, Difel, s/d, p.14.

³⁹ MORSE, 1970, pp.300-301.

⁴⁰ BANDEIRA JÚNIOR, A.F. *A indústria no estado de São Paulo em 1901*. São Paulo, Tipografia do Diário Oficial, 1901 in Departamento de Informação e Documentação Artística. *Casa das Retortas, Brás espaço e uso*. São Paulo, Idart, 1980.

Móveis Irmãos Rafinette	Rua Piratininga 10, 12, 14	1888	50	Estrangeira		Irmãos Rafinette
Fábrica de Tecidos "Alvares Penteado"	Rua Flórida	1889	950			Antonio Alvares Penteado
Companhia Mecânica Imp. de São Paulo	Rua Monsenhor Andrade	1890	600	Nac. e Estrangeiro	6.000 contos réis	A. Siciliano, F. Camargo, Cândido F. Lacerda
Cristaleira Germânica	Av. Intendência (Celso Garcia)	1890		Estrangeira		Conrado Sorgenicht & Cia.
Fábrica de Cerveja Bavária	Mooca	1890	200			
Fábrica de Carros	Rua da Mooca	1891				Rodovalhos
Fábrica de Massas Alim. "A Industrial"	Rua do Gasômetro 33 e 35	1892			30.000/ano	José Pinto da Fonseca
Grande Fundação do Brás	Rua Correia de Andrade 14	1892	100	Estrangeira		
Funilaria Mecânica	Rua Almirante Wandenkolk 17	1893	20	Nac. e Estrangeira		Odorico Michele
Fundição de Ferro e Bronze	Rua Monsenhor Andrade 92	1895	100	Estrangeira		Craig E. Martins
A Suíça – Fábrica de Doces – Vermouth	Rua Paula Souza 7	1895	30			
Fábrica de Construções de Ferro	Rua do Gasômetro 156	1895				Lenira Merati
Fábrica a vapor de Massas Alimentícias	Rua do Gasômetro	1896				Romali & Cia.
Fábrica de Massas Alimentícias	Rua Miller 4	1896	90	Estrangeira	70.000 kg/ano	Fratelli Secchi
Fábrica de Massas Picirillo	Rua General Carneiro	1896			53.000 kg/ano	
Fábrica de Pregos Ipiranga	Rua Martim Buchard 11	1897	50	Nac. e Estrangeira	1.200 ton./ano	Herman Stole & Cia.
Fábrica a Vapor de Tecidos	Belenzinho	1897		Estrangeira		Alexandre Ranzini
Fábrica de Material Antisséptico	Av. Intendência	1900		Estrangeira		Giacomo Mattia
Fábrica a vapor de graxa para calçados	Rua Martim Afonso					Alexandre Skmer
Regoli, Crespi & Cia.	Mooca		300	Estrangeira		

Segundo Pasquale Petrone, em trabalho desenvolvido com base na obra de Bandeira Júnior⁴¹, das aproximadamente 100 fábricas pesquisadas, muitas delas eram pertencentes a estrangeiros, assim como os operários, que apresentavam um número representativo de imigrantes, cerca de 90% dos trabalhadores.

⁴¹ PETRONE Pasquale, *As indústrias paulistas e os fatores de sua expansão*. In: *Boletim Paulista de Geografia*, nº13, março, 1953. São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros, 1953, p.27.

Como descreve Rufinoni em seu trabalho, *“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.”*⁴²

No final do século XIX, a região do bairro do Brás já possuía características dos bairros industriais e operários, assim como Bom Retiro, Barra Funda e Ipiranga.⁴³

A cidade de São Paulo se expandiu radialmente, em que as residências e indústrias se espalharam através de uma ocupação desordenada do solo, deixando diversas áreas sem aproveitamento. O Brás, a leste, com a Hospedaria de Imigrantes⁴⁴ e as estações de trem, rapidamente se transformou em um bairro de pequeno comércio, indústrias e reduto do operariado. Temos também a ausência de regulamentações de zoneamento e a falta de planejamento das linhas de transporte visando às principais configurações de locomoção dos operários.

Mesmo com a transformação de suas antigas características, nenhuma fisionomia bem definida se consolidou e muitas vezes sem a solução dos problemas

⁴² RUFINONI, 2004, p.35.

⁴³ CARELLI, Mario. *Carcamano e Comendadores*. São Paulo, Ed. Ática, 1975, p. 35.

⁴⁴ A Hospedaria dos Imigrantes abrigou grande parte dos imigrantes europeus recém chegados ao país. O rápido aumento da população deveu-se principalmente, devido à imigração, primeiramente subvencionada pelo governo para atender o trabalho nas lavouras de café, em substituição ao trabalho escravo, e depois atraída pelas possibilidades do novo mundo.

A cidade absorveu grande parte dessa mão de obra, que pôde desenvolver ofícios que já tinham conhecimento em seu país de origem, como: construtores, ferreiros, sapateiros, etc.

O crescente aumento da população, mão de obra e mercado consumidor também contribuíram de forma contundente para o crescimento da indústria paulista.

que se colocavam, tamanha rapidez com que se processava o crescimento da cidade. “Começou então uma fase de progresso material incontrolado, sem coordenação e sem planejamento.”⁴⁵ Nasceram assim muitos bairros, ao acaso e sem plano de conjunto, fruto de especulações dos terrenos, o que conseqüentemente, criou ou agravou problemas de urbanismo, transporte e salubridade.

Era evidente o despreparo da cidade para tamanho crescimento e assim, aos trabalhadores ou imigrantes pobres restaram as áreas menos favorecidas, periféricas e alagadiças.

Os chamados bairros ou vilas operárias eram periféricos ao centro e formaram-se em áreas pouco valorizadas da cidade, como descrito no próprio código sanitário de 2/3/1894, que trata da higiene das habitações e, mais tarde, a lei municipal 498, de 14/12/1900, onde dizem textualmente que as vilas operárias deverão ser estabelecidas fora da aglomeração urbana.⁴⁶

“Em 1912: “Poucos são os industriaes que se preocupam com o problema das habitações operárias. Desses mesmos nenhum o faz com intuito humanitário ou altruísta.” Fazia exceção a vila operária Maria Zélia, de Jorge Street, onde se distribuíam anualmente lucros aos operários e se proporcionava instrução obrigatória para seus filhos.”⁴⁷

As vilas operárias estabeleceram-se assim, nos terrenos mais ingratos, próximo às baixadas dos rios Tietê e Tamanduateí, principalmente nas primeiras décadas do século XX. Eram destinados às indústrias e habitações proletárias e caracterizados, principalmente, por uma população de imigrantes.

“No Brás, a Fábrica Santana de Tecido e Aniagem, no início do século XX, já

⁴⁵ BRUNO, 1954, p.912.

⁴⁶ LEMOS, 1989, p.58.

⁴⁷ *Boletim do Departamento Estadual do Trabalho*, I 1-2 (1911-12), pp.35-77, in MORSE, 1970, p.297.

*contava com moradias para operários; há indicações de que em 1912, sob a direção de Jorge Street, sua vila operária teria sido ampliada com a construção de cem casas.*⁴⁸

Os terrenos desse tipo de loteamento, próximos à várzea e a preços baixos, foram também utilizados para a construção de modestas moradias, alugadas principalmente para os operários das crescentes indústrias na região. Como descreve Pasquale Petrone:

*“Dentro de 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 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.*⁴⁹

Essas construções, para Gunn e Correia⁵⁰, divergindo um pouco de Petrone, adotaram diferentes formas espaciais e diversos estilos arquitetônicos, que vão do neoclássico ao moderno e também eclético e neocolonial. E mesmo com a instalação de grandes indústrias, a região nunca concentrou a riqueza nem recebeu moradores que fizeram parte da elite paulistana; sempre abrigou uma população que era, em sua

⁴⁸ GUNN; CORREIA, 2006, p. 147.

⁴⁹ PETRONE, Pasquale. *A cidade de São Paulo no século XX*. Revista de História, 1955 (ano VI), n.21-22.

⁵⁰ GUNN, Philip; CORREIA, Telma de Barros. *Ascensão e Declínio de um modo de morar: Vilas Operárias e Núcleos Fabris no Estado de São Paulo*. In: Revista Designo nº06, 2006, pp.143-163.

maioria, constituída por operários das indústrias da própria região.

As Indústrias R. F. Matarazzo se destacaram em todo estado pela ação na criação de casas para seus funcionários. “A construção de habitações para seus operários foi uma prática cultivada pela empresa por várias décadas.”⁵¹ As I.R.F.M. possuíam várias vilas operárias, construídas ou adquiridas com o tempo e no Brás, a empresa possuía uma vila na Rua Rodrigues dos Santos e casas destinadas a funcionários da Tecelagem Brasileira de Seda e da Fábrica Mariângela⁵². Atualmente, poucos núcleos fabris e vilas operárias ainda pertencem à fábrica de origem ou preservam características relevantes, e o que podemos presenciar é o desmonte crescente desses conjuntos.

Os bairros que se desenvolveram nessa região do Brás e Mooca, presenciaram a mudança crescente da paisagem, uma mistura de comércio, residências operárias, armazéns e fábricas cortados pela ferrovia. Através de uma descrição realizada por Raul de Andrada e Silva, podemos vislumbrar a paisagem que seguia pelos trilhos da estrada de ferro Santos-Jundiaí, em seu trabalho publicado em 1941:

“O viajante que parte de S. Paulo no rumo de Santos, pela “São Paulo Railway”, observa em ambos os lados da estrada de ferro aspectos de vida industrial já muito desenvolvida. À direita e à esquerda sucedem-se os grandes armazéns e depósitos, erguem-se muros de fábricas junto ao limite da linha férrea, e quando a perspectiva se amplia percebem-se ao longe os vultos das chaminés dos bairros industriais: Braz, Mooca, Ipiranga. Além da estação deste nome, vai desaparecendo o panorama industrial, substituído por extensão de terrenos ainda vazios, à espera de ocupação. Vêem-se

⁵¹ GUNN; CORREIA, 2006, p. 149.

⁵² Segundo Blay, há registros de uma creche criada pela I.R.F.M., na Rua Flórida, junto à Fábrica Mariângela, e de postos de abastecimento que vendiam alimentos e produtos produzidos principalmente pelas próprias fábricas Matarazzo.

BLAY, Eva A. *Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo*. São Paulo, Nobel, 1985, p.247.

*apenas, manchas mais ou menos afastadas e casas isoladas ou em grupos reduzidos, localizados nos bairros extremos da Capital.*⁵³

Imagem 01: Brás do início do séc. XX: fábricas e casas misturam-se, criando uma paisagem, paralelamente suburbana e industrial, da metrópole paulistana.

Fonte: Divisão Iconográfica/PMSP - CUT

Imagem 02: Vista panorâmica do Brás s.d.

Foto: Arquivo Edgard Leuenroth

Fonte: Departamento de Informação e Documentação Artística. Casa das Retortas, Brás espaço e uso. São Paulo, Idart, 1980.

As atividades financeiras, no fim do século XIX e início do XX, passaram por diversas crises. A febre de especulação foi também uma das responsáveis pela crise do café no início do século XX.

*“Em 1905 existia um excesso de 11 milhões de sacas, ou 70% do consumo mundial anual (...) os fazendeiros, atingidos pela queda dos preços e endividados com a manutenção de empreendimentos demasiado vastos, com o trabalho assalariado e com seu estilo de vida mais pródigo, perderam a segurança.”*⁵⁴

De acordo com Morse, a condição principal da indústria paulistana é de ter surgido recentemente num país agrícola e pouco desenvolvido, em grande parte como reação a fatores externos e internacionais.

A partir de 1900, notou-se um impulso fabril, criando-se novas indústrias e

⁵³ SILVA, Raul de Andrada e. *A Cidade de Santo André e Sua Função Industrial*, in Revista do Arquivo Municipal, volume 79, 1941, p.211.

⁵⁴ MONBEIG, Pierre. *Pionniers et planteurs de São Paulo*, Paris, 1952, p.94-100, in MORSE, 1970, p.281.

modernizando-se diversas outras. As crises e guerras internacionais estimularam o processo de industrialização do país, sobretudo na cidade de São Paulo. Com a Primeira Grande Guerra e somada a ela a instalação de sistemas de energia elétrica, a indústria em São Paulo tem um grande impulso, o que também provocou uma grande expansão da cidade, quando novas indústrias, bairros e loteamentos são criados. Foi também a Primeira Grande Guerra que contribuiu para firmar a função industrial como característica de alguns subúrbios paulistanos.

O início do século XX marcou São Paulo com rápidas mudanças, sem contar com os benefícios de um planejamento em longo prazo e cujo governo não orientava seu crescimento. De acordo com Langenbuch, entre 1915 e 1940, “os arredores paulistanos são sujeitos a uma série de processos evolutivos, alguns dos quais já se manifestavam no período anterior e que agora ganham corpo e se consolidam; outros agora se instituem. É neste período que se inicia a verdadeira metropolização.”⁵⁵

As áreas na faixa de várzeas e terraços fluviais, margeados pela ferrovia, continuaram a constituir a área mais procurada pelos estabelecimentos comerciais, que queriam ter sua sede na capital de São Paulo. Anteriormente, atraídos pelas estações ferroviárias, agora ocupam intensamente também, os trechos intermediários, que além das indústrias, grandes armazéns ou galpões também optaram por essas áreas.

Em 1920, a população da cidade alcançava quinhentos e setenta e nove mil e trinta e três habitantes, e começava a se transformar em metrópole⁵⁶ e o aumento da produção industrial alcançou cifra que quase se equiparavam à produção agrícola⁵⁷. O crescimento da cidade, em menos de 50 anos, constituiu um importante fenômeno e determinou uma expansão do espaço urbano sobre as áreas rurais contíguas, que passaram a integrar a cidade. De acordo com Richard Morse, a rapidez com que a

⁵⁵ LANGENBUCH, 1971, p.131.

⁵⁶ MORSE, 1970, p. 238.

⁵⁷ RUFINONI, 2004, p.38.

época industrial se sobrepôs à patriarcal levou, a uma reorganização muito maior de suas atividades econômicas.

A partir de elementos estatísticos analisados por Heitor Ferreira Lima⁵⁸, como Inquérito industrial de 1907; Censo Geral de 1920; Recenseamento de 1940 e Censo Industrial de 1950, podemos evidenciar alguns pontos importantes em relação ao crescimento das indústrias em São Paulo, que a partir da década de 1910, assumiu a primeira posição em número de estabelecimentos comerciais no país.

A crise econômica de 1929, com a quebra da bolsa de Nova Iorque e também do café, por conta da superprodução de café, é considerada um marco do fim da hegemonia do capital cafeeiro e o início de um maior desenvolvimento da indústria, que foi cada vez mais apoiada pelo governo federal, durante o Estado Novo.

A partir de 1940, a cidade de São Paulo continua a crescer rapidamente, com evidente compactação das áreas mais centrais, edificação de grande parte das regiões desocupadas próximas e expansão da área edificada sobre os arredores. Nesse momento, com mais de 14 mil estabelecimentos industriais no Estado, São Paulo também presenciou o valor da produção industrial ultrapassar o da produção agrícola, registrando, na década de 1950, o aumento de mais de cem por cento no número de estabelecimentos fabris.⁵⁹

Até meados da década de 1940, pôde ser observado um rápido processo de

⁵⁸ LIMA, Heitor Ferreira. *São Paulo – Evolução Industrial em Meio Século*. In: *O Observador Econômico e Financeiro*, nº200, julho, 1952. Rio de Janeiro, Ed. O Observador, 1952, pp.70-81.

Segundo os dados, em 1907 o Estado possuía pouco mais de 300 indústrias, já no recenseamento de 1910, podemos observar um aumento considerável no número de indústrias, assumindo a primeira posição em número de estabelecimentos comerciais no país. Em 1920, o número de indústrias ultrapassa os 4 mil e além de uma maior diversificação dos artigos produzidos. No recenseamento de 1940, outra vez há um salto quantitativo, chegando a mais de 14 mil indústrias no Estado, ultrapassando o valor da produção agrícola. Em 1950 a indústria apresenta-se já consolidada, com o registro de mais que o dobro de estabelecimentos industriais que o levantamento anterior.

⁵⁹ *Idem*, pp.70-81.

Levantamentos estatísticos analisados pelo autor: Inquérito industrial de 1907; Censo geral de 1920; Recenseamento de 1940 e Censo Industrial de 1950.

compartimentação e também de transformação dessas áreas em bairros operários e industriais. Diversos bairros, como o Brás, Mooca ou Belém, “ainda preservam parte desse parque industrial histórico, um extenso patrimônio urbano depositário de histórias e memórias que nos ajudam a compreender a formação e configuração da cidade contemporânea.”⁶⁰ A partir das décadas de 1950 e 1960, com o declínio do transporte ferroviário e crescimento das rodovias, as fábricas se multiplicam e passam a ocupar novas áreas, ao longo dessas estradas, com instalações mais atuais, fazendo com que muitos dos antigos conjuntos fossem abandonados, demolidos ou utilizados para novos usos.

Segundo Rolnik, o modelo de transporte baseado nas rodovias e os novos pólos industriais tiveram grande impacto sobre as áreas industriais centrais. *“Antes estrategicamente situadas pelo fácil acesso à ferrovia e aos armazéns gerais, as indústrias do Brás, Mooca, Belém e Pari vêem-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 – 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.”*⁶¹

Como descreve Langenbuch, as fábricas mais antigas do *eixo industrial Beira-Linha* haviam ocupado a região, deixando pouco espaço para expansões futuras ou pátios para estacionamento e a vantagem de localização próxima à estrada de ferro desaparece, alias, sua localização passa a ser desfavorável por suas malhas precárias e incompatíveis ao trânsito dos novos veículos de transporte. A partir da década de 1980, com a introdução do transporte metroviário e sua proximidade com o centro da

⁶⁰ MENEGUELLO, Cristina; VALENTIN, Fernanda; BERTINI, Giancarlo e RUFINONI, Manoela. *Demolição de galpões industriais na Mooca: descaso e impunidade*. Portal Vitruvius – Minha Cidade 196, Novembro 2007.

Fonte: [HTTP://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc196/mc196.asp](http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc196/mc196.asp)

⁶¹ ROLNIK, Raquel. *São Paulo Leste/Sudeste – Reestruturação Urbana da metrópole Paulistana: Análise de Territórios em Transição*. Relatório Final de Pesquisa, PUC Campinas, 2000.

cidade, iniciando um intenso processo de valorização e verticalização dessas áreas.⁶²

1.3 Bens de interesse e a expansão industrial através dos mapas da Cidade

Na década de 1970, para a preservação do patrimônio ambiental urbano, a Coordenadoria Geral do Planejamento e o Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura fizeram um levantamento dos bens culturais remanescentes, pensando em sua proteção, restauração e revitalização.

Restringindo-se aos espaços urbanos e elementos arquitetônicos integrados aos quadros de necessidades sociais, econômicas e culturais, com possibilidades de adequação a novos programas, chegaram à seguinte relação de imóveis industriais ou relacionados no bairro do Brás e imediações⁶³:

Conjunto de residências – Vila Maria Zélia

Endereço: Rua Cachoeira

Ano de Construção: 1916

Uso: Residencial

Sítio e Ambientação: Localizado na várzea do Tietê em terreno extenso e plano. Tem os fundos área verde remanescente, entre o traçado da vila e a Avenida Marginal.

Dados Tipológicos: Desenhos repetidos nos diferentes tipos de residências operária; os edifícios institucionais (igreja, teatro, etc.) no projeto receberam tratamento especial. O conjunto exemplifica a arquitetura patronal da primeira industrialização.

Conjunto Residencial Vila Borges

Endereço: Avenida Celso Garcia, 1821

Ano de Construção: anterior a 1930

Uso: Residencial

Sítio e Ambientação: Vila operária construída junto à indústria que faz parte da mancha: Vila Maria Zélia, Cotonifício Paulista.

⁶² Sobre as transformações recentes na região, consultar:

MEYER, Regina Maria Prosperi e Grostein, Marta Dora. *A leste do centro: territórios do urbanismo*. São Paulo, Imprensa Oficial, 2010.

⁶³ Departamento de Informação e Documentação Artística. *Casa das Retortas, Brás espaço e uso*. São Paulo, Idart, 1980, pp. 60-63.

Dados Tipológicos: Construção operária típica do início do século com tijolos a vista; caixilharia de madeira. As casas de entrada têm o mesmo desenho, porém são mais amplas. Eram, possivelmente, de algum alto funcionário da fábrica.

Cotonifício Paulista

Endereço: Avenida Celso Garcia, 1675

Ano de Construção: Anterior a 1930

Uso: Industrial

Sítio e Ambientação: Localizado em extenso terreno que liga a Avenida Celso Garcia à área da Vila Maria Zélia, forma com este binômio um espaço característico da primeira industrialização. Possui área verde interna de interesse paisagístico especial.

Dados tipológicos: Os pavilhões próximos à Avenida Celso Garcia têm o mesmo tratamento dos blocos fronteiros à mesma portaria e casa de administração e moldura das aberturas feitas com tijolos à moda inglesa.

Em complemento, a EMURB, através da equipe de Projeto CURA⁶⁴, fez uma complementação do levantamento, considerando outras construções industriais e vilas operárias de importância histórica, como:

I.R.F. Matarazzo – Mariângela

Endereço: Rua Fernandes Silva, 296

Ano de Construção: 1904

Uso: Industrial

São Paulo Alpargatas

Rua Dr. Almeida Lima, 993

Ano de Construção: Não identificado

Uso: Industrial

I.R.F. Matarazzo – Petybon

Endereço: Rua Monsenhor Andrade, 640

Uso: Industrial

Vila Eloísa

Endereço: Rua Silva Telles, 95

Ano de Construção: Não identificado

Uso: Residencial

Centro de Abastecimento da CEAGESP

Endereço: Rua Rodrigues dos Santos

Ano de Construção: Não identificado

Uso: Depósito

Vila Habitacional da Rua Oriente

Endereço: Rua Oriente, 108

Ano de Construção: Não identificado

Uso: Residencial

Lanifício Paulista

Endereço: Rua João Bohemer, 66/206

Ano de Construção: Não identificado

Uso: Estacionamento e depósito

Vila Abreu Júnior

Endereço: Rua Muller/ Maria Marcolina

Ano de Construção: Não identificado

Uso: Residencial

⁶⁴ A lista completa desenvolvida nesse trabalho – Projeto CURA, da área Brás – Bresser, pode ser visto em *Galpões industriais significativos*. São Paulo, Emurb.

Atualmente, essas construções encontram-se sob constante ameaça pela especulação imobiliária que vêem nessas áreas, a possibilidade para novos e lucrativos empreendimentos, mesmo contra as iniciativas de conservação da própria população⁶⁵ para a preservação de diversos conjuntos industriais na região, como o antigo Cotonifício Crespi, o Moinho Gamba e Matarazzo, a Tecelagem Labor e Mariângela, o Lanifício Paulista, o Complexo do Gasômetro, travessias da estrada de ferro próximas da Estação Brás, a Vila Maria Zélia e outros conjuntos de casas e vilas, por julgarem representativas do caráter histórico do bairro.

Diversas sugestões foram encaminhadas para o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, afim da preservação de alguns desses exemplares. Também no Plano Diretor Regional, há a recomendação de um mapeamento do patrimônio existente, como vilas, conjuntos arquitetônicos, fábricas, entre outros, para possível aplicação de instrumentos urbanísticos que estimulem sua preservação e orientem a reconversão de uso, como por exemplo, as ZEPECs, Zonas Especiais de Preservação Cultural, que transferem para outros terrenos o direito de construção dos proprietários de áreas preservadas ou 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.⁶⁶

No entanto, essas medidas estão longe de serem suficientes para afastar a iniciativa privada e a especulação imobiliária sobre essas áreas, fazendo-se cada vez mais necessário, o estudo dos conjuntos que ainda apresentam características importantes e representativas.

⁶⁵ Propostas apresentadas em plenária para elaboração do Plano Diretor Regional da Mooca. São Paulo (Cidade). *Plano Diretor Regional da Subprefeitura Mooca – Relatório Final*. São Paulo, SEMPLA, Instituto Polis, 2003. V.1, v.2.

⁶⁶ 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>.

Para o estudo da expansão industrial em São Paulo, foram selecionados alguns mapas da cidade de São Paulo, onde podemos ver o desenvolvimento da malha urbana e conseqüentemente, a implantação de diversas fábricas ao longo dos anos. As plantas foram extraídas do *sítio* da prefeitura de São Paulo e estão apresentadas em ordem cronológica, a partir de 1881 até 1952, com destaque para os principais conjuntos no período. É também apresentado o Mapa Sarah 1930, executado pela empresa Sara Brasil S.A., através do método Nistri de aerofotogrametria, de acordo com o contrato lavrado em virtude da Lei nº 3203 de 1928, durante a prefeitura de José Pires do Rio e responsabilidade do Diretor de Obras Eng. Arthur Saboya.

A primeira planta selecionada da cidade foi levantada pela Companhia Cantareira de Esgotos, feita por Henry B. Joyner, em 1881 e apresenta a área do atual bairro do Brás como um pequeno apanhado de ruas, cortado pela ferrovia S. P. Railway, de 1867 e Estrada de Ferro Central do Brasil, de 1877, isolado da malha central da cidade, com destaque para a *Rua do Braz* e *Rua do Gazometro* que alinhavam um casario mais denso. Podemos também notar a presença da antiga Casa das Retortas – com a silueta de dois balões para armazenamento de gás, a Igreja e Estação do Brás. Vemos também, o crescimento da cidade para leste, sobretudo ao longo da antiga estrada São Paulo – Rio de Janeiro e em direção às áreas mais afastadas, em direção a oeste do centro, onde se estabeleceu a grande parte da aristocracia do café e a abertura de novos loteamentos no atual Campos Elíseos.

Com o passar de um pouco mais de uma década, podemos evidenciar a rapidez e intensidade do avanço urbano. Observamos na planta seguinte – Planta da cidade de São Paulo em 1895, que a região do Brás já apresentava um número bem maior de arruamentos e existiam também, 16 referências de casas comerciais e industriais. Nota-se o acréscimo de um novo balão para armazenamento de gás pertencente a The San Paulo Gas Company Ltd., próximo à Avenida Rangel Pestana.

O processo de desmembramento das grandes chácaras existentes nos arredores se acentuou na virada do século XIX para XX, simultaneamente ao início da

industrialização, possibilitou novos arruamentos e a ocupação dessas áreas próximas ao centro e à rede ferroviária, que além de ter sido penetrada pela expansão da cidade, abrigou as primeiras fábricas e estabelecimentos de uso especial, como o Hipódromo na região da Mooca e a Hospedaria dos Imigrantes no bairro do Brás.

Apesar da rápida expansão dos novos bairros, as áreas urbanizadas não são prontamente ocupadas, apresentando muitos quarteirões vazios, bem diferente da ocupação compacta do núcleo histórico. O mesmo podemos notar entre os bairros, que interpunham-se grandes vazios, até as primeiras décadas de século XX.⁶⁷

Na planta de 1905 da cidade de São Paulo, observamos uma crescente expansão da cidade, principalmente próximo das linhas férreas em direção à Penha e Ipa; e também, o aumento do número de fábricas e depósitos margeando a Ferrovia S. P. Railway, no bairro do Brás e da Mooca.

No início da década de 1910, como podemos ver na planta de 1913, São Paulo apresenta quase 750 ruas e avenidas e mais de 800 fábricas e oficinas diversas. Destacam-se novas importantes fábricas como: Fábrica de Tecidos Mariângela, a Alpargatas, O Cotonificio Crespi e diversos depósitos e oficinas. Também podemos notar a presença do palácio das Indústrias no antigo aterro do Gasômetro, atual Parque Dom Pedro II.

Na Planta da cidade em 1916, observamos a crescente expansão do tecido urbano e o projeto do Parque Dom Pedro II⁶⁸, mas não temos mais destaque das indústrias, armazéns ou depósitos existentes na região do Brás, com exceção de uma fábrica de tecidos localizada na Avenida do Estado.

Em 1920, a população da cidade era de mais de quinhentos e setenta mil

⁶⁷ LANGENBUCH, 1971, p.86.

⁶⁸ Em 1914, o então prefeito Washington Luis submeteu o projeto do arquiteto-paisagista E.F. Cochet à Câmara Municipal. O parque foi inaugurado nas comemorações do centenário da Independência em 1922, denominado Parque Dom Pedro II.

habitantes e já começava a se transformar em metrópole. A planta de 1924 mostra todos os arrabaldes e terrenos arruados da cidade de São Paulo, destacando esse rápido crescimento da malha urbana. Podemos também observar os novos bairros planejados – bairros jardins, como o Alto da Lapa.

Em 1928, a empresa Sara Brasil S.A. foi contratada para a realização do mapa topográfico do Município de São Paulo. Os trabalhos de levantamento foram fiscalizados pelos engenheiros Agenor Machado, Georges Corbisier e Silvio Cabral Noronha.

Como podemos observar nas imagens, os quarteirões do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela estão, no início da década de 1930, praticamente todo construído, restando apenas alguns vazios internos. Vemos também a presença do aqueduto sob toda Rua Monsenhor Andrade e principais vias da região.

Em 1943, foi organizada pela repartição de Eletricidade da The São Paulo Tramway Light & Power Company Ltd., a planta da cidade e municípios vizinhos. Notamos o adensamento da cidade com a ocupação de muitos dos antigos vazios das áreas mais centrais.

As duas últimas plantas selecionadas na prefeitura de São Paulo, de 1951 e 1952, já apresentavam as principais e conhecidas vias de circulação e também o excepcional crescimento e adensamento da cidade. Antigas fábricas e construções como a Casa das Retortas e Praça dos balões, tornaram-se partes integrantes da paisagem urbana, no centro da cidade, bem diferente da época de suas construções.

Planta da Cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira de Esgotos em 1881.

Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. Acervo – Tombo: 1584

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

Planta da Cidade de São Paulo 1895

Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. Acervo – Tombo: 1322

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

Planta Geral da Cidade de São Paulo 1905

Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. Acervo – Tombo: 1355

<http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1905.jpg>

Planta Geral da Cidade de São Paulo 1913

Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. Acervo – Tombo: 1176

<http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1913.jpg>

Planta Geral da Cidade de São Paulo 1916

Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. Acervo – Tombo: 1356

<http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1916.jpg>

Planta da Cidade de São Paulo. Mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados, em 1924

Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. Acervo – Tombo: 1162

<http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1924.jpg>

Mapa Topográfico do Município de São Paulo

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo – 1930 – Folha 51

Planta da Cidade de São Paulo e Municípios Circunvizinhos 1943

Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. Acervo – Tombo: 1153

<http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1943.jpg>

São Paulo, Projeção hiperboloid com rede kilométrica em 1951

Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. Acervo – Tombo: 1171

<http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1951.jpg>

São Paulo, Projeção hiperboloid com rede kilométrica em 1952

Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. Acervo – Tombo: 1152

<http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/historico/img/mapas/1952.jpg>

1.4 Os edifícios da Família Matarazzo: repercussões da imigração

Assim como descrito anteriormente, alguns fatores foram decisivos para a expansão e consolidação da indústria na cidade, dentre os principais, está a imigração europeia, em especial a italiana, que além de contribuir como mão de obra tanto na lavoura como na cidade, ela influenciou a arquitetura, o comércio e até mesmo os costumes da crescente população.

Entre as diversas famílias europeias que se estabeleceram em São Paulo no período, uma teve enorme destaque na cidade e estado de São Paulo, a Família Matarazzo. Francisco Matarazzo destacou-se inicialmente nas atividades comerciais, importando produtos do exterior para vender na capital, com seu rápido enriquecimento, passou a investir na abertura de novas indústrias, como o Moinho Matarazzo. A crescente expansão de suas atividades deu origem a diversos outros estabelecimentos, com alguns conjuntos ainda presentes na atual malha urbana.

Até 1870, o número de imigrantes era relativamente limitado na cidade de São Paulo: eram, sobretudo portugueses, franceses, ingleses, alemães e italianos. O número de estrangeiros aumentou exponencialmente com a expansão da cultura cafeeira, com a abertura do tráfego da estrada de ferro São Paulo Railway, da estrada de ferro do Norte, e, também, com o fim do tráfico negreiro e o conseqüente problema da mão de obra.

A última década de XIX foi marcada pela presença de um grande número de imigrantes, em especial, os italianos, que exerceram, de maneira evidente, grande influência nessa região, particularmente nas duas primeiras décadas do século XX, como podemos observar nos casos de estudo, cujo proprietário inicial foi Francisco Matarazzo.

Segundo Morse, o influxo de italianos, que em 1897, na Capital, superavam numericamente os brasileiros na proporção de dois para um, foi um fenômeno importante do período, que contribuiu de forma decisiva para o crescimento e

expansão do comércio e indústria da cidade de São Paulo.

Abaixo, quadro relativo à imigração pelo porto de Santos, entre 1882 e 1891, segundo a Sociedade Promotora de imigração ⁶⁹:

Italianos	202 503
Portugueses	25 925
Espanhóis	14 954
Alemães	6 196
Austriacos	4 118
Russos	3 315
Franceses	1 922
Outros	4 263
Total	263 196

Observamos também outros dados sobre a imigração nesse período ⁷⁰:

Entrada de estrangeiros no Estado de São Paulo no período de 1890 a 1909

- Italianos:	604.877
- Espanhóis:	175.518
- Portugueses:	116.108
- Japoneses:	825

Dos imigrantes provenientes da Itália, grande parte se fixou no bairro do Brás e regiões próximas. Os italianos que se instalaram na região configuraram o espaço e abriram novos comércios, habitações e indústrias de acordo com sua experiência e modo de vida, uma influência que se fará sentir de maneira mais evidente nas duas primeiras décadas do século XX. ⁷¹

O aumento crescente da população e a mudança nos hábitos trazidos pelos europeus, principalmente no que diz respeito à alimentação, fez com que o consumo

⁶⁹ Sociedade Promotora (1892), Anexo nº 17.

⁷⁰ Boletim do Departamento de Imigração e Colonização da Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo, 1950, v.5.

⁷¹ TORRES, 1985, p.119.

de derivados de farinha de trigo superasse aqueles feitos de farinha de milho ou de mandioca, tornando o mercado favorável à instalação de moinhos e fábricas para atenderem essa crescente demanda.

Instalaram-se assim, no início do século XX, na região do Brás e Mooca, três grandes moinhos: Santista – (do italiano Carbone), Gamba e Matarazzo, todos construídos por iniciativa de imigrantes italianos, que vieram para o Brasil com a intenção de investirem no comércio e indústria crescentes.

O capital industrial, na maioria das vezes, era fornecido por seu empreendedor, amigos e sua família. O desenvolvimento das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo foi um exemplo de tal empreendimento.

Em 1881, provindo de Castelabate, Província de Salerno, Francisco Matarazzo estabeleceu-se na cidade de Sorocaba, onde abriu seu primeiro estabelecimento comercial para venda de carne e banha de porco.

Na década de 1890, Matarazzo abre seu primeiro escritório, à Rua 25 de Março nº 47, na cidade de São Paulo. Solicitou também, o registro da firma “Francisco Matarazzo e CIA para o comércio de comissão e importação de gêneros e outros”⁷², que se destinou principalmente, ao trigo em grão, como podemos confirmar em solicitação feita ao Intendente de Obras da Prefeitura, a permissão para a construção de um armazém para depósito de farinha de trigo, junto à Rua Monsenhor Andrade nº88, no bairro do Brás⁷³.

A escolha do local foi condicionada pela proximidade da ferrovia São Paulo Railway, que facilitaria o transporte dos produtos entre o Porto de Santos e seus depósitos; a possibilidade de compra de grandes terrenos a um baixo custo (várzea); a energia abundante provinda do Rio Tamanduateí; além do excedente de mão de obra

⁷² Junta Comercial de São Paulo (JCSP). DOC. 796 de 22/01/1894.

⁷³ Arquivo Histórico Municipal Washington Luís. Obras Particulares: papéis avulsos, 1899, vol. 24. Documento de 26/12/1898, p.82.

e mercado consumidor de farinha de trigo na região, em virtude da grande concentração de imigrantes italianos.

Assim como outros importadores – como Scarpa, que fazia corretagem de algodão, Jafet, que era atacadista e importador de tecidos, e Crespi que veio ao Brasil como agente de uma exportadora de Milão, Matarazzo expandiu seu negócios, principalmente porque, segundo Dean, “o importador e mais ninguém possuía todos os requisitos do industrial bem sucedido: o acesso ao crédito, conhecimento do mercado e dos canais para distribuição do produto acabado”⁷⁴.

Francisco Matarazzo consegue assim, com financiamento do British Bank of South America, construir um moinho de farinha no mesmo local de seu depósito, conforme podemos observar os processos encontrados no Arquivo Municipal, descritos no capítulo seguinte.

O Moinho Matarazzo, inaugurado em 1900, desde o início, passou a liderar o mercado consumidor paulista, superando os moinhos Gamba e Santista. Com o acúmulo de capital e o grande aumento do consumo, Matarazzo precisou investir em produtos que lhe faziam necessários, como a fabricação de tecido para o ensacamento de seus produtos, transformando em cotonifício a seção de sacaria do Moinho, em 1904, que inicialmente pretendia apenas suprir a necessidade de sacos para acondicionar a farinha, mas em apenas três anos, ampliou-se e ocupou um edifício próprio, à Rua Monsenhor Andrade nº31, originando a Tecelagem Mariângela⁷⁵.

A partir desses dois grandes estabelecimentos fabris, o crescimento de sua firma foi enorme, levando-o a novas fábricas, como as de óleo de caroço de algodão e daí ao sabão, artigos de limpeza, serrarias (para o encaixotamento desses produtos), e assim por diante, criando sua própria trama de fábricas, que o tornou um dos homens mais ricos e conhecidos de São Paulo.

⁷⁴ DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo*. São Paulo, Difel, 1971, p. 27.

⁷⁵ Fábrica de Tecelagem Mariângela pertencente à família Matarazzo – objeto de estudo eleito para o presente trabalho de Mestrado.

Abaixo, podemos ver uma descrição de Francisco Matarazzo feita pelo repórter Mino Carta⁷⁶, no início da década de 1980, onde ilustra sua importância no período:

“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.”

“(...) 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 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.”

Os investimentos de Francisco Matarazzo, na primeira década do século XX, já eram de grande importância, conforme podemos verificar em documento apresentado à Junta Comercial de São Paulo datado de 16 de novembro de 1911, onde a Firma Francisco Matarazzo & CIA solicita a alteração do nome para Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo e descreve seus estabelecimentos industriais, com seus imóveis, maquinismos e acessórios:⁷⁷

“Fábrica de Fiação e Tecelagem, Malharia e Tinturaria; Fábrica de Óleos;

⁷⁶ CARTA, Mino. *Histórias da Mooca (com a bênção de São Gennaro)*, Rio de Janeiro, Berlendis & Vertecchia Editores, 1982, p.68.

⁷⁷ Junta Comercial de São Paulo. Doc. 1512 de 16/11/1911.

Fábrica de Sabão. Anexas todas as três com todas as suas construções, maquinismos, acessórios e pertences, numa área de terreno de 31.000 m², sitas nesta Capital, Freguezia do Brás, à Rua Fernandes Silva entre as Ruas Monsenhor Andrade e Alfândega.

Moinho de trigo com todos os seus depósitos, armazéns e maquinismos numa área de 5.800 m², de forma triangular, sito nesta Capital, Freguezia do Brás à Rua Monsenhor Andrade, confrontando com a São Paulo Railway Company.

Engenho de beneficiar arroz com todas as suas construções e maquinismos, sito nesta Capital, Freguezia do Brás à Rua Florida, com área de 700 m². Depósitos e armazéns sitos nesta Capital, Freguezia do Brás numa área de 600 m² à Rua Fernandes Silva.

Os armazéns para inflamáveis sitos nesta Capital, bairro da Mooca, Freguezia do Brás à Alameda Taubaté (Vila Figueiredo), tendo o terreno uma área de 15.000 m² confrontando pelos lados com a fábrica de fósforos Fiat Lux e com a fábrica de biscoitos Duchem e pelos fundos com a São Paulo Railway Company.

Estamparia de tecidos em construção nesta Capital (Fábrica Belenzinho), Freguezia de São José do Belém, à Avenida Celso Garcia número 449, tendo o terreno uma área de 37.000 m², confrontando com o Rio Tiête. O prédio da administração central sito nesta Capital, Freguezia da Sé, à Rua Direita.

As cocheiras sitas nesta Capital, Freguezia do Brás, numa área de 2.600 m², à Rua Baring.

A fábrica de banha sita na cidade de Itapetininga."

E além desses empreendimentos, Francisco Matarazzo se associou ao banco de Nápoles, que detinha o monopólio da remessa de dinheiro dos imigrantes italianos para seu país de origem, controlando também o dinheiro de seus trabalhadores.

Podemos também citar outros estrangeiros como Crespi, Siciliano, Scarpa, Jafet e Maluf que acompanharam, mesmo que em menor escala, as atividades de Francisco Matarazzo.

Como pudemos observar, esses empresários possuíam o poder de controle e decisão, e a classe operária vivia em constante luta pela melhoria de suas condições, como a redução da jornada de trabalho, aumentos salariais, medidas contra a exploração de menores e mulheres, principalmente nas tecelagens. Esses conflitos levaram a numerosas greves, a partir do início do século XX, especialmente contra as indústrias Matarazzo, que concentravam grande parte dos operários de São Paulo.

Segue abaixo o manifesto, realizado pela comissão de operários do Moinho Matarazzo instigando o boicote dos produtos Matarazzo, após infrutíferas tentativas de acordo, como a redução da jornada de trabalho e aumento salarial⁷⁸:

“Operários

O inumano explorador de crianças e mulheres, o Comendador Matarazzo, que acumulou um capital considerável e adquiriu condecorações roubando legalmente aos trabalhadores, está pondo em prática as mais cruéis vinganças contra os operários conscientes aos quais atribui a culpa da boicotagem feita aos seus produtos (...)

Contra essas infâmias é preciso agir energeticamente. Um dos meios potentes para combater este inimigo da classe produtora, é a boicotagem.

Guerra aos produtos de Matarazzo.

Ninguém compre a farinha do Moinho Matarazzo!

Ninguém consuma a banha, o óleo e os fósforos da Marca Sol Levante.

Nenhum operário deve comprar nada dos estabelecimentos onde estejam expostos à venda os produtos de Matarazzo e C.”

Diversas categorias aderiram ao movimento iniciado no Moinho, com a inevitável adesão dos tecelões da Mariângela, seguidos pela Anhaia, Crespi e outras. O movimento gerou diversos conflitos, durante seguidos anos, com pouquíssimas reivindicações atendidas e muita repressão por parte dos empresários. A situação

⁷⁸ A terra livre, São Paulo, 14/07/1907 in: CARONE, Edgard. *Movimento operário no Brasil (1877-1944)*. São Paulo, Difel, 1979, p.149.

culminou, no ano de 1912, em uma nova greve, especificamente na Tecelagem Mariângela, que se tornou o centro principal da luta pela redução da jornada de trabalho. Verificando que os objetos de estudo são importantes testemunhos da memória do trabalho e das condições de trabalho nas primeiras décadas do século XX na cidade de São Paulo.

Com a primeira Guerra Mundial, a situação agravou-se mais ainda, principalmente com o aumento do custo de vida e a escassez de gêneros alimentícios, iniciando assim, em 1917, uma grande greve, que se concentrou inicialmente, no ramo têxtil e foi considerada uma das mais importantes, por ultrapassar o âmbito operário e transformar-se num grande movimento popular, como descrito no trabalho de Dalva Silva sobre a Casa das Retortas:

“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 acompanharam 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 cheques, 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”.*⁷⁹

Podemos também observar, nos trechos do manifesto enviado pelos grevistas ao jornal *Voz Operária*, de Recife, reproduzido pelo jornal carioca *O Debate* de 27 de outubro de 1917, as inúmeras tentativas de ampliação desse movimento⁸⁰:

“O monopólio, a exploração desenfreada chegou ao ponto de criar para o operariado e até para a classe média uma situação insustentável. (...) as greves começaram a manifestar-se espontaneamente entre o operariado, o qual reclamava que o aumento do preço dos gêneros de primeira necessidade devia ser compensado com um aumento nos salários, para restabelecer o equilíbrio na vida econômica dos homens do trabalho e tornar possível a sua sobrevivência.
(...) O patronato e com ele o governo paulista pensaram, porém, de maneira diversa e procuraram reprimir o movimento, apelando para todas as medidas de violência. Estas medidas, longe de acalmarem os ânimos, contribuíram para generalizar o movimento e, durante a terceira semana de julho p.p., a capital paulista e outras cidades daquele Estado foram teatro de uma greve geral, de um protesto unânime da população contra carestia de vida, contra os açambarcadores que matavam o povo à fome.
(...) Terminado esse movimento, mediante um acordo entre as partes interessadas, e no qual ficavam consignadas algumas concessões por parte do governo e patrões, tudo voltou à calma habitual.
(...) Mas agora, depois de dois meses, quando se julgava que tudo havia terminado, os reis da indústria e do comércio, de conúbio, com as autoridades, prepararam uma perseguição violenta contra o operariado, assaltando e dissolvendo as organizações operárias. Rompendo e roubando os móveis, destruindo as bibliotecas, assaltando e empastelando as

⁷⁹ 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, pp. 50-51.

⁸⁰ *O Debate*. Rio de Janeiro, 27/10/1917. in: CARONE, 1979, pp.112-113.

tipografias, violando domicílios a altas horas da madrugada, arrancando da cama pacíficos pais de família, prendendo-os e espancando-os barbaramente, e insultando e atropelando, como em qualquer bordel, mulheres e crianças.

(...) Esperanças temos, no entanto, que os trabalhadores saibam continuar na luta pelos direitos do homem, e ao mesmo tempo fazemos constar o nosso protesto contra as infâmias que a inquisição republicana deste país comete contra os pioneiros do trabalho, do progresso e da civilização desta terra, digna de melhor sorte."

Mesmo com o reforço constante sobre a necessidade de organização e luta por parte da classe operária, em 1919, temendo o crescimento e fortalecimento desses movimentos, os empresários de fiação e tecelagem, criaram o Centro de Industriais de Fiação e Tecelagem de São Paulo, cuja presidência era de Francisco Matarazzo, que passou a representar o pensamento industrial da época e a orientar todas as medidas a serem tomadas contra os operários, evitando o possível crescimento do movimento operário e aumentando ainda mais a influência e poder de Matarazzo.

Apesar de seguidos anos de repressão, os movimentos operários, aos poucos, foram ganhando força e se organizando, marcando principalmente da década de 1930, a medida que a situação econômica e política do país piorava. O período também foi marcado pela ditadura imposta por Getúlio Vargas, o fim da supremacia cafeeira, o maior desenvolvimento da indústria paulista e pela morte de Francisco Matarazzo.

Com sua morte, as empresas passaram aos filhos, herdeiros diretos, sob o nome de Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, quando expandiram suas atividades, através de outras sociedades, como a navegação e uma refinaria de petróleo – mais tarde vendida à Petrobras.

No final da década de 1970, após a morte de Francisco Matarazzo Junior, travou-se uma disputa pelo patrimônio deixado, que ficou a cargo de Maria Pia Matarazzo, iniciando-se assim, o desmoronamento de um dos mais importantes

complexos industriais de São Paulo, que ainda hoje, podem ser vistos – diversos imóveis transfigurados, abandonados, deixados para trás, juntamente com a própria história de São Paulo.

A imigração do período também foi importante na disseminação de determinadas técnicas construtivas, sobretudo na utilização do tijolo nas construções, pouco empregado em São Paulo até meados do XIX; também trouxeram renovadas formas de utilização do espaço e programas de necessidades.

Parece ter sido predominante, a arquitetura de inspiração italiana, ou pelo menos, influenciada por eles, que representavam $\frac{3}{4}$ dos pedreiros e quase a totalidade dos mestres-de-obras em atividade na capital.⁸¹

“As técnicas italianas começaram a dominar a cidade durante as primeiras décadas de sua expansão eram bem distintas daquelas dos pedreiros portugueses, que implantavam seu estilo no Rio, ao longo do litoral e em outras regiões. Os italianos preferiram, por exemplo, os alicerces de tijolo aos de pedra, e na carpintaria usavam pregos ao invés de parafusos, o que tinha o efeito de mudar as possibilidades estruturais de certas madeiras.”⁸²

Mas também pessoas de outras províncias se transferiram para São Paulo, nesse período, e muitas delas se dedicaram a vários ramos industriais, comércio ou construção civil na capital.

“Como já vimos, esses arquitetos recém – chegados, que em sempre eram imigrantes no sentido vulgar da palavra, (...), também contribuíram com alguma coisa para a definição da arquitetura da classe média”⁸³

⁸¹ BRUNO, 1954, p.948.

⁸² MORSE, 1970, p.255.

⁸³ LEMOS, Carlos A. C. *Alvenaria Burguesa: Breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café*. São Paulo, Nobel, 1989, p.16.

Até a chegada da estrada de ferro e da repercussão estrangeira, tanto na mão de obra quanto no *gosto* e técnicas importados, o tijolo foi muito pouco utilizado nas construções. Segundo Bruno, em 1857, havia na cidade, nove pequenas fábricas de telhas e tijolos, que eram utilizados principalmente, para ladrilhar, e a primeira grande fábrica de tijolos só foi inaugurada em 1859, no Bom Retiro⁸⁴.

A arquitetura paulista sofreu grande repercussão com a instalação da estrada de ferro, e a vinda de técnicos e maquinário ingleses e das técnicas construtivas que acompanharam o processo de expansão das linhas ferroviárias. As estações ferroviárias e as indústrias, associadas ainda ao fenômeno imigração, ajudaram a disseminar o uso do tijolo na construção⁸⁵. O uso dos tijolos, mesmo que lentamente, introduziu um sistema construtivo ainda pouco utilizado em São Paulo, e permitiu a criação de ambientes mais amplos e atendeu aos novos programas de atividades desse período.

O tijolo que, no início, era utilizado em especial nas indústrias, estações ferroviárias e em armazéns, se popularizou, principalmente pela mão de obra imigrante européia. Do mesmo modo, o uso do ferro nas construções possibilitou inovações construtivas que a madeira não permitia, como o Mercado São João, de 1890, os viadutos do Chá e Santa Ifigênia, de 1892 e 1913 respectivamente. O uso do tijolo também possibilitou o crescimento acelerado da cidade nesse período, graças à sua adoção como material de construção principal. Seu baixo custo e facilidade de transporte pelas ferrovias proporcionaram construções mais rápidas e seguras, principalmente em relação às freqüentes chuvas, além de suprir a crescente demanda dos novos programas.

A difusão dessa técnica construtiva acelerou-se a partir de 1870, quando a taipa começou a ser considerada, segundo Morse, feia e rústica, e a velha rótula encontrou

⁸⁴ BRUNO, 1954, p.470.

⁸⁵ As indústrias e estações das estradas de ferro de alvenaria de tijolos aparentes e estrutura metálica demonstram a grande influência sofrida nesse período através de elementos característicos da arquitetura industrial inglesa.

seu fim, quando a Câmara Municipal exigiu sua substituição em 1873⁸⁶, mais acentuado pelas disposições do Código de Posturas de 1875. “Até o advento da ferrovia, São Paulo era uma cidade de barro”, descreve Benedito Lima de Toledo em seu trabalho.⁸⁷ O próprio governo municipal e eclesiástico ia aos poucos eliminando da cidade os seus aspectos e costumes de feição provinciana e tradicional, escondendo ou substituindo qualquer traço não europeu de suas ruas, casas e costumes, assim como esses novos moradores, influentes na vida política e econômica, passaram a almejar uma cidade a sua altura, eliminando os vestígios de seu passado provinciano.

De acordo com Bruno, ao contrário do que ocorreu entre 1828 a 1872, a fase que se seguiu de 1872 a 1918, a transformação da cidade foi bastante pronunciada, “rompendo-se de forma radical e muitas vezes condenável com quase tudo o que a experiência havia ensinado aos velhos mestres-de-obras paulistanos”⁸⁸.

A arquitetura e técnica construtiva utilizadas nas primeiras fábricas paulistanas pouco variou. Os conjuntos eram geralmente construídos com alvenaria de tijolos e estrutura de ferro fundido, e as coberturas em *sheds* ou duas águas eram metálicas ou em madeira. Também nesse período, foi comum o uso de manuais de construção que descreviam e ensinavam os modos de utilização dessas novas técnicas e formas comuns, tanto para as construções industriais, quanto institucionais ou residenciais, como os manuais de Alexandre Albuquerque⁸⁹, Pasquale Carbonara⁹⁰, Louis Cloquet⁹¹ e João dos Santos Segurado⁹².

As novas ligações, permitidas pelas estradas de ferro, principalmente com o Rio

⁸⁶ MORSE, 1970, p.255.

⁸⁷ TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*, São Paulo, Duas Cidades, 1983, p.13.

⁸⁸ BRUNO, 1954, p.917.

⁸⁹ ALBUQUERQUE, Alexandre. *Construções Cívicas*. São Paulo, Empresa gráfica da “Revista dos Tribunais” LTDA, 1952.

⁹⁰ CARBONARA, Pasquale. *Architettura Pratica*. Torino, Unione Tipografica – Editrice Torinese, 1980.

⁹¹ CLOQUET, Louis. *Traite d'architecture*. Paris, Librairie Polytechnique, 1898.

⁹² SEGURADO, João Emílio dos Santos. *Alvenaria e Cantaria (4ª edição)*. Lisboa, Bertrand, s.d..

de Janeiro, tornou mais fácil a importação do “gosto estrangeiro” para a capital de São Paulo, através da vinda das companhias estrangeiras de teatro e ópera, dos novos materiais e peças ornamentais para as construções, de profissionais como arquitetos e engenheiros, etc.

Os artífices estrangeiros, através de suas técnicas “mais civilizadas”, passaram a dominar a construção na cidade. Os novos moradores da cidade – fazendeiros abastados, imigrantes estrangeiros, entre outros, edificaram palacetes e chalés com a colaboração de arquitetos e empreiteiros estrangeiros.

“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. Com esses técnicos, arquitetos alemães. 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.”⁹³

Impressão registrada por Roberto Capri, em 1912: “A Capital é essa cidade quase européia, toda coalhada de construções magníficas no *belo estilo* italiano, toda cortada de ruas e avenidas, com fábricas por toda parte, edifícios públicos suntuosos, uma vida larga e intensa, uma população já quase de meio milhão de habitantes”.⁹⁴

Como descreve Carlos Lemos, Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851-1928) tornou-se o paladino desta nova arquitetura: Mais engenheiro do que arquiteto, mais empreendedor do que engenheiro, Ramos de Azevedo⁹⁵, com seus associados,

⁹³ LEMOS, Carlos. *Arquitetura brasileira*. São Paulo, Melhoramentos, 1979.

⁹⁴ TOLEDO, 1983, p.169.

⁹⁵ MORSE, p.257.

estabeleceu sobre o gosto dos paulistanos uma ditadura que só começou a declinar depois de 1920.

Essas transformações na arquitetura paulista com seus vários desdobramentos, que comportaram também manifestações do Ecletismo, marcaram a produção da capital a partir de meados do século XIX e início do século XX. Mesmo quando projetos, materiais e profissionais eram importados, foram feitas diversas adaptações e releituras para conformar essas renovadas manifestações arquitetônicas à realidade paulistana, fazendo com que a cidade tenha exemplares muito variados que adquiriram expressão própria e marcam a sua fisionomia da cidade. São, portando, testemunhos de enorme interesse documental, memorial e simbólico, independentemente do maior ou menor êxito no que respeita à sua expressividade.

Segundo a visão preconceituosa de Morse, o “estilo” de Ramos de Azevedo era pretensioso, sem nobreza, de imitação, e melhor descrito como ecletismo promíscuo com tendências à Renascença. Em dezenas de palacetes e edifícios públicos a cidade traz ainda a sua marca. Sobre a arquitetura paulista produzida no período ver: TOLEDO, 1983; LEMOS, 1979; LEMOS, Carlos. *Ecletismo em São Paulo*. In: FABRIS, Annateresa (org.). *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo, Nobel, 1987.

CAPÍTULO 2

Estudo e Análise dos objetos selecionados

A partir do trabalho realizado pela EMURB em 1970 e da visita de campo no bairro durante a realização do trabalho, foram selecionadas as principais ruas⁹⁶ e traçadas regiões consideradas importante para esse primeiro levantamento, como podemos observar no mapa a seguir:

Imagem 13: Região do Brás: Áreas de estudo em destaque – edifícios e conjuntos levantados (círculos vermelhos)

Fonte: Google Earth e Google Maps

Dessa forma, foram selecionados os conjuntos ou edifícios – destacados com os círculos vermelhos que, atualmente, ainda apresentam uma ou mais características significativas⁹⁷ para estudo. Esse levantamento possibilitou a seleção de duas construções, para serem objetos de estudo quanto à aplicabilidade dos preceitos e

⁹⁶ Foram consideradas como ruas principais, aquelas que apresentaram um maior número de processos no Arquivo Municipal Washington Luís e as que estavam presentes no final do século XIX e início do XX, conforme as plantas da cidade de São Paulo consultadas durante as pesquisas.

⁹⁷ Foram considerados conjuntos ou edifícios significativos, aqueles que apresentam características construtivas representativas da industrialização paulista e guardam unidade arquitetônica relevante. Características construtivas principais: material empregado, técnica construtiva, relação com o espaço urbano, estado de conservação, uso, área, etc.

diretrizes de preservação e intervenção desenvolvidos nesse trabalho.

Imagem 14: Área de estudo. Destaque em vermelho dos conjuntos do Moinho Matarazzo (acima) e Tecelagem Mariângela.

Fonte: Google Earth

O final da década de 1890 foi marcado pela construção do grande Moinho Matarazzo, pela Cia. Matarazzo S/A, composto também de depósitos suplementares para estocagem da farinha de trigo.

O conjunto edificado do antigo Moinho Matarazzo ocupa toda uma quadra de formato triangular, numa área de 5.800m², envolta pelas ruas Monsenhor Andrade e Florida – atual Rua do Bucolismo, e também pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

Esse conjunto composto pelo edifício do moinho, oficinas, almoxarifados e seus depósitos anexos, teve o início de sua construção em 1899, com financiamento de British Bank of South America e ainda apresenta características representativas da arquitetura do início da industrialização da região.

Atualmente, o conjunto apresenta-se em crescente processo de degradação, principalmente o corpo principal do moinho e os armazéns mais antigos, próximos à ferrovia, pela falta de conservação, constante vandalismo e seu desuso.

A Fábrica Mariângela foi um estabelecimento das Indústrias Reunidas F. Matarazzo e construída no início da década de 1900, com técnica de alvenaria de tijolos aparentes. A fachada do edifício principal segue um ritmo de aberturas – janelas e portas, e arcos bem padronizado, com uma linguagem decorativa bastante marcante, diferente das construções dos inúmeros anexos, que pouco valorizam o edifício principal. O conjunto está localizado entre a Rua da Alfândega, Rua Assunção, Rua Fernandes Silva e Rua Monsenhor Andrade, com área de 28.750m².

Atualmente, o conjunto da antiga fábrica abriga um centro comercial de atividade diversa, sob mesma administração⁹⁸. Como pôde ser verificado, a volumetria não passou por significativas mudanças, foi constatada algumas adaptações internas para atender aos novos usos, a retirada do maquinário pertencente à antiga fábrica e a colocação de revestimento cerâmico nas fachadas.

A escolha desses dois conjuntos, Moinho Matarazzo e Fábrica de Tecelagem Mariângela, também se deu a partir da relação dos conjuntos já levantados em outros trabalhos⁹⁹ além das pesquisas de campo, já citadas, na região do bairro do Brás. Esses exemplares foram escolhidos por apresentarem elementos construtivos caracterizadores, representativos do início da industrialização paulista e de movimentos operários. Eles também estão localizados na região central da cidade, próximos à malha ferroviária e a um grande centro comercial e estão sob grande pressão da especulação imobiliária, fazendo com que a importância de seu estudo, evidenciando seus elementos caracterizadores, e a proposta de diretrizes para

⁹⁸ Apesar de feitos vários contatos com a administração do Centro Comercial do Brás, não foi autorizado o levantamento fotográfico interno de nenhum tipo do conjunto, segundo Sr. Ricardo – chefe a administração, devido ao estatuto interno. Para auxiliar a descrição do conjunto, foram realizadas diversas visitas e anotações sobre os edifícios, apesar de nenhuma fotografia ter sido autorizada.

⁹⁹ Ver: RUFINONI, Manoela Rossinetti. *Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo*. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 2004.
SAIA, Helena. *Arquitetura e Indústria: fábricas de tecidos de algodão em São Paulo*. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 1989.
Galpões industriais significativos. São Paulo, Emurb, s.d.

intervenções fundamentadas tornem-se imprescindíveis.

A pesquisa seguiu as várias fases dos conjuntos selecionados, iniciando-se no final do século XIX, mais especificamente 1899, data do primeiro registro do conjunto do Moinho Matarazzo¹⁰⁰, primeira década do século XX, 1904, primeiro registro da Tecelagem Mariângela¹⁰¹, até o presente momento, quando podemos observar seus atuais estados de conservação, através das descrições e do levantamento fotográfico realizados.

Essas construções foram selecionadas¹⁰², para que sejam estudadas suas especificidades – soluções técnico-construtivas e arquitetônicas, materiais, organização dos espaços, importância documental e como referência para a memória da região e sua inserção no espaço urbano atual da região. Através do registro de seu estado, evidenciando suas qualidades e necessidades, a pesquisa pretendeu mostrar que muitos dos conjuntos existentes no local, ainda são dignos de preservação e principalmente, merecedores de estudo.

A partir da Resolução de tombamento¹⁰³, foi consultado o processo de tombamento nos arquivos do CONPRESP¹⁰⁴, que trouxe novas informações sobre o conjunto da tecelagem e também sobre o Moinho Matarazzo. De acordo com a documentação, a primeira proposta de tombamento tinha como objetivo a

¹⁰⁰ Arquivo Municipal Washington Luis. Obras Particulares – Papéis Avulsos 1899 O PA 245 – pp. 82-88.

¹⁰¹ Arquivo Municipal Washington Luis. Obras Particulares – Papéis Avulsos 1904 O PA 391 – pp. 88-93.

¹⁰² Após as primeiras pesquisas no Arquivo Washington Luis e CONPRESP e mediante sugestão da banca examinadora, no ano de 2010, houve uma mudança de um dos conjuntos eleitos durante o início das pesquisas de campo do trabalho. Foi realizada a substituição do conjunto de Galpões das IRFM localizados à Rua Fernandes Silva inicialmente escolhidos, pelo Moinho Matarazzo, localizado à Rua Monsenhor Andrade. Essa substituição se deu em função dos resultados da pesquisa documental e também pela análise do processo de tombamento da Tecelagem Mariângela, que tem também, como imóvel integrante, o Moinho Matarazzo. Dessa forma, a escolha desses dois conjuntos e seu consequente estudo, constituiu um encaminhamento mais interessante e produtivo para o trabalho final.

¹⁰³ Ver Resolução 38/92 em anexo, ao fim do capítulo.

¹⁰⁴ Processo nº. PA 1990 – 0.003.700-0. *Arquivo CONPRESP*.

salvaguarda somente do Moinho Matarazzo que, conforme os estudos de seu conjunto foram sendo realizados, foi acrescida da Tecelagem Mariângela e edificações vizinhas de importância ambiental e histórica.

O Processo de tombamento desses imóveis trouxe também informações como as ruas principais, datas, e processos do Arquivo Municipal, o que possibilitou uma pesquisa mais completa e direcionada no Arquivo Municipal Washington Luis, em busca dos documentos referentes ao conjunto do moinho e tecelagem, onde foram encontrados documentos¹⁰⁵, tais como: plantas, descrições da construção, fachadas, etc.

Seguem os primeiros processos consultados, a partir das informações obtidas no arquivo do CONPRESP:

OBRAS PARTICULARES		Rua Monsenhor de Andrade	
Volume	Data inicial	Data final	
O.PA 245 (1)	1898	1899	
O.PA 391 (2)	1904	1904	

(1) Antigo processo: Obras Particulares – Papéis Avulsos 1899, volume 24-E-9 229-M pp. 82-85 e pp. 86-88.

(2) Antigo processo: Obras Particulares – Papéis Avulsos 1904, volume 18.

Nesses processos foram encontrados os primeiros registros dos projetos referentes ao Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela, como serão vistos na sequência.

Foram também pesquisados os demais processos encontrados no relatório de tombamento para o Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela e outros encontrados

¹⁰⁵ Processo nº 1898 – Obras Particulares 245; Processo nº 1899 – Obras Particulares 245. *Arquivo Municipal Washington Luis*.

durante as últimas pesquisas no AHMWL e site do arquivo¹⁰⁶, para a análise e descrição dos conjuntos, conforme relação abaixo:

Notação AHM: OP.1906.001.112

Local: Rua Monsenhor Andrade

Interessado: F. Matarazzo & Cia.

Assunto: Solicita construção de extensão da fábrica de tecidos.

Notação AHM: OP.1907.000.111

Local: Rua Assumpção

Interessado: F. Matarazzo & Cia.

Assunto: Solicita extensão da fábrica de tecidos, através da construção de armazém a Rua Fernandes Silva, esquina da Rua Monsenhor Andrade.

Notação AHM: OP.1907.001.095

Local: Rua Monsenhor Andrade

Interessado: F. Matarazzo e Cia.

Assunto: Solicita construção de extensão da Fábrica Mariângela.

Notação AHM: OP.1908.001.356

Local: Rua Monsenhor Andrade

Interessado: F. Matarazzo e Cia.

Assunto: Solicita construção de extensão da Fábrica Mariângela e a ligação entre o moinho e a tecelagem por tubo de ferro para condução de água.

Notação AHM: OP.1909.001.647

Local: Rua Monsenhor Andrade

Interessado: Francisco Matarazzo Cia.

¹⁰⁶ A pesquisa foi realizada no Arquivo Municipal Washington Luis e no site que está sendo desenvolvido pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP em parceria com o AHMWL, sob coordenação do Prof. Dr. Nestor Goulart Reis Filho. Até o encerramento das atividades da Pesquisa Documental, o site ainda não tinha disponibilizado os processos dos anos de 1915 a 1920, que tiveram que ser consultados e fotografados somente no AHMWL.

“Desde 2003, o AHMWL desenvolve um instrumento de pesquisa informatizado para as atividades de descrição documental, ancoradas nas normas internacionais contempladas na Norma ISAD-G - o Sistema de Registro, Controle e Acesso ao Acervo (SIRCA).

As Séries Documentais de maior interesse para os arquitetos incluem os projetos arquitetônicos de obras públicas e particulares (residenciais, institucionais, comércio e serviços), submetidos à aprovação de 1870 a 1920.

Parte da Série das Edificações Particulares e o Fundo Particular Severo e Villares estão sendo os focos do Projeto de Pesquisa em Políticas Públicas “Arquivo Histórico Municipal: a cidade de São Paulo e sua arquitetura”, numa parceria entre o AHMWL e a FAUUSP, financiada pela FAPESP.”

<http://www.sirca.com.br/site/>

Assunto: Solicita demolição de fachada existente a Rua Monsenhor Andrade nº64, para reconstrução e adaptação ao novo prédio para assentamento de máquina de malharia.

Notação AHM: OP.1909.001.640

Local: Rua Monsenhor Andrade

Interessado: F. Matarazzo

Assunto: Conjunto de três processos distintos: modificação do projeto do prédio para assentamento de máquinas de malharia; solicita colocação de um silo (depósito de trigo em grão) próximo ao existente no conjunto do moinho; e aumento de barracão para oficina mecânica anexada à fábrica de tecidos Mariângela.

Notação AHM: OP.1910.000.236

Local: Rua Assumpção

Interessado: Francisco Matarazzo e Cia.

Assunto: Solicita construção de extensão da Fábrica Mariângela.

Notação AHM: OP.1913.003.698

Local: Rua Monsenhor Andrade s/nº

Interessado: I.R.F.Matarazzo

Assunto: Pedido de levantamento de calçamento na Rua Monsenhor Andrade para substituição de tubo.

Notação AHM: OP.1913.003.699

Local: Rua Monsenhor Andrade s/nº

Interessado: I.R.F.Matarazzo

Assunto: Pedido de aumento de seu moinho de trigo, conforme desenhos em anexo.

Notação AHM: OP.1915.002.717

Local: Rua Monsenhor Andrade, 69

Interessado: Sociedade Anonyma Indústrias Matarazzo

Assunto: Solicita a aprovação da planta relativa à reconstrução de parte do edifício de sua Fábrica de Tecidos Mariângela, sita à Rua Monsenhor Andrade nº69, destruída pelo sinistro ocorrido.

Notação AHM: OP.1915.002.721

Local: Rua Monsenhor Andrade s/nº

Interessado: I.R.F.Matarazzo

Assunto: Solicita aprovação de duas plantas referentes à ampliação do seu moinho de trigo, sito à Rua Monsenhor Andrade.

Notação AHM: OP.1915.002.722

Local: Rua Monsenhor Andrade s/nº

Interessado: I.R.F.Matarazzo

Assunto: Modificação de projeto anterior (OP.1915.002.721), com nova planta para aumento do moinho de trigo de sua propriedade.

Notação AHM: 010.265/20

03-002.965-90*16

Local: Rua Monsenhor Andrade, 110

Interessado: I.R.F.Matarazzo

Assunto: Solicita a construção do aumento no armazém das Indústrias Reunidas F. Matarazzo, à Rua Monsenhor Andrade nº110, em São Paulo.

Notação AHM: 007.623/20

03-002.966-90*89

Local: Rua Monsenhor Andrade, 110

Interessado: I.R.F.Matarazzo

Assunto: Solicita a construção de um armazém e de um escritório às Ruas Monsenhor Andrade e Florida, para as Indústrias Reunidas F. Matarazzo.

Notação AHM: s/nº

Local: Rua Monsenhor Andrade, 110

Interessado: Indústrias Reunidas Matarazzo

Assunto: Construção de um depósito para arroz em casca, à Rua Monsenhor Andrade nº110, no interior de seu estabelecimento industrial Moinho Matarazzo.

No processo de tombamento desses dois conjuntos¹⁰⁷, também foram citados processos datados da década de 1930, atualmente localizados no Arquivo Municipal DAF – 4. Esses processos não puderam ser consultados pela imposição da apresentação de uma procuração do proprietário em nome do pesquisador, o que não foi possível. Abaixo seguem os processos constantes no Arquivo Municipal DAF 4:

Número: 03-007.831-84*99

Processo antigo nº 79.037/35

Local: Rua Monsenhor Andrade, 69

Interessado: Soc. Anonima Ind. R. F. Matarazzo

Data: 08/11/1935

Autor do projeto: Francisco Verrone

¹⁰⁷ nº 16-001.255-90*27

Assunto: Solicita o aumento de sobrado na Fábrica de Tecidos Mariângela. Acompanha desenhos de planta e elevações.

Número: 03-007.834-84*87

Processo antigo nº 20.729

Interessado: S. A. Ind. Reunidas Matarazzo

Data: 04/02/1935

Autor do projeto: Francisco Verrone

Assunto: Solicita licença para construir prédios para almoxarifado na fábrica de tecidos Mariângela. Acompanham a planta com divisões de compartimentos por atividade e elevação.

Número: 03-007.824-84*23

Processo antigo nº 30.229/35

Interessado: S.A. Ind. Reunidas Matarazzo

Autor do projeto: Francisco Verrone

Assunto: Solicita licença para aumentar a construção localizada à Rua Monsenhor Andrade nº69. Acompanham a planta e elevações. Obs. No verso do projeto consta sem efeito para a aprovação.

A partir da Pesquisa Documental, foi realizada a descrição dos conjuntos do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela, baseada nas informações obtidas nos processos que puderam ser consultados e o atual estado dos conjuntos, como novas intervenções, acabamentos, estado de conservação, demolições ou substituições de materiais, a partir das visitas de campo e levantamento fotográfico¹⁰⁸.

2.1 O Moinho Matarazzo

O Moinho Matarazzo foi construído em um momento de favorecimento industrial nacional crescente, em virtude da política alfandegária protecionista

¹⁰⁸ Além das visitas de campo, quando foram realizados os levantamentos fotográficos e métricos dos conjuntos, foram utilizados *sites* que possibilitaram a obtenção de algumas imagens e informações referentes aos objetos de estudo, como *Google Maps*, *Google Earth* e *Google Street View*.

desenvolvida no país na virada do século XX. Ele representa, de forma marcante, um registro único da formação e estruturação do bairro do Brás, em um momento em que a região, em função da ferrovia, constituiu-se como espaço apropriado para a instalação das nascentes indústrias – importante tanto para a memória da industrialização da cidade, quanto pelo seu significado na constituição da paisagem.

O conjunto originado em torno do moinho é um exemplar de um modelo de organização produtiva particular do início da industrialização na cidade de São Paulo, que se caracterizava pela expansão vertical e pela concentração dos usos e atividades em um mesmo espaço. É também representativo de vários movimentos sociais, ocorridos na cidade nas primeiras décadas do século XX, assim como a Tecelagem Mariângela.

Em 1891, a família Matarazzo, em conjunto com 43 acionistas, organizou uma Sociedade Anônima – Cia. Matarazzo S/A que, com financiamento do British Bank of South America, conseguiu implementar a criação de um moinho de trigo na cidade de São Paulo. E em 1894, solicitou à Junta Comercial de São Paulo o registro da firma Francisco Matarazzo e Cia, para comércio de comissão e importação de gêneros e outros.¹⁰⁹ A I.R.F.M., no entanto, já operava com a importação e distribuição da farinha de trigo, entre outras atividades.

No fim da década de 1890, mais especificamente em 1898, solicitou a aprovação de plantas para a construção de um novo depósito de farinha de trigo, no terreno do futuro Moinho, confirmando sua intenção de expansão nesse setor.

No ano seguinte a Cia. Matarazzo S/A formaliza junto à Intendência de Obras, o pedido de autorização para a construção do conjunto do Moinho, composto também de depósitos suplementares para estocagem da farinha de trigo.

O conjunto edificado do antigo Moinho Matarazzo ocupa toda uma quadra de formato triangular, numa área de 5.800m², envolta pelas ruas Monsenhor Andrade,

¹⁰⁹ Junta Comercial de São Paulo. DOC. 796 de 22/01/1894.

Florida e pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

Esse conjunto arquitetônico, composto pelo edifício do moinho e seus depósitos anexos, teve o início de sua construção em 1899, por iniciativa de Francisco Matarazzo e é representativo do início da industrialização da região.

No processo nº O.PA 245 de 1899, foram encontrados todos os desenhos do projeto da construção principal do moinho, como os prospectos principal e lateral, cortes e estrutura dos edifícios, implantação e detalhes construtivos, com medidas em metros e polegadas. (ver Imagem 17 e 18)

Segundo os documentos encontrados no Arquivo Municipal Washington Luis¹¹⁰, o autor do projeto do moinho é Nicolau Spagnolo e teve suas especificações técnicas para execução assinadas por Henry Simon e H.A.Jordan encaminhadas diretamente de Manchester, Inglaterra. Da mesma forma, os equipamentos necessários para seu funcionamento foram adquiridos na Casa Henry Simon, em Manchester, por Matarazzo durante sua viagem à Inglaterra.

O edifício do moinho possui fachada principal – *prospecto principal*, com 42,20 metros, dividida em térreo e mais três andares de janelas sobrepostas, com treze janelas de 2,20 metros de altura e 1,30 de largura, em cada andar, sendo que o peitoril da janela do térreo está a uma altura de 1,65 metros do passeio público. Destaca-se também um corpo central mais alto, 5,80 metros acima da cobertura, com janelas em cada face de sua parte mais alta, dividindo a construção em duas partes, inclusive a cobertura. Podemos também destacar, uma sacada em ferro nos primeiro, segundo e terceiro andares, existentes ainda hoje.

Na fachada lateral – *prospecto lateral*, com 17,50 metros de comprimento, encontram-se as entradas dos dois blocos laterais e possui mesma decoração e modelo de esquadrias de ferro e vidro da fachada principal.

¹¹⁰ Obras Particulares – Papéis Avulsos 1899 O.PA 245.

A cobertura foi realizada em estrutura metálica de duas águas coberta por telhas¹¹¹, com lanternim central de 5,50 metros de largura, fechado com ripado de madeira e esquadrias de ferro e vidro.

Para a estrutura da construção foram utilizadas vigas metálicas do tipo “I”, formando uma grelha, entre vigas principais e secundárias, conforme a modulação constante no projeto, apoiadas sobre as paredes externas de alvenaria de tijolos, que variavam de 90, 75, 60 e 45 centímetros de espessura, diminuindo a cada andar.

O pé direito do andar térreo possui 4,50 metros, do primeiro andar 4,25 metros e os dois últimos, 3,75 metros. Os pisos foram feitos com assoalho de madeira, com tábuas encaixadas entre si, no sistema macho-fêmea, sobre a grelha de vigas metálicas.

A construção do moinho, mesmo com fachada simétrica e volumetria homogênea e modular, pode ser dividida em três partes independentes, o moinho propriamente dito, o depósito e a área de limpeza, como vemos na planta de situação do conjunto.

Todas as paredes externas foram construídas em alvenaria de tijolos aparentes, a partir do aparelho flamengo, conforme podemos observar no levantamento fotográfico, comparando-o ao manual técnico de Segurado.

¹¹¹ Não há referência no projeto original do tipo de telha utilizado no momento de sua construção, atualmente, a estrutura do telhado está coberta por telhas onduladas de fibrocimento.

Imagem 15: Detalhe da alvenaria de tijolos do Moinho Matarazzo.

Fonte: Foto da autora

Imagem 16: Esquema dos aparelhos utilizados nas alvenarias de tijolos.

Fonte: Corona & Lemos. Dicionário da Arquitetura Brasileira. São Paulo, Edart – São Paulo Livraria Editora, 1972.

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

João Emílio dos Santos Segurado, em seu difundido manual técnico, *Alvenaria e Cantaria*, traz diversas considerações referentes à boa construção em alvenaria de tijolos, além de descrições dos diversos aparelhos utilizados, entre eles, o Aparelho Flamengo, como vemos na descrição abaixo:

“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 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.”¹¹²

“(...) 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 de cuidado em conservar as juntas horizontais e os paramentos verticais (...).”¹¹³

“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 de parede que não fica à vista. Se aquela é para rebocar, todo o tijolo serve e nem mesmo é preciso regularizar as juntas pois 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 umidade do tijolo seja absorvida pela argamassa.

¹¹² SEGURADO, João Emílio dos Santos. *Alvenaria e Cantaria*. 4ª edição, Lisboa, Bertrand, s.d., p.3.

¹¹³ *Idem*, p.71.

Ao assentar tijolo deve-se sempre matar a 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 quase 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.*¹¹⁴

“(...) 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 travaduras correspondem ao centro dos tijolos a par. Para começar uma fiada, a fim de obter o sobreposto, assentam-se dois tijolos cortados a par com três quartos de comprimento apenas; em seu lugar pode adotar-se a disposição do sistema inglês.

*Este 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.*¹¹⁵

O edifício do moinho foi construído seguindo os padrões arquitetônicos ingleses do período pós Revolução Industrial, como podemos observar nas fachadas de tijolos aparentes, estrutura sóbria e pesada, simetria de planos, etc.. Suas altas janelas também evitavam que os operários tivessem visão do que se passava nas ruas, reforçando a constante atenção na produção e o controle disciplinar.

¹¹⁴ *Idem*, p.72.

¹¹⁵ *Idem*, p.76.

Imagem17

Imagem18

Em anexo ao processo de solicitação da construção do moinho, foi também encontrados uma planta simples e um prospecto – fachada, de um armazém, localizado próximo à ferrovia, ambos na escala 1:200 e datados de 01 de janeiro de 1899. (ver Imagem 19)

O armazém possui planta irregular, em forma de trapézio, com frente principal de 33 metros, para Rua Monsenhor Andrade, construído entre a linha principal da ferrovia e um desvio – distante apenas 6 metros da construção, o que facilitava o transporte dos materiais estocados.

As coberturas de duas águas foram apoiadas sobre as alvenarias externas de 45 e 75 centímetros de espessura, além de quatro grandes pilares centrais de seção quadrada, construídos em alvenaria de tijolos, com 1,20 metros de largura e mais de 10 metros de altura.

Além das instalações para o processo de moagem do trigo e depósitos para armazenagem da farinha, o conjunto comportava uma oficina para consertos, oficina para confecção de embalagens em sacos e almoxarifado para peças sobressalentes.

O moinho foi parte de um complexo industrial inovador, com uma produção considerável para época. Ele foi inaugurado em 1900, já com uma produção diária de 3.000 sacos de farinha, 1.200 sacos de farelo e 200 sacos de sêmola, liderando o mercado consumidor paulista, superando os demais concorrentes, Santista e Gamba.¹¹⁶ Sua produção, após dois anos de sua inauguração, exigiu a expansão da edificação principal e estruturas complementares, fazendo com que a oficina de consertos fosse transformada em seção de fabricação no ramo metalúrgico, visando atender a manutenção do equipamento do moinho.

¹¹⁶ CONPRESP Resolução nº 38/92

Processo: 1990 0.003.700-0

Imagem 19

A Cia Matarazzo reuniu em uma mesma área, os depósitos, oficinas e o próprio moinho, aliando proximidade e funcionalidade dos vários setores produtivos, além de sua localização privilegiada com a estrada de ferro São Paulo Railway, de onde provinham os terminais internos ao moinho e depósitos. O moinho contava com modernas instalações e previa também, no projeto original, a possibilidade futura de expansão, como ocorreu nos anos posteriores.

Imagem 20: Moinho Matarazzo no início de 1900.

Fonte: http://cdcc.usp.br/ciencia/artigos/art_23/sampa.html

Descrição do Moinho Matarazzo na época de sua inauguração, pelo Correio Paulistano¹¹⁷:

“O edifício principal dividido em secções da força motora, da limpeza do trigo, e em secção da moagem propriamente dita do trigo, dispondo ainda o estabelecimento de grandes armazéns de trigo e farinha e de depósitos para o carvão. A secção de força motora contém poderosas caldeiras de força de 340 cavalos, de onde o vapor é conduzido com a pressão de 140 libras para a máquina a vapor, colocada em outro salão. Esta é de sistema compaund, de força de 240 cavalos. Neste mesmo salão estão colocados os aparelhos elétricos para iluminação de todo edifício. A secção de limpeza de trigo é a segunda e ocupa uma parte inteira do edifício, que é de quatro andares. Subindo do primeiro até o último andar se encontram os grandes depósitos de trigo (silos),

¹¹⁷ Correio Paulistano, São Paulo, 16 de março de 1900.

servidos por grandes elevadores que recebem o trigo de uma balança automática. Daqueles depósitos passa o trigo para numerosos ventiladores e separadores destinados a apartar os corpos estranhos. Daí passa o mesmo a um aparelho de lavagem automática, depois passa a se enxugar em um secador especial aquecido por meio de tubos a vapor e alimentado por ventiladores de ar frio e quente. A terceira secção: para onde o trigo é conduzido por meio de transportadores em espirais. No primeiro andar dessa secção acham-se 18 cilindros duplos de moagem de trigo, os quais comunicam, por meio de numerosos elevadores, com os dois andares superiores. No segundo andar estão colocados seis separadores duplos de farelos, os quais transmitem o produto para o segundo andar onde se acham os separadores duplos de farinhas, em número de doze. A repartição que fica situada ao lado direito do edifício, contém os aparelhos para ensacamento do farelo e da farinha que se acham ali colocados em número de quatro e funcionam automaticamente. A capacidade produtora do estabelecimento é de 1000 sacas de farinha por dia e representa apenas uma terça parte do consumo de todo o Estado de São Paulo. O estabelecimento está construído para receber mais um número igual de maquinismos que já existem ali, para desse modo dobrar sua capacidade. As construções de ferro para os edificios foram todas executadas em São Paulo nas oficinas da Companhia Mecânica e Importadora, que também forneceu todos os outros aparelhos importados da Firma Henry Simon & Cia., de Manchester, da qual é a única agente, tendo sido as caldeiras fornecidas pela firma Hornsby, da Inglaterra, e da qual aquela Cia. Também é agente. A instalação completa do edificio custou a avultada soma de 1.500:000\$000. As máquinas, especialmente os de separação de farelo, são de invenção recente e as primeiras que se acham funcionando, segundo informado. Essas máquinas e muitas outras de que está dotado o estabelecimento, são de invenção do engenheiro inglês Henry Simon. O assentamento dos maquinismos do moinho foi executado pelo engenheiro Sr. Wray; as caldeiras e o vapor pelo engenheiro Owon, tendo todos os trabalhos sob a direção do engenheiro chefe da Companhia Mecchanica, Sr. Henrique Shulman, lente catedrático da escola Politécnica."

Em 1904, aproveitando a política de incentivo do governo e a situação favorável, o setor de confecção de sacarias do moinho foi ampliado e transformado em cotonifício, que inicialmente pretendia apenas suprir a demanda de sacos de farinha. Mas, em apenas três anos, o cotonifício transformou-se na Fiação e Tecelagem Mariângela, de edifício próprio, localizada no quarteirão seguinte, na Rua Monsenhor Andrade, nº31.

Nesse mesmo quarteirão, na primeira década de 1900, outros processos foram solicitados para a construção de novos galpões, como o armazém para depósito de arroz, datado de 19 de março de 1908. (ver Imagem 24)

Em 1908, foi solicitada a ligação entre o Moinho Matarazzo e a Fábrica Mariângela, por aqueduto subterrâneo em ferro, para a condução de água, que correria ao longo da sarjeta da Rua Monsenhor Andrade, substituído em 1913, conforme pedido de levantamento de calçamento encontrado no AHMWL, para a troca do tubo que conduzia o vapor da Fábrica Mariângela ao Moinho Matarazzo, por se encontrar danificado. (ver Imagens 21A e 21B)

Em 11 de fevereiro de 1909, foi assinado pela F.M. & CIA, na Secretaria Geral da Prefeitura do Município de São Paulo, os termos referente à Lei nº 1179 de 02 de janeiro de 1909, para o estabelecimento de canalização em tubos de ferro galvanizado de 100 mm de diâmetro, ligando a sua fábrica de tecidos Mariângela com uma estação elevadora a margem direita do Rio Tamanduateí e que saindo deste, segue pela linha de postes de “The S.P. Light and Power” até a Rua Santa Rosa, toma o leito desta e dobrando a esquerda pela Rua das Casuarinas, percorre-a em toda a sua extensão até entrar na referida fábrica pela Rua da Alfândega. Para a construção da estação elevadora e sua ligação com o rio, tanto a estação como a canalização e ligação desta foram executados, segundo processo, de acordo com os desenhos apresentados¹¹⁸.

¹¹⁸ Infelizmente os desenhos que deveriam constar junto ao processo, se perderam com o tempo, restando somente a descrição da solicitação de estabelecimento da canalização.

Imagem 21a/b

Em 1909, também foi solicitada a construção de novos depósitos próximos à ferrovia e a colocação de um depósito de trigo em grão – silo, na parte interior do conjunto do Moinho Matarazzo, ao lado de um silo já existente. Esse novo silo, feito com chapas metálicas, possuía diâmetro de 12.000mm e 19.000mm de altura. (ver Imagens 22B e 22C)

Em 1913, também houve a solicitação de aumento de seu moinho de trigo. A construção possuía três pavimentos mais o térreo, seguia o alinhamento da calçada e o gabarito do corpo principal do moinho. Essa construção também seguia os detalhes decorativos da fachada existente, possuindo os mesmos detalhes construtivos do projeto apresentado em 1899, como podemos observar nas imagens referentes aos dois processos. (ver Imagem 23)

O edifício foi construído entre o corpo principal do moinho e o antigo armazém utilizado como depósito de farinha, próximo à ferrovia. E da mesma forma que a primeira construção, as alvenarias foram feitas de tijolos de barro aparentes assentados com argamassa, a partir do sistema flamengo, como visto acima.

A estrutura, apoiada sobre as alvenarias de tijolos, foi feita com vigas metálicas do tipo “I”, que apóiam o assoalho de madeira, semelhante ao edifício do moinho. A cobertura mais baixa que a do moinho, foi feita em estrutura de madeira de quatro águas, com platibanda em toda sua volta.

Imagem 22A: DESTAQUE DA LOCALIZAÇÃO DO CONJUNTO: Observamos que o silo existente no projeto foi removido e atualmente, os armazéns encontram-se bastante modificados

Fonte: Google Street View

Fonte: Google Street View

Imagens 22B e 22C:

Notação AHM: OP.1909.001.647

Local: Rua Monsenhor Andrade

Interessado: F. Matarazzo

Assunto: Conjunto de três processos distintos: modificação do projeto do prédio para assentamento de máquinas de malharia; **solicita colocação de um silo (depósito de trigo em grão) próximo ao existente no conjunto do moinho**; e aumento de barracão para oficina mecânica anexada à fábrica de tecidos Mariângela.

Notação AHM: OP/1909/001.648

Local: Rua Monsenhor Andrade

Interessado: Francisco Matarazzo e Cia

Data: 11 de agosto de 1909

Fonte: <http://www.sirca.com.br/site/> e AHMWL

Imagem 23

Imagem 24

Com o crescente aumento do consumo de seus produtos, Francisco Matarazzo solicita novamente, em 1915, a aprovação de mais uma construção no interior de sua propriedade, referente à ampliação de seu moinho de trigo, com cinco pavimentos de 612m² cada. Esse pedido foi modificado no mesmo ano, a partir de uma nova planta, que apresentava uma construção também com cinco pavimentos, mas com 520m² cada e 15 metros de fachada no alinhamento da Rua Monsenhor Andrade.

Na década de 1920, diversos processos foram encontrados solicitando a aprovação de novas construções em sua propriedade. As construções mais novas foram preenchendo os vazios internos do terreno do moinho de trigo e também seguiram o alinhamento da Rua Monsenhor Andrade em direção a Rua Florida, hoje conhecida como Rua do Bucolismo.

Conforme os processos consultados, podemos encontrar a solicitação de três novas construções na Rua Monsenhor Andrade, no ano de 1920, sítos no mesmo número 110.

O primeiro deles fica na esquina das ruas Monsenhor Andrade e Florida, atualmente ocupado por um restaurante¹¹⁹, a construção tem 565m² de área construída, 18,50 metros de frente para Rua Monsenhor Andrade, 3,5 metros de canto e 33,50 metros no alinhamento da Rua Florida.

E conforme o memorial descritivo encontrado durante a pesquisa documental, o armazém possui:

1º FUNDAÇÃO: Os valos para receberem a fundação, nas dimensões marcadas na planta foram aprofundados até encontrarem uma camada de terreno sólido, ou seja, uma camada de areia que se encontra em uma profundidade média de 1,60 metros. As valas foram preenchidas por uma primeira camada de 0,40 metros de espessura de concreto magro feito com fragmentos de alvenaria de pedra na proporção de uma parte de cimento, quatro de areia limpa e seis de fragmentos. A massa foi então comprimida com soquetes de madeira e cobertos com uma alvenaria de tijolos

¹¹⁹ Ver descrição e levantamento fotográfico do restaurante mais adiante, quando é tratado o estado atual do conjunto.

requeimados, até o nível do terreno, assentados com argamassa de cal hidráulica (de Pantojo).

2º ELEVAÇÃO: Os muros do armazém foram feitos com alvenaria de tijolos comuns assentados com argamassa de cal na proporção de três partes de areia limpa para uma de cal, com o cuidado de colocar os tijolos suficientemente molhados com argamassa bem líquida de forma a não ficar nenhum vazio entre os tijolos.

3º COBERTURA: O armazém foi coberto com telhas de barro imitação “Marselhesa”, sobre estrutura e tesouras de madeira peroba. As águas pluviais foram recolhidas por calhas e condutores de ferro galvanizado e conduzidas até a sarjeta da rua.

4º REVESTIMENTO: Os muros do lado interno foram feitos com uma barra de revestimento em cimento liso, até dois metros de altura e o restante simplesmente caiado. Na face externa do muro, as juntas foram preenchidas com argamassa de cal, cimento e areia e comprimidas com ferro apropriado.

5º PAVIMENTOS: Os pavimentos do armazém foram feitos de duas camadas, uma de concreto de cimento, pedregulho e areia na proporção de 1x3x5 com 0,10 metros de espessura, e outra de asfalto com 0,03 metros de espessura.

6º ESQUADRIAS: As portas foram feitas em ferro ondulado no sistema de guilhotina e as janelas com caixilhos de ferro – gradil de ferro de proteção e tela de fio de arame.

7º PINTURA E CAIAÇÃO: As portas, janelas e grades de ferro foram pintadas a óleo a 3 demãos e os muros internos caiados.

O segundo processo trata da construção de um armazém e de um escritório na área interna do terreno do moinho, com 790m² de área no primeiro pavimento e 102m² no segundo, próximos também das ruas Monsenhor Andrade e Florida, para uso das Indústrias Reunidas F. Matarazzo.

Conforme descrição do memorial construtivo a construção tem:

1º FUNDAÇÃO: Foi aberta até terreno firme.

2º ALVENARIA EM FUNDAÇÃO: Foi realizada uma primeira camada em todo o fundo da vala até 0,50 metros de altura, de concreto feito com fragmentos de tijolos, concreto velho, pedregulho, areia e cimento na proporção de 1 de cimento para de 3 de areia e 6 de misturas de fragmentos.

3º ALVENARIA EM ELEVAÇÃO: Feita com tijolos comuns assentados com argamassa de cal e areia.

4º COBERTURA: A cobertura dos edifícios foi realizada com telhas chatas imitação “Marselhesa”, sobre boa armadura e tesouras de madeira peroba, sobre série de colunas.

5º CALHAS E CONDUTORES: As águas pluviais são recolhidas com calhas e condutores de ferro galvanizado e levadas até a sarjeta da rua.

6º PAVIMENTOS: Os pavimentos do armazém foram feitos com lastros de concreto de fragmentos de tijolos, areia e cimento, sobre o qual foi aplicada uma camada de asfalto de 0,03 metros. O pavimento do escritório e do arquivo foi feito com tábuas de assoalho, de peroba, pregadas sobre vigamento de peroba, distanciados 0,45 metros e tendo o perfil de 0,20 x 0,08 metros.

7º IMPERMEABILIZAÇÃO: O pequeno porão localizado abaixo do escritório possui impermeabilização com lastro de concretos revestidos de cimento, dando a declividade para a rua, para o escoamento das águas de lavagem. E todos os pátios descobertos foram calçados com paralelepípedos.

8º PINTURA: Todas as madeiras e ferros de portas e janelas foram pintados a óleo. Em volta dos muros do escritório e do armazém foi feita uma barra de cimento, pintada de forma a resistir frequentes lavagens.

O último processo pesquisado no ano de 1920 foi referente ao pedido de construção de um depósito para arroz em casca, com 425m², no mesmo endereço, com armazém localizado no interior do estabelecimento industrial. De acordo com o memorial descritivo do material empregado na construção:

1º FUNDAÇÃO: Para a execução das fundações, o terreno foi escavado até encontrar uma camada de areia branca para garantir o suporte do peso do edifício com sua carga.

2º ALVENARIA EM FUNDAÇÃO: Foi realizado um lastro geral de concreto magro de detritos de pedra e de tijolos, com areia e cimento, na dose de 200 quilos de cimento para cada m³ de mistura de detritos, socados em camada de 0,20 metros cada uma até a altura de 0,75 metros. A alvenaria de embasamento foi realizada com tijolos assentados com argamassa de cal hidráulica (do Pantojo), na proporção de 1x3.

3º ELEVAÇÃO: Feita com madeira de pinho do Paraná, reduzido a perfil retangular e pregado um ao outro de modo a formar um xadrez de vinte e quatro quadros separados, tendo entre eles contravensamento em diagonal com barrotes da mesma madeira.

4º COBERTURA: As áreas de depósito foram cobertas com folhas onduladas de ferro grosso, sobre armadura e tesoura de madeira de peroba.

5º Todo madeiramento do lado externo recebeu tinta de *corboaury* para torná-lo mais resistente à ação das águas, além de revestidos de folhas onduladas de ferro galvanizado.

6º Uma série de correias sem fim foram dispostas em baixo dos funis das caixas e comunicantes com um elevador de canecas permitia o enchimento e escoamento dos cereais das caixas.

7º As águas pluviais são recolhidas em calhas e condutores, e conduzidas ao coletor que leva à rede geral de saneamento, não mais à sarjeta da rua, como as construções anteriores.

Assim como a Tecelagem Mariângela, demais galpões industriais próximos e as residências operárias, o Moinho Matarazzo marcou a paisagem do bairro e testemunhou o processo de urbanização e industrialização que passou a região.

O conjunto do Moinho Matarazzo, com o passar dos anos, sofreu diversas alterações como o fechamento de algumas aberturas, acréscimo de instalações de águas pluviais externas à fachada, além da substituição da telha original por telhas onduladas de fibrocimento.

Imagem 25: Vista do conjunto do Moinho Matarazzo voltado para Rua Monsenhor Andrade.
Fonte: Google Street View

Imagem 26: Detalhe do antigo galpão do fim do século XIX, próximo à ferrovia.
Fonte: Google Street View

Imagem 27: Continuação do galpão até a construção do moinho.
Fonte: Google Street View

Imagem 28: Detalhe das intervenções sofridas ao longo dos anos, como a substituição das telhas.

Fonte: Foto da autora

Imagem 29: Detalhe dos guarda-corpos em ferro e o vandalismo presente na região.

Fonte: Google Street View

Atualmente, o antigo conjunto do Moinho Matarazzo é, em parte (entrada pela Rua do Bucolismo – antiga Rua Florida), utilizado como depósito de mercadorias, já a outra parte, (entrada pela Rua Monsenhor Andrade), se encontra abandonada, sofrendo com as constantes intempéries, invasões e a pouquíssima conservação por parte dos proprietários.

Imagem 30: Fachada para a Rua do Bucolismo, ainda utilizada como depósito.

Fonte: Google Street View

Imagem 31: Entrada do conjunto pela Rua do Bucolismo. Observamos a interferência na leitura que essa nova abertura causou.

Fonte: Foto da autora

Imagem 32: Conjunto do Moinho Matarazzo para Rua do Bucolismo, próximo à ferrovia.
Fonte: Google Street View

Imagem 33: Mesma fachada, com a Tecelagem Mariângela ao fundo.
Fonte: Google Street View

Imagem 34: Detalhe da fachada. Nota-se o fechamento de vários vãos.

Fonte: Foto da autora

Imagem 35: Detalhe da fachada. Observamos a inserção de uma chaminé para a coifa do restaurante, novas grades e caixilhos, rasgos na alvenaria para novas aberturas e novas descidas de água pluvial, pela fachada.
Fonte: Foto da autora

Ainda em seu conjunto, na esquina das ruas Monsenhor Andrade e do Bucolismo, foi aberto um restaurante – Restaurante Santa Rosa¹²⁰, onde podemos

¹²⁰ Restaurante Santa Rosa, localizado na Rua Monsenhor Andrade, 498 – Brás, São Paulo. (tel: 11 3311 0970).

observar parte da antiga estrutura da cobertura¹²¹ - tesouras e algumas telhas ainda originais e a alvenaria de tijolos aparente do antigo conjunto do moinho. As calhas, rufos e condutores de ferro foram substituídos por tubulações em PVC, instalados na face externa da fachada.

Imagem 36: Esquina entre a Rua do Bucolismo (antiga Rua Florida) e Rua Monsenhor Andrade. Ao centro, entrada do Restaurante Santa Rosa.

Fonte: Google Street View

Imagem 37: Detalhe da escada de tijolos.

Fonte: Foto da autora

Imagem 38: Detalhe da entrada do restaurante.

Fonte: www.boamesarestaurantes.com.br/santarosa

¹²¹ Conforme depoimento dos funcionários do restaurante e constatação no local, somente as tesouras e algumas telhas ainda são originais. Todas as ripas e caibros, dessa parte do conjunto foram substituídos durante a reforma para o novo uso.

Todas as instalações para o novo uso, como iluminação, som, sprinklers (incêndio), ventiladores, entre outros, foram feitas de forma aparente, sem a agressão da maioria das alvenarias.

Imagem 39: Detalhe da estrutura da cobertura em madeira do restaurante e o acréscimo de novas instalações aparentes.

Fonte: Foto da autora

Imagem 40: Detalhe do fechamento do antigo vão em arco para inserção de uma porta de enrolar.

Fonte: Foto da autora

As antigas esquadrias de ferro foram substituídas por janelas de madeira de vidro, além da colocação de grades externas, com exceção das aberturas mais altas que ainda apresentam as antigas esquadrias de ferro. A entrada principal recebeu uma nova porta (de enrolar) que alterou a antiga verga de tijolos em arco, agora embutida nessa nova alvenaria. Apesar de todas as mudanças, essa esquina é a que ainda apresenta um bom estado de conservação dentre as demais do conjunto.

Como resultado da falta de manutenção das demais partes do conjunto, muitas das esquadrias se perderam com o tempo, principalmente as localizadas no lanternim do edifício principal, que atualmente é fechado por placas de madeira e lonas de plástico, a fim de evitar a entrada de água durante as fortes chuvas.

As construções mais novas do conjunto, das décadas de 1910 e 1920, ainda apresentam parte das telhas cerâmicas originais, assim como a estrutura de madeira da cobertura. A maior parte das esquadrias de ferro também não foi substituída,

somente alguns vidros aparentam não serem originais¹²², com exceção do conjunto da esquina, atual Restaurante Santa Rosa, entre as ruas Monsenhor Andrade e do Bucolismo (antiga Rua Florida).

Imagem 41: Detalhe da cobertura do Moinho Matarazzo
Fonte: Google Street View

Imagem 42: Vista da Rua do Bucolismo. À esquerda, o Restaurante Santa Rosa.
Fonte: Google Street View

O uso dessas construções, como o restaurante aberto em um dos edifícios do conjunto do moinho Matarazzo, é importantíssimo de modo a mantê-los sob constante conservação, a fim de evitar a ameaça das intempéries, invasões e especulação imobiliária. O novo uso, sem alterar as características da construção, também é possível, através da instalação de nova infraestrutura, independente da original, como vemos no levantamento fotográfico e imagens do site oficial¹²³ da área interna do restaurante, que fez todas as instalações elétricas e hidráulicas, de forma aparente, sem embuti-las nas alvenarias, assim como as divisórias internas, que foram somente fixas no piso e apoiadas nas alvenarias.

As construções localizadas na Rua do Bucolismo, apesar de não apresentarem uma boa conservação se comparadas ao restaurante, ainda aparentam melhor conservação que o antigo edifício do moinho. E para adequá-las às novas necessidades, houve o fechamento de algumas janelas, a abertura de uma maior e nova entrada de caminhões, além da instalação de novas descidas pluviais aparentes,

¹²² Os vidros que atualmente estão colocados nas esquadrias de ferro, são bem lisos e finos, não mais de 4 ou 6 mm de espessura, além da maioria da massa que prende os vidros aparentar ser mais nova que as esquadrias.

¹²³ <http://www.boamesarestaurantes.com.br/santarosa/>

portões e grades de ferro. Aliás, todas as construções apresentam novas grades de ferro e/ou fechamentos metálicos em quase todas as aberturas, a fim de evitar o vandalismo e a entrada de estranhos.

Imagem 43: Detalhe das novas descidas de água pluvial aparentes.
Fonte: Foto da autora

Imagem 44: Detalhe das novas esquadrias e grades de ferro na área do restaurante.
Fonte: Foto da autora

2.2 A Tecelagem Mariângela

Como citado anteriormente, em 1904, aproveitando o incentivo do governo e a situação favorável, o setor de confecção de sacarias do moinho foi ampliado e transformado em cotonifício, localizado na mesma Rua Monsenhor Andrade.

Conforme os processos pesquisados, foi encontrada uma primeira referência da Tecelagem Mariângela no ano de 1904, o primeiro projeto da fábrica de fiação e tecelagem de algodão, com planta e cortes da construção em pés e polegadas. (ver Imagens 45 e 46)

A primeira construção referente à Tecelagem Mariângela, possui cobertura de duas águas com estrutura metálica, coberta por telhas de zinco, a cada 25' (aproximadamente 7,62 metros), alternadas por lanternim, conforme projeto.

Dois anos após esse primeiro processo, são novamente apresentados alguns dos desenhos encontrados no processo de 1904, além da solicitação de ampliação da tecelagem, com a construção de diversos galpões, além de uma chaminé. Um fato curioso é a prancha “Fabrica de Fiação e Tecelagem D’Algodão – Tesouras do Tecto” que no processo de 1904 teve seu número de prancha e etiqueta¹²⁴ cobertos, aparecem legíveis na prancha do processo de 1906. (ver Imagem 47)

Nesse processo de 1906, cujo construtor foi Giuseppe Salatini, há também referência de um galpão, cuja cobertura foi feita em estrutura metálica. Essa cobertura, assim como seus pilares, também metálicos, ainda podem ser vistos. Atualmente, essa construção abriga uma das entradas do conjunto e funciona também como estacionamento.

Outros processos para expansão do conjunto da Tecelagem Mariângela foram encontrados, localizados nas ruas que contornam o quarteirão. Em 1907, dois processos foram abertos solicitando a aprovação de novas construções nas ruas Assumpção e Monsenhor Andrade, que um ano mais tarde apresenta outra solicitação de extensão da fábrica. Em 1908, além dessa solicitação, foi encontrado o projeto de ligação entre o Moinho Matarazzo e a Tecelagem Mariângela, por aquedutos, sob a Rua Monsenhor Andrade, como descrito anteriormente.

O processo de 1907¹²⁵ se refere à maior e mais conhecida construção do conjunto da tecelagem. Essa ampliação se estende por grande parte da Rua Monsenhor Andrade, até a Rua Fernandes Silva, contornando toda esquina entre essas ruas, conforme planta aprovada em 15 de fevereiro de 1906 e validada em 13 de fevereiro de 1907. (ver Imagens 48 e 49)

Essa construção possui térreo e mais dois andares, tendo frente para a Rua Monsenhor Andrade com 11 metros, 85 metros para a Rua Fernandes Silva e 75

¹²⁴ Número constante na lateral superior direita: N° 6873.

Etiqueta constante na lateral inferior direita: *Henry Rogers, Sons & C^a – Wolverhampton*.

¹²⁵ Notação AHM: OP.1907.001.095

metros alinhando na Rua Monsenhor Andrade, pelas casas existente a direita, de propriedade de Francisco Matarazzo, e na Rua Fernandes Silva pelas paredes da fábrica, a esquerda.

O armazém possui estrutura interna metálica, apoiada sobre pilares também metálicos e alvenaria externa de tijolos aparentes. As colunas de ferro fundido possuem diâmetro externo de 210mm e interno de 172mm no andar térreo, 210mm e 178mm no primeiro pavimento, e diâmetro externo de 162mm e interno de 140mm no segundo e último pavimento. As vigas portantes de perfil “I” tem 300x125mm conforme o *CORTE CD* em anexo no processo, e as vigas de ligação, também de perfil “I” de 125x75mm, *CORTE AB*, que sustentam assoalho de madeira entre os pisos e a cobertura de duas águas, também metálica.

A fachada da Rua Monsenhor Andrade segue um ritmo marcado pelos pilares que se destacam da alvenaria com capitéis em sua parte mais alta, que sustentam uma seqüência de arcos, e pelo conjunto de janelas – a cada duas, de ferro de arco abatido no andar térreo e janelas mais altas de arco pleno, também em ferro.

A fachada da Rua Fernandes Silva também é marcada pelos pilares destacados com capitéis, mas no módulo que se repete há somente uma janela entre cada pilar, diferente da anterior, que possuía duas janelas entre pilares. Outra diferença é a platibanda, que não é mais marcada pelos arcos.

A fachada da Rua Monsenhor Andrade segue um ritmo marcado pelas pilastras, encimadas por capitéis, que se destacam em relação à alvenaria, marcando o ritmo da fachada. As pilastras principais, sustentam uma seqüência de arcos abatidos, e, entre cada par de pilastras há duas janelas, com caixilho de ferro, em cada pavimento: as do térreo possuem altura menor e são coroadas por arco abatido, enquanto as do pavimento superior são mais altas coroadas por arco pleno. Um fato de interesse a ser notado é a diferença entre o projeto que existe no AMWL e a fachada como está hoje. No projeto, entre as pilastras principais, aparece uma pilastra intermediária encimada por capitel, cuja parte de cima é alinhada com o nascimento dos arcos das janelas do

pavimento superior, havendo um óculo mais acima alinhado com essa pilastra intermediária. Na fachada atual, não existem óculos, a pilastra intermediária se prolonga para além da altura das janelas e não tem capitéis, algo completamente equivocado do ponto de vista gramatical e prejudicial para a percepção do ritmo da fachada e do coroamento entre as pilastras principais. Seria necessário um ulterior aprofundamento para verificar se a fachada foi de fato construída assim, ou se isso foi alguma intervenção desastrada feita posteriormente.

Imagem 45

Imagem 46

Imagem 47

Imagem 48

Imagem 49

ACCRINGTON, INGLATERRA.

Imagem 50: Imagem da Fábrica de Tecidos Mariângela no início do século XX.

Fonte: SAIA, Helena. *Arquitetura e Indústria: fábricas de tecidos de algodão em São Paulo*. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 1989.

Imagem 51: Fábrica Mariângela no início do século XX.

Foto: Silvia Neder

Fonte: Departamento de Informação e Documentação Artística. *Casa das Retortas, Brás espaço e uso*. São Paulo, Idart, 1980.

Imagem 52: Vista superior da Tecelagem Mariângela.

Fonte: www.klepsidra.net/teatroanarquista.html
Gabriel Passetti - Depto. de História - USP

Imagem 53: Esquina entre a Rua Monsenhor Andrade e Rua Fernandes Silva. Observamos a simplificação que ocorreu na decoração original, principalmente entorno das aberturas, por causa do uso de um revestimento não compatível. O revestimento também alterou a percepção do edifício, deixando-o monocromático, com exceção dos arcos superiores. Nota-se que a iluminação pública existente nas duas imagens permanece a mesma.

Fonte: Google Street View

Imagem 54: Detalhe das novas aberturas feitas para a entrada de veículos maiores no interior do conjunto.

Fonte: Foto da autora

Imagem 55: Mesmo as áreas internas tiveram suas paredes revestidas com azulejos cerâmicos, imitando tijolos aparentes.

Fonte: Google Street View

A fachada da Rua Fernandes Silva também é marcada pelo ritmo dado por pilastras coroadas por capitéis, mas sem alternância entre pilastras principais e secundárias, como na outra fachada. Nesse caso, é um módulo mais restrito, em que há somente uma janela entre cada pilastra. O coroamento também é diverso, sendo os capitéis encimados por um entablamento plano e não por arcos abatidos. No projeto, previam-se arcos abatidos, quase planos, entre as pilastras.

Imagem 56: Vista para Rua Fernandes Silva.

Fonte: Google Street View

Imagem 57: Continuação da fachada. Nota-se a presença constante do vandalismo na região.

Fonte: Foto da autora

Imagem 58: Continuação da fachada. Vemos a descontinuidade na fachada do conjunto, mostrando que foram construídos em diferentes épocas e possuíam atividades diversas.

Fonte: Google Street View

Imagem 59: Continuação da fachada. Podemos observar que comportas foram colocadas em todas as aberturas para a evita a entrada de água devido às constantes enchentes na região.

Fonte: Google Street View

No ano de 1907, outras expansões foram solicitadas na Rua da Alfândega e Rua Assumpção, com a construção de duas caldeiras e novos depósitos. (ver Imagens 60 e 61)

Imagem 60

Imagem 61

Em fevereiro de 1909, foi dada a entrada em novo processo, solicitando a demolição da fachada do prédio existente na Rua Monsenhor Andrade nº 64, para sua reconstrução e adaptação à construção de um edifício para assentamento de máquinas de malharia, mas em março do mesmo ano, foi pedida a modificação do projeto apresentado; também foi realizado o aumento de um barracão para oficina mecânica anexada a fábrica de tecidos. (ver Imagens 62A e 62B) No mesmo ano, na Rua da Alfândega, outra expansão foi solicitada, na data de 16 de fevereiro de 1909. (ver Imagem 63)

Imagem 62A: Projeto de barracão para oficina mecânica.

Fonte: <http://www.sirca.com.br/site/>

Imagem 62B: Projeto de prédio para assentamento de máquinas de malharia.

Fonte: <http://www.sirca.com.br/site/>

Imagens 62A e 62B:

Notação AHM: OP.1909.001.647

Local: Rua Monsenhor Andrade

Interessado: F. Matarazzo

Data: 01 de fevereiro de 1909

Assunto: Conjunto de três processos distintos: **modificação do projeto do prédio para assentamento de máquinas de malharia**; solicita colocação de um silo (depósito de trigo em grão) próximo ao existente no conjunto do moinho; e **aumento de barracão para oficina mecânica anexada à fábrica de tecidos Mariângela**.

Imagem 63

No ano seguinte, em 1910, foi novamente solicitada a extensão da tecelagem, com uma nova construção, agora localizada na Rua Assumpção, alinhada com as residências localizadas na esquina entra as Ruas Monsenhor Andrade, Assumpção e Sampaio Moreira.

Imagem 64: PLANTA DA EXTENSÃO DA FÁBRICA DE TECIDOS 1910

Fonte: <http://www.sirca.com.br/site/>

Imagem 65

Imagem 66: Esquina entre a Rua Monsenhor Andrade e Rua Assunção. À direita vemos o conjunto da Tecelagem Mariângela localizado na Rua Monsenhor Andrade; à esquerda, as construções da Rua Assunção.

Fonte: Fotos da autora

Imagem 67: Vista do antigo conjunto de residências, junto da tecelagem. Ao fundo, o edifício do SENAI.

Fonte: Google Street View

Imagem 68: Fachada voltada para Rua Assunção.

Fonte: Google Street View

Imagem 69: Continuação da fachada. Nota-se a presença de moradores de rua na região.

Fonte: Google Street View

Imagem 70: Detalhe da nova abertura feita na fachada para entrada de veículos. Podemos observar como essas intervenções alteram a percepção da fachada, que teve sua estrutura cortada, para adaptá-la às novas necessidades.

Fonte: Google Street View

Imagem 71: Detalhe de parte do conjunto que atualmente funciona como estacionamento. Ainda podemos ver as colunas e estrutura da cobertura metálicas.

Fonte: Google Street View

Imagem 72: Continuação da fachada. Junto ao revestimento, notamos a marca IRFM pintada em azulejos cerâmicos, assentada no muro do conjunto da tecelagem.

Fonte: Google Street View

Durante a década de 1910, as indústrias da região presenciaram os sintomas da ativação do movimento operário, principalmente após 1917, no setor têxtil da indústria. As reivindicações por melhores salários e condições de trabalho culminaram com uma manifestação à porta da Fábrica Mariângela, no dia 9 de julho de 1917, que resultou na morte de um trabalhador Antônio Martinez. Esse conflito gerou uma grande paralisação das fábricas e marcou os anos seguintes como um período de ampliação da mobilização dos trabalhadores.

A Tecelagem Mariângela que surgiu para suprir a demanda do Moinho Matarazzo por sacos para estocagem da farinha, em pouco tempo, passou a ocupar papel de destaque entre as demais na cidade de São Paulo, sendo considerada uma das maiores do Estado, conforme descrição feita em 1918, durante a 1ª Exposição Municipal¹²⁶:

“A fachada principal do edifício dá para a Rua Monsenhor Andrade, sendo a sua extensão de 101 metros e sua altura de mais de 15.

(...) A fábrica Mariangela é a mais importante da América do Sul, não só pelo conjunto da produção, como pela perfeição do trabalho effectuado por

¹²⁶ Piccarollo, A. & Finnochì, L. *O Desenvolvimento industrial de São Paulo através da Primeira Exposição Municipal*. Pacai e Cia., São Paulo, 1918.

machinas modernas e pelas condições de hygiene em que trabalham os operários.

(...) O algodão, uma vez sahido da secção das engrenagens, depois de uma rápida passagem pella machina 'ouvreuse', é misturado para a obtenção de um typo único de mercadoria, passando depois no 'hopper-feed', que alimenta automaticamente os batedores, os quaes, depois de terem trabalhado duas vezes seguidas, os entregam às cardas. (...) Na primeira secção, que é immensa, se encontram as fieiras, ou os bancos a fuso, em número de 21, que, em três passagens sucessivas, reúnem as fibras e as tornam regulares e uniformes.

Depois de devidamente preparado pelas fieiras, é o algodão enviado para uma secção especial de tecidos, onde se acham installados dez motores eléctricos da força de setecentos e cincoenta HP.

Em uma secção aparte, os rebotalhos de algodão são devidamente aproveitados, passando pelas cardas de cylindro que, depois de duas operações successivas, os transformam em uma mecha, que é utilizada para a fabricação de um tecido mais ordinário.

A sala de tecidos apresenta um aspecto imponente pelo poder e número das machinas nella montadas. Essa secção mede 9500m² de área por 5m de altura. Nessa sala estão collocados nada menos de 1500 teares movidos automaticamente. Os motores eléctricos collocados em diversos pontos, têm um desenvolvimento de 500 HP. Os teares dispõem de uma ou de cinco lançadeiras, conforme o tecido que se deseja obter. Uma vez fabricado, o tecido passa para uma outra seção onde acabam de preparar para ser entregue ao consumo. Nessa secção estão as machinas de engommar, de medir e de dobrar o tecido, assim como as que o marcam e as prensas hidráulicas, que representam a ultima operação por elle soffrida.

(...) A secção de tinturaria não está menos bem montada do que as demais da fábrica (...). Nella se tinge não somente o fio, mas também o algodão bruto, o que permite obter desde logo um fio regularmente e uniformemente colorido.

Oito bacias aquecidas por tubos serpentinos e um grande centrifugo permitem dar ao fio um coloração fixa e perfeita. A tintura do algodão e m

estado bruto é obtida por um processo inteiramente differente. O algodão é colocado em um cesto que tem alguns buracos e este é introduzido em uma caldeira, a cujo liquido já foi dada a cor desejada. Retira-se depois o cesto, colloca-se-o em um centrifugo especial que expelle a fibra quasi a totalidade da água nella contida, depois do que é o algodão exposto ao sol, onde acaba de seccar.

(...) Na secção de tecidos, a fábrica emprega o elevado número de 1600 operários, que produzem tecidos para saccos e emballagens e tecidos finos.

(...) A Fiação e Tecelagem Mariângela occupa, em resumo, uma área de 5624m² edificada.

(...) O algodão entra para a fábrica, tal como é, colhido, por 6 descascadores que separam os caroços.

Um systema de conductor plano e correias transporta o algodão em machinas que o misturam, tornando-o uniforma, sendo transportado aos depósitos por meio de elevadores.

O algodão ainda bruto passa por diversas machinas que o ventilam, batem e enrolam em carretéis. Estes carretéis vão para 44 cardas, que preparam o algodão para passar a fiação, que se faz gradualmente e por meio de muitas passagens.

21 bancos a fuso, divididos em 7 secções, de 3 cada uma, reduzem o algodão sahido das cardas, em cordas finas, pouco resistentes, para poder ser enrolado nos carretéis especiaes, que vão depois à secção de fiação. Esta vasta sala contem 33 machinas com 11500 fusos, e outros 5 especiaes com 1500 carretéis; estas preparam o fio que passa para a sala da ordidura, onde trabalham mais 6 machinas.

Numa sala separada, é engommado o fio (...)

As bobinas, com o fio já engommado são fixadas e urdidas pelas operárias.

Passam depois para uma outra sala onde há 400 teares.

O systema dos 100 teares Northrop é novíssimo, permitindo que um só operário possa vigiar 14 teares.

(...) Em outra sala funcçionam 8 machinas para fazer as meadas.

A producção da fábrica é de 20000m por dia, divididos emm diversos typos, próprios para saccaria, forros e roupas brancas.

*Trabalham nesta fábrica 600 operários.
A força motora é alimentada por 9 motores electricos da força complexiva
de 450 HP."*

Segundo os técnicos do Departamento Estadual do Trabalho, encarregados do estudo, informação e publicação de Boletins sobre as condições de trabalho nas indústrias quanto a salubridade, espaço físico, entre outros, "... a Tecelagem Mariângela acha-se instalada num edifício de dois andares que ocupa quase toda uma quadra (...). Suas instalações são feitas com todo rigor: há luz e ar em abundância, asseio completo. Nos corredores e nos lugares onde permanecem os operários, o assoalho é sempre de madeira. Na fiação existem aspiradores para a poeira do algodão e em todas as seções, ventiladores para renovação do ar ambiente. Para o trabalho de menores, as máquinas são de tamanho reduzido. Elevadores, carrinhos e outros aparelhos facilitam e diminuem o esforço do operário na condução da matéria prima ou do produto já manufaturado. Tem esta fábrica todas as seções separadas, havendo algumas onde só é fornecido trabalho a adultos, WC e vestiários em número suficiente (...). A fábrica fornece médico e farmácia aos operários e família. A seção de fiação trabalha sempre maior número de horas do que as outras seções (...)"¹²⁷

Mas apesar de ser considerada modelo pelo Departamento Estadual do Trabalho, a tecelagem abusava dos trabalhadores, quanto aos baixos salários e regime de trabalho, principalmente de mulheres e crianças, que chegavam a trabalhar 10 horas diárias com uma única hora de intervalo. Condições que, nas décadas seguintes, oferecerá insumos para revoltas operárias, significativas até os dias de hoje.

A Tecelagem Matarazzo que anterior ao tombamento passou por uma grande intervenção para sua conservação – em especial de todas as fachadas – internas e externas, que foram cobertas por revestimento cerâmico, imitando o tijolo aparente que existia anteriormente.

¹²⁷ Arquivo do Estado de São Paulo (AESP). Condições de trabalho na indústria têxtil no Estado de São Paulo. In: Boletim do Departamento Estadual do Trabalho. São Paulo, v.1912, pp. 35-77.

O conjunto também ganhou novas grades/telas metálicas em todas suas janelas, mesmo aquelas do andar térreo, que já possuíam grades, como vemos no levantamento fotográfico.

Imagem 73: Fechamento de algumas aberturas e substituição de esquadrias para adequação ao novo *layout* interno.

Fonte: Foto da autora

Imagem 74: Detalhe da tela metálica colocada na frente da grade original, a fim de impedir o vandalismo e manter a segurança.

Fonte: Foto da autora

Como hoje, abriga um centro importador e comercial de atividade diversa, novas instalações foram necessárias para atender esse novo uso, como a instalação de um sistema de segurança – câmeras, iluminação de emergência, etc., novas instalações elétricas, iluminação, ar condicionado e hidráulicas. A maior parte foi realizada sobre a alvenaria existente, de forma aparente, mas podemos perceber que em muitos casos optaram por uma intervenção mais invasiva, embutindo tubulações e demolindo algumas paredes para a adequação ao novo layout.

Imagem 75: Entrada do conjunto pela Rua da Alfândega.

Fonte: Foto da autora

Imagem 76: Detalhe da entrada e ruas internas do complexo.

Fonte: Foto da autora

Podemos também notar a alteração de algumas aberturas externas para a entrada dos caminhões de carga, a colocação de novas portas de enrolar e a instalação de comportas na entrada da Rua Fernandes Silva – para evitar a entrada de água durante as fortes chuvas.

Imagem 77: Detalhe da entrada de veículos. Nota-se o uso de comportas para evitar a entrada de água durante as enchentes.

Fonte: Google Street View

Imagem 78: Readequação das aberturas e espaços internos para as novas necessidades do complexo.

Fonte: Google Street View

Internamente, os grandes galpões da tecelagem foram compartimentados e readequados ao novo arranjo dos espaços, adicionando novas alvenarias, esquadrias, mobiliário e revestimentos. Os pisos do andar térreo foram, em sua grande parte, substituídos, com exceção do piso do pátio interno que ainda é de paralelepípedos de pedra.

Apesar do constante vandalismo que existe na região, o conjunto encontra-se em bom estado de conservação e ainda possui diversos elementos caracterizadores, apesar das modificações sofridas para adaptá-lo ao novo uso.

O pedido de tombamento do prédio do Moinho Matarazzo, iniciada por Waldir Salvadore, seguida por estudos e vistorias iniciais, propôs a abertura de um processo de tombamento para uma área mais abrangente, onde se acham incluídos os edifícios industriais de valor histórico e arquitetônico relacionados com o Moinho Matarazzo, imóveis residenciais e comerciais de valor ambiental e o conjunto da Tecelagem Mariângela, cuja permanência é essencial para a caracterização da área envoltória relativa aos edifícios objetos de estudo dessa pesquisa.

Muitos imóveis localizados nos arredores do conjunto do moinho, que apresentavam importância arquitetônica, histórica e ambiental, de acordo com fichamentos anteriores ao processo de tombamento, foram excluídos da proposta por terem sofrido grandes modificações de suas características e não apresentarem bom estado de conservação.

Foi determinada uma área de proteção restritiva quanto ao gabarito e implantação dos lotes vizinhos, onde qualquer intervenção deverá ser encaminhada para apreciação do Departamento do Patrimônio Histórico, de acordo com listagem e planta encontradas na Resolução¹²⁸.

Como pode ser observado durante as visitas de campo, atualmente, as ruas da área em torno do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela apresentam poucos imóveis de residências ou pequenas vilas – cortiços. Na área predominam as casas de comércio de ferragens, madeiras, etc., que resistem desde o início do século, como podemos observar nos processos da Rua do Gasômetro, (nesse período, eram, em sua maioria, autorizações para a construção de armazéns e casas de comércio de madeira e ferragens)¹²⁹; e a utilização de antigos galpões e fábricas, como depósito de materiais, marcenarias, centros de importação, etc. (como é o caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela).

¹²⁸ Resolução nº 38/92.

¹²⁹ Nos processos pesquisados na Rua do Gasômetro, notou-se que, a partir de 1894 e início do século XX, houve uma maior solicitação de autorizações para a construção de pequenos armazéns e casas de comércio.

Imagem 79: Vista aérea da região. Observamos ao centro, junto à chaminé de tijolos o conjunto da tecelagem Mariângela.

Fonte: Google Street View

As ruas de tráfego intenso de grandes caminhões, (que prejudicam a visão dos conjuntos e a vida dos poucos moradores) apresentam uma visível degradação dos imóveis da região como, pichações, vandalismo, moradores de rua, etc., com exceção para o edifício do SENAI¹³⁰, que dispõe de diversos cursos para os trabalhadores locais e apresenta-se em excelentes condições. Mesmo nas ruas entorno da área de estudo é possível observar essa mesma degradação, com maior ou menor grau.

A exceção do edifício SENAI pode ser explicada por duas razões principais, a conservação constante por parte dos responsáveis pela instituição, como reparos nas esquadrias, captação de águas pluviais, cobertura, pintura, entre outros; e por seu uso por grande parte da população, através de seus cursos profissionalizantes, palestras,

¹³⁰ SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
Localizado na Rua Monsenhor Andrade, 298, esquina com Rua Sampaio Moreira – Brás.

exposições, etc., que tornam a construção parte da vida das pessoas e uma referência para a região. Seu uso e reconhecimento fazem com que a visão das pessoas sobre seu edifício seja diferente dos demais, como os conjuntos abandonados do antigo moinho.

Imagem 80: Vista da Rua Monsenhor Andrade com o Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela ao fundo. Observamos a degradação existente na região e grande parte dos imóveis sendo utilizados por oficinas, depósitos, etc.

Fonte: Google Street View

Imagem 81: Fachada principal do SENAI. Nota-se que é um dos poucos imóveis que não possui pichações.

Fonte: Google Street View

Durante as visitas de campo, foi realizado um levantamento fotográfico, a partir da montagem de vistas panorâmicas, para possibilitar uma visão conjunta dos objetos selecionados e sua relação com as quadras vizinhas.

A seguir são apresentadas as vistas das ruas levantadas e uma planta de situação com as indicações de cada vista para auxiliar na localização das paisagens.

Planta da Região de estudo

Localização das Vistas - Levantamento Fotográfico

Fonte: Google earth e fotos da autora

DESCRIÇÃO DAS VISTAS DO LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

VISTA 01 - Rua Monsenhor Andrade	VISTA 07 - Esquina Rua Assunção e Rua da Alfândega
VISTA 02 - Rua do Bucolismo (antiga Rua Florida)	VISTA 08 - Rua da Alfândega
VISTA 03 - Rua Monsenhor Andrade	VISTA 09 - Rua da Alfândega
VISTA 04 - Rua Sampaio Moreira	VISTA 10 - Esquina Rua da Alfândega e Rua Fernandes Silva
VISTA 05 - Rua Sampaio Moreira	VISTA 11 - Rua Fernandes Silva
VISTA 06 - Rua Assunção	VISTA 12 - Rua Monsenhor Andrade

Imagem 82

imagem 83

Imagem 84

Imagem 85

Imagem 86

Imagem 87

Abaixo, a Resolução nº38/92 da Prefeitura do Município de São Paulo, referente ao Tombamento dos antigos Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela¹³¹:

Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal de Cultura
Departamento do Patrimônio Histórico

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

Resolução no. 38/92

O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP, no uso de suas atribuições legais e nos termos da Lei no 10.032/85, com as alterações introduzidas pela Lei no 10.236/86, e

Considerando a importância da memória dos trabalhadores dos antigos Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela para a análise das relações entre capital e trabalho durante as primeiras décadas deste século;

Considerando o valor urbanístico representado pela ocupação industrial ao longo das ferrovias na constituição do espaço urbano do Bairro do Brás; e

Considerando o valor histórico-arquitetônico, ambiental e afetivo de diversos imóveis localizados na área dos antigos Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela e vizinhança,

RESOLVE: Artigo 1o - Ficam **tombados**, na área do Bairro e Distrito do Brás, definida pelo perímetro discriminado na Resolução no 09/90/CONPRESP, os edifícios dos antigos **MOINHO MATARAZZO, TECELAGEM MARIÂNGELA E DE OUTROS 15 IMÓVEIS**.

Parágrafo Único - A identificação desses imóveis e seus respectivos níveis de proteção está definida no Anexo I e na Planta no 1, que integram esta Resolução.

Artigo 2o - Os bens tombados ficam classificados conforme os seguintes níveis de proteção:

I - Nível de Proteção 1 (NP-1): corresponde a bens de grande interesse histórico, arquitetônico ou paisagístico, determinando a preservação de sua arquitetura externa e das áreas de circulação internas.

II - Nível de Proteção 2 (NP-2): corresponde a bens de grande interesse histórico, arquitetônico ou paisagístico, determinando a preservação de sua arquitetura externa.

Artigo 3o - Todos os bens tombados são passíveis de restauração, reciclagem, revitalização e reformas, visando sua adequação funcional, devendo os projetos serem submetidos à prévia aprovação do CONPRESP.

Artigo 4o - Fica definido como espaço envoltório de proteção dos bens tombados os imóveis relacionados no Anexo II, parte integrante desta Resolução.

Parágrafo 1o - Esses imóveis classificam-se no Nível de Proteção 3 (NP-3) que determina o controle de sua volumetria, devendo os projetos de novas edificações e ampliações serem submetidos à prévia aprovação do CONPRESP.

¹³¹ nº do processo de tombamento: 1990 0.003.700-0, de acordo com informações obtidas no CONPRESP.

SMC - CONPRES - Resolução de Tombamento no. 38/92
ANTIGO MOINHO MATARAZZO, FÁBRICA MARIÂNGELA E OUTROS IMÓVEIS
ANEXO I - IDENTIFICAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES
TOMBADAS NOS NÍVEIS NP-1 e NP-2

Imagem 88: Planta nº1 – Identificação dos imóveis e respectivos níveis de proteção.

Fonte: CONPRES

CAPÍTULO 3

Notas sobre a Preservação do Patrimônio Industrial no Bairro do Brás

3.1 Introdução

O presente estudo do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela pode ser lido como um esforço de aprofundamento do conhecimento de edifícios fabris e nos relaciona com a problemática do patrimônio industrial e as questões ligadas à sua preservação; e está ligado ao crescente interesse pela preservação do patrimônio industrial que é fenômeno relativamente recente e deve ser entendido dentro do contexto de ampliação daquilo que é considerado bem cultural.

Além dos grandes monumentos, voltam-se as atenções para exemplares até então considerados de menor importância, como a arquitetura industrial, vernacular ou conjuntos urbanos. Essa abertura no campo dos estudos patrimoniais passou também a considerar grandes áreas urbanas como reveladoras de valores históricos, estéticos e sociais. Conjuntos como os estudados nesse trabalho, só passaram a ser entendidos como bens dignos de preservação há relativamente pouco tempo e o reconhecimento de seu interesse para a preservação é problemático, com sério e freqüente risco de destruição ou intervenções deformadoras, principalmente por incidir sobre eles uma grande pressão da especulação imobiliária.

O debate sobre o tema iniciou-se, com mais ênfase, na Inglaterra nos anos 1950, época em que foi cunhada a expressão "arqueologia industrial", ganhando maior vigor e atraindo a atenção pública, principalmente a partir do início dos anos de 1960, quando importantes testemunhos da arquitetura industrial foram demolidos. Como a 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, que acabaram por levar a iniciativas mais consistentes de preservação em ambos os países.¹³²

¹³² Para aprofundamento do tema ver:

Essas antigas instalações industriais ocupavam, geralmente, grandes áreas centrais, e estão cada vez mais ameaçadas pelo crescimento das cidades e conseqüente valorização do solo, gerando a indiscriminada demolição de diversos exemplares, o que atraiu cada vez mais profissionais interessados por essas manifestações, buscando valorizar a história industrial. A apreciação desses conjuntos, por sua vez, proporcionou estudos mais precisos, possibilitando também o reconhecimento de sua importância estética e simbólica. A relevância desse assunto pode ser observada em destacadas publicações que se sucederam através do tempo em vários países, tais como *L'Archéologie Industrielle em France*¹³³, *Preservación de la Arquitectura Industrial em Iberoamérica y España*¹³⁴ ou na publicação criada em 1963 por Kenneth Hudson, *The Journal of Industrial Archaeology*¹³⁵.

Aos poucos, o movimento ampliou-se e consolidou-se, fazendo com que vários países passassem a desenvolver inventários sistemáticos de seus sítios industriais. E os debates sobre as questões relacionadas à preservação do patrimônio industrial estão se alargando cada vez mais. Essas iniciativas internacionais puderam ressaltar a importância desse tipo de construção, com muitos exemplos bem sucedidos de adaptação para novos usos.

Desde o segundo pós-guerra verifica-se, cada vez mais, a ampliação do raio de alcance das práticas patrimoniais, estendendo-se a um número cada vez maior de

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Cotia, Ateliê – FAPESP, 2009, pp.40-42.

¹³³ DAUMAS, 1980.

¹³⁴ AAVV: *Preservación de la arquitectura industrial en Iberoamérica y España*. Colección Cuadernos de Cultura, Junta de Andalucía, Granada, Comares, 2001.

¹³⁵ As pesquisas e inventários realizados na Inglaterra, no período da década de 1960, encontraram espaço de divulgação no *The Journal of Industrial Archaeology*, interrompida em 1974 e reiniciada em 1976 com o nome *The Industrial Archaeology Review*, veículo de expressão da National Association for Industrial Archaeology.

Kenneth Hudson, *World Industrial Archaeology*. London, Cambridge University Press, 1979, pp.02-03 in: RUFINONI, 2004, pp.116-117.

países, que passam a seguir a Convenção do Patrimônio Mundial e suas recomendações internacionais para salvaguarda de bens culturais. Naquele momento, o grande número de centros históricos e construções destruídos aumentam a discussão sobre os critérios de intervenção e o que poderia ser entendido como patrimônio.

A conjunção da teoria brandiana com outros trabalhos do período que conformam o restauro crítico, a exemplo dos textos de Bonelli e Pane, que são a base da Carta de Veneza, de 1964, configuram o restauro como ação de caráter eminentemente cultural, que se transforma em ato crítico e, depois, operacional: possui princípios que permanecem atuais e que podem ser reinterpretados para a questão dos bens industriais, pois, hoje, o restauro e a conservação se voltam não apenas para aquilo que era entendido como “obra de arte”, mas também às outras obras que com o tempo adquiriram conotação cultural, como o patrimônio industrial. Desse modo, a preocupação com uma maior variedade de bens e a relação entre monumento e entorno assumem destaque nos debates sobre a preservação.

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

Art. 2º A conservação e restauração dos monumentos constituem uma disciplina que reclama a colaboração de todas as ciências e técnicas que possam contribuir para o estudo e salvaguarda do patrimônio monumental.¹³⁶

¹³⁶Carta de Veneza – Carta Internacional sobre Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios (1964). In: CURY (org.), 2000, p. 92.

A partir da Carta de Veneza, há um gradativo avanço nos debates sobre a ampliação e intervenções dos bens culturais e é naquele momento, que surge com maior aprofundamento, as questões sobre o patrimônio industrial.

Um alargamento mais efetivo do campo de ação se mostrou necessário a partir de confrontos internacionais das várias experiências, ainda nos anos de 1970, em que se destaca a criação do TICCIH em 1978, como consequência de vários congressos internacionais para a conservação de monumentos industriais.

No que diz respeito efetivamente às intervenções, a Carta de Veneza representa ainda hoje o principal referencial teórico, pois continua a ser o documento-base do ICOMOS e seu conteúdo tem caráter indicativo e deve ser reinterpretado e aprofundado em função da realidade cultural de cada país e dos problemas concretos colocados pela obra a ser restaurada.

Com o passar dos anos, foram introduzidos documentos integrativos e de aprofundamento, como a Carta de Florença (1981), sobre jardins históricos, a Carta de Washington (1987), sobre centros históricos e Documento de Nara (1994), sobre a autenticidade, entre outros¹³⁷, que aprofundam aspectos específicos da preservação, a partir dos preceitos da Carta de Veneza, mas não diretamente por ela tratados, e que, de forma nenhuma, devem ser vistos como documentos substitutivos em relação à Carta de Veneza.

Como descreve Kühl, “as cartas em geral, e a Carta de Veneza em particular, não são um receituário de utilização fácil, nem de relação mecânica de causa-efeito. Para poder utilizar suas proposições, que se equiparam a uma norma deontológica, é necessário compreender sua natureza, as discussões que estão em sua base, os modos como suas indicações foram apreendidas e incorporadas na prática ao longo do tempo,

¹³⁷ Tema desenvolvido na tese de livre docência de Beatriz M. Kühl. KÜHL, 2006.

e, assim, poder interpretar esses postulados de maneira fundamentada, com rigor metodológico”¹³⁸.

Nos anos de 1990 e 2000 adentro, houve 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”, se consolidaram ao longo dos anos, e uma repercussão disso pode ser vista no documento de TICCIH, de 2003¹³⁹:

“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 suas 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, 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.

¹³⁸ Para maior aprofundamento do assunto ver o artigo **Notas sobre a Carta de Veneza** de Beatriz Mugayar Kühl, nos Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, versão ISSN 0101-4714, **An. mus. paul. vol.18 no.2 São Paulo jul./dez. 2010**, publicado online, sítio: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142010000200008&lng=pt&nrm=iso

¹³⁹ Carta de Nizhny Tagil – Documento do TICCIH de 2003.

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."

Apesar do interesse pela arquitetura industrial vir de longa data¹⁴⁰, sua repercussão na prática de preservação ainda é extremamente difícil. Mesmo com diversos estudos consistentes que se seguiram sobre o problema da industrialização no Brasil e sobre os edifícios a ela relacionados, principalmente no âmbito universitário, resultando na criação do Comitê Brasileiro do TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage)¹⁴¹, na prática de atuação sobre o patrimônio industrial, ainda não é possível verificar um amadurecimento semelhante àquele que se dá no campo da historiografia, e apesar de vários textos ligados ao patrimônio citarem a importância de preservar esses complexos, não fazem menção de qual forma fazê-lo. Infelizmente, enquanto os estudos históricos se tornam cada vez mais aprofundados, as intervenções são cada vez menos historicamente fundamentadas ou discutidas.

¹⁴⁰ A expressão "arqueologia industrial" surge ainda no século XIX, em Portugal, no estudo de Francisco de Souza Viterbo, intitulado "Arqueologia Industrial Portuguesa: Os Moinhos", de 1896, apesar da expressão ter sido somente consagrada a partir de meados do século XX, ligada à historiografia britânica.

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. No Brasil, a primeira experiência, que não se traduziu numa política institucional de identificação e proteção de remanescentes industriais, foi o tombamento federal, em 1964, do que restava da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, no atual município de Iperó, em São Paulo: "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."

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.

¹⁴¹ O IFICH-UNICAMP foi organizador e sede de importante evento científico em 2004, que resultou na criação do Comitê Brasileiro do TICCIH. A conferência foi novamente sediada em São Paulo, em 2009, na Faculdade de Belas Artes.

3.2 O Patrimônio Industrial em São Paulo

Como levantado no primeiro capítulo, o Estado de São Paulo presenciou uma grande transformação a partir do desenvolvimento da lavoura cafeeira, instalação das ferrovias, expansão das indústrias e imigração européia. De ordem econômica, social ou simplesmente técnica, de caráter regional ou nacional, esses fatores contribuíram para que, principalmente a partir de 1870, se marcasse uma nova fase na história de São Paulo.

Em São Paulo a industrialização teve um papel fundamental na definição dos destinos do Estado e da Cidade.¹⁴² A crescente industrialização contribuiu para a urbanização de extensas áreas, a compartimentação e transformação das chácaras suburbanas nos bairros industriais e operários. Os fatores que impulsionaram essa rápida transformação na paisagem, também demarcaram a transformação da própria sociedade paulistana, como as relações de trabalho, convívio social, desenho urbano, etc., como foi observado na região de estudo.

Essas regiões que tiveram destaque industrial durante a formação da cidade de São Paulo, desde a década de 1970, vêm sofrendo com sucessivas transformações. Muitos galpões se esvaziaram e, o que antes eram grandes bairros industriais servidos pela ferrovia, hoje dá lugar a pequenas firmas e muitos depósitos abandonados. São regiões obsoletas e decadentes, que ocupam extensas áreas centrais da cidade, fazendo com que sua preservação assuma papel estratégico, ligado também à escala urbana e territorial de São Paulo. A condição de abandono e ruína de grande parte desses conjuntos nos faz refletir sobre a sua permanência no tecido urbano da cidade e na crescente necessidade de intervir em suas estruturas, evidenciando sua relevância histórica e documental para São Paulo.

¹⁴²BRUNO, 1984; LANGENBUCH, 1971 e MATOS, 1974.

Os bairros de origem operária e industrial possuem extensos complexos que são testemunhos da formação da cidade, de transformações sociais e econômicas, e atualmente, estão sujeitos ao esquecimento e à ruína, antes mesmo de um estudo aprofundado. A arquitetura resultante desse processo, voltada tanto às unidades de produção quanto aos meios de transporte¹⁴³ e todo complexo de outras construções ligadas às atividades fabris, como habitações, escolas, igrejas, etc., é de grande interesse, não somente para a história da arquitetura, mas também para a história social, econômica, da técnica, da ciência, da engenharia, da indústria, etc.¹⁴⁴

Muitos dos representantes de nosso patrimônio industrial são importantes pela relevância histórica do fenômeno ao qual estão relacionados, pela sua escala, pelo cuidado na composição, pela introdução e consolidação de tipos arquitetônicos e pelo uso de novas (ou renovadas) técnicas construtivas¹⁴⁵. Tiveram papel importante na disseminação da alvenaria de tijolo e de outros materiais industrializados, como pilares pré-moldados em concreto ou ferro fundido, sendo exemplos de padronização e racionalização, que auxiliaram no estabelecimento de uma renovada prática construtiva¹⁴⁶.

Grande parte desses edifícios não mais existe, não tendo sido poupados no processo de transformações pelo qual passaram várias cidades brasileiras, tendo como fator agravante o fato de vários exemplares serem de um período, final do século XIX e início do século XX, até recentemente pouco apreciado pela crítica e pela historiografia da arquitetura.

¹⁴³KÜHL, 1998.

¹⁴⁴SILVA, Leonardo Mello e. *Patrimônio industrial: Passado e Presente*. Artigo – Revista Eletrônica do IPHAN, sítio: www.revista.iphan.gov.br.

¹⁴⁵Para a análise das técnicas construtivas, serão também utilizados conhecidos manuais construtivos. ALBUQUERQUE, 1952; CARBONARA, Pasquale, 1980; CLOQUET, 1898 e SEGURADO, s.d..

¹⁴⁶Textos vinculados à história da técnica e aspectos técnico-construtivos da construção arquitetônica do final do século XIX e início do século XX.

TELLES, 1993; VARGAS, 2001; LEMOS, 1985 e REIS FILHO, 1970 / 1989.

Atualmente, São Paulo ainda conta com um importante legado da industrialização, de significância não apenas para o país, mas também no contexto internacional, sendo ela derivada da Revolução Industrial, de seus processos produtivos, de seus meios de comunicação e comércio¹⁴⁷. E no momento, não existe nenhum levantamento sistemático da arquitetura industrial em São Paulo e o número de seus representantes protegidos por lei é ainda demasiadamente restrito.

O interesse pelo tema entre nós é recente e, apesar de despertar a curiosidade de um número crescente de pessoas, o conhecimento sistematizado e as análises e ações fundamentadas são ainda muito limitados.

O patrimônio industrial engloba uma grande variedade de tipos tais como fábricas e complexos destinados ao transporte ferroviário e é comum que se trate de grandes superfícies em numerosas cidades e apresentem interesse para projetos estratégicos de requalificação urbana, freqüentemente em zonas centrais, incidindo sobre eles uma grande pressão da especulação imobiliária.

O debate contemporâneo sobre a conservação e/ou restauração desses bens, no contexto das teorias de restauração, foi possível devido à ampliação dos bens considerados de interesse cultural.

O “momento metodológico do reconhecimento”¹⁴⁸, pode nos ajudar na consolidação de critérios e conduzir ao respeito pelas várias formas de manifestação arquitetônica, fazendo com que a preservação, como entendida atualmente, tenha voltado seus interesses para a tutela de um grande número de bens que adquiriram conotação cultural, pertencentes a todas as fases da produção humana, independente da maior ou menor apreciação que possamos ter por eles do ponto de vista formal.¹⁴⁹

¹⁴⁷Trabalhos específicos sobre bairros e a presença industrial.

TORRES, 1981 e ANDRADE, 1991.

¹⁴⁸BRANDI, 2004, p.31.

¹⁴⁹Para o aprofundamento do assunto, ver Kühl, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização – Problemas Teóricos de Restauo*. Ateliê Editorial, São Paulo, 2009.

É nesse contexto que podemos inserir a arquitetura industrial, que mesmo tendo seu reconhecimento recente, pouco consolidado e restrito, e não sendo apreciada de forma devida por grande parte das pessoas, não deve ser tratada de forma desrespeitosa e sem rigor metodológico em relação aos seus exemplares.

Desse modo, além dos monumentos considerados de excepcional valor, os conjuntos até recentemente tidos como de menor relevância, como a arquitetura industrial ou conjuntos e espaços de centros urbanos, também passaram a ser valorizados e estudados¹⁵⁰. E apesar desse debate ser cada vez mais intenso, poucos textos, dentre eles, periódicos, artigos, etc., abordam a preservação do patrimônio industrial sob a óptica de sua relação com as teorias do restauro.

A preocupação crescente com essas construções, além de testemunhos das transformações da sociedade – não somente atributos estéticos e formais, mas ligados à história social e urbana –, também está ligada à expansão da própria cidade e a valorização de suas áreas.

No Brasil, mesmo sem um debate mais amplo sobre a preservação, pelo menos em teoria, seguem-se os princípios da Carta de Veneza. Com a ampliação dos órgãos responsáveis pelas ações, observamos tanto no que se refere aos princípios empregados, quanto na qualidade da execução das obras, uma grande variação. E apesar do razoável tempo de existência dos órgãos no Brasil, não há um amplo corpo de profissionais devidamente qualificados para a área, nem de empresas para a execução das obras.

Cada vez mais vemos o aumento e constante necessidade de conscientização do público acadêmico e comunidade em geral, a fim de uma atuação mais fundamentada das intervenções realizadas no país. E também, da própria população e

¹⁵⁰ Estudos voltados ao estudo de conjuntos e edifícios industriais como o levantamento de uma série de galpões realizado pela EMURB, o Cotonifício Rodolfo Crespi de Carlos Faggini ou a dissertação de Helena Saia sobre as fábricas de algodão.
EMURB, s.d; FAGGIN, 1978 e SAIA, 1989.

possíveis usuários desses complexos requalificados, condição imprescindível para o sucesso do reuso dessas construções.

É por isso necessária a realização de estudos acurados para apontar sua relevância, elaborando trabalhos multidisciplinares e inventários sistemáticos e, ao mesmo tempo, desenvolvendo estudos específicos que evidenciem as características e a importância dos exemplares selecionados da região de estudo. Essas construções são resultantes do processo de industrialização pelo qual o Estado passou, merecedoras de estudos mais aprofundados, substituindo o empirismo por trabalhos consistentes do ponto de vista metodológico e escolhas conscienciosas¹⁵¹.

Infelizmente, na prática, podemos verificar ações que não respeitam o patrimônio industrial e ferroviário, como documentos históricos, sua configuração, seus aspectos memoriais e também suas características materiais ou especificidades. As intervenções atuais, como podemos observar em numerosos casos – em especial em São Paulo, são ditadas essencialmente por razões utilitárias, especulação imobiliária e econômica, associada à política e favorecimento de determinados grupos, evidenciando também o desconhecimento ou a desconsideração de seus valores patrimoniais.

Dentre os bairros em que podemos observar esse legado na cidade de São Paulo, o trabalho se concentrou na região do Brás, onde estão localizados os conjuntos eleitos para estudo e que atualmente possui extensos remanescentes da arquitetura ferroviária e industrial e não apresenta um estudo pormenorizado de seus edifícios, desde o levantamento da EMURB dos anos 1970.

¹⁵¹ Tema amplamente discutido na tese de livre docência de Beatriz M. Kühl. KÜHL, 2006.

3.3 Os critérios de preservação

Os princípios que atualmente pautam as intervenções em bens culturais provêm de um processo de experimentações práticas, de formulações teóricas e experiências legislativas que amadureceram ao longo de vários séculos. E, como resultado desse complexo processo, existem hoje várias posturas em relação ao tema, pautadas na visão do restauro como ação essencialmente cultural¹⁵² e, é a Carta de Veneza, do ICOMOS-UNESCO, o documento básico para a preservação de obras arquitetônicas. Como descreve Kühl, “a Carta de Veneza permanece um texto basilar. É um documento sintético, cujas indicações - desde que devidamente reinterpretadas para a realidade contemporânea, levando em conta a ampliação daquilo que passou a ser considerado bem cultural - continuam válidas para enfrentar as questões ligadas à preservação de monumentos históricos. Deve ser lida, sempre, em sua inteireza, considerando sua base teórica - e também suas limitações -, analisando-a de maneira não-restritiva, de modo a alargar seu conteúdo semântico e dilatar sua compreensão de maneira fundamentada”¹⁵³.

Vários autores apontam os princípios fundamentais, que deveriam nortear as intervenções, a começar pelas colocações existentes na própria Carta de Veneza, que retoma temas da teoria de Cesare Brandi¹⁵⁴ e do chamado “restauro crítico” e

¹⁵² Para esses temas ver:

KÜHL, 2009, pp.59-60; 72-78; 81;94.

CARBONARA, 1997, pp.393-439.

Bibliografia complementar:

KÜHL, Beatriz Mugayar. *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, nº36, pp.24-36, 2001.

¹⁵³ KÜHL, Beatriz, M. *Notas sobre a Carta de Veneza*. An. mus. paul. vol.18 no.2 São Paulo jul./dez. 2010.

¹⁵⁴ Cesare Brandi destacou-se em seus estudos, analisando o restauro como um ato crítico, dirigido ao reconhecimento da obra e sua individualidade, com base em criteriosos estudos sobre história da arte e estética. O desenvolvimento do trabalho de Brandi fundamenta-se na vontade de se excluir o empirismo dos processos de restauração das obras de arte, trabalhando com teoria e prática de forma articulada, a criação de uma unidade de métodos e princípios (mas sempre lembrando que todo caso de restauração será um caso a parte e não um elemento de uma série paritária), e filiar o restauro ao pensamento

sintetizadas por Carbonara, que dedica grande ênfase a essa problemática em seus textos.

Os princípios, como enunciados por Kühn¹⁵⁵, são: *distinguibilidade da ação contemporânea; reversibilidade ou “re-trabalhabilidade”; mínima intervenção; compatibilidade de técnicas e materiais.*

A distinguibilidade da ação contemporânea é fundamental para os desdobramentos do pensamento sobre o restauro na atualidade e esse princípio provém de um longo processo de experimentações, desde o Renascimento, de formas variadas de atuação em obras do passado. Esse princípio, além de outros, foi sintetizado no final do século XIX, por Camillo Boito, de forma a tentar garantir ao observador a não indução ao engano de confundir qualquer acréscimo na obra com o que lá existia. Boito, ao analisar a postura de Viollet-le-Duc, observa:

“Restaurar um edifício que 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 vândalos. Quanto mais

crítico e às ciências (multidisciplinar), a fim de garantir a preservação de aspectos históricos, artísticos e materiais da obra para sua transmissão às gerações futuras.

Brandi estabelece princípios para essas intervenções, dos quais podemos destacar: a integração deverá ser sempre e facilmente reconhecível e se limitar ao mínimo necessário – o princípio da distinguibilidade e mínima intervenção; a matéria de que resulta a imagem é insubstituível, mas só quando ela colaborar diretamente para a imagem como aspecto, quando servir de suporte ou estrutura portante é aceita uma maior liberdade de ação, mas sempre em harmonia com a instância histórica e sem ferir de forma alguma o aspecto da obra de arte – o uso de técnicas compatíveis e restaura-se somente a matéria da obra de arte; qualquer intervenção de restauro não deve impedir e sim facilitar as eventuais futuras ações – o princípio da reversibilidade, ou mais propriamente da re-trabalhabilidade. BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*, Cotia, Ateliê Editorial, 2004.

¹⁵⁵ KÜHL, 2009, p.78.

*bem for conduzida a restauração, mais a mentira vence insidiosa e o engano, triunfante.*¹⁵⁶

Princípio retomado por Gustavo Giovanonni, na virada do século e ao longo das primeiras décadas do século XX, numa forma de atuação que ficou conhecida com “restauro filológico”, com preocupações reiteradas na Carta de Restauração de Atenas, de 1931 e como vemos abaixo, 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 indispensáveis por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo.”

Ambas as cartas trabalham de maneira a articular o respeito pelas várias estratificações da obra e a distinguibilidade da ação contemporânea, que 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, como visto nos artigos a seguir:

“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 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

¹⁵⁶ BOITO, Camillo. *Os Restauradores*. Cotia: Ateliê, 2002, p.57-58.

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. (...) Nos casos em que uma restauração parece indispensável devido à deterioração ou destruição, a conferência recomenda que se respeita a obra histórica e artística do passado, sem prejudicar o estilo de nenhuma época.

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 respeitem todas as partes interessantes do edifício, seu esquema tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o meio ambiente."

O princípio da reversibilidade ou re-trabalhabilidade, como enunciado nos últimos anos e consolidado efetivamente no século XX, tem por intuito não inviabilizar intervenções futuras e possibilitar a remoção das ações realizadas no processo de restauração, caso se mostrem inadequadas. Os projetos de restauração não devem alterar 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.

Segundo 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"¹⁵⁷.

¹⁵⁷ BRANDI, 2004, p.146.

Por mínima intervenção, devemos entender como fazer o mínimo necessário e suficiente, para enfrentar uma determinada situação, como já exposto 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 âmbito 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.”¹⁵⁸

A compatibilidade de técnicas e materiais entre a intervenção e o bem em questão se tornou mais evidente a partir dos anos de 1960, quando os problemas das intervenções feitas com concreto armado, em especial nos anos de 1930, tornam-se mais evidentes, pela falta de domínio de seu emprego para a restauração.

Como descrito na Carta de Veneza, no 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”.

¹⁵⁸ Versão em português de Beatriz Mugayar Kühl do texto de Boito: BOITO, Camillo. *Questioni Pratiche di Belle Arti*. Milano: Hoepli, 1893.

O mesmo tema é discutido por Brandi, mas de forma mais contundente. Segundo Brandi, “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 tantos os defeitos quanto as qualidades, deve-se ter certa prudência que não será jamais excessiva.”¹⁵⁹

Infelizmente, temos presenciado, atualmente, na prática de muitas intervenções, o uso de materiais não testados por tempo suficiente ou da ignorância (proposital ou não) dos efeitos danosos de materiais já conhecidos.

3.4 Análise dos conjuntos Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela a partir das teorias de preservação

Através de uma leitura da atual situação dos conjuntos estudados, propõe-se a discussão do tratamento das superfícies, a percepção de sua inserção urbana, tratada de maneira articulada, como um grande complexo na região e as questões relacionadas à sua requalificação para um novo uso, abordando os atuais princípios que pautam as intervenções em bens culturais, descritos acima. E com base nas teorias discutidas e alguns exemplos de intervenção nesse tipo de patrimônio, tem-se o intuito de levantar algumas questões e propostas/diretrizes básicas que poderão auxiliar e orientar o caminho para sua preservação, sem ter a pretensão de receitar procedimentos prontos, visto que cada ação é única e deve ser tratada como tal.

As questões e considerações relativas ao trabalho desenvolvido foram analisadas no contexto dos debates e documentos internacionais sobre a preservação de monumentos históricos e na ampliação do conceito de patrimônio; e foi com base

¹⁵⁹ BRANDI, 2004, pp.147-148.

nesses critérios que foi proposto o tratamento dos bens estudados, assim como os demais que ainda apresentam elementos característicos, relevantes ao estudo e preservação.

Considerando que essas áreas industriais possuem significado cultural, os conjuntos devem ser vistos como documentos históricos, analisando sua composição formal, questões materiais, aspectos relacionados à sua inserção na sociedade e seu valor como referencial pela população. Devendo também inserir sua preservação e estudo entre os objetivos do planejamento urbano e territorial, através do diálogo constante entre urbanistas e profissionais ligados à preservação desses imóveis, para que haja uma integração entre preservação e políticas públicas, como destacado na *Declaração de Amsterdã*¹⁶⁰, elaborada em 1975.

A Declaração abordava a preservação do patrimônio arquitetônico europeu, considerando a expansão do conceito de patrimônio e uma nova dimensão de análise para salvaguarda desses conjuntos, situando as questões relativas à preservação do patrimônio dentro de um contexto maior: componente de um tecido vivo em transformação.

E a *Carta de Washington* que consolidava o entendimento de que a preservação de áreas urbanas deveria estar sempre integrada a planos mais amplos, multidisciplinares – inclusive no plano administrativo, jurídico e financeiro, e com a participação da própria população local no estudo e conciliação dos fatores envolvidos – elemento fundamental para o sucesso dessas iniciativas.

¹⁶⁰ *Declaração de Amsterdã: Congresso do patrimônio arquitetônico europeu, Amsterdã, 1975.* In: CURY (org.), 2000, pp.199-200.

Os debates sobre essa nova e necessária dimensão de análise para salvaguarda do patrimônio, principalmente quando inseridos na malha urbana, prosseguem em outras cartas, manifestos e recomendações, aprofundando o assunto com o passar dos anos, como a *Recomendação de Nairóbi* e *Carta de Washington*.

Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea: Conferência Geral da UNESCO, Nairóbi, 1976. In: CURY, 2000, p.220.

Carta de Washington: Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas, ICOMOS, 1986. In: CURY, 2000, p.282.

Essa integração teria consequência fundamental na preservação e implantação de novas atividades em zonas, como a área do bairro do Brás e demais similares – Mooca, Barra Funda Lapa, etc., atentando para a manutenção das relações físicas e imateriais que as compõem e qualificam, como as relações entre os vazios e volumes do conjunto, do entorno, e as atividades desenvolvidas, as características arquitetônicas, entre outras.

No Brasil¹⁶¹, a discussão de questões ligadas à preservação passa a seguir, principalmente a partir da década de 1970, o debate internacional e, pelo menos em teoria, existe uma filiação ao conteúdo da Carta de Veneza. No entanto, dificilmente vemos nas intervenções contemporâneas realizadas, uma reflexão mais ampla sobre a interpretação desses princípios para nossa realidade. Não vemos, tampouco, uma legislação específica que possa orientar na prática, a atuação nos bens culturais, o que pode desorientar e incentivar ações arbitrárias e equivocadas.

Esses problemas se tornam mais evidentes quando tratamos de grandes complexos industriais localizados em áreas estratégicas como centros urbanos, que necessitam de um maior entendimento de suas especificidades materiais e formais, tipológicas, documentais e ainda a integração com o entorno.

Outro problema que encontramos, quando tratamos de complexos industriais, é que não possuem uma única construção: cada conjunto – no caso, Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela – agrupam diferentes tipologias arquitetônicas, com diversos elementos característicos de atributos formais e estéticos e/ou aspectos ligados à história urbana e social; essa ambiência e as contribuições de diferentes épocas e suas relações é tão importante quanto cada construção isolada que se pretende preservar.

¹⁶¹Para maior aprofundamento sobre a evolução e abordagens das questões preservacionistas no Brasil, ver: FONSECA, Maria Cecília Londres. *O Patrimônio em Processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*, Rio de Janeiro, URFJ/Minc/IPHAN, 1997; ANDRADE, Antonio Luiz Dias de. *Um Estado Completo que Pode Jamais ter Existido*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAUUSP, 1993; entre outros.

Como citado na Carta de Veneza:

*Art. 6º A conservação de um monumento implica a preservação de uma ambiência em sua escala. Enquanto sua ambiência subsistir, será conservada, e toda construção nova, toda destruição e toda modificação que possam alterar as relações de volumes e de cores serão proibidas.*¹⁶²

Isso nos remete a diversos casos de ‘intervenções’, realizadas em todo tipo de patrimônio, que desconhecem sua ambiência. O mesmo podemos verificar nos conjuntos de estudo no bairro do Brás, que apesar de bens tombados, as ações para sua preservação e restauro, estão longe de serem adequadas à importância dessas construções.

Como visto nos levantamentos descritos no segundo capítulo, as relações de inserção e leitura de cada construção integrante do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela se perdem em meio às várias interferências externas, quer sejam repintes inadequados, ou a falta de uma atuação ampla – relações com o entorno, usos compatíveis, entre outros.

Por vezes, o que vemos como única preocupação durante as intervenções associadas a esses conjuntos tombados é sua aparência externa, predominando repintes aleatórios, muitas vezes de forma a impedir até mesmo a sua leitura como conjunto, além de sucessivas substituições e refazimentos sem nenhuma preocupação. E no mais das vezes, nem se cogita o uso de técnicas para consolidar e tratar o existente, transparecendo apenas a preocupação com a aparência, obrigando-os a parecerem novos em folha, um rejuvenescimento forçado. E *“com essa tendência à renovação e à pasteurização de superfícies, muito se perde as riqueza e da vibração*

¹⁶²Carta de Veneza – Carta Internacional sobre Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios (1964). In: CURY (org.), 2000, p. 93.

resultantes dos próprios métodos de execução tradicionais de argamassas e de pinturas e dos 'acidentes' da vida de uma obra."¹⁶³

Atualmente há uma tendência de se voltar ou para cores berrantes, que chegam a impedir a própria apreciação do bem, tal a cacofonia gerada; ou cores amorfas, que não estão relacionadas com as características tectônicas e de composição da obra. Outro problema é a proposição de novas cores para uma intervenção, que exige a leitura da obra como imagem figurada, sendo necessário um profundo conhecimento da história da arquitetura; ou a volta para cores consideradas 'originais', ignorando qualquer passagem do tempo sobre essas construções.

A composição colorística de um bem é importante para entender e valorizar a articulação dos elementos, a percepção da volumetria da composição e o ritmo das fachadas e dos espaços internos. Sendo assim, se o objetivo de uma restauração é *"conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos"*¹⁶⁴, valorizando e facilitando a sua leitura, faz-se necessário o ato fundamentado e não a arbitrária sobreposição de tinta.

Além da escolha fundamentada da cor da tinta a ser aplicada em um determinado monumento ou conjunto, as técnicas empregadas e o tipo de tinta também devem ser pensados, analisando sua permeabilidade, textura, tonalidade, luminosidade, consistência, transparência e composição que sejam compatíveis com os substratos existentes.

Os conjuntos estudados apresentam uma série de repintes sem a mínima preocupação na consolidação da matéria existente. Vemos a aplicação repetida de diversos tipos de tintas e cores, sobre suas antigas paredes, cujos únicos êxitos são a

¹⁶³KÜHL, 2009, p.231.

¹⁶⁴Carta de Veneza – artigo 9º.

perda irreparável da matéria que tentamos preservar, a incapacidade de leitura e visão das construções como conjunto e a ignorância de sua imagem consolidada.

Como observamos nesses conjuntos, o uso de tintas à base de polímeros – acrílicas ou PVA, foi empregado indistintamente nas intervenções. São sucessivas camadas de tinta de cores berrantes, que impedem a leitura das construções como um todo, trazendo uma imagem rejuvenescida de modo artificial, uniforme e de aparência “plastificada”. Isso se agrava ainda mais pelo fato de fazer parte de fazer parte de complexos industriais urbanos de grande extensão, onde as sucessivas mudanças de cores, (que normalmente não tem nenhuma ligação entre si), não valorizam os aspectos históricos nem as características formais dos edifícios, dificultando ainda mais a leitura dessas construções.

Mas, pior do que a falta de entendimento do conjunto, é ir contrário ao princípio do uso de técnicas e materiais compatíveis, quando analisamos o uso de determinadas tintas (látex e acrílicas), quando se trata de argamassas à base de cal, pois não permitem que a argamassa “respire”, prejudicando não somente sua leitura, como a própria matéria, algo muitas vezes irreversível.

Como descrito por Kühl, “a diferença de permeabilidade entre os estratos antigos e a nova pintura, ocorrerá a desagregação dos componentes, deterioração e desprendimento da massa antiga (podendo inclusive, comprometer a argamassa de assentamento e, portanto, a própria estabilidade da construção), condenando um documento histórico relevante a um processo acelerado de degradação, aquilo que uma restauração deveria evitar.”¹⁶⁵

Diferente do Moinho Matarazzo, a Tecelagem Mariângela não recebeu novas cores ou uma sequência de repintes aleatórios. Mas longe de ter sido uma escolha ideal, todas suas alvenarias foram cobertas por revestimento cerâmico, imitando tijolos aparentes. O que nos leva a outra questão; por que ignorar os tijolos aparentes

¹⁶⁵KÜHL, 2009, p.238.

existentes, por um revestimento que imite (de forma até grosseira) o que estão escondendo? Ou mesmo acelere o processo de degradação de suas alvenarias?

Os conjuntos, mesmo sendo tombados, como podemos ver na Resolução nº38/92, não apresentam nenhum dos critérios de preservação levantados. No caso da inserção dos revestimentos cerâmicos nas fachadas do conjunto da Tecelagem Mariângela, a ação foi contra praticamente todos: uma ação não reversível sem o trauma da matéria existente, uso de técnica e material incompatível e está bem longe de ser uma intervenção pouco invasiva.

Atualmente, também convivemos com o problema do “fachadismo” e demais questões correlatas, para diversas tipologias arquitetônicas e que também atingem as construções industriais. Essas ações destrutivas, que valorizam apenas um dos aspectos de um organismo arquitetônicos complexo, que é sua fachada, além de gerar falsas interpretações, deformam a composição interna, destroem seus elementos estruturais, que também apresentam papel de grande relevância na composição do edifício.

Como vemos na carta aprovada pela 14ª Assembléia Geral do ICOMOS no Zimbábue, em 2003, que retoma os princípios da Carta de Veneza e os aplica para a preservação da estrutura dos edifícios:

“O valor da herança arquitetônica não está somente na sua aparência, mas também na integridade de todos os seus componentes como um produto único de uma tecnologia construtiva específica de seu tempo. Em particular, a remoção de estruturas interiores mantendo apenas as fachadas não se coaduna com critérios de conservação.”¹⁶⁶

¹⁶⁶Carta – Princípios para a Análise, Conservação e Restauração Estrutural da Herança Arquitetônica (ICOMOS CHARTER- PRINCIPLES FOR THE ANALYSIS, CONSERVATION AND STRUCTURAL RESTORATION OF ARCHITECTURAL HERITAGE -2003), aprovada na mesma Assembléia Geral no Zimbábue em 2003, traduzida da versão em inglês do site do ICOMOS (www.internacional.icomos.org/charters.htm).

Essas escolhas e atuações que incidem sobre esses conjuntos devem ser analisadas com urgência, também quando tratamos de sua leitura e relações entre suas composições e o entorno.

Depois de realizados os estudos necessários, cada construção do conjunto deve ser tratada de forma diferenciada, com intervenções calibradas para cada caso específico em função dos resultados das análises, pois as características a serem valorizadas não estão necessariamente presentes em todo conjunto, além de poder existir acréscimos indesejáveis, cuja remoção pode ser proposta para a melhor percepção do todo.

Também a configuração do conjunto e da área envoltória é extremamente importante e podem ser alteradas pela utilização dessas cores e novos revestimentos, prejudicando até mesmo a apreciação desses bens. O mesmo ocorre com as novas construções próximas das obras preservadas, que alteram a percepção dos bens e devem ser projetadas levando em conta a estruturação da paisagem existente.

Um exemplo que causou grande repercussão em relação à área envoltória de um bem foi o Shopping Bourbon, próximo ao SESC Pompéia. Sem ter a pretensão de proibir novas obras em seu entorno, até mesmo dentro do próprio conjunto, uma nova construção que prejudique a percepção de um bem com valor patrimonial deve ser evitada. Mas isso não quer dizer que não podemos aliar o novo de forma compatível, muito pelo contrário, temos diversos exemplos bem sucedidos desse tipo de interação. A inserção de construções contemporâneas em conjuntos históricos é possível, às vezes até mesmo desejável, desde que considerem o conjunto em sua complexidade, em seus valores materiais, formais, documentais e, mesmo, de significados, tomando essa análise como dado para o projeto.

Outro problema recorrente enfrentado é a escolha do novo uso de um bem, muitas vezes incompatíveis com o que pretendemos preservar. Apesar de constatarmos que, muitas vezes, tem um cunho cultural, como museus e centro culturais, podem também, ser implementados usos contemporâneos nesses antigos

complexos industriais, até mesmo como forma de dar novo impulso à vida urbana, dando nova destinação a esses conjuntos desativados, reduzindo a necessidade de expansão da área metropolitana.

O uso do edifício é fundamental para sua sobrevivência, e no caso de bens de interesse cultural, é essencial que esse uso seja compatível com as suas características – formais, documentais e materiais – para que a ação tenha êxito. Uma intervenção consciente deve apoiar-se num profundo entendimento das características do bem a ser preservado, analisando-o e levando em consideração suas particularidades, sem o uso de fórmulas prontas. A ação em edifícios de interesse para a preservação, como podemos observar nos exemplos bem sucedidos, deve ser feita por meio de uma transformação fundamentada e justificável, uma intervenção que permita a conservação de prédios antigos, adequando-os para novos usos que atendam às demandas da sociedade contemporânea.

As intervenções nesses exemplares remanescentes da arquitetura industrial devem antes de tudo, respeitar o documento histórico, preservando suas especificidades e a qualidade da solução formal, material, estrutural e espacial desses complexos industriais; isso remete também à importância de estudos multidisciplinares consistentes que mostrem sua importância e fundamentem as intervenções de forma a evitar arbitrariedades¹⁶⁷. Sabemos que a utilização é essencial para a preservação e deve ser sempre compatível com suas características, não somente no que se refere a um uso nominal, mas também em seu programa. As intervenções, de grande ou pequena escala, devem ser parte de um projeto abrangente, fundamentado e controlado.

Como já levantado na Carta de Veneza:

Art. 5º A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua

¹⁶⁷Atualmente, prevalecem questões funcionais, políticas, econômicas, etc., que resultam em graves problemas, onde os objetos da intervenção passam a ser tratados como meros bens de consumo de pouco valor histórico e estético.

*destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é, portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se devem conceber e se podem autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes.*¹⁶⁸

A adaptação desses edifícios para novos usos, além de salvaguardá-los a partir do incremento de um uso contemporâneo e de promover a reabilitação de áreas degradadas, também permitem a retenção do valor essencial dessa arquitetura ou paisagem.¹⁶⁹

Segundo Kühl, “o projeto de restauro, que é um tipo particular de projeto arquitetônico, deve ser fruto de compreensão aprofundada da obra, ou conjunto de obras, e do ambiente em que estão. Projeto que se deve ligar de modo indissolúvel ao processo de aquisição de dados e análise, que articule as distintas contribuições dos vários campos disciplinares envolvidos, e assim como na criação do novo, no projeto de restauração, devem-se utilizar as limitações como estímulo a soluções criativas”¹⁷⁰.

A reutilização é importante e necessária, mas desde que a preservação seja prioritária, pois o uso é o meio e não o objetivo da intervenção. Alterar ou destruir o bem sem propósito ou/e justificativa, demonstra uma visão imediatista e contrária à história. De acordo com Kühl, o edifício não representa apenas um projeto arquitetônico concretizado, mas uma soma de experiências artesanais, culturais, técnicas, sociais e econômicas, que com o decorrer do tempo são acrescidas de outras influências, oferecendo uma imagem viva, que faz parte da riqueza da cultura, e não deve ser substituída apenas por documentação e registros. A descaracterização do passado, que impossibilita a percepção de traços históricos, é grave, pois acarreta

¹⁶⁸Carta de Veneza (1964). In: CURY (org.), *op.cit.*, pp. 92-93.

¹⁶⁹Neil Cossons. *The BP Book of Industrial Archaeology*, London, David&Charles, 1978, p.31 in: RUFINONI, 2004, p.126.

¹⁷⁰KÜHL, 2009, pp.222-225.

limites de dados e de percepções que afetam o futuro. Também por isso a ação contemporânea deve permitir a re-trabalhabilidade: para assegurar possibilidades de mudanças que se façam necessárias para a própria sobrevivência da obra e transmissão de suas características essenciais.

Os dois conjuntos, Tecelagem Mariângela e Moinho Matarazzo, encontram-se alterados por interferências feitas ao longo dos anos, e deixam transparecer muito pouco de suas feições e elementos caracterizadores. Também é difícil distinguir algumas ações contemporâneas realizadas para adaptá-los a esses novos usos, como a substituição de partes da estrutura da cobertura e o acréscimo de novas divisões internas – (o que torna difícil localizar as paredes originais, mesmo com o processo em mãos).

Atualmente, existe uma clara impossibilidade de observar as fachadas de tijolos aparentes ou o espaço interno, devido às diversas subdivisões realizadas, o acréscimo de revestimentos cerâmicos ou pinturas de diversa natureza, apesar de ainda ser possível a visualização de grande parte da estrutura dos telhados, construída com tirantes e perfis metálicos, ou com madeira, apoiados em pilares de tijolos estruturais.

Vemos hoje, a necessidade de realizar extensos estudos e trabalhos de planejamento, que envolvam órgãos públicos, iniciativas privada e a sociedade civil, interessados na utilização dessas construções para novos fins para vários complexos industriais, reapropriando-os pela população e reintegrando-os de forma mais plena na vida da cidade. Podemos citar o SESC Pompéia ou a intervenção realizada em 2006, pela Comgás, no Complexo do Gasômetro, renovado para ser um grande conjunto de exposição permanente da história do gás.

A recuperação da Praça dos Balões pela Comgás visava voltar a concentrar ali o seu núcleo operacional, com o desenvolvimento do projeto de restauração das antigas edificações, pela equipe de restauro, sob coordenação do arquiteto Luís Antonio Cambiaghi Magnani, quase todas protegidas pelo Patrimônio Histórico.

Imagem 90: Levantamento das patologias encontradas durante as visitas de campo e levantamentos e a proposta de intervenção após estudos.

Fonte: SEGAWA e MAGNANI. *Complexo do Gasômetro: a energia de São Paulo*. São Paulo, Via das Artes, 2007, p.147.

Como realizado em parte da intervenção do Complexo do Gasômetro¹⁷¹, antes

¹⁷¹ O trabalho desenvolvido pelo arquiteto Luis Antonio Cambiaghi Magnani foi muito bem desenvolvido, através de estudos e análises acuradas dos bens. Infelizmente foi uma pequena parte de uma empreitada maior que veio a descaracterizar parte do conjunto. Intervenções desse porte possuem diversas necessidades, restrições e exigências (de cunho político, financeiro, técnico, etc.), que devem

de qualquer interferência física, é necessário iniciar os levantamentos métricos, fotográficos e as pesquisas históricas, guias para qualquer projeto de restauro. Pesquisas em arquivos, plantas originais, registros de épocas, fotografias, iconografias, publicações, relatos de antigos funcionários, máquinas e equipamentos, etc., aliados aos levantamentos métricos e prospecções arquitetônicas de todas as partes, visitadas e registradas, são essenciais, pois revelam a sequência da implantação, desenvolvimento e transformações ocorridas, assim como informam sobre os sistemas construtivos, seus detalhes e outras particularidades, importantíssimos a qualquer intervenção do bem em questão. Mesmo sendo bens tombados, durante toda pesquisa não foram encontrados estudos ou análises pormenorizados dos conjuntos do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela; muito menos, descrições das ações realizadas em seus conjuntos ao longo dos anos. Isso nos faz perguntar como podemos garantir que os critérios de preservação sejam respeitados nas intervenções em bens de interesse, se não mantivermos estudos, levantamentos e análises atualizadas dessas intervenções?

As discussões sobre as intervenções contemporâneas e as antigas construções podem se resolver, respeitando premissas importantes dos vários lados, para que os valores históricos e arquitetônicos sejam respeitados e para que os usos propostos estejam de acordo com suas características e limitações. O que nem sempre se tem conseguido fazer. Devemos também, buscar a compreensão do papel desenvolvido pelo bem na história da cidade, procurando conhecer sua influência na região e seus arredores, sua relação com a população, comércio e outras indústrias e, principalmente, no reconhecimento de sua colaboração para o desenvolvimento da cidade e a fixação da imagem da arquitetura industrial.

Segundo Magnani, o projeto de restauro não nasce somente da coleta de informações históricas ou arquitetônicas, mas também do desafio de participar das soluções dos problemas intrínsecos de uma obra dessa natureza, com tantas

ser atendidas, muitas vezes conflitantes com os objetivos iniciais de sua restauração, principalmente quando financiadas por capital privado.

necessidades, restrições, exigências, e de dar seu parecer também quando estamos diante de decisões técnicas ou conceituais conflitantes com o seu próprio ponto de vista.

3.5 Propostas para o estudo e intervenção em bens industriais

Com base nas teorias discutidas e na análise dos conjuntos estudados, seguem algumas questões e propostas básicas que poderão auxiliar e orientar o caminho da preservação e intervenção do patrimônio industrial, sem ter a pretensão de descrever procedimentos detalhados ou constituir um receituário.

Antes de tomarmos qualquer medida, devemos realizar um *levantamento dos bens de interesse* na área escolhida, montando inventários, de forma a relacionar todas as informações disponíveis, seguidos de pesquisas analítico-descritivas mais aprofundadas. Essas informações, retiradas de diversas fontes – órgãos públicos, privados, depoimentos, levantamentos métricos e fotográficos, descrições, etc., poderão ser disponibilizadas como material base para outros profissionais ou comunidades locais, interessados na ampliação de seu estudo ou na intervenção de algum bem específico. Esses inventários, fundamentados e sistematizados auxiliarão na identificação de bens de interesse para a preservação e na sua própria conservação.

Esses estudos iniciais servirão de base a pesquisas mais criteriosas – análises técnicas, históricas, sócio-culturais, etc., onde deverão ser analisadas outras questões, como as relações compositivas e entorno, funções dos espaços, especificidades técnico-construtivas de cada construção. Dessa forma, torna-se necessária atuação de profissionais de diversas áreas, como arquitetos, historiadores, sociólogos, engenheiros, técnicos, e até mesmo antigos funcionários desses complexos industriais e a comunidade local, para a realização de um estudo mais abrangente e crítico. Fazendo com que de posse desses dados, a discussão sobre a preservação ou não de um bem possa ser fundamentada, assim como sua conservação e qualquer intervenção que venha a ocorrer.

Outro ponto que podemos levantar é a necessidade de *articularmos a preservação desses conjuntos com um planejamento mais abrangente*, envolvendo também a população. O fato de tratarem de grandes áreas centrais faz com que sua preservação faça parte de um planejamento urbano, que atenda as necessidades locais de forma a integrá-los ao tecido envoltório. E mesmo quando a realidade não permita efetivamente esse tipo de envolvimento mais abrangente, devemos sempre procurar essa visão integradora, mesmo que em menor escala, voltando-se para usos locais, compatíveis com as particularidades desses complexos.

Em relação à escolha desses usos, selecionamos uma outra importante questão: *somente uma análise criteriosa de todos fatores envolvidos guiará a escolha desse novo uso*. Como discutido anteriormente, a preservação desses conjuntos industriais deve ser feita por meio de intervenção fundamentada e justificável, que permita de fato a valorização dos seus aspectos materiais, formais e documentais, adequando-os para novos usos - não necessariamente culturais, pois podem servir a funções quotidianas, como centros de saúde ou serviço - que atendam às demandas da sociedade contemporânea, desde que compatíveis com as características dos bens, e permitindo, em certos casos, depois de análises acuradas, até mesmo a inserção de construções contemporâneas que se integrem de forma harmoniosa e respeitosa (em relação aos aspectos compositivos, documentais e materiais do complexo existente).

Como qualquer patrimônio a ser preservado, devemos estar sempre atentos a essas questões, procurando a *integração de um corpo técnico multidisciplinar* qualificado para a realização desses estudos e desenvolvimento de soluções para a preservação.

A necessidade de levantar essas questões, a fim de auxiliar a preservação desses bens, surge diante dos diversos problemas que temos encontrado, e que com certeza viremos a encontrar no futuro, como a prevalência de interesses imediatistas, a falta de investimentos públicos e privados consistentes que leve em conta a comunidade de maneira abrangente e o tempo na longa duração, a especulação

imobiliária que incide sobre esses complexos. E também a falta de debates mais abrangentes que reinterpretem as formulações teóricas de um campo disciplinar consolidado – que é a restauração – para a realidade brasileira atual.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As observações e análises apresentadas nesse trabalho não têm a pretensão de esgotar o assunto, mas levantam algumas questões sobre a preservação do patrimônio industrial e propõem caminhos para novos estudos e pesquisas. Tampouco aqui se defende que todos conjuntos industriais sejam preservados sem distinção; o que se quis mostrar foi a importância de se realizar estudos multidisciplinares abrangentes para que se faça um reconhecimento fundamentado daquilo que se deve preservar. Outro intuito da pesquisa foi mostrar a necessidade de se atuar segundo os princípios consolidados através das proposições teórico-metodológicas e técnico-operacionais de um campo disciplinar, o restauro, realizando uma releitura crítica de seus princípios basilares¹⁷² para a situação atual, como algo necessário para evitar transformações arbitrárias e efetivamente salvaguardar as obras em seus aspectos documentais, materiais e formais.

Esse tipo particular de patrimônio ainda sofre com o preconceito da legitimidade de seu valor histórico e cultural, sendo apenas ocasionalmente reconhecidas sua importância histórica, ou técnica, por exemplo. O patrimônio industrial também requer especiais cuidados no que diz respeito à integração com a escala urbana. Por se tratarem muitas vezes de grandes áreas centrais, sua relação com o tecido urbano contemporâneo requer análises ainda mais acuradas.

¹⁷²Documentos bases para a teoria da restauração e textos mais recentes que tratam do alargamento do conceito de patrimônio histórico e de princípios de intervenção.

VIOLETT-LE-DUC, 2000; RUSKIN, 1956; BOITO, 2002; *Carta de Atenas*, 1931; *Carta de Veneza*, 1987; *Cartas Patrimoniais*, 1995; CARBONARA, Giovanni, 1997; BRANDI, 2004.

Sua preservação não pode ser desvinculada da realidade como um todo, devemos sempre nos preocupar com seus custos, legislações vigentes, especulações imobiliárias e econômicas, entre outros, mas também não podem ser somente as questões utilitárias a ditar as intervenções, pois se tratam de documentos históricos únicos e não reproduzíveis.

Os critérios de intervenção podem variar com o tempo e, mesmo, num dado momento histórico; por isso devemos sempre agir de modo conforme aos instrumentos – teórico-metodológicos e técnico-operacionais – que estão disponíveis num dado presente histórico, pois teremos de prestar contas às gerações futuras por nossas ações ou mesmo negligência, devendo justificar nossas escolhas¹⁷³. As atuações sobre os bens precisam ser fundamentadas, evitando, a todo custo, escolhas ditadas pela negligência ou desconhecimento. Devemos também analisar os êxitos obtidos na aplicação desses princípios teóricos na prática, de modo a refletir sobre a própria teoria. Alias, é na prática que muitas vezes a questão se desvia: os diversos fatores dessa equação, como a adequação de novos usos compatíveis, integração ao tecido urbano, especulação econômica e imobiliária, legislações vigentes, falta de um corpo multidisciplinar para seu estudo podem levar a descaminhos se não tivermos claro aquilo que motiva a preservação, que são questões de cunho ético, cultural e científico.

¹⁷³Discussões sobre o papel memorial dos bens culturais.
CHOAY, 2001 e JEUDY, 1990.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS e INSTITUIÇÕES CONSULTADAS

- 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, 1993. Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.
- 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.
- ANDRADE, Mario de. Cartas de Trabalho: correspondência com Rodrigo Mello Franco de Andrade (1936-1945). Rio de Janeiro, MINC/SPHAN/ Pró-Memória, 1981.
- ARANTES, Antonio Augusto. Produzindo o Passado: estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Brasiliense / Secretaria de Estado da Cultura, 1984.
- ARAUJO FILHO, J.R. de. *Santos: O Porto do Café*. Tese de Livre Docência, Rio de Janeiro, 1969.
- ARGAN, Giulio Carlo. História da Arte como História da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- BANDEIRA JUNIOR. A Indústria no Estado de São Paulo em 1901. São Paulo, Diário Oficial, 1901.
- BARRIOS, Sônia. A Produção do Espaço. In: A Construção do Espaço. São Paulo, Editora Nobel, 1986.
- BARRO, Máximo & BACELLI, Roney. Ipiranga – História dos Bairros de São Paulo. São Paulo, SMC/DPH/PMSP, 1979.
- BENCLOWICZ, Carla Milano. *Prelúdio modernista. Construindo a habitação operária em São Paulo*. São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 1989.
- BLAY, Eva Alterman. Eu não tenho onde morar – Vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo, Nobel, 1985.
- BOITO, Camillo. Os Restauradores. São Paulo, Ateliê, 2002.
- BONDUKI, Nabil Georges. Origens da habitação social no Brasil. São Paulo, Estação Liberdade/FAPESP, 1998.
- BOSI, Eclea. O tempo vivo da memória. São Paulo, Ateliê Editorial, 2004.
- BRANDI, Cesare. Teoria da Restauração. Ateliê, Cotia, 2004.
- _____. Verbete: Concetto del Restauro. In: Enciclopedia Universale dell'Arte, Novara, Istituto Geografico de Agostini, 1983, 4. ed..
- BRITO, Marcelo. Gestão Compartilhada do Patrimônio Cultural Urbano. In: Chronica Brasil, nº2. Goiânia: Agenda 4, 2004.
- 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.
- CARBONARA, Giovanni. Avvicinamento al Restauro. Teoria, Storia, Monumenti. Napoli,

Liguori, 1997.

CARBONARA, Pasquale. *Architettura Pratica*. Torino, Unione Tipografica – Editrice Torinese, 1980.

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

Carta de Atenas. Escritório Internacional dos Museus, Sociedade das Nações, Atenas, outubro de 1931.

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

Cartas Patrimoniais. Brasília, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1995.

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

CASTRO, Sonia Rabelo. *O Estado na Preservação de Bens Culturais: o Tombamento*. Rio de Janeiro, Renovar, 1991.

CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo, UNESP, 2001.

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

COSTA, Bartira Velludo Varella. *Bras: da Estrada de ferro a linha do metro*. São Paulo, FAU, 1984.

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

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

_____. *Documentos de Trabalho*. Organizado por José Pessoa. Rio de Janeiro: IPHAN, 1999.

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. EMURB.

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

Departamento de Informação e Documentação Artística. *Casa das Retortas, Brás espaço e uso*. São Paulo, Idart, 1980.

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

FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo, Editora Martins Fontes, 1997.

FRANÇA, Ary. *A marcha do café e as frentes pioneiras*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, 1960.

Galpões industriais significativos. São Paulo, Emurb, s.d.

GEHL, Jan; GEMZØE, Lars. *Novos Espaços Urbanos*. [Tradução: Carla Zollinger]. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, AS, 2002.

GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: Ed. UNESP, 1991.

GIOVANNONI, Gustavo. *Verbete: Restauro dei Monumenti*. In: *Enciclopédia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, Roma, Istituto della Enciclopédia Italiana (Treccani), 1936, v.18.

GONÇALVES, José Reginaldo. *Autenticidade, Memória e Ideologias Nacionais*:

O problema dos patrimônios culturais. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 1, n. 2, 1988, p. 264-275.

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.

HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo, Editora Vértice, 1990.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. 14ª edição. São Paulo, Edições Loyola, 2005.

ICOMOS/BRASIL. Aspectos Urbanos, Históricos e Legais da Preservação no Brasil. São Paulo: Copyright, 1998.

ICOMOS/BRASIL. Cartas do ICOMOS. Série Cadernos do ICOMOS/Brasil, vol.1, 1997.

ICOMOS/BRASIL. Comunicações. Série Cadernos do ICOMOS/Brasil, vol.2, 1998.

INSTITUTO MUNICIPAL DE ARTE E CULTURA. Como recuperar, reformar ou Construir seu imóvel no Corredor Cultural. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1985.

INSTITUTO MUNICIPAL DE ARTE E CULTURA. Corredor Cultural: como recuperar, reformar. Rio de Janeiro: RioArte, IPLANRIO, 1985.

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.

_____. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro*. São Paulo, FAUUSP, Tese de Livre Docência, 2006.

_____. *História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos*. Revista CPC, 2005, v. 1, n. 1.

KUSZNIR, Mauro. *Espaço Público, Desenho e Uso: o Bairro da Mooca na São Paulo de 1980 aos dias atuais*. Trabalho de Iniciação Científica – FAUUSP, São Paulo, 1999.

LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo - Estudo da geografia urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971.

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

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas, Ed. UNICAMP, 2003.

LEMAIRE, Raymond. *Autenticidade e Patrimônio Monumental*. [Authenticité et Patrimoine Monumental], Restauro, Napoli, 1994, n.129.

LEMOS, Carlos A. C.. *Alvenaria Burguesa*. São Paulo, Nobel, 1985.

_____. *Ramos de Azevedo e seu Escritório*. São Paulo, Pini, 1993.

_____. *O que é Patrimônio Histórico*. São Paulo, Brasiliense, 1981.

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.

MEC/SPHAN/Pró-Memória. *Proteção e Revitalização do Patrimônio Cultural no Brasil: uma Trajetória*. Brasília, 1980.

- MEC/SPHAN/Pró-Memória. Restauração e Revitalização de Núcleos Históricos. Análise Face à Experiência Francesa. Brasília, 1980.
- MENDES, José M. Amado. Uma Nova Perspectiva Sobre o Patrimônio Cultural: Preservação e Requalificação de Instalações Industriais. In: Seminário Internacional História e Energia, 2., 1999, São Paulo.
- _____. Potencial Estratégico de Cultura e Negócios. São Paulo: Fundação Histórico da Energia de São Paulo, 2000, pp. 155-169.
- MEYER, Regina Maria Prosperi e Grostein, Marta Dora. *A leste do centro: territórios do urbanismo*. São Paulo, Imprensa Oficial, 2010.
- MORSE, Richard M. Formação Histórica de São Paulo (de comunidade a Metrópole). São Paulo, difusão Européia do Livro, 1970.
- MOTTA, Lia & SILVA, Maria Beatriz de Resende Silva (org.). Inventários de Identificação - um programa da experiência brasileira. Rio de Janeiro, IPHAN, 1998.
- MUMFORD, Lewis. A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas. [Tradução: Neil Silva]. São Paulo, Martins Fontes, 1982.
- PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX. Revista de História, 1955 (ano VI), n. 21 - 22.
- PINHEIRO, Maria Lucia Bressan. A História da Arquitetura Brasileira e a Preservação do Patrimônio Cultural. In: Revista CPC v.1, n.1. Novembro 2005/abril 2006.
- 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.
- 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.
- RIEGL, Alois. El culto moderno a los monumentos – caracteres y origem. Madrid, Visor, 1987.
- RODRIGUES, Marli. Imagens do Passado: a instituição do patrimônio em São Paulo, 1969-1987. São Paulo, UNESP/Imprensa Oficial do Estado/ CONDEPHAAT/ FAPESP, 2000.
- ROLNIK, Raquel. São Paulo Leste/Sudeste – Reestruturação Urbana da Metrópole Paulistana: Análise de Territórios em Transição. Relatório Final de Pesquisa, PUC Campinas, 2000.
- ROSSI, Aldo. A Arquitetura da Cidade. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1995.
- RUFINONI, Manoela Rossinetti. Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 2004.
- RUSKIN, John. Las Siete Lamparas de la Arquitectura. Buenos Aires, Ateneu, 1956.

- SAIA, Helena. Arquitetura e Indústria: fábricas de tecidos de algodão em São Paulo. São Paulo, FAUUSP, Dissertação de Mestrado, 1989.
- SALMONI, Anita; DEBENEDETTI, Emma. *Arquitetura Italiana em São Paulo*. São Paulo, Prespectiva, 1980.
- SALVO, Simona. *Arranha-céu Pirelli: crônica de uma restauração*. Designio, 2006, nº6.
- SAMPAIO, Teodoro. São Paulo no Século XIX. In: São Paulo no Século XIX e outros ciclos históricos. Petrópolis, Vozes, 1978.
- SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo, Edusp, 2006.
- _____. Espaço e Método. São Paulo, Nobel, 1985.
- Secretaria Municipal de Cultura. *Inventário do Departamento do Patrimônio Histórico*. Divisão de Preservação Seção Técnica de Levantamento e Pesquisa.
- SEGAWA e MAGNANI. *Complexo do Gasômetro: a energia de São Paulo*. São Paulo, Via das Artes, 2007.
- SEGURADO, João Emílio dos Santos. Alvenaria e Cantaria (4ª edição). Lisboa. Bertrand, s.d.
- SILVA, Maria Beatriz Setubal. Preservação na Gestão das Cidades. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Nº 24. Rio de Janeiro, 1996. P.165-174.
- SESC - Fábrica da Pompéia. Lisboa, Blau, 1996.
- SUGAI, Geni. *Requalificação de Antigas Áreas Industriais: Novos Significados para o Bairro da Mooca*. Tese de Doutorado, FAUUSP, São Paulo, 2006.
- TAUNAY, Affonso de E.. *História da Cidade de São Paulo*. São Paulo, Edições Melhoramentos, 1954.
- 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.
- TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes. O Bairro do Brás, 2ed.. São Paulo, Secretaria da Educação e Cultura, 1985.
- VARGAS, Heliana C. e CASTILHO, Ana Luisa Howard (orgs.). Intervenções em Centros Urbanos – Objetivos, Estratégias e Resultados. São Paulo: Marcole, 2006.
- VARGAS, Milton (org.). História da Técnica e da Tecnologia no Brasil. São Paulo, UNESP, 1994.
- VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 2001.
- VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. Restauração. Cotia, Ateliê Editorial, 2000.
- VITORINO, Bruno Bonesso. *Patrimônio ameaçado: os grupos residenciais construídos até 1930 no Brás, Mooca e Belém*. Tese de Mestrado, São Paulo, 2008.

Outras Fontes

Revistas impressas nacionais e internacionais;

Nacionais:

Revista Designio nº06, 2006

Arquitetura e Urbanismo nº69 a 75, 1997; nº76 a 81, 1998; nº82 a 87, 1999; nº88 a 93, 2000; nº 94 a 99, 2001; nº100 a 1022, 2002

Projeto & Design nº204 a 215, 1997; nº216 a 227, 1998; nº228 a 238, 1999; nº239 a 250, 2000; nº251 a 262, 2001; nº263 a 271, 2002

Internacionais:

Arquitectura Viva nº52 a 57, 1997; nº58 a 63, 1998; nº64 a 69, 1999; nº70 a 73, 2000

D'Architecture d'aujourd'hui nº309 a 314, 1997; nº318, 320 a 324, 1999; nº326 a 331, 2000; nº333 a 337, 2001

Intelligent Architektur nº13 a 17, 1999; nº22 a 25, 2000

Architektur Innenarchitektur Technischer Ausbau nº1 a 12, 1997; nº1 a 12, 1998; nº1 a 12, 1999; nº1 a 12, 2000

Domus nº789, 1997; nº800 a 810, 1998; nº811 a 821, 1999; nº822 a 828 e 830 a 832, 2000; nº833 a 843, 2001; nº844 a 846, 2002

Sites relacionados aos objetos de pesquisa

Prefeitura do Município de São Paulo:

<http://sempla.prefeitura.sp.gov.br/> e <http://www.capital.sp.gov.br/>

Universidade de São Paulo

Unicamp

ICOMOS

ICROM

Portal Vitruvius:

<http://www.vitruvius.com.br>

Canadian Heritage Information Network

Getty Conservation Institute

Google Earth e Maps:

<http://www.earth.google.com> e <http://www.maps.google.com.br>

Instituições

- Bibliotecas Setoriais da USP: Escola Politécnica (Biblioteca Central e Engenharia Civil), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (graduação e pós-graduação), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (Geografia e História); Biblioteca Mário de Andrade e Museu Paulista;
- Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo (CESAD/FAUUSP);
- IPHAN (Direção Nacional/Superintendências Regionais/Arquivos);
- DPH – Departamento de Patrimônio Histórico;
- CONPRESP – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo;
- ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL Washington Luis;
- 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;
- MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Mapa Bit-Map de edificações, lotes, quadras e logradouros – 1/2000, LOTSCAN, São Paulo, 1974;
- PREFEITURA DE SÃO PAULO – Secretaria Municipal de Gestão Pública. DAF – 3 – Departamento Administrativo Financeiro;
- PREFEITURA DE SÃO PAULO – Arquivo Geral de Processos.