



# **Processos de deslocamento produtivo e ressignificações da indústria: os bairros do Tamanduateí – São Paulo**

**Maria Beatriz Andreotti**

Tese de Doutorado

Orientador: Manoel Rodrigues Alves

São Carlos | dez 2023

Maria Beatriz Andreotti

Processos de deslocamento produtivo e ressignificações da  
indústria: os bairros do Tamanduateí – São Paulo

Tese apresentada ao  
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e  
Urbanismo do Instituto de Arquitetura e  
Urbanismo da Universidade de São Paulo para  
obtenção de título de Doutora em Arquitetura e  
Urbanismo

**Versão Corrigida**

Orientador: Prof. Dr. Manoel Rodrigues Alves

**2023**

AUTORIZO A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,  
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS  
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

A559p Andreotti, Maria Beatriz  
Processos de deslocamento produtivo e  
ressignificações da indústria: os bairros do  
Tamanduateí - São Paulo / Maria Beatriz Andreotti;  
orientadora Manoel Rodrigues Alves. -- São Carlos,  
2023.  
290 p.

Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da  
Arquitetura e do Urbanismo -- Instituto de  
Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo,  
2023.

1. indústria. 2. patrimônio. 3. patrimônio  
industrial . 4. Tamanduateí . 5. São Paulo. I. Alves,  
Manoel Rodrigues , orient. II. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:  
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

**FOLHA DE JULGAMENTO**

Candidata: **Maria Beatriz Andreotti**


Título da tese: "Processos de deslocamento produtivo e ressignificações da indústria: os bairros do Tamanduateí – São Paulo".

Data da defesa: 19/12/2023


Orientador: Prof. Dr. Manoel Antônio Lopes Rodrigues Alves

**Comissão Julgadora:**


**Resultado:**

  
 Prof. Dr. Manoel Antônio Lopes Rodrigues Alves  
 (IAU/USP)

Não votante

  
 Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira  
 (IAU/USP)

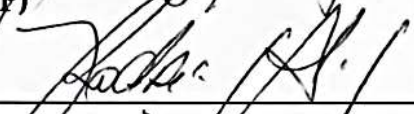
Approvada

  
 Prof. Dr. Ruy Sardinha Lopes  
 (IAU/USP)

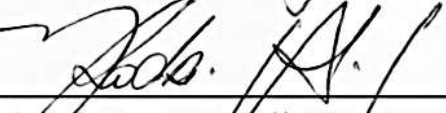
aprovada

  
 Profª Drª Manoela Rossinetti Rufinoni  
 (FAU/USP)

Approvada

  
 Profª Drª Diana Helene Ramos  
 (UFAL)

Approvada

  
 Profª Drª Cristina Meneguello  
 (UNICAMP)

Approvada

Coordenador e Presidente da Comissão de Pós-Graduação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: Prof. Dr. João Marcos de Almeida Lopes.

*Àqueles que vieram antes de mim, meus avós, Felipe e Maria, Nicolina e Romeu  
aos meus pais Fausto e Vera,  
à minha tia Azilde e  
à minha irmã Laura  
e àquela que veio depois, Antônia*

## RESUMO

ANDREOTTI, M. B. **Processos de deslocamento produtivo e ressignificações da indústria: os bairros do Tamandateí – São Paulo**. 2023. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Instituto de Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

Como tema central e estruturador deste projeto, são problematizados aspectos do processo de produção e transformação da cidade contemporânea, com um olhar específico para os Bairros do Tamandateí em São Paulo. O foco da investigação aqui apresentada se debruça sobre as relações entre indústria e território, entre a arquitetura e o urbanismo, com interesse particular no processo mais recente de reorganização produtiva, deslocamento e fechamento industrial.

Tem como objetivos compreender o processo de deslocamento produtivo e os remanescentes industriais existentes, explorando ainda a sobreposição de usos e significados vinculados a estes. Busca ainda aproximar o caso dos bairros do Tamandateí às experiências de levantamento de campo no Vale do Ruhr, na Alemanha e canal de Lachine, no Canadá.

O eixo de análise e debate proposto está inscrito dentro de uma investigação histórico-interpretativa. Para tal, o quadro conceitual foi organizado em cinco temáticas principais, a saber: desindustrialização; cultura na produção contemporânea da cidade; dinâmicas urbanas atuais; patrimonialização da indústria e *terrain vagues*. Utiliza-se de uma metodologia transversal para a combinação de escalas, tratando o deslocamento industrial como um fenômeno global e seus rebatimentos no território, comunidade local e edificações remanescentes. Para tal, utiliza-se também do estudo de caso de Batatuba, Piracaia-SP.

A pesquisa mostrou que embora exista efetivamente um processo de deslocamento industrial, reestruturação produtiva e fechamento de segmentos da indústria, as atividades fabris encontram-se presentes e ativas no território, isto é, atuantes dentro das dinâmicas urbanas contemporâneas. Os remanescentes industriais, com ou sem uso original, são, deste modo, objetos de múltiplas reinterpretações. A investigação mostra uma recente ressignificação deste passado industrial, um processo de patrimonialização da indústria. Para além desta, há um importante diálogo sendo estabelecido entre estes edifícios e os territórios remanescentes com a produção artística, alguns dos quais a pesquisa busca apresentar. A investigação mostra ainda a presença de uma comunidade prática e de uso cotidiano que se contrapõe a retomadas que tendem a valorizar apenas seus aspectos materiais.

Palavras-chave: território; indústria; patrimônio; deslocamento industrial; ressignificação da indústria;

## ABSTRACT

ANDREOTTI, M. B. **Processes of productive displacement and resignifications of industry: the neighborhoods of Tamanduateí - São Paulo**. 2023. Thesis (Doctorate in Architecture and Urbanism - Institute of Architecture and Urbanism), University of São Paulo, São Paulo, 2023.

As the central and structuring theme of this project, aspects of the process of production and transformation of the contemporary city are problematized, with a specific look at the Tamanduateí neighbourhoods in São Paulo. The focus of the research presented here is on the relationship between industry and territory, between architecture and urbanism, with a particular interest in the most recent process of productive reorganization, displacement and industrial closure.

It aims to understand the process of productive displacement and the existing industrial remnants, while also exploring the overlapping uses and meanings linked to them. It also seeks to bring the case of the Tamanduateí neighborhoods closer to the experiences of field research in the Ruhr Valley in Germany and the Lachine Canal in Canada.

The proposed axis of analysis and debate is part of a historical-interpretative investigation. To this end, the conceptual framework has been organized into five main themes: deindustrialization; culture in the contemporary production of the city; current urban dynamics; the patrimonialization of industry and *terrain vagues*. It uses a transversal methodology to combine scales, treating industrial displacement as a global phenomenon and its repercussions on the territory, the local community and the remaining buildings. It also uses the case study of Batatuba, Piracaia-SP.

The research showed that although there is indeed a process of industrial displacement, productive restructuring and closure of segments of industry, manufacturing activities are present and active in the territory, that is, they are active within contemporary urban dynamics. Industrial remnants, with or without their original use, are thus the objects of multiple reinterpretations. The research shows a recent re-signification of this industrial past, a process of patrimonialization of industry. Beyond this, there is an important dialog being established between these buildings and the remaining territories with artistic production, some of which the research seeks to present. The research also shows the presence of a community of practice and everyday use that stands in contrast to the revivals that tend to value only their material aspects.

Keywords: territory; industry; heritage; industrial displacement; re-signification of industry;

## AGRADECIMENTOS

A despeito da escrita de uma tese ser um trabalho individual e por vezes solitário, esse percurso de minha formação é fruto de trocas coletivas. Essas trocas, por vezes acadêmicas, por vezes afetivas e por vezes ambas é o que colaborou para a construção deste trabalho. Embora eu quisesse que este texto fugisse aos padrões, acho pouco provável que eu consiga construí-lo de outra forma, uma vez que este trajeto é longo - somam-se aqui quase seis anos completos do início do doutorado - e as contribuições, ajudas e relações cresceram à medida que o caminho foi se alongou, bifurcando-se e alinhando-se novamente.

Quando em 2017 decidi escrever um projeto para ingresso no doutorado, tive o incentivo de grandes parceiras, também professoras e pesquisadoras: Laura Reily e Débora Gomes. Embora hoje nossos caminhos pessoais e acadêmicos não sejam mais coincidentes, foram a partir de nossas trocas dentro e fora de sala de aula na Universidade São Francisco que me entendi enquanto docente e pesquisadora.

Entre afetos que permanecem e trocas acadêmicas profícuas é fundamental agradecer a colaboração (e por vezes implicação) da pesquisadora Kaya Lazarini, por sua leitura acolhedora e sua enorme ajuda e incentivo na finalização deste trabalho. Também incluo aqui a professora Diana Helene Ramos, colega de trocas acadêmicas intensas, relevantes e as quais tenho grande admiração.

Tive a oportunidade de iniciar a minha carreira docente já em 2015, logo após a defesa do meu mestrado. Foi no ambiente de sala de aula que encontrei sentido para o meu trabalho e muito do que sou hoje como pessoa e professora vem da contribuição de meus alunos do Instituto Federal de São Paulo e em especial da Universidade São Francisco. O ambiente docente também foi muito importante, aproveitando para agradecer meus colegas professores Sara Beloti, Lea Dobbert e Wagner Belo, fundamentais tanto na minha recepção no IFSP, quando na minha partida para a UQÂM. Aos professores da Universidade São Francisco, parceiros de sala de aula, muito obrigada. Um especial agradecimento a esta última pelo meu desligamento em 2020, momento em que foi possível vislumbrar outras possibilidades e perspectivas, com a construção, a partir disso, de um estágio de pesquisa no exterior.

Não posso deixar de agradecer também ao grupo de pesquisadoras do Leauc, Bárbara Guazelli, Bárbara Scudeller, Camila Guimarães, Lara Stival, Maísa Fonseca, Maira Daixt, Milena Sartori, Heloisa Cizeski, Luiana Cardoso e Paula Braga, grupo de mulheres incríveis, pesquisadoras, mães e docentes que fomentam, organizam e fazem acontecer as iniciativas do Laboratório de Estudos do Ambiente Urbano Contemporâneo. Foi no âmbito do grupo em que minhas perspectivas teóricas foram ampliadas e que pude contar com parcerias, trocas e muita ajuda e compreensão.



Outro grupo muito especial e receptivo foi o de alunos da pós-graduação da *Chaire de Recherche en Patrimoine du Canadá*, na UQÀM: Sahar, Roxanne, Myriam G., Myriam F., Carla, Julie, Juliette, Marc-Olivier, Franck e Steven. Cada um a seu modo colaborou para a construção deste trabalho nas discussões em sala de aula, enfrentando junto comigo as pouco convidativas temperaturas de inverno e os obstáculos e questionamentos pelos quais passam os alunos de pós-graduação e estrangeiros.

À dupla querida Renata Monezzi e André Resende, pesquisadores e docentes, pessoas que me inspiram e com quem a troca é sempre afetuosa.

Por outro lado, a docência só é possível hoje pela contribuição de professores admiráveis que fizeram parte deste percurso. Nesse sentido agradeço sobretudo ao meu caro orientador Manoel Rodrigues Alves, que guiou esse processo em momentos turbulentos, orientou e suscitou a minha reflexão a partir das suas não raras provocações.

Expresso também minha enorme gratidão à Prof. Lucie K. Morisset, supervisora do meu estágio junto à UQÀM, que me recebeu como pesquisadora convidada na *Chaire*, incentivou a publicação de artigos e participação em congressos, patrocinando inclusive parte das viagens de estudos realizadas neste período. Além de um ambiente rico academicamente, Lucie Morisset trouxe momentos de acolhida excepcionais fora do contexto de sala de aula, fundamentais para alunos estrangeiros como eu;

Agradeço ao Prof. Steven High, da Universidade de Concórdia, primeiro pelo aceite na participação do grupo de pesquisa do DePOT e nas contribuições acadêmicas e parcerias deste profícuo período; além disso, o grupo de pesquisadores participantes deste projeto, que criaram um ambiente de fomento e debate, de abertura e diálogo.

Aos Professores Manoela Rufinoni e Ruy Sardinha, meu muito obrigado pela leitura atenta, tempo dedicado e contribuições que foram realizadas ao longo da elaboração deste trabalho, em especial na banca de qualificação.

Agradeço ainda a todos os funcionários dos arquivos consultados, bibliotecas e em especial do IAU USP e da UQÀM.

Pessoalmente, a mudança para o Canadá construiu por sua vez novos afetos: André, Flávio e Celso, Vivien, Julie e Aurelie tornaram a distância do Brasil e o inverno mais toleráveis;

Minha dívida maior é, contudo, com quem apoiou incondicionalmente (e também patrocinou, em parte) essa carreira e minha recente mudança de país: meus pais, Fausto e Vera, meu lastro e meu respaldo no mundo; minha tia Azilde, entusiasta e fomentadora da vida como pesquisadora e professora e não menos importante minha irmã Laura, como grandes torcedoras do sucesso uma da outra, mesmo que uma esteja quase no pólo norte.

# Sumário

<b>Prefácio</b>	<b>15</b>
i.    Lente	16
ii.   Percurso	20
<b>0.Introdução</b>	<b>24</b>
0.1 Processo	25
<b>iii. A viagem do elefante:</b>	<b>55</b>
A (des)montagem da fornalha nº2, de Bochum a Hunan	
<b>Capítulo 01. Transformações Urbanas Contemporâneas</b>	<b>65</b>
1.1    Conceitos e Termos	66
1.1.1 Desindustrialização em perspectiva	77
1.1.2. <i>Terrain Vagues</i>	83
1.2    Territórios da arte, territórios da indústria	92
<b>iv. O campo, o corpo, a margem, a potência</b>	<b>117</b>
<b>Capítulo 02. Resignificações da Indústria</b>	<b>126</b>
2.1. Resignificações nos bairros do Tamanduateí	127
2.1.1. Do objeto de estudos	128
2.1.2. Análise dos pontos irradiadores	159
2.2. Dinâmicas Urbanas Contemporâneas no Canal do Lachine	188
<b>Capítulo 03. Patrimônio e territórios da indústria</b>	<b>214</b>
3.1 Comunidade Patrimonial e Aparelho Monumental	215
3.1.1. O caso de Batatuba, Piracaia- SP	221
3.1.2. Uma abordagem transnacional	240
<b>Capítulo 04 – Considerações Finais</b>	<b>246</b>
<b>v. Menina-Urbe, avó-cidade</b>	<b>258</b>
<b>Referências Bibliográficas</b>	<b>266</b>
<b>Anexos</b>	<b>279</b>

## Lista de Figuras

- Figura 01 – Mapeamento Sara, 1930.
- Figura 02 - Mapa de Estudo 01 – Bairros do Tamanduateí.
- Figura 03 - Mapa de Estudo 02 – Bairros do Tamanduateí.
- Figura 04 - Mapa de Estudo 03 – Sobreposição perímetro do OUCBT + edição Arte-Cidade Leste, 2002.
- Figura 05 - Organização das escalas de trabalho.
- Figura 06 - Pontos de Ancoragem.
- Figura 07 - Área 01 – Rua Barão de Resende.
- Figura 08 - Área 02 – Av. Presidente Wilson.
- Figura 09 - Área 03 – Av. Presidente Wilson/Estação Mooca.
- Figura 10 - Levantamentos de dados.
- Figuras 11 e 12 – Ruínas da *LWL* Bochum.
- Figura 13 – Vista aérea do Museu *LWL*.
- Figura 14 – “*Nitch für China*” - Não para a China.
- Figura 15 – Inscrições em chinês nas estruturas fabris alemãs.
- Figura 16 – *Landschaftspark*.
- Figuras 17 e 18 – Fornalhas do *Landschaftspark*.
- Figuras 19 e 20 – Estruturas siderúrgicas em uso em Duisburg, Alemanha.
- Figura 21 – *Farine Five Roses*, Montreal, Canadá.
- Figura 22 – Ruínas decorrentes da demolição das cidades lindeiras do Rio Yangtzé para a construção da Barragem das Três Gargantas, China.
- Figura 23 – Quadro organizativo dos termos utilizados na bibliografia no tratamento dos remanescentes industriais.
- Figura 24 – Fotografia de Gordon Matta-Clark com Harry Shunk, János Kender. ***Parked Island Barges on the Hudson***.
- Figura 25 – Uma das imagens que compõem a obra de Gordon Matta-Clark de sua série conhecida como ***Fake States Realty Properties: Fake Estates, Little Alley Block 2497***, lot 42 | Matta-Clark, 1974
- Figura 26 – Fotografias que compuseram a publicação original de Smithson. (ver bibliografia).
- Figura 27 – *PitHeads*, 1974. Hilla e Bernd Becher.
- Figura 28 – *Untitled Mirror Cubes*, 1967, reconstruídos em 1971. Richard Morris.
- Figura 29 – Fotografia de Andrew Moore, parte da série intitulada ***Detroit Disassembled*** em 2010.
- Figura 30 – Fotografia do interior do museu DIA Beacon, aqui enquadrando algumas das instalações de Richard Serra.
- Figura 31 – *Stopover* (2012), Sheela Gowda, em colaboração com Christoph Storz. Vista da instalação na Bienal de Kochi, Índia.

- Figura 32 – Obra do artista Tyree Guyton - Heidelberg Project.
- Figura 33 – Obra da artista Carmela Gross, **Buracos**, no edifício do antigo matadouro municipal de São Paulo para o Arte-Cidade 1.
- Figura 34 – Periscópio, de Guto Lacaz. Intervenção do artista sobre foto histórica. Proposta para o edifício da Eletropaulo, no centro de São Paulo.
- Figura 35 – Sem Título, 1998, Laura Vinci para Arte Cidade 03.
- Figura 36 – Desenhos preparatórios e projeto gráfico para a intervenção CorCodis, de Regina Silveira, na Torre do Sesc Belenzinho para o Arte-Cidade, 2002.
- Figura 37 – Qual a distância entre o olho e o pé, entre o pé e a cidade.
- Figuras 38 e 39 – Brás.
- Figura 40 – O Corpo ou “Não tenho boas fotos”.
- Figura 41– Três Marginalidades. Ilustração de fotografia de Levantamento de Campo.
- Figura 42 – Recorte Eixo Sul da Planta Geral da cidade de São Paulo, 1914 .
- Figura 43 - Recorte do “Mapeamento Sara – 1930”.
- Figura 44 – Recorte do Mapa “Publicação 1988 vegetação”.
- Figura 45 – Recorte do Mapa “Publicação 1988- vegetação”.
- Figura 46 – Recorte do Mapa “Mapeamento 2004”.
- Figura 47 – Vista aérea da região Bairros Tamanduateí.
- Figura 48 – Vista aérea da região Bairros Tamanduateí.
- Figura 49 – Mapas síntese - concentração das atividades industriais na área.
- Figura 50 – Verticalização no bairro do Brás- São Paulo, SP.
- Figura 51 – Verticalização e remanescente industrial no bairro da Mooca.
- Figura 52 – Antigas edificações industriais e a nova ocupação da área.
- Figura 53 - Empreendimento Luzes da Mooca.
- Figura 54 - Edifício do antigo Cotonifício Crespi.
- Figura 55 – Empreendimentos no recorte de 1985-2022.
- Figura 56 – Localização de parte dos teatros e cinemas da região.
- Figura 57 – Indicação das ZEPEC e bens protegidos.
- Figura 58 – Edificações de Referência.
- Figura 59 – Proposta de atividades para o Setor – Plano OUCBT.
- Figura 60 – Plano de Ocupação da área e sua relação com as edificações tombadas da antiga Fábrica da Antártica.
- Figura 61 – Industrialização brasileira e paulista.
- Figura 62 – Localização da área no recorte. Interligação com eixos estruturadores do Metrô e CPTM.
- Figura 63 – Área 01 – Conjunto de Mapeamentos e Fotos aéreas.
- Figura 64 – Área 01 – Condicionantes Atuais.
- Figura 65 – Área 02 – Localização no Recorte. Interligação com eixos estruturadores do metrô e CPTM.
- Figura 66 – Área 02 – Conjunto de Mapeamentos e Fotos aéreas.
- Figura 67 – Área 02 – Condicionantes Atuais.
- Figura 68 – Área 03 – Localização no Recorte. Localização no Recorte. Interligação com eixos estruturadores do metrô e CPTM.
- Figura 69 – Área 03- Conjunto de Mapeamentos e Fotos aéreas.
- Figura 70 – Área 03 - Condicionantes Atuais.
- Figura 71 – Prancha de Edificações Tipologia Industrial | Usos Industriais e Correlatos.
- Figura 72 – Prancha de Usos Comerciais.
- Figura 73 – Prancha de Áreas não edificadas.

- Figura 74 – Prancha de áreas de habitação e uso misto.
- Figura 75 – Prancha de Edificações Tipologia Industrial | Usos Industriais e Correlatos.
- Figura 76 – Prancha de Usos Comerciais.
- Figura 77 – Prancha de áreas de habitação e uso misto.
- Figura 78 – Prancha de Edificações Tipologia Industrial | Usos Industriais e Correlatos.
- Figura 79 – Prancha de Usos Comerciais.
- Figura 80 – Prancha de áreas de habitação e uso misto.
- Figura 81 – Prancha de áreas de habitação e uso misto.
- Figura 82 – *Terrain Vagues* nos recortes trabalhados.
- Figura 83 – Ocupação em área de indústria – Rua Barão de Resende.
- Figura 84 – Ocupação em área de indústria – Rua Barão de Resende.
- Figura 85 – Ocupação em área de indústria – Favela do Tamanduateí.
- Figura 86 – Ocupação em área de indústria – Favela do Tamanduateí.
- Figura 87 – Ocupação em área de indústria – Favela do Tamanduateí.
- Figura 88 - Ocupação em área de indústria – Viela da Sabesp, ocupação entre lotes industriais.
- Figura 89 – Montreal com a localização do Canal do Lachine.
- Figura 90 – Parte Sudeste da Ilha de Montreal.
- Figura 91 – Parte Sudeste da Ilha de Montreal, com destaque para o Canal do Lachine.
- Figura 92 – Edificação da Indústria *Canada Malting*.
- Figura 93 – Condomínio Galdín, em construção ao lado da *Canada Malting*, ocupação prevista para 2023.
- Figura 94 – Micro cervejaria Messorum, Canal do Lachine.
- Figura 95 – Edificações sem utilização formal e tipologia da margem oposta do Canal do Lachine.
- Figura 96 – Edificação *Chatéau St. Ambrosie* e novos edifícios do Canal do Lachine.
- Figura 97 – Edificação do Mercado Atwater.
- Figura 98 – Fábrica da *Ardent Mills* e *Arsenal* Galeria de Arte Contemporânea.
- Figura 99 – Concentração industrial na área portuária Peel, Canal do Lachine.
- Figura 100 – Fotomontagem da ocupação da área Peel – antigo porto do Canal do Lachine.
- Figura 101 – Fotomontagem da ocupação da área Peel - *Farine Five Roses* e *Canada Malting*.
- Figura 102 – Fotomontagem do Silo nº05.
- Figura 103 – Fotomontagem da área do *Vieux Port*, Montreal.
- Figura 104 – Fotomontagem da edificação do Batiment 07.
- Figura 105 – Tipologias residenciais dos bairros de *Pointe Saint Charles* e *Saint Henry*.
- Figura 106 - Iniciativas de manufatura da Bata ao redor do mundo.
- Figura 107 - Contexto Piracaia - São Paulo.
- Figura 108 - Contexto Batatuba Piracaia.
- Figura 109 – A indústria Bata em Batatuba – São Paulo, Brasil.
- Figura 110 - Plano original – Batatuba.
- Figura 111 - “Vila de Batatuba e o tempo”.
- Figura 112 - Protesto dos residentes de Batatuba.
- Figura 113 - Tipologia industrial e residencial.
- Figura 114 - Proteção existente - Plano geral de Piracaia.
- Figura 115 – Imagem ilustrativa do movimento “tomba batatuba” #tombabatatuba.

Figura 116 - Formulário de morfologia e tipologia do Condephaat para Batatuba.

Figura 117 – Patrimônio Existente e Usos Propostos pelo OUCBT.

Figura 118 – Ocupações em remanescentes industriais.

Figura 119 – Ocupações em remanescentes industriais.

### **Lista de Abreviações**

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

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

DePOT – *Deindustrialization and Politics of Our Times*

EMURB - Empresa Municipal de Obras e Urbanização

EMBRAESP - Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio

ESG UQÀM – Escola Superior de Gestão – Université Quebecois à Montreal

IAU – Instituto de Arquitetura e Urbanismo USP São Carlos

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

LEAUC – Laboratório de Estudos do Ambiente Urbano Contemporâneo

PDE – Plano Diretor Estratégico

SABESP - Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo

SESC – Serviço Social do Comércio

OUCBT – Operações Urbanas Consorciadas Bairros do Tamanduateí

UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas

UQÀM – Université Quebecois à Montreal

ZEIS – Zona Especial de Interesse Social

ZEPEC - Zona Especial de Preservação Cultural



# Prefácio



## **i. Lente**

“Quinze horas por semana para a subsistência deixa bastante tempo para outras coisas. Tanto tempo que, talvez, os inquietos que não tinham um bebê por perto para animar a vida, ou habilidade para construir, cozinhar ou cantar, ou pensamentos muito interessantes para pensar, tenham decidido escapar e caçar mamutes. Os habilidosos caçadores voltariam então cambaleantes com um monte de carne, um monte de marfim e uma estória. Não foi a carne que fez a diferença. Foi a estória” (LE GUIN, 2021: 17)

O texto acima é um recorte do ensaio “Teoria da Bolsa de Ficção”, escrito por Úrsula Le Guin, ao final da década de 1980. Neste livro pujante, traduzido recentemente para o português, a escritora faz uma reflexão sobre a vida dos seres humanos primitivos, seu cotidiano e suas narrativas. Le Guin parte do princípio da nutrição, baseado na coleta e na caça, para propor uma nova forma de se pensar a história.

Segundo a autora, a coleta foi responsável pela maior parte da alimentação dessa população, sendo que a caça se daria em momentos excepcionais. No entanto, conforme o trecho destacado, a diferença entre estas atividades não esteve baseada no seu grau de importância frente à sobrevivência humana, mas sim, no relato em si.

Muito mais interessante do que a coleta de grãos é a narrativa da perseguição do animal, sua caça, o triunfo do homem sobre o bicho, contadas sobre a perspectiva ou a centralidade da figura do herói. Baseado na dominação da natureza e na violência, esse herói empunha-se de ossos, madeira, claves, para abater e dominar. Diz a autora:

“...nós já ouvimos tudo sobre todos os paus e lanças e espadas, sobre as coisas para esmagar e espetar e bater. (...) Enquanto a cultura foi explicada como originária de, e elaborada a partir do uso desses objetos longos e duros utilizados para espetar, bater e matar, eu nunca pensei que tivesse, ou quisesse ter qualquer parte nela”  
(IDEM:19,20)

A partir dessa premissa, Le Guin afirma que essa história coloca todos os outros personagens a serviço do herói. Nessa categoria estariam coletores, mulheres, crianças, pensadores e todas as pessoas/funções restantes. Mas a história, contudo, não é a história deles, é a do herói.

De maneira engenhosa, a autora propõe então uma revisão do que seria heroico: a bolsa. A bolsa, a garrafa ou o recipiente. Aquele aparato cultural, talvez o primeiro, em que se pode armazenar, carregar bebês ou sementes,

guardar objetos importantes. Esse sim, representativo do cotidiano e dos outros personagens, responsável pela sobrevivência do grupo, aspecto esmaecido pela narrativa do herói-caçador.

Ela nos convida a pensar sobre essa outra perspectiva organizadora da narrativa: o recipiente como herói, esse lugar em que se colocam coisas dentro: “Essa é uma estória nova. Isso é a novidade” (*Ibidem*: 19). Afirma ainda que é isso que a faz humana, ao levar consigo o alimento ou algum outro objeto, compartilhá-lo ou alocá-lo num lugar sagrado em mais um receptáculo, como na casa.

Então eu passei a pensar como isso fazia sentido para mim enquanto escrita de tese. Em alusão ao texto da autora, eu carrego aqui a minha bolsa ao longo desse percurso, cheia de coisas dentro dela. São fotos de prédios abandonados, caminhos vazios, anotações de campo e poemas. São palavras e imprecisões, coisas menores, atadas ou perdidas no fundo desse recipiente-percurso-pesquisa, que trago de maneira aparentemente mais organizada em forma de texto. Aqui, ao final do décimo segundo semestre de doutorado, não enxergo a pesquisa em separado da sua própria jornada ou da minha experiência enquanto pesquisadora.

As camadas do trabalho e da vida cotidiana estão permeadas pelo texto, atravessadas também por um contexto externo bastante singular de crise sanitária, política e ética, fronteiras do particular e público, externo e interno, enfraquecidas ou às vezes até apagadas que tiveram de ser transpassadas. Tensionaram, portanto, limites entre a pesquisa e a pesquisadora. Isso é parte integrante, imbricada nesta investigação e que normalmente está oculta. Sublinhar os percursos é dar espaço, lugar e visibilidade para parte importante do cotidiano de quem escreve, assim como propõe Le Guin. Essa tese é o recipiente que contém todas essas partes.

“Então eu passei a escrever romances de ficção científica, o fiz carregando comigo este enorme saco pesado de coisas, minha bolsa cheia de chorões e desastrados, e pequenos grãos de coisas menores que uma semente de mostarda, e redes intrincadamente tecidas que, quando laboriosamente desatadas, revelam conter uma pedrinha azul, um cronômetro funcionando imperturbavelmente, contando o tempo de outro mundo, e o crânio de um rato; cheio de começos e sem fim, de iniciações, de perdas, de transformações e traduções, e muito mais artimanhas do que conflitos, muito menos triunfos do que armadilhas e delírios; cheio de naves espaciais que ficam presas, missões que falham, e pessoas que não entendem. Eu disse que era difícil contar uma estória fascinante sobre como extraímos aveias selvagens de suas cascas, não disse que era impossível. Quem disse que escrever um romance era fácil?’ (LE GUIN, 2021: 30)

## **ii. Percurso**

Diferentes caminhos me trouxeram até o fechamento desta investigação, que antes de parecer sobretudo um ponto final, é um percurso que considero ainda não finalizado. Espero continuar a estudar os temas aqui apresentados, que são caros a mim e movem meu interesse de pesquisa. Por hora, busco sublinhar esse processo de formação, que imagino contínuo. Entremeio este trabalho com relatos pessoais, ou seja, as experiências como sujeito participante desta pesquisa. Onde eu estou, não me parece ser, nesse sentido, mais ou menos importante do que o trajeto percorrido até aqui.

Desde minha dissertação de mestrado e até antes, as normativas de um trabalho acadêmico priorizaram, nos meus campos de atuação e conhecimento, um sujeito neutro, oculto e inexistente, reconhecido como o narrador, ainda que não presente, do discurso científico. Do ponto de vista sintático, um sujeito que não estava no texto. Não era exatamente eu quem *explorava* ou *investigava*, mas uma terceira pessoa que parecia escondida e ainda sim estava ali e no fim era, contraditoriamente, eu mesma.

A linguagem é parte fundamental do trabalho acadêmico e revela em si essas contradições. As palavras, por sua vez, agrupam e qualificam objetos, ordenam e classificam, sendo signos fundamentais para compreendermos o mundo. A linguagem é ainda uma performance cultural, delimitando valores morais e ideológicos, como nos lembra Diana Helene e Rossana Tavares, em seu artigo “Indisciplina Epistemológica: viradas metodológicas para o campo da Arquitetura e Urbanismo”. As autoras afirmam:

“A ideia de ordem social de um tempo histórico atravessa múltiplas dimensões sociais e a linguagem congrega um conjunto de ideologias que baseiam o senso comum” (TAVARES, HELENE, 2021: 236).

Por isso, esse sujeito do discurso não pode ser oculto ou ocultado, pois ele está, de qualquer forma ali. Grada Kilomba, em “Memórias da Plantação” abre seu texto falando em “tornar-se sujeito” (KILOMBA, 2019), abordando como ela trouxe sua experiência ao longo do desenvolvimento de seu doutorado para sua pesquisa. Seu trabalho tem como foco os episódios de racismo cotidiano pelos quais passou e como a escrita a fez vê-la como autora e autoridade da própria história. Embora trabalhe sobre outra temática, essa potente leitura me instigou a também pensar nesse processo.

Outra referência importante foi Jeane Favret-Saada, no texto “Ser afetado” (FAVRET-SAADA, 2005). Nele, a autora faz uma elaboração de sua implicação dentro de sua pesquisa etnográfica sobre a feitiçaria na França. Embora ali ela esteja tratando do ser ou não enfeitiçada e como isso altera seu relato, sua metodologia, seu lugar dentro no campo e por fim, a própria pesquisa,

Favret-Saada tece elaborações de como o conhecimento é reorganizado a partir dessa experiência. Diz a autora: “Aceitar ser afetado supõe, todavia, que se assumo o risco de ver seu projeto de conhecimento se desfazer. Pois se o projeto de conhecimento for onipresente, não acontece nada” (Idem, 2005, p.160).

Dessa forma, sublinho também a existência desse sujeito nesta tese – o eu-pesquisadora. É ela, ou eu, melhor dizendo, quem caminha pelos espaços, observa e se relaciona com o urbano, que perpassa e é perpassada pela pesquisa. Meu corpo feminino não é neutro, tampouco é despercebido em sua relação com a cidade. Sou intimamente afetada pelos objetos e lugares que estudo, por minha trajetória acadêmica e pessoal. Isso se materializa e está implicado nas minhas escolhas de sujeitos e temas, no meu levantamento de campo, nas observações que faço e por fim, na escrita deste trabalho. Esse foi um ponto muito significativo desse percurso pois essa pesquisadora, materializada e corporificada, me atravessou ao longo das reflexões acadêmicas e elaborações textuais nas quais eu não deveria, teoricamente, aparecer. Escrever, para mim, torna-se então uma postura política que me sublinha enquanto sujeito. Sou eu quem falo, mesmo que isso possa ser enxergado como pessoal e subjetivo.

Esse não é, contudo, o objeto da minha pesquisa. Não pretendo elaborar aqui uma etnografia, tampouco possuo capacidade para escrever literatura. Não pude, porém, ignorar essas experiências, leituras e influências ao longo deste caminho de alguns anos de doutorado, então minha opção foi apresentá-las como textos que entremeiam a tese. São integrantes dessa grande bolsa a qual me referencio no texto anterior, que carrego e acumulo nesse período. Um percurso existente e que deixo aqui visíveis. São três textos que acompanham os três capítulos do trabalho, indicados pelas minúsculas i. Foram escritos de forma ensaística, com fotografias e observações; são pequenas cápsulas do cotidiano da pesquisa ou narrativas que estabeleci de forma íntima com meus objetos ao longo da vida acadêmica e o que mais julguei importante apresentar nessa etapa de finalização do doutorado. O primeiro destes abre o capítulo 01, chama-se “A viagem do elefante”, são reflexões que fiz a partir da viagem de estudos ao Vale do Ruhr, em 2022, em minha participação no primeiro congresso

do grupo *Deindustrialization and Politics of Our Times – DePOT*. O segundo texto - “O campo, o corpo, a margem, a potência” – abre para a leitura do capítulo 02, no qual eu relato minha experiência de levantamento de campo no território dos bairros do Tamanduateí, em São Paulo. O terceiro - “Menina-urbe, avó-cidade” - inicia-se a partir da escrita de uma foto-poesia, que traz fotografias de espaços industriais, do meu acervo, organizando um texto de percurso sobre o tema o qual estudo desde 2008, como fechamento desta tese.



# **0.Introdução**

**0.1.**

**Processo**

Como tema central e estruturador deste projeto, serão problematizados aspectos do processo de produção e transformação da cidade contemporânea, com um olhar específico para os Bairros do Tamanduateí em São Paulo.

O foco da investigação aqui apresentada se debruça sobre as relações entre indústria e território, entre a arquitetura e o urbanismo, com interesse particular no processo mais recente de reorganização produtiva, deslocamento e fechamento industrial, consequência da alteração de um modelo produtivo fordista para o flexível. Tal transformação é um fenômeno transnacional que impactou diretamente áreas como a destacada por esta investigação. Sendo um território guiado majoritariamente por dinâmicas urbanas de um passado industrial, sua ocupação e desocupação é parte do fenômeno da instalação e desinstalação da atividade fabril nestes bairros. Esse binômio (instalação/desinstalação industrial) é, portanto, representativo de dois momentos a serem explorados pela pesquisa. Destaca-se, nesse período, a atualidade de sua importância para compreensão de sua reutilização, transformação e novos significados que se sobrepõem nos territórios remanescentes industriais, como processos de retomada a partir de sua patrimonialização como também as interfaces da arte contemporânea e desses territórios.

Além disso, destaca-se a relevância do estudo dos bairros do Tamanduateí, que podem ser entendidos como uma das últimas áreas industriais da cidade de São Paulo, em que a desmobilização de atividades está em curso, colocando-se assim como um território em transição que ainda preserva parte significativa de sua organização anterior. A grande escala de suas fábricas, galpões e infraestruturas ali instaladas contribui para a compreensão da expressiva intervenção territorial da industrialização e em particular, da industrialização paulistana.

## Processo de desenvolvimento da pesquisa

Embora o projeto original de pesquisa submetido ao processo de seleção ao doutorado já tratasse da questão central colocada nesta tese - a transformação e a produção da cidade contemporânea a partir do deslocamento industrial - o território originalmente escolhido para esta investigação mostrou-se restritivo em sua relação à hipótese pretendida.

O caso de estudo escolhido tinha a cidade de Cubatão-SP como objeto empírico, buscando correlações entre o possível esvaziamento produtivo deste núcleo urbano e sua reinterpretação artística. Do ponto de vista metodológico, havia uma limitação clara ao tratar do fenômeno de deslocamento industrial numa cidade em que este processo não estava plenamente estabelecido, tampouco sua retomada.

Partindo-se da premissa que haveria uma grande reorganização das indústrias de base de Cubatão, seria importante me debruçar principalmente sobre os possíveis impactos gerados por este deslocamento. Havia ainda, em 2017, uma intenção de fomentar intervenções na cidade a partir da sétima edição do evento artístico “Arte-Cidade – linha metálica”<sup>1</sup>. Nesse sentido, a leitura artística e possíveis intervenções geradas pelo evento poderiam fomentar as discussões e vinculações entre o deslocamento produtivo e as ressignificações da indústria.

De 2018 até o fechamento dessa tese, em 2023, verifica-se que não houve um impacto urbano significativo ou uma reorganização produtiva de Cubatão em específico, embora o setor de base siderúrgica tenha passado por uma reorganização de contexto mundial. Além disso, a edição do Arte-Cidade não foi realizada, sendo que ambos aspectos inviabilizaram a manutenção do recorte territorial original da pesquisa e, conseqüentemente, possíveis discussões e instalações artísticas que porventura surgiriam deste contexto.

---

<sup>1</sup> “Arte-Cidade linha metálica” foi um projeto pensado para a sétima edição do evento “Arte-Cidade”. A discussão proposta para esta edição, não concretizada, recaía sobre a interligação férrea do porto com a capital, no qual entendia a cidade de Cubatão como ponto articulador. É possível acessar parte do material levantado no site: <https://linhametalica.wordpress.com/>. Último acesso em 06 jan. 2024.

Assim, foi necessária uma etapa após o ingresso no programa de pós-graduação, no sentido de realizar novas investigações para reconstrução do projeto de tese, cujo amadurecimento metodológico da pesquisa levaria a um novo recorte territorial. De um lado, foram aproveitadas as discussões das disciplinas cursadas, que contribuíram para repensar sua estrutura, e, de outra parte, me debrucei à análise do território tendo como referência a linha férrea São Paulo-Santos. Esta escolha foi amparada pela importância deste eixo ferroviário como estruturador desta parcela do território paulista e sua importante ligação interior-porto. Articulado a região metropolitana às cidades de Santos, Cubatão e São Paulo por um lado e capital e a cidade de Jundiaí, Campinas e interior paulista num outro extremo, não por acaso esse trajeto também se mostrou eixo da implantação industrial ao final dos séculos XIX e em parte do século XX.

A ferrovia foi um importante organizador do espaço urbano das cidades brasileiras do sudeste, cuja implantação se deu em meados do século XIX. O eixo ferroviário também guiaria a implantação de infraestruturas e de urbanidades, gerando diferenciações simbólicas no território. A instalação deste modal de transporte esteve vinculado sobretudo com a estruturação de um “Complexo Cafeeiro” (SEMEGHINI, 1991) para que a produção de café do interior paulista<sup>2</sup> pudesse alcançar o porto de Santos e seguir seu trajeto para exportação. Ainda ao final do século XIX, a ferrovia se tornou o principal fator locacional para a instalação de iniciativas fabris, que no caso da capital São Paulo, esteve aliada à presença de capital excedente desta atividade econômica anterior, presença de mão-de-obra, concentração de mercado consumidor e do centro de decisões econômicas e administrativas. Essa lógica de implantação fabril seria modificada principalmente a partir de 1950, com a abertura dos eixos rodoviários e sua adoção como principal estruturador da mobilidade.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Sobre a implantação do “Complexo Cafeeiro”, o termo foi cunhado por SEMEGHINI (1991). Esta relação foi elaborada na pesquisa de mestrado de ANDREOTTI, 2015.

<sup>3</sup> Essa lógica também pode ser percebida em outras cidades do interior paulista, como no caso da cidade de Campinas. Todavia, ao contrário da capital, as áreas do interior paulista seriam ainda receptoras de plantas fabris nas décadas de 1970 e 1980, dado o incentivo para desconcentração industrial da capital. Experimentariam então uma organização a partir de uma nova lógica de locação industrial. Este tema é investigado com maior profundidade no mestrado de ANDREOTTI, 2015.

A passagem da cidade colonial para a cidade burguesa, nesse sentido, implicaria na presença de um novo repertório edilício, como a estação ferroviária, a fábrica e as casas operárias. Assim, a ferrovia marcou territorialmente e simbolicamente a distinção de camadas sociais e iniciando um processo de demarcação das áreas valorizadas e desvalorizadas da cidade.<sup>4</sup> (RAMOS,2015)

Uma primeira aproximação histórica da área dos Bairros do Tamanduateí mostra a implantação ferroviária nos territórios marginais ao Rio Tamanduateí em 1867. Construída por iniciativa da companhia São Paulo Railway, esta linha férrea conectava Jundiaí à São Paulo, passando por Paranapiacaba e seguindo para Santos. Nas primeiras décadas do século XX, esta linha receberia novas estações intermediárias, passando a funcionar como modal de deslocamento de trabalhadores, para além do eixo de transporte de mercadorias.

Atualmente, a linha pertence à CPTM Companhia Metropolitana de Trens (Linha Lilás - 10), e foi estadualizada em 1994. Partindo da cidade de Jundiaí-SP, este trecho articula áreas da metrópole paulista expandida para transporte de passageiros entre as periferias do trecho oeste da macro metrópole ao sudoeste do ABCD paulista<sup>5</sup>. Conta também com linhas de transporte de carga para o porto de Santos.

---

<sup>4</sup> Esse aspecto é bastante explorado no contexto da cidade de Campinas, segundo a tese de doutorado de RAMOS (2015). A ferrovia, neste caso, passa a delimitar usos específicos da cidade, como também as áreas nobres da cidade. Essa questão simbólica da ferrovia já foi bastante explorada pelos trabalhos de RUBINO, os dois lados da linha do trem e ANDREOTTI, 2021a. Esse aspecto pode ser reconhecido em vários núcleos cortados por uma linha férrea e também no caso dos bairros do Tamanduateí e será melhor aprofundado para o caso dos Bairros do Tamanduateí em capítulo específico.

<sup>5</sup> ABCD Paulista: cidades de Santo André, São Bernardo, São Caetano e Diadema. O trecho Luz-Paranapiacaba pode ser percorrido apenas em datas específicas por um trem turístico. Não existe trecho de passageiros entre os ramais da cidade de São Paulo e Santos.

**Figura 01** - Área do Tamanduateí – SP, em 1930



Fonte: Mapeamento Sara (1930), Geosampa. Disponível em:

<https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>; acesso em set. 2022

No ano de 2018 várias foram as incursões na área partir da experiência do deslocamento dessa linha. Por ter me debruçado, de início, ao estudo da cidade de Cubatão, meu interesse esteve focado prioritariamente no trecho São Paulo-Cubatão, posteriormente recortando para o trecho São Paulo-Rio Grande da Serra e mais uma vez o que chamo nessa pesquisa dos Bairros do Tamanduateí.

Esta escolha esteve pautada tanto na grande dimensão da implantação industrial na área e no desenho urbano deste trecho, como também na porção do território em que se encontra maior dinâmica urbana próximo ao centro consolidado da capital. Assim, coincidem ali fluxo de capital e pessoas, remanescentes industriais em diversos estágios de apropriação, protegidos ou não por legislação e uma diversidade de usos. Além disso, observou-se a

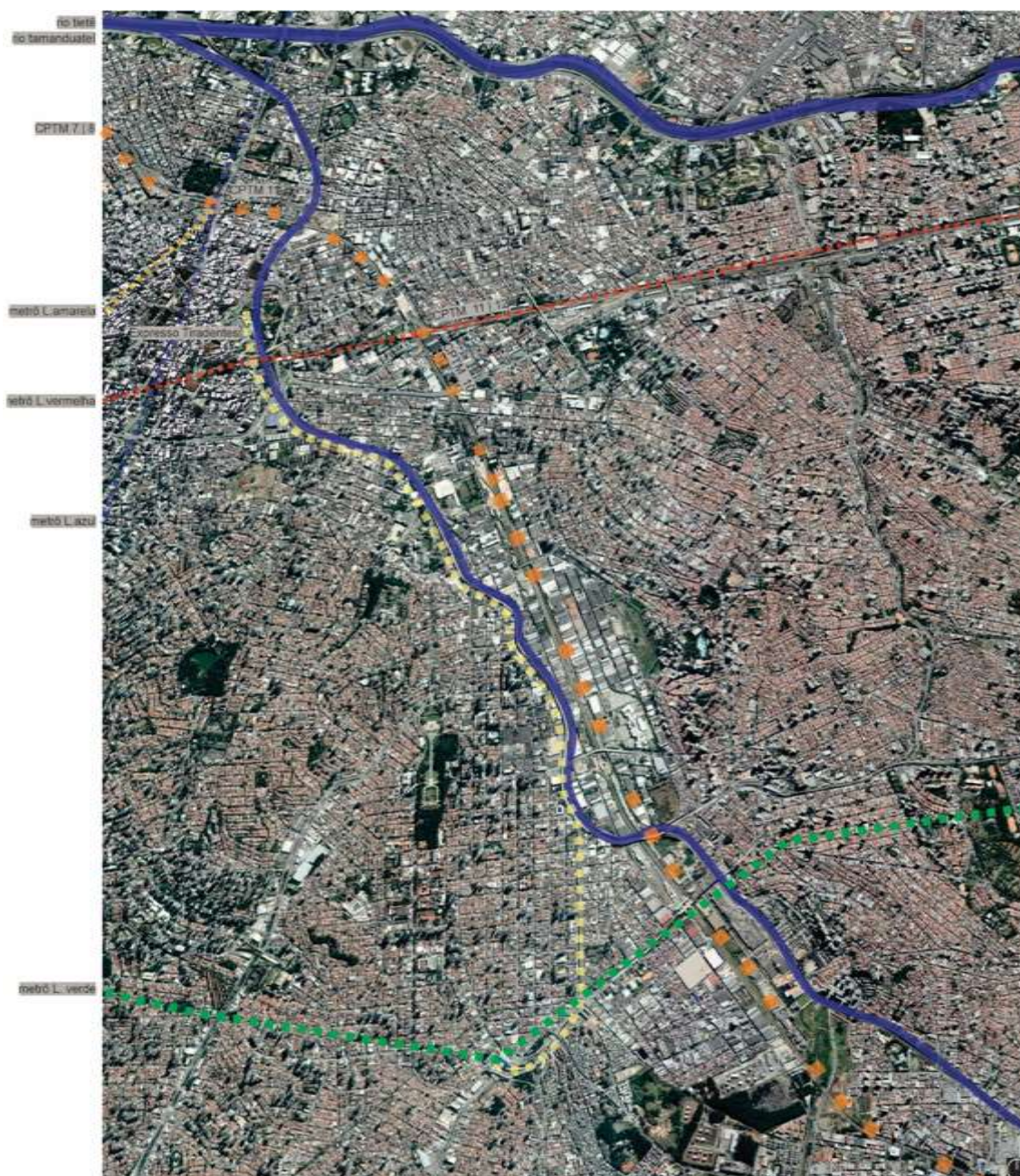
presença de novos empreendimentos imobiliários para adensamento da região, bem como projetos estruturadores do ponto de vista da integração e mobilidade urbana da capital, como a interligação da área com a linha verde do metrô. O levantamento bibliográfico e arquivístico aponta ainda esse trecho como entrave urbano, uma das áreas industriais mais extensas da capital paulista, passível de adensamento e de aproveitamento das infraestruturas urbanas instaladas.

Essa região foi também objeto de intervenções artísticas e culturais, como a edição do Arte-Cidade Leste, em 2002 e continuou como linha articuladora das discussões iniciais do Arte-Cidade – linha metálica, em 2017. Tida como área estratégica para adensamento e desenvolvimento da cidade de São Paulo, foi objeto de uma diversidade de planos urbanos, o mais recente de 2015 - A Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (OUCBT), que considera a área como Eixo de Estruturação da Transformação Urbana. Este instrumento urbanístico teve como objetivo gerar transformações urbanas estruturais, melhorias sociais e econômicas e ainda a requalificação da área. O projeto previu a recuperação do patrimônio industrial e ferroviário a partir da implantação de Polo de Economia Criativa, atrelado à reutilização dos edifícios de interesse histórico. Não foi implantado pela gestão que assumiu a municipalidade, em 2017. Atualmente está em revisão o Plano Diretor de São Paulo, que prevê um eixo de estruturação urbana e adensamento em eixos servidos por transporte urbano, conforme será melhor explicitado na análise da área.

Existe nos Bairros do Tamanduateí, portanto, grande potencialidade e tensionamentos de aspectos latentes das dinâmicas urbanas contemporâneas: questões habitacionais e de mobilidade urbana, a existência de patrimônios industriais e urbanos ou ainda porções urbanas ociosas e subutilizadas. No entanto, vale lembrar que o que chamo aqui de Bairros do Tamanduateí não corresponde às áreas delimitadas administrativamente, mas um recorte territorial específico, resultado do cruzamento das várias camadas de leitura deste território e que explicito a seguir:



**Figura 02 -** Mapa de Estudo 01: Recorte territorial dos Bairros do Tamanduateí



**Fonte:** Fotografia aérea Google Earth, 2019. Trabalho da autora sobre a imagem, 2020.

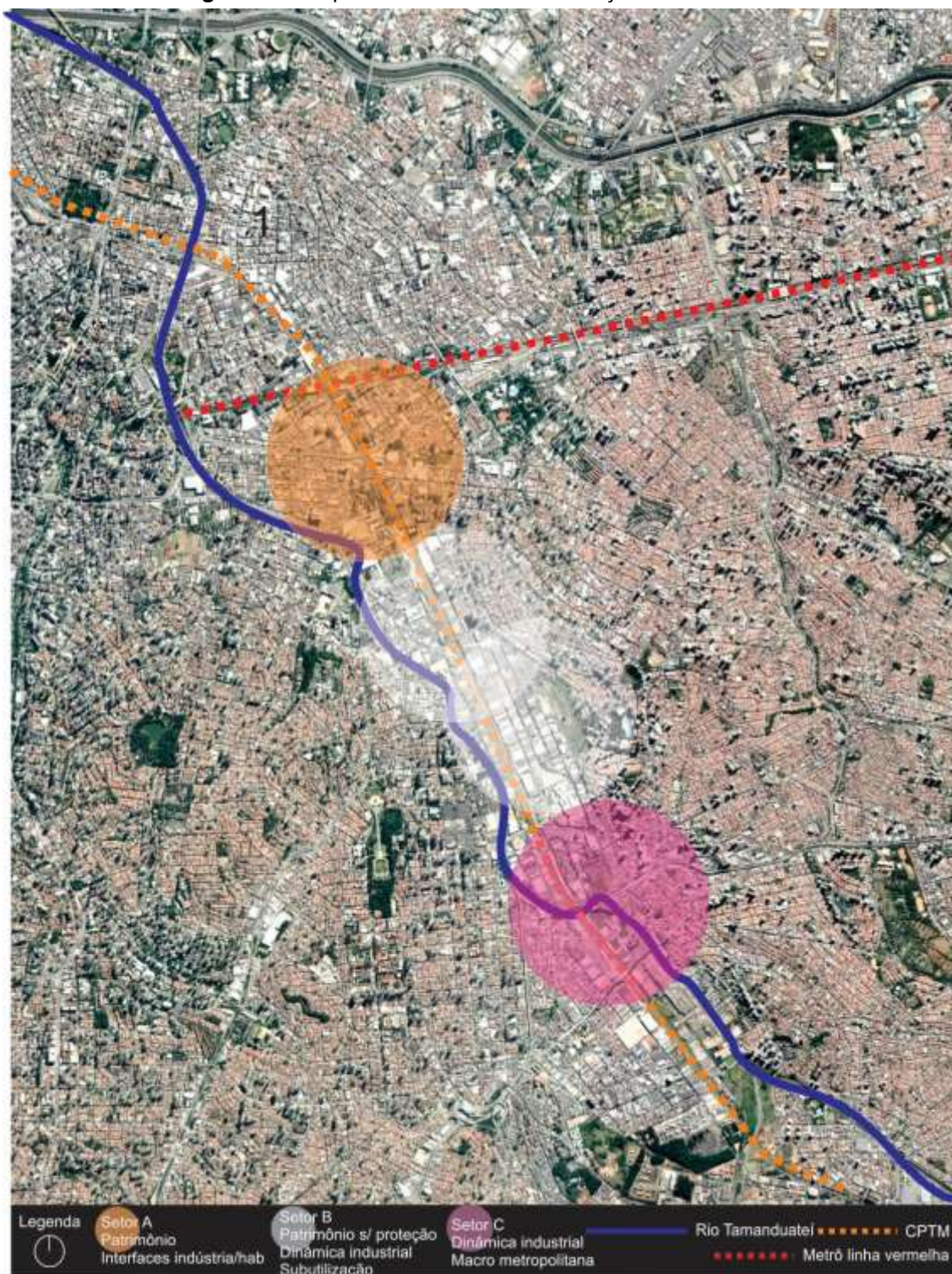
**Vias** 1 | Av. Estado – Tamanduateí; 2 | Av. Alcântara Machado; 3 | Av. Tiradentes

**Trens Metropolitanos** | CPTM 07 – Rubi (Brás | Jundiaí) ; CPTM 08 – Esmeralda (Júlio Prestes | Amador Bueno); CPTM 10 – Turquesa (Brás – Rio Grande da Serra) – Antiga São Paulo Railway (1867); CPTM 11 – Coral (Brás – Estudantes) – Antiga Central do Brasil (186?); CPTM 12 – Safira (Brás – Calmon Viana)

**Metrô** | Linha Vermelha (Corinthians – Itaquera | Palmeiras – Barra Funda; Linha Azul (Jabaquara | Tucuruvi); Linha Amarela (Luz | São Paulo Morumbi); corredores de Ônibus; Elevado Tiradentes (Parque D. Pedro II | Sacomã)

**Terminais Ferroviários** | **Multimodais** A. Estação Júlio Prestes; Estação da Luz; Parque D. Pedro II; Estação Brás

**Figura 03** - Mapa de Estudo 02 – Setorizações e Dinâmicas



**Fonte:** Fotografia aérea Google Earth, 2019. Trabalho da autora sobre a imagem, 2020, com base na análise de campo e no plano OUCBT.

Uma primeira setorização da área foi realizada com base nas leituras de campo e do Plano específico da OUCBT, sobrepondo ainda a camada relativa aos remanescentes industriais ali presentes. Identificamos como **Setor A** aquele em que se encontram os bens que podem ser entendidos dentro da categoria de

“patrimônio industrial” protegidos por legislação. A dinâmica industrial desta área integra-se à dinâmica habitacional e comercial do entorno próximo ao qual está inserido. Este setor caracteriza-se ainda por uma morfologia urbana de lotes de menor metragem, mantendo uma relação de proximidade com a linha vermelha do metrô e da CPTM e articulação com a estação Brás (entroncamento das linhas 10 e 11 da CPTM e metrô linha vermelha). Historicamente, foi a primeira área a ser ocupada na região, como mostram os mapas cartográficos da EMPLASA e Sara - Base de Dados GeoSampa.<sup>6</sup>

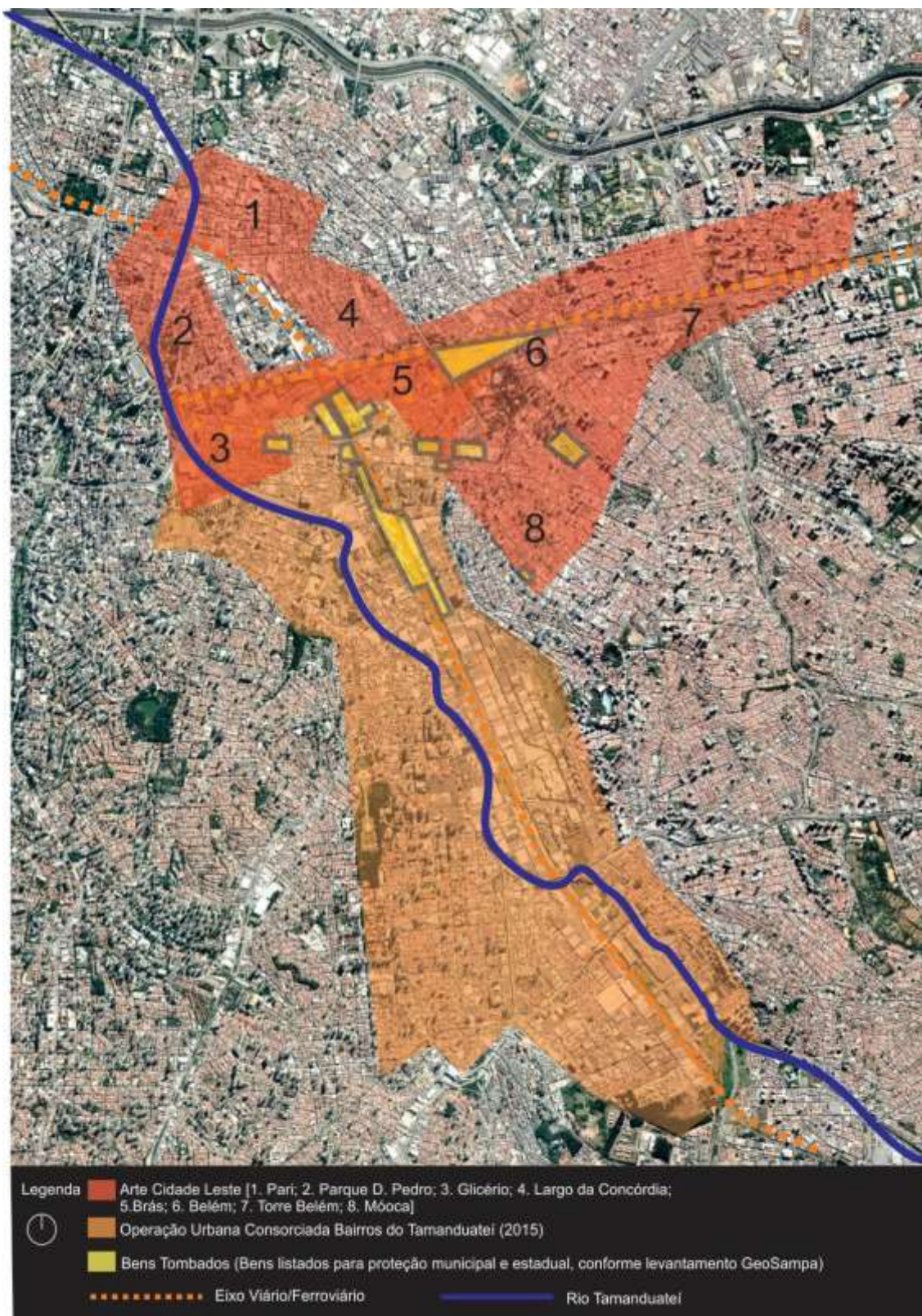
O **Setor B** foi delimitado como área em que é predominante a morfologia urbana industrial, dada pelo tamanho dos lotes e ocupações, ainda que estejam subutilizados. Isso impacta diretamente as dinâmicas e fluxos deste setor, como a falta de escala do pedestre e conexões urbanas nesta escala, pouca articulação viária entre os trechos e uso predominantemente industrial. Há edificações passíveis de serem reconhecidas como patrimônio industrial do ponto de vista material, indicadas em laranja, pelo levantamento de campo realizado, porém estas edificações e conjuntos não estão protegidas por legislação.

O **Setor C**, por sua vez, é relativo a um trecho deste território que obedece à dinâmicas macro metropolitanas, que se relacionam com os municípios vizinhos e com interligação férrea São Paulo-Santos. Funciona como área de reorganização logística da chegada e saída de mercadorias diretamente ao porto de Santos, conforme aponta Nobre (NOBRE, 2014). Esta característica logística também pode ser observada no trecho B. O levantamento destas atividades será apresentado no capítulo relativo à área.

---

<sup>6</sup> A base de dados Geosampa reúne em acervo digital e sobreposto uma série de Mapas da cidade de São Paulo (“Mapas Base”). Neste conjunto, está disponibilizado o Mapa da cidade de São Paulo, de 1930, em que se percebe, para este trecho específico, o crescimento da cidade de São Paulo a partir do centro, seguindo como eixo guia justamente a linha do trem. Estes mapas estão disponíveis em: <https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>, último acesso em 21/02/2023.

Figura 04 - Mapa de Estudo 03 – Sobreposição perímetro do OUCBT + edição Arte-Cidade Leste, 2002



Fonte: Fotografia aérea Google Earth, 2019 com sobreposição de **Bens Tombados (2023)**  
Trabalho da autora sobre a imagem, 2020

Para aprofundar o estudo da área, no sentido de avançar numa delimitação espacial coesa, a imagem 03 é o produto do cruzamento do perímetro identificado pelas Operações Urbanas Consorciadas (OUCBT, 2015), a edição do Arte Cidade (2002) e a identificação de bens tombados que podem ser entendidos dentro da categoria de patrimônio industrial, protegidos nas esferas municipal e estadual.

Esta região conta com uma diversidade de remanescentes industriais, que, à parte seu valor material, ganham sentido a partir de análise enquanto conjunto urbano representativo do período industrial. O mapa acima sobreposto, indica que a legislação de proteção do patrimônio atua, sobretudo, na escala do lote/edificação, em um trecho mais antigo e mais consolidado ao longo da via férrea, que corresponde também à área mais próxima do centro da cidade. Embora haja um esforço para o reconhecimento do conjunto urbano como um todo, poucos foram os avanços legais nesse sentido. A proteção legal de bens patrimoniais de categoria industrial nesta área teve início com o tombamento da Estação do Brás, em 1982. A mais recente inclusão de bens da categoria data de 2020, processo em que foram tombados e ampliados os perímetros de proteção do Estádio Conde Rodolfo Crespi, parte do conjunto fabril do Cotonifício Crespi. O Mapa de Estudo 03 mostra ademais, uma grande área ao longo da ferrovia e do eixo do Tamanduateí cujas características industriais ainda estão presentes, mas que não possuem reconhecimento ou proteção legal dos órgãos patrimoniais.

### **Hipótese de Trabalho**

A hipótese inicial colocada pela pesquisa apoiava-se na afirmação de que o momento atual se configura como um ponto de inflexão que poderia levar ao esvaziamento de núcleos urbanos industrializados, a partir da reorganização da produção industrial, em especial àqueles apoiados em dinâmicas urbanas, sociais e econômicas fortemente vinculadas à indústria de base.

O aprofundamento da pesquisa e principalmente os estudos de campo, mostraram, contudo, que, embora haja um processo de deslocamento industrial,

reestruturação produtiva e efetivo fechamento de segmentos produtivos e indústrias, as atividades industriais ainda são presentes, contribuindo ativamente para as dinâmicas urbanas. Ainda que núcleo fabril não seja mais o gerador de urbanidade, como nos séculos XIX e XX, e que corresponda a uma outra lógica de fluxos e relações, a produção industrial é existente e integrante das dinâmicas contemporâneas, como nos mostra o caso dos Bairros do Tamanduateí, em São Paulo. Embora o termo desindustrialização seja amplamente utilizado para tratar o fenômeno, essa nomenclatura oculta parte de uma produção industrial ainda ativa, mesmo que reorganizada dentro dos parâmetros da produção flexível.

De início, verificou-se também uma inquietação artística com estes locais, uma vez que eram tratados como objetos, cenários e/ou lugares da arte. Esta foi uma das perspectivas iniciais do trabalho, que buscou compreender essa aproximação entre a produção artística e os remanescentes industriais. A crescente preocupação do campo do patrimônio industrial na manutenção e salvaguarda deste período também funcionaria como uma chave de compreensão desta recente valorização institucional, aspectos esses que demonstram as múltiplas reinterpretações possíveis que recaem sobre os remanescentes industriais.

A continuidade da pesquisa demonstrou ainda que a ressignificação destes pelo campo da cultura, quando institucionalizada, é contraditória, uma vez que promove visibilidades e, simultaneamente, apagamentos. Sobrepõem-se ainda um movimento mais amplo de exploração da cultura pelo capital, que atua na homogeneização de seus aspectos.

Embora essa interface seja relevante, o levantamento da área mostrou que a ressignificação potencial destes remanescentes industriais está ligada justamente às ocupações informais nesse território. A presença de uma comunidade prática e de uso cotidiano se contrapõe assim à retomada que tende a valorizar aspectos materiais, em detrimento de uma variedade de usos, significados e personagens que estes remanescentes podem conter e representar.

## Objetivos

Esta tese tem como objetivo principal examinar o processo de transformação recente nos Bairros do Tamanduateí em São Paulo, com foco no deslocamento industrial. A pesquisa partiu dos seguintes objetivos específicos: **Compreender o processo de deslocamento produtivo e remanescentes industriais existentes** dentro do quadro das dinâmicas urbanas contemporâneas, avaliando assim de qual forma a desindustrialização do bairro se aproxima do fenômeno transnacional de desindustrialização e quais são as especificidades do território escolhido; **Explorar a sobreposição de usos e significados** vinculados a estes remanescentes industriais. As análises demonstraram que a potencialidade de sobreposição e usos está ligada, principalmente, às ocupações informais da área.

## Relevância

Embora as relações entre indústria e território e as transformações urbanas contemporâneas sejam dois sujeitos bastante explorados pela pesquisa em arquitetura e urbanismo, podemos identificar algumas lacunas neste sentido e que justificam a realização desta investigação.

Em relação ao deslocamento industrial e à desindustrialização, é importante ressaltar a falta de estudos realizados a partir e pelo sul global, local em que este fenômeno tem um contexto decolonial e oferece uma perspectiva transnacional diferente dos países de industrialização central e pioneira. Ainda nesse sentido, é possível explorar como esses termos e conceitos podem ou não ser aplicados a estes territórios e se estes dão conta do fenômeno, tanto quando falamos de desindustrialização (S. HIGH, 2023; NEGRI, 1996 e CANO, 2008) ou de *terrain vagues* (SOLÀ-MORALES, 2002) no caso brasileiro, e mais especificamente nos Bairros do Tamanduateí, objeto desta pesquisa. A pesquisa bibliográfica demonstrou ainda grande discussão acerca da desindustrialização brasileira no campo da economia, mas pouco debate e questionamento de sua aplicabilidade no campo do urbanismo.

No campo do patrimônio industrial, por sua vez, são menos exploradas pelos arquitetos e urbanistas abordagens que examinam especificamente a cidade em seus aspectos contemporâneos. Deste modo, é possível explorar as relações urbanas pregressas à lógica industrial e seus remanescentes como parte integrante de dinâmicas urbanas atuais. Isto é, como dialogam com esses novos arranjos territoriais com o resgate e ressignificação deste passado industrial, tendo caso dos bairros do Tamanduateí em suas singularidades.

Esse trabalho considera, portanto, a reutilização e ressignificação dos vestígios industriais como um modo de compreender o funcionamento deste território.

### **Natureza e Limites deste estudo**

Os eixos de análise e informações necessárias estão inscritos dentro de uma investigação histórico-interpretativa entre a formação e transformação do território dos bairros do Tamanduateí e os usos e significados atuais dados aos remanescentes industriais.

### **Quadro Conceitual**

Os bairros do Tamanduateí foram estudados dentro de diferentes perspectivas no domínio da arquitetura e urbanismo e áreas correlatas. Por se tratar de um entrave urbano numa importante metrópole brasileira, a cidade de São Paulo, a área foi objeto de inúmeros projetos urbanos e é tema de políticas públicas de planejamento urbano presentes no Plano Diretor da Cidade de São Paulo (2014) e Plano Urbano Específico - OUCBT (Operações Urbanas Consorciadas Bairros do Tamanduateí, 2015). Tratando de sua transformação urbana mais recente, NOBRE (2015) destaca o funcionamento deste território a partir de uma análise macro metropolitana, avaliando os bairros do Tamanduateí articulados à região de industrialização mais recente, o ABC Paulista, e à cidade de Santos, principal porto do estado. Aborda ainda o intenso processo de



verticalização da área a partir de 2005, quando a legislação da capital passou a permitir usos residenciais de alta densidade. RUFINONI (2014), por sua vez, destaca em seu estudo conjuntos urbanos de passado industrial ligados à antiga ferrovia. Sem inventário e em risco de desaparecimento, a autora afirma que há exemplares e conjuntos urbanos passíveis de reconhecimento oficial enquanto patrimônio para assim receber proteção legal garantindo sua manutenção na paisagem.

O campo do patrimônio industrial vem se consolidando e expandindo academicamente no Brasil nos últimos vinte anos. Nesse sentido, os trabalhos de KÜHL (2021) e MENEGUELLO (2021) exploram diferentes aspectos dos processos de patrimonialização da indústria no país. Mobilizam saberes técnicos, no primeiro caso, e discussão teórica no segundo caso, inaugurais para o debate sobre o patrimônio industrial no Brasil. Foi pouco explorada, contudo, uma abordagem que alia as transformações urbanas contemporâneas considerando os processos de patrimonialização como parte integrante desta dinâmica. Esse enfoque específico para este território também compõe parte da originalidade do trabalho aqui proposto. Para a discussão acerca das questões de patrimônio industrial e comunidade local, utilizou-se os conceitos apresentados por MORISSET (2023).

Por conseguinte, os estudos em desindustrialização (S. HIGH, 2023) apontam para um fenômeno mundial de deslocamento produtivo e que também pode ser lido neste território. Aliando uma perspectiva que vincula as transformações econômicas e espaciais do modelo de produção industrial, permite avaliar e compreender as mudanças de antigas áreas industriais de maneira transnacional. No contexto brasileiro, a concentração e dispersão da indústria foi trabalhada por NEGRI (1996) e CANO (2008), abordando o movimento de instalação e desinstalação industrial do caso paulista e brasileiro, respectivamente. Dessa maneira, o trabalho busca discutir a aplicação deste termo no contexto brasileiro e na área em questão.

Trabalhando dentro do tema da urbanização contemporânea, SASSEN (1998) e ZUKIN (2020) apresentam aspectos significativos dos rearranjos territoriais-econômicos do qual o deslocamento produtivo é consequência.

Abordam assim aspectos gerais que podem ser lidos e aprofundados para o recorte escolhido e para esta análise. HARVEY (2016) também aponta para o protagonismo do território dentro do funcionamento do capitalismo atual e concorda com JAMESON (1996) na análise da cultura como central, tanto da produção capitalista quanto para a ressignificação do passado. Essa perspectiva é pertinente ao objeto proposto para este estudo, uma vez que se observa um resgate e ressignificação dos remanescentes industriais pela cultura. Essa característica está presente nos bairros do Tamanduateí e em outros territórios industriais desmobilizados.

Numa leitura do campo do urbanismo, por sua vez, SOLÀ-MORALES (2002) destaca uma categoria importante de análise das novas conformações urbanas - os *terrain vagues*. Entendendo que tais porções da cidade são formações específicas da contemporaneidade, decorrentes tanto de projetos, da compreensão do território como mercadoria como também como processos de desindustrialização, o autor traz o conceito como uma maneira de operacionalizar o território, apontando para uma falta de instrumentos, já que as técnicas e processos existentes, segundo o autor, são fragmentários ao trabalhar o contexto urbano hoje. BARRON e MARIANI (2014) ampliarão o debate a partir do termo *terrain vagues*, propondo novas perspectivas positivas a estes espaços. Este trabalho, por sua vez, entende as áreas industriais desmobilizadas dentro desta categoria de *terrain vagues*. Pretende assim, discutir sua aplicabilidade e especificidade num contexto não-europeu, os bairros do Tamanduateí, quarto problema na qual se debruça essa investigação.

A bibliografia acima apresentada evidencia os cinco conceitos principais que serão trabalhados para os Bairros do Tamanduateí, a saber: desindustrialização/deslocamento industrial; cultura na produção contemporânea da cidade; dinâmicas urbanas atuais, patrimonialização da indústria e *terrain vagues*.

### **Entraves de escala**

Um dos entraves colocados pela definição do tema, objeto, objetivos e objeto empírico foi justamente a multiescalaridade. Este é um aspecto assinalado pelo campo de estudos em patrimônio industrial, cuja proteção em conjunto, bem como a intervenção para novos usos esbarra na grande porção de território utilizada e correlacionada para receber as estruturas do processo industrial.<sup>7</sup>

Se, para avaliar e compreender o processo de deslocamento produtivo é necessária uma escala ampliada e urbana, sobretudo em sua aproximação com fenômenos globais semelhantes, há ainda uma escala intermediária que é um contexto nacional e regional. Ao recortarmos para a cidade de São Paulo e mais uma vez para os bairros do Tamanduateí, a reapropriação destes remanescentes com novos usos e significados se dá, predominantemente, na escala do objeto arquitetônico ou do conjunto edificado.

A saída metodológica para abordar combinação destas escalas e objetivos, foi a transversalidade. Assim, conforme processo apresentado aqui, partiu-se de uma compreensão do deslocamento industrial como um fenômeno global. Destaco as discussões ocorridas no grupo de pesquisa DePOT, *Deindustrialization and Politics of Our Time*<sup>8</sup> e um levantamento bibliográfico pertinente ao tema. Num outro sentido, intentou-se compreender a escala

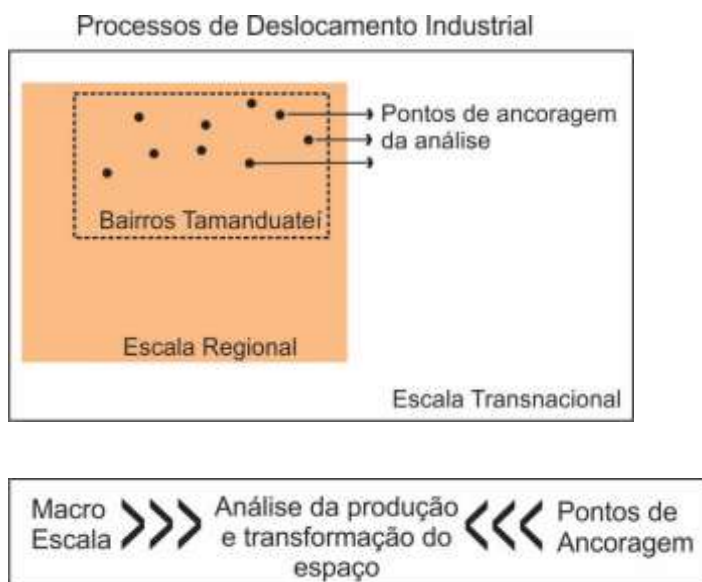
---

<sup>7</sup> Nesse sentido, é possível ver, nos últimos congressos do TICCIH Lille (2015) Santiago (2018) e Montreal (2022) uma discussão que se amplia à projetos de gestão e manejo dada sua escala.

<sup>8</sup> O grupo de pesquisa DePOT, *Deindustrialization and Politics of Our Times* é liderado pelo Prof. Steven High, da Universidade de Concordia e vinculado ao Laboratório de História Oral da mesma universidade. Tem como tema geral a investigação das raízes históricas da desindustrialização e às respostas contemporâneas a ela. O objetivo geral é entender o fenômeno em uma perspectiva transnacional e/ou comparativa, suas causas, as respostas a ele, seus efeitos e impactos. Reúne vinte e cinco especialistas no estudo da desindustrialização de diferentes universidades, dezoito centros de pesquisa e dezesseis museus industriais, grupos de patrimônio, sindicatos, arquivos trabalhistas, organizações indígenas e editoras. O foco está nas conexões transnacionais e nas comparações entre os Estados Unidos, o Canadá, a Alemanha, a França, a Itália e o Reino Unido - o coração do antigo "mundo industrial". Os objetivos específicos, listados pelo grupo são: (1) Entender as consequências de longo prazo da desindustrialização e as razões subjacentes ao surgimento de movimentos populistas na Europa Ocidental e na América do Norte, a fim de compreender melhor a sua conjuntura política; (2) Situar a experiência regional e local da desindustrialização em uma estrutura transnacional mais ampla; (3) Considerar como a raça, o gênero, o meio ambiente e o colonialismo estruturam e se vinculam à política de classe da desindustrialização; e (4) Conectar os principais pesquisadores e parceiros em estudos de desindustrialização, criando assim uma comunidade transnacional de estudos sobre o tema e que possa alimentar os próximos pesquisadores sobre o tema. Informações disponíveis na página do grupo: <https://deindustrialization.org/about-us/>, acesso em 12 de dezembro de 2022.

regional de articulação e industrialização paulista a partir da ferrovia, temática esta que foi estudada com profundidade em minha dissertação de mestrado<sup>9</sup>.

**Figura 05 |** Organização das escalas de trabalho



Elaborado pela autora, 2023.

Também foi realizada uma análise urbana da área do Tamanduateí, cruzando leituras bibliográficas e análise por meio de imagens de satélite e mapeamentos digitais. A exploração de campo realizada contrapôs a escala macro de análise com a escala do corpo no território. Esse processo de ‘encontro de escalas’ resultou em pontos focais, ancoragens territoriais de edifícios industriais sem uso original, alçados como irradiadores de análise para dinâmicas urbanas contemporâneas do entorno. Mesmo que tratados de maneira particular, os pontos que chamo de ancoragem, evidenciados aqui para esta análise, fazem sentido apenas quando avaliados em suas relações urbanas. É a partir destes que se irradia a análise urbana da formação e transformação do espaço. Primeiro, conforme apresentado na figura 03 desta introdução, estas três áreas correspondem, na leitura proposta, a três dinâmicas urbanas distintas ao relacionarmos produção espacial, patrimônio industrial e usos atuais. Os

<sup>9</sup> Ver. ANDREOTTI, 2015

pontos irradiadores foram escolhidos a partir das incursões de campo, no cruzamento entre ocupações formais e informais do território, reconhecimentos institucionais e não institucionais dos remanescentes industriais e seus entornos próximos.

Se a cidade contemporânea é heterogênea em seus processos, como usos e ocupações se dão nestes trechos? De que maneira a análise do campo nos auxilia a pensar o processo de deslocamento produtivo e seus usos e significados atuais?

Apresentarei a seguir os trechos do território sublinhados para esta análise. O capítulo específico sobre a área tratará dos levantamentos e análises do campo de maneira aprofundada.

Os parâmetros de análise foram pautados, sobretudo, pelos usos ali existentes. São trechos representativos de usos formais e informais, edificações e perímetros protegidos legalmente pela legislação patrimonial e áreas estruturadas tanto pela ferrovia como pelo leito do rio Tamanduateí. A escolha dessas áreas responde, portanto, a diferentes usos do território e diferentes dinâmicas no que diz respeito à existência da indústria e seu uso atual, conforme objetivos estabelecidos para esta tese.

### **Pontos irradiadores**

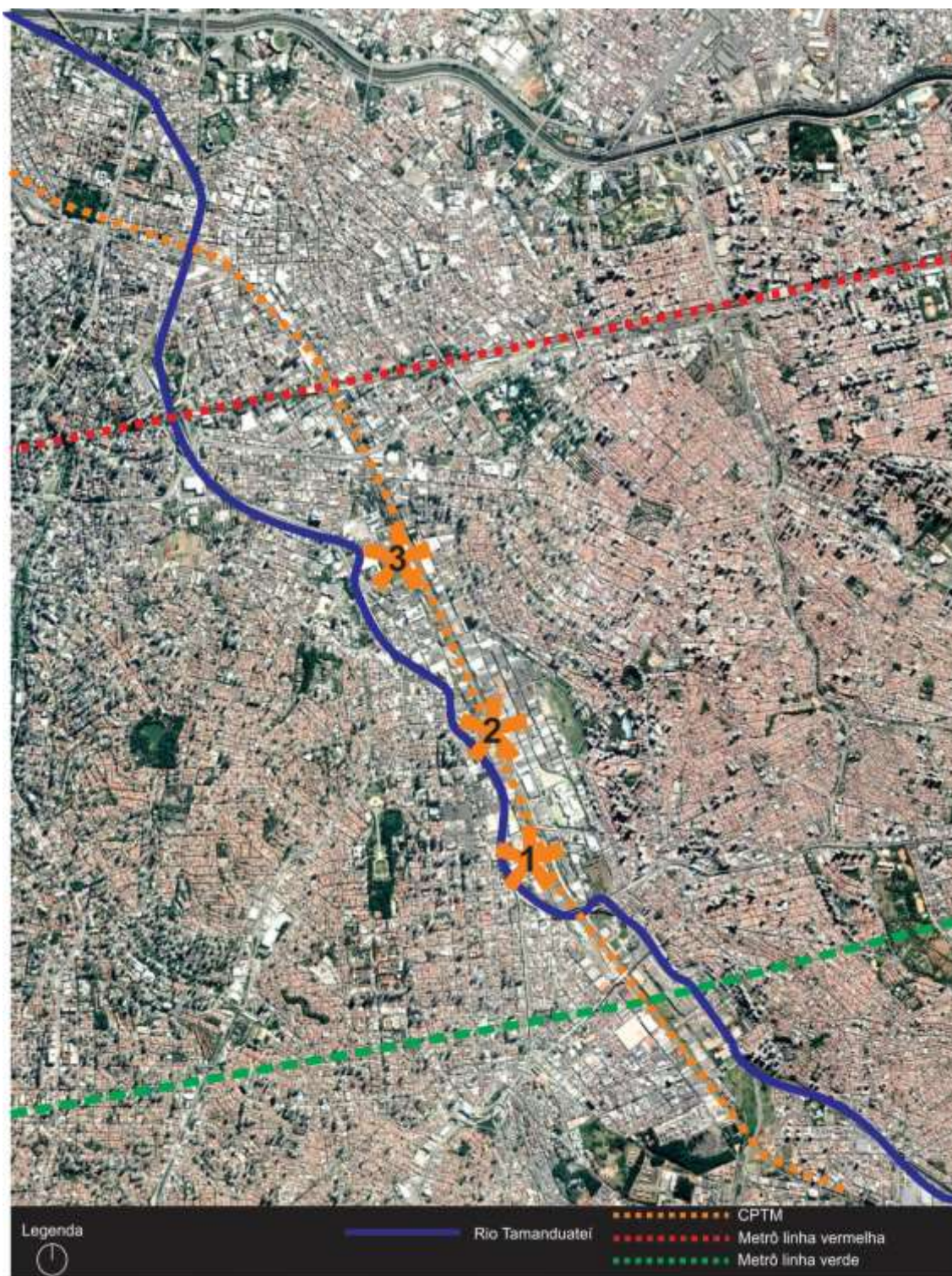
No mapa, o primeiro ponto irradiador é a partir da ocupação residencial informal da Rua Barão de Resende, no Setor C (ver figura 03). Corresponde atualmente a um trecho do território em que estão sobrepostas dinâmicas de atividades de logística, mas cuja chegada da nova estação de metrô da linha verde e interligação com a Estação Tamanduateí, indicam novas possíveis dinâmicas.

Já o segundo ponto irradiador corresponde ao trecho da Av. Presidente Wilson em que se encontra um uso predominantemente industrial (Setor B). Esse uso e essa dinâmica urbana se contrapõe às ocupações de habitação informal,

ambos em áreas remanescentes industriais: a favela do Tamanduateí e a viela da Sabesp.

O terceiro ponto irradiador é o conjunto da antiga Fábrica da Antártica, edificações reconhecidas e tombadas pelos órgãos patrimoniais estaduais e municipais, atualmente sem uso formal. (Setor B)

**Figura 06** - Pontos Irradiadores– Sobreposição dos pontos irradiadores da análise urbana



**Fonte:** Fotografia aérea Google Earth, 2019. Trabalho da autora sobre a imagem, 2023

**Figura 07 - Área 01 – Rua Barão de Resende.**



Fonte: Imagem Google Earth, 2022, trabalhado pela autora, 2023.

**Figura 08 - Área 02 – Av. Presidente Wilson.**



Fonte: Imagem Google Earth, 2022, trabalhado pela autora, 2023.



**Figura 09 - Área 03 – Av. Presidente Wilson/Estação Mooca.**



Fonte: Imagem Google Earth, 2022, trabalhado pela autora, 2023.

A pesquisa de Campo parte então dos usos deste território, organizados nas seguintes categorias:

**Figura 10 - Levantamentos de dados.**

<p>A. <u>Patrimônio Industrial</u>   <u>Remanescentes Industriais</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Quais são?</u></li> <li>- <u>Onde estão?</u></li> <li>- <u>Quais usos?</u> (<u>institucionais e não institucionais</u>)</li> </ul>	<p>B. <u>Terrenos Vagos/Desocupados</u> C. <u>Vielas</u> D. <u>Usos Informais</u> E. <u>Novos Empreendimentos</u> (<u>recentes e futuros</u>)</p>	<p>E. <u>Base de Dados e Arquivos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Plano Diretor</u></li> <li>- <u>Zepoc</u></li> <li>- <u>IBGE – dados populacionais</u></li> </ul>
--	---	---

Elaborado a partir da disciplina de Metodologia de pesquisa – EUR 9336 Séminaire de

*preparation du projet de thèse* | UQÀM<sup>10</sup>. Explicita os diferentes levantamentos de dados a serem realizados em campo e em arquivos.

Para trazer uma resposta compatível com objetivos expostos, o quadro operacional da pesquisa se organiza utilizando-se de uma metodologia mista que está centralizada sobretudo nos levantamentos da área (campo e dados) e a partir da experiência de incursões no território. É importante ressaltar o protagonismo do território escolhido ao abordar as questões levantadas e seu cruzamento com a bibliografia a ser discutida, conforme exposto. A metodologia empregada parte então de incursões em campo, levantamento fotográfico e levantamento de arquivo, além de uma etapa de levantamento de dados em bases específicas. Os métodos mobilizados serão estruturados da seguinte forma:

A partir do levantamento de campo e bibliográfico, o trabalho traz uma reflexão sobre os principais aspectos das ressignificações dos remanescentes industriais nos Bairros do Tamanduateí. Assim, a pesquisa localizou onde estão e quais são os remanescentes industriais nestes trechos; quais deles estão protegidos legalmente por legislação específica; quais os usos existentes e como estes dialogam com os usos propostos oficialmente, se houver. Ao tensionar o conceito de *terrain vagues* identificou ainda quais remanescentes podem ser assim caracterizados.

A avaliação da desinstalação industrial da área partiu, portanto, de uma reflexão sobre a desindustrialização, pensando a aplicação do termo em suas singularidades em face ao fenômeno transnacional. Dados específicos foram levantados, cruzando levantamento bibliográfico, levantamento de campo e centralizando a questão dos usos na reflexão sobre este território.

A pesquisa mapeia as reapropriações oficiais e não-oficiais dos remanescentes industriais nesse território, a partir de seus usos: usos culturais atuais (quais são e onde estão); de que forma se vinculam às políticas de proteção do patrimônio;

---

<sup>10</sup> A disciplina *EUR 9336 Séminaire de preparation du projet de thèse* foi cursada ao longo da seção de inverno 2022 na *Université du Québec à Montreal*, na *Chaire de Recherche du Canada em Patrimoine Urbain*, sob supervisão da Prof. Lucie Morisset.

quais outros usos podem ser mapeados e localizados e como estes tensionam os outros usos propostos e específicos.

Assim, as informações coletadas principalmente por meio do trabalho de campo, pesquisa documental e bibliográfica, foram estruturadas no trabalho escrito de acordo com os seguintes eixos de análise: 1. Múltiplos processos de conformação da cidade contemporânea; 2. O termo desindustrialização e o conceito de *terrain vagues*; 3. As reapropriações deste território;

## **Eixos de investigação deste trabalho**

**1. Os múltiplos processos de conformação da cidade contemporânea:** No qual se entende as transformações econômicas e espaciais do modelo produtivo que permite compreender e avaliar os processos de desindustrialização locais e globais. A pesquisa abordou: políticas públicas e projetos para a área do Tamanduateí; empreendimentos recentes na área (perfil do empreendimento, relação com o território industrial existente); dados de densidade populacional, habitantes e atividade industrial para a área (Base de Dados IBGE/Prefeitura/Seade)

As bases de dados consultadas no levantamento destas informações foram: A. O Plano Diretor da cidade (2015); Plano OUCBT para a área (2015); B. Levantamento de Campo; C. Base de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); Base de Dados da Prefeitura de São Paulo (1990-2020); Base de dados da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE);

O cruzamento destas informações e da bibliografia trabalhada demonstra de que forma os diferentes atores estão respondendo ao esvaziamento industrial da área; tendências de ocupação a médio e longo prazo e suas possíveis correlações com movimentos de transformação mundial; de quais formas estão dialogando com o passado industrial da área.

**2. O conceito de *Terrain Vagues*:** Entendendo *Terrain Vagues* como uma categoria de análise do urbano contemporâneo, no qual também podem ser

compreendidos os remanescentes industriais (SOLA-MORALES; BARRON E MARIANI). A pesquisa mapeou, desta forma: os remanescentes industriais- quais são, onde estão; os remanescentes não-industriais - quais são, onde estão.

**3. As reapropriações deste território:** Tendo como central as reapropriações, o trabalho pretende explorar a retomada pela arte e patrimônio, usos e práticas dos remanescentes industriais, sobrepondo-os aos processos de patrimonialização da indústria, da centralidade da cultura na produção capitalista do espaço e na ressignificação do passado.

Assim, traça um panorama geral das relações entre usos culturais históricos e atuais, na tentativa de explorar como os novos usos se relacionam aos edifícios industriais e se estes atuam ou não na homogeneização de seus aspectos.

Para tal, seguiu-se o levantamento das seguintes informações: Usos culturais atuais da área do Tamanduateí, relação com o passado industrial; Usos culturais históricos da área. Neste sentido, foram realizados levantamentos de campo e consulta aos arquivos públicos (Arquivo do Estado e Arquivo Municipal).

## **Estrutura do trabalho**

O trabalho encontra-se organizado em quatro capítulos, divididos do seguinte modo: 01 – Transformações Urbanas Contemporâneas; 02- Ressignificações da Indústria; 03- Patrimônio e Territórios da Indústria e 04 – Considerações Finais.

## **Capítulo 01: Transformações Urbanas Contemporâneas**

O capítulo de abertura da tese procura abordar a transformação urbana contemporânea tendo como foco as relações entre indústria e território e para tal, mobiliza o termo desindustrialização e o conceito de *terrain vagues*.

Sua primeira parte busca, portanto, compreender teoricamente o campo de estudos em desindustrialização, uso do termo e limites em sua abordagem. Do mesmo modo, centra a análise a partir do conceito de *terrain vagues* e suas possíveis abordagens mais recentes, numa atualização do debate, propondo, por fim, um quadro de termos e conceitos a serem trabalhados.

A abertura do trabalho se encerra apresentando as possíveis conexões recentes entre territórios em transição, nos quais estão compreendidos os remanescentes industriais, e sua retomada pela arte. Explora, por fim, as relações entre arte contemporânea e as transformações da cidade, no caso de São Paulo, a partir do projeto e das intervenções artísticas do “Arte-Cidade”.

## **Capítulo 02: Resignificações da Indústria**

Intentando trabalhar com as transformações urbanas dos Bairros do Tamanduateí, em recorte delimitado e justificado na introdução deste trabalho, este capítulo busca apresentar esse território, a partir do cruzamento entre a bibliografia, a experiência de campo, o levantamento de arquivos e a sistematização e organização destes dados. O primeiro item encontra-se dividido em duas partes, a primeira que busca compreender, a partir dos mapeamentos históricos e fotografias aéreas, como essa área da cidade teria sido ocupada e consolidada ao longo do século XX. Para além disso, buscou-se explorar como a legislação mais recente lida com este território e características atuais dos determinados setores identificados por esta análise. Por fim, procura-se vincular estas dinâmicas existentes a um contexto mais amplo no que concerne a questão do deslocamento industrial.

O segundo item deste capítulo aborda, assim, a análise a partir dos pontos irradiadores, escolhidos em três trechos de diferentes dinâmicas urbanas, com uma análise a partir de usos existentes, apresentando suas mais recentes

transformações. Em seu fechamento, o trabalho intenta tensionar questões teóricas levantadas no capítulo de abertura.

A terceira parte deste capítulo trata de uma área específica da cidade de Montreal, o Canal de Lachine. Embora este território não tenha feito parte do escopo original deste trabalho, o período de estágio na ESG UQÀM, proporcionou uma intensa vivência e debates sobre o mesmo, uma importante área industrial da região que passa por uma transformação de usos. Desta forma, essa experiência foi incorporada no texto final deste trabalho, como uma possível aproximação com a área de estudos dos Bairros do Tamanduateí.

### **Capítulo 03: Patrimônio e Territórios da Indústria**

A discussão que se elabora neste capítulo é, em grande parte, fruto do período de estágio de doutorado realizado junto à *Chaire de Patrimoine Urbain du Canada*, na *Université du Québec à Montréal* (UQÀM). Parte dos conceitos e das bibliografias aqui apresentadas foram realizadas a partir do curso *Patrimoine et Développement Local*<sup>11</sup> sob supervisão da professora Lucie Morisset. A disciplina propôs uma reflexão sobre o conceito de patrimônio, buscando compreender questões contemporâneas que cercam o debate. No intuito de discutir a evolução e os problemas das construções patrimoniais, teve, em específico, o contexto da província de Quebec, e procurou trabalhar outras abordagens patrimoniais para além de sua dimensão estética e material. Assim, as discussões consideraram e destrincharam estratégias e atores que atuam na construção patrimonial e que serão apresentadas no decorrer deste capítulo. A disciplina construiu um retrato geral das relações entre patrimônio urbano e o desenvolvimento local, estruturada nos seguintes módulos: estruturas patrimoniais e transformações na gestão na gestão pública do patrimônio (especificamente no Quebec e no Canadá); da proteção legal ao reconhecimento social; alavancas de uma comunidade patrimonial: o patrimônio como projeto

---

<sup>11</sup> A disciplina foi cursada à distância, no primeiro semestre de 2022, dado os impedimentos de viagem relativos à pandemia.

político; da dinâmica social à dinâmica urbana: o patrimônio como agente de transformação.

Destarte, a abertura do capítulo retoma parte do debate em patrimônio e patrimônio industrial, apresentando ainda possíveis atualizações da área de pesquisa a partir do contato com esta nova bibliografia. A parte final deste capítulo traz um aprofundamento das reflexões suscitadas a partir do caso da comunidade de Batatuba, Piracaia, São Paulo<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> É importante lembrar o porquê da escolha deste caso específico. Em uma das reuniões do grupo *Deindustrialization and Politics of Our Times*, ao propor uma análise transnacional do fenômeno da desindustrialização, o caso das indústrias Bata, na cidade de Batanagar, Índia, foi apresentado como um exemplo. Sabendo da existência do bairro de Batatuba e sua recente mobilização pelo reconhecimento da área, propusemos a elaboração de um trabalho em conjunto, a partir dessas duas experiências e ainda o caso da Bata na cidade de Batawa, Canadá. Este estudo, de autoria conjunta com os pesquisadores Indranil Chakraborty e Eliot Perrin, respectivamente pós-doutorando e doutorando pela Universidade de Concórdia, foi apresentado na segunda conferência anual do DePOT – “*The Politics of Industrial Closure*” realizado em junho de 2023, em Cape Breton, Canadá. O artigo “*From Welfarism to Precarity at Bata Shoes in India, Canada, and Brazil*” é parte da publicação do livro “*The Politics of Industrial Closure*”, que deverá ser lançado em 2023. A escolha deste objeto de estudos esteve pautada também pela impossibilidade de estar no Canadá no primeiro semestre de 2022, dados os desdobramentos da epidemia de Covid-19.

**iii**

**A viagem do elefante: A  
(des)montagem da fornalha n°2, de  
Bochum à Hunan**



**Figuras 11 e 12** – Ruínas da LWL Bochum. Estrutura conhecida como Fornalha nº 03 -Indústria Metalúrgica no Vale do Ruhr, Hattingen, Alemanha. Atualmente é ocupada pela sede do *LWL-Industriemuseum Henrichshütte*.



Fonte: Fotos da autora, agosto de 2022.

Em agosto de 2022 tive a oportunidade de realizar uma viagem de estudos à Alemanha, mais precisamente para as cidades industriais do oeste do Vale do Ruhr, entre Bochum e Dortmund. Essa visita foi parte das atividades do grupo de pesquisa DePOT<sup>13</sup>, *Deindustrialization and Politics of Our Times*, em seu I Instituto de Verão e I Conferência Internacional cujo tema era “*Transnationalizing Deindustrialization Studies*”, na qual participei como pesquisadora.<sup>14</sup>

Uma das sedes do evento foi o *LWL-Industriemuseum Henrichshütte*, figuras 11 e 12, na porção sul do território de Bochum e que concentrou grande parte das

<sup>13</sup> Ver nota 08 da Introdução.

<sup>14</sup> 1. Deindustrialization and the Politics of our Time 2022 Summer Institute: *Theory, Practice, Approach? Deindustrialization Studies in Transnational Perspective*. Ruhr, Alemanha. Agosto, 15-16, 2022. 2. Deindustrialization and the Politics of our Time 2022 Conference *Transnationalizing Deindustrialization Studies*. Agosto, 17-20, 2022.

atividades mineradoras da região desde o século XIX. O museu está instalado em uma parcela do que foi a antiga indústria metalúrgica e faz parte de uma série de outros sítios da cidade que recontam parte da história da atividade industrial anterior no local.<sup>15</sup> Instalado numa área que corresponde a apenas 2% do território ocupado originalmente, o local foi tornado museu em 1989, dois anos após o fechamento das fornalhas ali existentes em função do amplo declínio econômico do setor experimentado pela região durante esta década.<sup>16</sup>

Como parte das atividades do museu, foi possível realizar um percurso por dentro dos elevadores instalados no alto forno, composto também de caminho explicativo de como os materiais para produção chegavam, eram armazenados e manipulados até a elaboração do produto final. As ruínas pelas quais podem passar os visitantes hoje, nesse sentido, são muito distantes da experiência ruidosa, das condições precárias e insalubres de trabalho, da poluição e sujeira específicas da metalurgia, aspectos que marcaram trabalhadores e sítios industriais como estes.

A narrativa tem como eixo central o auge industrial da região, reconhecida como sítio histórico da metalurgia, retomando este passado de forma heroica e sanitizada. Dentre as estruturas monumentais existentes, de forte apelo estético, o pátio central do museu revela, contudo, a base de uma outra estrutura, a Fornalha nº2, que não existe mais ali. Esta segunda fornalha foi desmontada e vendida, história que é contada pelo guia do lugar, mas sem grande ênfase.

---

<sup>15</sup> Fazem parte deste complexo os seguintes museus: *LWL Museum of Industrial Heritage; The Zollern Colliery; The Hannover Colliery; The Nightingale Mine; Henrichenburg Ship Lift; The Textile Factory; The Brickworks Museum Lage; The Gernheim Glasworks*

<sup>16</sup> SCHMIDT-RUTSCH, Olaf. *From innovation to decline and further on: the Henruschütte Ironwork at Hattigen*. IN: Rust, regeneration and Romance: Iron, Steel Landscapes and cultures. *Ironbridge Conference*, julho 2014. CD ROM.

**Figura 13** – Vista aérea do Museu LWL, construído nos remanescentes da antiga indústria de coque, na cidade de Bochum, Vale do Ruhr. Em laranja, marcação da Fornalha nº02.



Fonte: Imagem Google Earth, 2019. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

Essa ausência de explicação e do próprio objeto industrial chamou a minha atenção. Se estávamos ali tratando da desindustrialização como um tema transnacional como o objetivo do congresso, o traslado dessa fornalha não seria algo importante de ser compreendido? Para onde e de que forma teria sido transferida essa estrutura? O relato do curador da instituição, Olaf Schmidt-Rutsch<sup>17</sup>, revela que o equipamento foi vendido para *China Metallurgical Import and Export Company*, sendo desmontada em 1989 por cerca de duzentos trabalhadores chineses e reconstruída em Hunan, na China, para *Xiangtan Iron and Steel Company*.

---

<sup>17</sup> Essas informações foram transmitidas de forma oral e confirmadas pelo curador de forma escrita, a partir da minha solicitação.

**Figura 14** – “Nitch für China” - Não para a China (tradução literal). Foto do totem explicativo do museu LWL, com destaque para cartaz da campanha de protesto realizada pelos trabalhadores da fábrica quando de sua desativação.



Fonte: Foto da autora, 2022.

A dinâmica de desuso/inutilização, negociação, venda, desmonte, transporte e reconstrução de uma estrutura como uma fornalha, todavia, singular. Minha pesquisa demonstrou essa dinâmica em outros lugares, como é o caso retratado pelo filme “*Losers and Winners*”, de 2006<sup>18</sup>. O documentário, realizado por dois diretores alemães, trata do desmonte da fábrica de coque de Kaiserstuhl, Alemanha, pela empresa chinesa YanKuang. Filmado ao longo de dezoito meses, mostra o cotidiano dos trabalhadores na desmontagem das estruturas industriais da planta alemã, vendida para uma segunda companhia chinesa. Nele, estão sublinhados aspectos dos conflitos entre as diferentes formas de trabalho no contexto alemão e chinês como um pano de fundo para pensarmos a produção industrial numa conjuntura de globalização. Reconstruída na China, a fábrica foi colocada em funcionamento em 2006.

No livro “A viagem do elefante”, escrito em 2008 por José Saramago, o autor trata do deslocamento de um elefante, Salomão, entre Lisboa e Viena, no século XVI. Enviado como um presente ao arquiduque austríaco, o trajeto percorrido pelo animal

<sup>18</sup> LOEKEN, Michael & FRANKE, Ulrike (dir.) *Losers and winners*. Documentário: Alemanha, 2006. Cor, 96 min.

mobilizou uma grande operação logística, sua estadia e alimentação, narrada de maneira genial pelo autor. O esforço e o trabalho logístico retratados no filme e na história da Fornalha nº2 se aproximam da viagem do elefante, como um conto alegórico da dinâmica da produção industrial na contemporaneidade.

**Figura 15** – Inscrições em chinês nas estruturas fabris alemãs. Montagem de frames do filme *Losers and Winners*, minutagem: 01:46, 2:08, 4:54 e 5:05.



Fonte: Trabalho em imagem da autora, 2023.

## ***Landschaftspark***

O último dia da Conferência do DePOT na Alemanha foi programado para promover visitas aos remanescentes industriais da região. Um dos locais escolhidos foi o *Landschaftspark Duisburg-Nord*, em Duisburg Innenhafen, Alemanha. A cidade de Duisburg localiza-se na porção oeste do Vale do Ruhr, na divisa com o Rio Reno. Como em grande parte da região, ali a atividade industrial de metalurgia foi marcante. No caso do *Landschaftspark*, cinco estruturas de alto-forno funcionaram de 1901 a 1985. Acompanhando o declínio e reorganização da metalurgia, a produção da então Thyssen Steel Corporation cessou, dando início a um projeto de recuperação que transformou o espaço em um grande parque de lazer, preservando e adaptando parte da estrutura industrial.

Sob responsabilidade do escritório de arquitetura alemão *Latz+Partner*, o projeto de transformação do uso teve início em 1991, convertendo cerca de cento e

oitenta hectares em um espaço público multifuncional de lazer. O parque conta hoje com paredes de escalada, trilhas pelos antigos edifícios e novos equipamentos como um auditório multifuncional e um tanque de mergulho profissional, construído a partir da estrutura do gasômetro original da antiga planta fabril.<sup>19</sup>

**Figura 16** – *Landschaftspark*. Bar integrado com auditório ao fundo e chão de areia, proposta de intervenção temporária para o verão.



Fonte: Foto da autora, 2022.

---

<sup>19</sup> Informações detalhadas sobre o projeto podem ser acessadas no site de Latz+Partner - <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/landschaftspark-duisburg-nord-de/>; outras informações também em: <https://www.landschaftspark.de/en/>. Acesso em dezembro de 2022.

**Figuras 17 e 18** – Fornalhas do Landschaftspark. As estruturas podem ser visitadas e funcionam também como um mirante.



Fonte: Foto da autora, 2022.

A vista do alto das fornalhas, transformadas num percurso-mirante é impressionante, assim como o apelo estético das estruturas industriais cujo projeto busca destacar. Do alto do mirante pode-se ter uma noção da vastidão do fenômeno industrial e visualizar ainda novas estruturas industriais que pontuam a paisagem à beira do Rio Reno. Ali, foi possível perceber que estas novas plantas, também bastante extensas, estavam em pleno uso.

A área contígua ao parque pós-industrial é ocupada hoje por uma planta fabril voltada à produção de aço, pertence à *ThyssenKrupp Steel Europe*, conforme pode ser visto no conjunto de imagens abaixo. Esta unidade siderúrgica, em Duisburg, é parte do grupo industrial *ThyssenKrupp AG*. Conhecida por ser uma das fábricas mais avançadas tecnologicamente na Europa, é especializada na produção e processamento do aço em uma ampla gama de produtos. Embora tenha sido inaugurada no início do século XX, novos altos-fornos foram construídos ao final da década de 1980. Com isso, a fábrica possui alta produtividade e aço de excelente qualidade, fatores que contribuíram também para o fechamento das demais indústrias da região.

**Figuras 19 e 20** – Estruturas siderúrgicas em uso em Duisburg, Alemanha. Acima, vista do mirante do parque, em que podem ser notadas as presenças dos altos-fornos em funcionamento; abaixo, vista aérea da região, em destaque a planta da *ThyssenKrupp Europe* e sua relação com o Rio Reno e o *Landschaftspark*.



Fonte: Foto da autora, 2022; Imagem de satélite Google Earth, 2019. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

Para o debate aqui proposto, a partir destas duas histórias, pretendo sublinhar alguns aspectos que cercam o tema da desindustrialização. Estão expostos nestes dois casos exemplos de obsolescência, fechamento e deslocamento industrial, entendidos e tratados amplamente pelo que se tem chamado de desindustrialização. Vale ressaltar, todavia, que, em ambos os casos, os altos-fornos não pararam de funcionar ou se tornaram incapazes de produzir. Um deles foi vendido, transportado, reconstruído. Provavelmente, o alto-forno obsoleto alemão foi considerado na China, uma estrutura industrial tecnologicamente avançada, talvez inédita, conforme mostram as falas dos engenheiros chineses trazidas pelo filme.<sup>20</sup>

No segundo caso, a atividade siderúrgica permanece funcionando e contrapõem-se diretamente à memória de um passado industrial cujo parque coloca

<sup>20</sup> No filme *Losers and Winners*, o engenheiro chinês responsável pela desmontagem da fábrica afirma que a implantação de um alto-forno como aquele representaria um avanço tecnológico de cerca de trinta anos se comparados aos existentes na China naquele momento, em 2008. Minutagem de 3:38 a 4:07, gerente da empresa YanKuang.



em relevância. Ainda que a iniciativa existente obedeça a um novo paradigma produtivo, sua existência e plena atividade reforçam sua condição histórica a partir de sua atividade atual.

Frente ao contexto produtivo local, em que se somam fatores ambientais, econômicos e sociais, ambas estruturas industriais desativadas perderam seu sentido econômico, aspecto que acarretou em seu deslocamento produtivo, reuso ou modernização. Estes exemplos são capazes de tensionar a utilização do termo desindustrialização, já que este pode encobrir a existência de atividades industriais importantes e ativas. Se a indústria metalúrgica continua a existir no Vale do Ruhr e paralelamente a Fornalha nº 02 também está produzindo em Hunan, na China, como podemos tratar desse fenômeno complexo sem que o termo oculte a realidade das transformações produtivas atuais?

# Capítulo 01 | Transformações Urbanas Contemporâneas



# 1.1 Conceitos e termos

“... unidade de lugar sem unidade de tempo, a Cidade desaparece então na heterogeneidade do regime de temporalidade das tecnologias avançadas. A forma urbana não é mais expressa por uma demarcação qualquer, uma linha divisória entre o aqui e além, tornou-se a programação de um horário” (VIRILIO, 2008, p. 11).

Nos últimos trinta anos tem-se experimentado processos urbanos extremos, uma organização contemporânea do território marcada pela emergência de novos processos e relações. São questões atuais a cisão, a segregação, a homogeneização e as áreas indiferenciadas da cidade-território ou da pós-metrópole, como denomina Cacciari (2010), analisando as conformações urbanas contemporâneas. Questiona-se, deste modo, os critérios e escalas estruturadoras do espaço e que marcaram a organização das cidades na passagem do século XIX para o XX, sejam as relações entre centro-periferia ou a diferenciação programática produtiva que separa o território em funções. Assim, encontra-se exposta uma radicalidade da condição urbana atual, em que se desdobram aspectos consequentes da explosão da urbanização, a emergência e consolidação de novas tecnologias, infraestruturas massivas de interconexão e as redes digitais.

Desta forma, estão desestabilizados os significados, papéis, ferramentas e instrumentos tradicionais e modernos de análise e intervenção no território (SASSEN In MORALES, 2002, p. 10). O autor Solà-Morales (2002, p. 24) indaga sob a mesma lente: o conjunto de técnicas da arquitetura ocidental é ligado à permanência, à materialidade e à solidez. Então é necessário repensar a arquitetura de modo que responda a uma mudança, aos fluxos de mercadorias e capitais, e às dinâmicas contemporâneas colocadas.

Neste mesmo sentido a discussão proposta por E. Soja (2008), em seu livro *“Postmetrópoles: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones”* se refere à reestruturação de espaços urbanos e da emergência de novas formas de urbanismo para além do modelo metropolitano. Sua argumentação baseia-se na mudança da organização urbana a partir de um paradigma industrial para uma nova configuração,

caracterizada por forças econômicas globais, avanços tecnológicos e mudanças socioculturais. O geógrafo identifica reestruturações urbanas radicais nas cidades contemporâneas, que questionam os marcos tradicionais de análise e interpretação urbanística, com transformações intensas de reestruturação urbana, que tenciona e questiona os marcos tradicionais de análise e interpretação urbana. Assim seriam necessários novos conceitos com a finalidade de compreender uma cena urbana radicalmente transformada (SOJA, 2008, p. 17). Soja identifica setores de vanguarda que seriam propulsores da nova economia do espaço industrial-urbano, como a produção de alta tecnologia, as indústrias de trabalho manufatureiro e de intenso uso de mão-de-obra e o setor FIRE (*finance, insurance, real state*) (SOJA, 2008, p. 241). Discutindo sobre os termos pós-fordismo e fordismo, o autor coloca que, embora haja uma configuração industrial alternativa e nova que emerge, esta não está completamente desconectada das práticas econômicas anteriores (fordistas).

**Figura 21** – Farine Five Roses, Montreal, Canadá. Um dos cartões postais da cidade de Montreal, a fábrica de farinha Five Roses localiza-se no Canal de Lachine, uma área marcada historicamente pela concentração de indústrias, instaladas no início do século XX. Com grande parte destas iniciativas industriais inativas neste território, o conjunto edificado desta fábrica compõe uma das camadas da complexa justaposição presente na cidade contemporânea; uma indústria ainda ativa, às margens de um território antigo industrial transformado contemporaneamente em parque urbano.



Fonte: Foto da autora, 2023.

O panorama destes núcleos urbanos atuais se coloca como um horizonte de inscrições, depósito de vestígios e imaginários (BRISSAC, 2004, p. 13), uma

paisagem de poder, isto é, as formas visíveis de poder que se manifestam no espaço urbano e que contém o construído, o escondido e o que resiste, emprestando a definição colocada por Sharon Zukin (2000, p. 106). Assim, encontram-se justapostos ali as diversas temporalidades, onde frequentemente se sobrepõem elementos modernos e contemporâneos aos historicamente estabelecidos.

Estamos, agora, na presença de um espaço indefinido, homogêneo, indiferente nos lugares, onde se dão acontecimentos que se baseiam em lógicas que já não correspondem a um desígnio unitário de conjunto. E estes acontecimentos, enquanto tais, modificam-se com uma rapidez incrível: a fábrica não será certamente a catedral, não tinha a estabilidade dos velhos centros da *forma urbis*, mas ainda assim tinha uma certa estabilidade (CACCIARI, 2010, p. 33).

**Figura 22** – Ruínas decorrentes da demolição das cidades lindeiras do Rio Yangtzé para a construção da Barragem das Três Gargantas, China. Frames do Filme Still Life (ZHANG-KE. J., 2006) minutagem: 19'44;27'34;27'50 e 1"18'28;



Fonte: Montagem realizada pela autora, 2020.

Tendo como pano de fundo as grandes transformações urbanas contemporâneas, o filme de ZANGHE-KE, *Still Life*, tem como cenário as cidades da província chinesa de Hubei, durante parte das obras de construção da barragem de Três Gargantas. Lançado em 2006, retrata a história de personagens que buscam reativar relações pessoais perdidas com o passar dos anos, em meio à demolição de

idades e à realocação das populações lindeiras ao rio Yangze. Ali, o filme revela um ambiente urbano sedimentado pelo tempo, em que o construído vai sendo gradativamente desfeito para sua posterior inundação, num panorama em que se confundem construção, desconstrução e ruína. A questão da localização, neste caso, é central: uma nova e imensa infraestrutura implantada no território que irá reconfigurar relações.<sup>21</sup>

A face destrutiva do progresso era já familiar dada a grande transformação proporcionada pela industrialização. Para atender ao desenvolvimento industrial, principalmente no século XIX, foram reformuladas estruturas de comunicação e circulação dos antigos núcleos urbanos, principalmente nos países de industrialização pioneira. As fábricas e suas chaminés impunham um novo repertório e escala das edificações, enquanto o traçado urbano existente tornava-se um entrave para a nova ordem que se estabelecia. Tida como motor desta destruição, a industrialização e a grande ruptura proporcionada por este processo incitaram o debate acerca da preservação de núcleos e edifícios<sup>22</sup>.

A dinâmica imposta pelo binômio construção/desconstrução é sobreposta, atualmente, pela camada desta (agora) antiga cidade industrial, uma ordem econômica não mais vigente, mas ainda visível no panorama urbano por meio de suas grandes estruturas ativas e inativas. Áreas sem uso formal, como os altos fornos, antigos portos, linhas férreas e fábricas, convivem com atividades fabris ainda existentes, novas áreas portuárias e fábricas retomadas como habitação. É interessante pensar que, hoje, são esses territórios da indústria reivindicados enquanto herança, à medida que vão, pouco a pouco, desaparecendo ou sendo transformados nestes núcleos urbanos. Outra face intrínseca a este processo, mostrada pelo filme *Still Life*, é a abertura de novas frentes urbanas cuja velocidade e escala das transformações assumem dimensões impressionantes, ou ainda, territórios em transição de usos.

Para que se possa tratar o deslocamento produtivo e as possibilidades de ressignificação da indústria, objetivos deste trabalho, é importante sublinhar alguns dos aspectos das relações entre indústria e território. Se mostra relevante assim

---

<sup>21</sup> Sobre o tema do deslocamento de populações para construção da barragem, ver HEMING, WALWY, REES, 2001.

<sup>22</sup> Trabalhado em BRESCIANI, 1986; BENÉVOLO, 1999 e ZUCCONI, 2009.

apresentar os modelos de produção fordista e flexível, paradigmas nos quais a produção industrial esteve, e por vezes ainda está baseada em sua correlação com o território.

A chegada da indústria teve grande impacto nos núcleos urbanos pré-existentes, representativas de uma grande desestabilização e ruptura da lógica urbana anterior trazidas pela sua instalação. Conforme nos lembram os historiadores urbanos Guido Zucconi (2009) e Donatela Calabi (2012), a invenção do edifício fabril e sua implantação impactou diretamente a relação dos núcleos urbanos, dada a necessidade de implementação de novas e grandes infraestruturas, como a abertura de vias de comunicação, implantação do transporte intra-urbano e ainda de sistema de redes de fornecimento de serviços, como energia e água.

Do ponto de vista do processo de produção fabril, houve, no início do século XX, o aprimoramento de modelos produtivos, entre eles o processo conhecido como fordismo. O paradigma de produção fordista foi um conjunto de práticas de produção industrial, nomeado a partir da produção industrial da Ford, modelo de grande êxito de produção em massa e que, por tal, foi adotado por inúmeras indústrias, orientando parte da produção industrial desde as primeiras décadas do século XX até meados de 1970. Com o intuito de gerar o maior número de produtos no menor tempo possível, o fordismo previa uma racionalização do processo de produção, com o uso de linhas de montagem, esteiras que levavam o trabalho ao trabalhador, especialização do trabalho e dos trabalhadores e padronização de produtos (ANDREOTTI, 2015, p. 24; ANTUNES, 2004, p. 74).

Outro aspecto característico da produção fordista foi a verticalização da produção. Grandes estabelecimentos industriais e complexos produtivos eram capazes de controlar assim todas as etapas de produção, realizando a gestão de custos intermediários a partir da incorporação de processos de produção primária até a elaboração do produto final, com o objetivo de aumentar a velocidade e reduzir custos. O edifício fabril fordista concentrava então as etapas de execução e administração e logística da produção industrial, desde o estoque de matérias-primas, produtos finais e empregados, sendo capaz assim de incorporar toda a cadeia produtiva de um produto. Essas necessidades influenciaram diretamente sua localização pois demandava uma metragem livre considerável, uma proximidade a

fontes energéticas ou matérias-primas e infraestruturas capazes de escoar sua produção.<sup>23</sup>

O paradigma fordista seria afetado com as alterações econômicas e de produção observadas sobretudo a partir de 1970 e que levariam a modificações estruturais no modo de produzir industrial. Reorientado a partir de então para um modelo de produção flexível, seria uma resposta a reestruturação econômica do período. Autores como Soja (2008) e Harvey (1992) reconhecem como causa a crise econômica identificada dado o contexto de superprodução e consumo do pós-segunda guerra mundial. Soma-se a isso o surgimento de atividades industriais baseadas em tecnologias amadurecidas, ascensão de novas localidades produtivas e desestabilização dos papéis dos principais atores deste processo: o Estado, o capital produtivo e as forças de trabalho (HARVEY, 1992, p. 135).

Como resposta a este momento, seria proposto um novo modelo de gestão e administração, chamado de produção flexível, capaz de responder positivamente aos impactos desta crise. O modelo flexível está baseado na incorporação de tecnologias na produção, com automatização de processos e produtos processados por computadores. Sua produção difere-se do modelo fordista pois está baseada na demanda, de antemão, isto é, a produção é realizada a partir da compra e não ao contrário; o trabalho, por sua vez, é organizado por meio de uma equipe multifuncional e não superespecializadas e a cadeia produtiva passa a separar administração e execução, podendo contar ainda com diferentes empresas para realização de um produto final. Este modelo também é tido como mais horizontal do ponto de vista produtivo, em que é possível estabelecer fusões e cooperações sem que seja necessário incorporar todas as etapas do processo de produção, trabalhando desta forma em redes de empresas, economia de mão-de-obra e redução de custos. Há ainda o surgimento de novos setores, como pesquisa e inovação, e a incorporação também de serviços financeiros e de comunicação, que colaboraram para essa reorganização. Harvey (1992, p. 140) e Soja (2008, p. 253) pontuam, contudo, que essa desintegração vertical do processo de produção gera um risco de

---

<sup>23</sup> Os impactos da industrialização são inúmeros do ponto de vista social, econômico, político entre outros. Aqui o intuito é elaborar as relações entre território e indústria. Sobre estes aspectos, no momento de instalação industrial ver a dissertação de mestrado da autora ANDREOTTI (2015).



subcontratações e terceirizações, bem como a flexibilização e o enfraquecimento das relações trabalhistas.

Do ponto de vista de suas relações com o território, a descentralização da cadeia produtiva teria incentivado iniciativas fabris com menores metragens e em novas localidades, e que, embora desvinculadas do ponto de vista territorial, podem manter relações intensas entre elas, dada a facilidade de comunicação. Segundo Soja (2008, p. 255), é a soma destas transformações organizacionais e tecnológicas a responsável pelos novos padrões de desenvolvimento territorial, que, por sua vez, impulsionam a reestruturação da economia geopolítica do espaço urbano e modulam a formação da metrópole atual.

Como consequência deste processo, amplas áreas industriais de núcleos fabris, antigos portos e demais estruturas vinculadas à produção industrial encontram-se desativadas, subutilizadas ou em ruínas, muitas desapareceram e deram lugar a novas arquiteturas e outras se mantêm com diferentes usos. Se a fábrica-cidade foi o principal organizador das formas do urbano quando do seu surgimento, o crescimento urbano hoje não está mais associado a este paradigma, demonstrando um desligamento entre produção industrial e cidade (ANDREOTTI, 2015).

Segundo Zucconi (2009), o edifício fabril evidenciou e concentrou relações de produção e troca antes dispersas e invisibilizadas no território, quando de seu surgimento. A transição experimentada pela implantação do novo paradigma produtivo flexível, seria o responsável novamente por ocultar estas relações, já que seu território não é justaposto e suas relações não se dão no meio urbano. Trabalhando sobre os territórios frutos do deslocamento industrial e possíveis abordagens do campo do patrimônio, considera-se que um de seus principais papéis seja justamente lembrar e reativar tais relações (ANDREOTTI, 2015, p. 176).<sup>24</sup>

A existência do patrimônio e os processos de patrimonialização também podem ser considerados como aspectos importantes na conformação do urbano atual. A tentativa de lidar com a aceleração característica da contemporaneidade teria levado a uma amplificação da compreensão do que seria patrimônio, que funcionaria, assim, como um dispositivo de segurança da memória. Françoise Choay (2001), em “A

---

<sup>24</sup> Os temas trabalhados neste parágrafo são aprofundados e discutidos ao longo da dissertação de mestrado de ANDREOTTI (2015) – ver. bibliografia. Sobre a dissociação da produção fabril nas dinâmicas urbanas contemporâneas ver: Lencioni (2011) e Rufinoni (2014).

alegoria do Patrimônio” aponta para o crescimento recorde dos bens patrimoniais, nos quais podem ser incluídos os vestígios da industrialização como uma categoria mais recente. A autora chama a atenção principalmente para os efeitos negativos do turismo e “custos de manutenção, inadequação aos usos atuais e paralisação de outros grandes projetos de organização do espaço urbano”, além da “necessidade de inovar e as dialéticas da destruição que, ao longo dos séculos, fizeram novos monumentos se sucederem aos antigos” (CHOAY, 2001, p. 15). Maísa Fonseca (2017, p. 81), em seu doutorado “Processos urbanos de patrimonialização mundial: espaços de contradição e ressignificação dos tecidos urbanos patrimoniais” sublinha, dentro das problemáticas atuais, a vinculação entre a produção do espaço e o patrimônio cultural como um lugar de reprodução do capital.

A consideração de remanescentes industriais enquanto patrimônio surgiu frente ao desaparecimento de remanescentes industriais já na década de 1950, em países de industrialização pioneira. Esta categoria vem sendo gradativamente ampliada e discutida, uma vez que estruturas e conjuntos industriais antigos pontuam áreas centrais de grandes cidades e podem ser entendidas como patrimônio cultural. Essa é mais uma camada da complexa relação urbana contemporânea.

Manoel Alves (2007), em “Cidade Contemporânea: questões conceituais de sua espacialidade” trata sobre uma territorialidade urbana atual distinta, que indaga os modelos até então instituídos da arquitetura e urbanística, requerendo assim ressignificação dos conhecimentos e ações da dimensão territorial urbana (ALVES, 2007, p. 31). A profusão de termos para lidar com essa realidade em que se diz nova, como *Postmetrópolis* de E. Soja (2008) ou a “Cidade Global” de Saskia Sassen (2001), refere-se ainda a uma vontade de nomear um momento de transição, conforme discute Manoel Alves em seu texto “Transformações Culturais e contradições urbanas do espaço público contemporâneo”. É a manifestação de um desejo de pontuar o final de um determinado momento e inaugurar uma nova época, essa que é almejada por estes diferentes nomes e prefixos. Segundo este autor, mesmo que os atuais processos hegemônicos de produção do espaço urbano não sejam necessariamente novos eles apresentam como inéditos a sua extensão, de uma amplitude que tenciona seus limites, e tem na cidade contemporânea uma nova mercadoria de consumo (ALVES, 2014, p. 478-480).

Autores como (SOLÀ-MORALES, 2002; PARDO, 2011; ALVES, 2007 e ARROYO, 2014), indicam, por sua vez, um desajuste de termos ao tratar o ambiente urbano contemporâneo, já que nenhum deles é capaz de captar totalmente estas formações. A intensa proposição de novas palavras para denominar a realidade do que seria a cidade atual demonstra já sua ruptura com a cidade histórica. Quais seriam essas novas palavras? Estes autores problematizam o tema como resultado de uma falta de instrumentos de controle e planejamento para tratar deste urbano atual (SOLÀ-MORALES, 2002, p. 24).

Assim, surgem novas categorias estruturantes para compreensão da metrópole, pensando este espaço urbano e a própria arquitetura por meio de categorias não fixas, daquilo que é invisível. Os *terrain vagues* seriam expoentes deste processo, segundo aponta Solà-Morales (2002). Para este trabalho, os remanescentes industriais estão compreendidos dentro desta categoria com termos e conceitos que serão explorados neste capítulo.

A passagem do paradigma de produção fordista ao flexível impactou as relações entre indústria e território de maneira significativa, gerando territórios e edificações industriais ausentes de seus usos originais. Com o processo de retomada desses territórios muitas vezes, interpretados como vazios a serem colonizados, parte de grandes projetos urbanos ou iniciativas de especulação imobiliária. Entendidos dentro do conceito de *terrain vague* estes espaços residuais são parte das dinâmicas urbanas e despertam a inquietação pela produção do campo artístico. São, ainda, objetos de projetos urbanos e políticas públicas para sua reativação econômica e paulatinamente reconhecidos como testemunhos a serem preservados, pela interpretação proposta pelo patrimônio industrial. No entanto, essas múltiplas interpretações podem promover um apagamento e homogeneização de seus aspectos, reduzindo sua referência ao estético e consolidando a transformação do capital industrial em capital cultural.

As palavras agrupam, ordenam, separam e qualificam os objetos, constituindo também formas de agir e expressar o mundo urbano. Ao compreender a cidade como um texto, os vazios urbanos podem ser entendidos como vocábulos em desacordo com o texto geral, como lacunas ou um vocabulário em falta (BICCA, 2017). Porém, para além de seu caráter descritivo, elas participam da constituição deste ambiente

urbano, conforme coloca Christian Topalov (2014, p. 23) na introdução do livro “A aventura das palavras da cidade através dos tempos.”.

Muitos termos foram utilizados para descrever estas áreas, num importante quadro, em inglês, sintetizado em BARRON e MARIANI (2014, p. 2)<sup>25</sup>: *derelict land; dead spots; vacant land; wasteland; brownfields; in-between spaces* e *SLOAPs (Spaces Left Over After Planning)*, a estes poderíamos acrescentar ainda as expressões em francês de *friches urbaines* e *industrielles* e ainda a expressão bastante utilizada em português de vazio urbano e subseqüentemente a categoria de vazio industrial. Já Adalton M. Mendonça, em ensaio de 2001, adota o termo *frichè industrielle* ao se debruçar sobre as transformações urbanas observadas nos territórios de São Gonçalo – RJ, com o deslocamento de antigas indústrias da região. Ao retomar as teorias francesas vinculadas ao planejamento urbano, o autor aponta para o caráter técnico operacional, jurídico, fiscal e de preocupação com as edificações, e que ainda incluem na sua definição o fator tempo. Derivado do termo *friches urbaines*, as *friches industrielles* seriam edifícios e terrenos da indústria, por ao menos cinco anos. Seu artigo traz as seguintes definições: *Friches urbaines*: "Terras livres e abandonadas no meio urbano e na periferia por não terem sido cultivadas ou construídas, onde há demolições de edifícios, fábricas ou instalações provisórias. Os antigos quarteirões de fábricas e vilas operárias". *Friches industrielles*: "terrenos abandonados pelas indústrias, por estas terem sido realocadas ou cessado suas atividades. Esta expressão é indicada aos terrenos ainda ocupados por construções de indústrias, não demolidos, mas inutilizados" (MERLIN e CHOAY, 1985, p. 312. apud MENDONÇA, 2001).

Para esta análise privilegiou-se a interlocução com os termos centrais propostos por Solà-Morales (2002) – *Terrain Vagues*, em Territórios e “vazio urbano”

---

<sup>25</sup> A organização de autores e termos é “derelict land” (BARR, 1969; KIVELL & HATFIELD, 1998; OXENHAM, 1966); “zero panorama,” “empty or abstract settings,” and “dead spots” (SMITHSON, 1996A/ 1967; 1996B/1968; 1970, AS CITED IN REYNOLDS, 2003); “vacant land” (BOWMAN & PAGANO, 2004; NORTHAM, 1971); “wasteland” (GEMMELL, 1977; NABARRO & RICHARDS, 1980); “il vuoto” (“the void”) (BORRET, 1999; SECCHI, 1989, 1984); “urban wilds” and “urban sinks” (LYNCH, 1990); “new, nameless places” (BOERI, LANZANI, & MARINI, 1993); “dross” (LERUP, 1994) and “drosscape” (BERGER, 2006); “no-man’s land” (LEONG, 1998); “dead zones” and “transgressive zones” (Doron, 2000); “superfluous landscapes” (Nielson, 2002); “spaces of uncertainty” (CUPERS & MIESEN, 2002); and “le Tiers-Paysage” and “les délaissés” (“the Third Landscape” and, roughly, “leftover lands”) (CLÉMENT, 2003); “brownfields,” “in-between spaces,” “white areas,” “blank areas,” and “SLOAPs” (Spaces Left Over After Planning) (DORON, 2007). In: BARRON E MARIANI, 2014, p. 2). Os autores sublinham a dimensão negativa que está contida nestas definições. Uma outra lacuna está também na sua pouca associação com a violência urbana e de gênero.

em Borde (2006, 2012) e nos Cadernos da Trienal de Lisboa de 2007. Há, como citamos, as importantes contribuições do livro organizado por Barron e Mariani (2014) - *Terrain Vagues: interstices at the Edge of the Pale*, na ampliação e atualização dos debates em torno do texto de Solà-Morales e as considerações sobre o tema de Mendonça (2001), Arroyo (2007), Guatelli (2012), Crestani (2017) e Teixeira (2017, 2022), que vão discutir os vazios sob aspectos diversos no âmbito do urbanismo e planejamento urbano. Foram também consultados dicionários especializados<sup>26</sup> propostos por Topalov e Bresciani (2014) e Pile e Thrift (2005), além das definições de Choay e Merlin (1996).<sup>27</sup>

Nesse sentido, duas dimensões serão privilegiadas ao destacar o tema a partir da análise que se pretende aqui: a dimensão geográfico-econômica e a dimensão físico-territorial do fenômeno.

---

<sup>26</sup> Para além do dicionário francês de Choay et Merlin, os demais dicionários não apontam para definições sobre vazios urbanos, *terrain vagues*, *friches industrielles* ou outros termos associados à desativação industrial. Isso demonstra uma categoria recente, ainda pouco utilizada e consolidada para a compreensão das dinâmicas urbanas contemporâneas.

<sup>27</sup> Embora este dicionário não pudesse ter sido consultado diretamente, ele é referência tanto de Borde (2006), quanto de Topalov (2014) e de Mendonça (2001).

### 1.1.1 Desindustrialização em perspectiva

Uma série de fatores estão implícitos quando tratamos da desativação ou fechamento de uma fábrica. Este fenômeno é comum a uma diversidade de conformações urbanas, em diferentes partes do globo. Parte da literatura que trata do tema utiliza-se do termo desindustrialização, em inglês *deindustrialization*.

No contexto da produção brasileira, destaca-se sua utilização por autores vinculados sobretudo à área econômica, sendo uma referência o debate proposto por Wilson Cano em seu livro “Desconcentração Produtiva Regional”, publicado em 2008<sup>28</sup>. Segundo Cano, o termo é especialmente utilizado para realidades regionais, numa dada área específica e claramente delimitada. Apesar disso, entende-se que, com a consolidação de processos econômicos globais, fluxos internacionais de capital e a possibilidade de comunicação em massa, esse discurso é indicativo de um movimento complexo cuja desinstalação fabril em determinado território é integrante de uma reorganização de um setor econômico ou de uma determinada cadeia produtiva. Corresponde, em grande parte, a uma atividade industrial ainda existente, mas deslocada dos centros econômicos e administrativos que, historicamente, receberam as primeiras plantas industriais.

Os movimentos macroeconômicos multiplicaram os sistemas produtivos e provocaram transformações em outras áreas, a despeito dos países de industrialização pioneira. Como a industrialização da produção não foi erradicada, a desindustrialização não constitui um movimento uniforme, mas sim um processo de transferência dos riscos e custos gerados por atividades industriais que se organizam a partir de um paradigma flexível de produção. Esse processo foi acelerado no período após 1970, como consequência do final do ciclo de produção e consumo que marcou o pós-Segunda Guerra, mudanças que foram incorporadas primeiro nos países de industrialização pioneira e puderam ser observadas no contexto brasileiro a partir dos anos 1990.

---

<sup>28</sup> Esta distinção foi aprofundada em ANDREOTTI (2015). O termo é bastante utilizado na área de economia, em especial, por Wilson Cano (2008).

Se abordada de uma forma mais ampla, a desinstalação industrial em um território está intimamente ligada à instalação industrial em outros locais, ainda que essa configuração mais recente obedeça a outros fatores vinculados à produção flexível e, conseqüentemente, altere sua lógica da relação com o território.

Por conseguinte, utiliza-se o termo desindustrialização quando se pretende localizar um fenômeno local, mas, ao nos referenciarmos a dimensões mais amplas do fenômeno, o termo pode ocultar novos processos e fronteiras de industrialização, já que é possível observá-las nas mais recentes ocupações urbano-industriais sendo estabelecidas em locais como Coreia do Sul e China.<sup>29</sup>

Um dos pesquisadores de referência sobre o tema é o historiador canadense Steven High, fundador do *Centre for Oral History and Digital Storytelling*, da Universidade de Concórdia e líder do grupo de pesquisa DePOT<sup>30</sup>. Com uma vasta produção acerca dos impactos da desindustrialização, suas pesquisas ampliam os temas estudados relativos a este processo para além das abordagens voltadas à questão econômica ou ainda de seus remanescentes materiais. Intentando abordar sobretudo os impactos sociais e culturais do fenômeno no Canadá, seu trabalho tem como central as comunidades da classe trabalhadora e os sindicatos de classe, fazendo uso da história oral como base para estes registros<sup>31</sup>. A pesquisa dentro de sua produção e do próprio DePOT abre a possibilidade de uma abordagem interseccional e para além dos países do norte global, ainda que estas discussões não sejam centrais para o grupo.

Se debruçando sobre pequenas e médias comunidades industriais, High trata a desindustrialização como um processo não-uniforme, com diferentes impactos em distintas indústrias e regiões, trazendo exemplos importantes para além de cidades largamente estudadas pelo fenômeno do abandono industrial, como é o caso de

---

<sup>29</sup> Sobre novas fronteiras de industrialização, ver (ZHANG-KE, 2006) e (ARANTES, 2011), também discutido em (CANO, 2014). Vale destacar ainda que a China tem um contexto heterogêneo quando se trata do tema industrialização/desindustrialização. Áreas como Dongbei, por exemplo, vivenciaram uma ampla industrialização a partir dos anos 1980, mas passam hoje, entretanto, por um processo de encolhimento. A pesquisadora Wen Xie (2021) utiliza o termo “Chinese Rust Belt” para se referenciar a esta área. Ver: *The Making of the Chinese Rust Belt: Life, Work, and Social Change in Northeast China, 1950s-2010*. Chicago University, Estados Unidos da América, 2021.

<sup>30</sup> Ver nota 19.

<sup>31</sup> A partir de entrevistas das comunidades afetadas pela desativação de uma iniciativa fabril, o pesquisador busca compreender os impactos sociais e culturais da mesma tendo como base metodológica a entrevista à diversos atores da comunidade.

Detroit. Voltando ao debate sobre a utilização do termo desindustrialização, o pesquisador reforça em seu texto introdutório da revista *“Deindustrialization and Trade Unionism”* (HIGH, 2023) que não podemos considerar o mundo como um todo desindustrializado, afirmando que *“Everything is still made somewhere, just mainly somewhere else. That somewhere is usually where wages are lowest.”*<sup>32</sup>(HIGH, 2023, p. 8).

A discussão do termo também está proposta no artigo *“Deindustrialization in Canada: New Perspectives”*, de Mackinnon e High (2023, p.13), no qual os autores reforçam justamente a abordagem social e cultural da desindustrialização, afirmando que o termo se refere a um processo mais amplo, incluindo assim o contexto sócio-econômico, político e cultural e que não possui um ponto final – *“It is an unfinished history”*, afirmam os autores, sublinhando a desindustrialização como um processo contínuo e não acabado.

No artigo *“The radical origins of the deindustrialization thesis: from dependency to capital flight and community abandonment”*<sup>33</sup>, Steven High (2023) se debruça sobre as origens dos estudos da desindustrialização. Traçando uma breve historiografia sobre o tema, o pesquisador credita à violência do fenômeno e à resistência política as motivações que levaram às pesquisas iniciais no contexto dos Estados Unidos e do Reino Unido (HIGH, 2023, p. 24). Segundo ele, o termo entrou para o debate acadêmico no contexto do Canadá e Estados Unidos, entre as décadas de 1970 e 1980, incentivado principalmente pelo amplo fechamento de postos de trabalhos após o auge produtivo-consumista. Estudos em desindustrialização no contexto canadense e estadunidense foram fortemente motivados a partir da publicação do livro *“The Deindustrialization of America”* de Barry Bluestone e Bennet Harrison<sup>34</sup>, de 1982. Neste momento, os autores identificam um declínio do número de postos de trabalho em ambos os países, mudança que passa a ser creditada à chegada de uma era pós-industrial, esta entendida como um novo estágio no progresso da humanidade. Para Bluestone e Harrison, a desindustrialização poderia ser definida como um

---

<sup>32</sup> Em tradução livre: "Tudo ainda é feito em algum lugar, mas principalmente em outro lugar. Esse lugar geralmente é onde os salários são mais baixos."

<sup>33</sup>HIGH, S. *The Radical Origins of Deindustrialization Thesis: From dependency to capital flight and Community abandonment.*” Revista Labour/Le travail, nº91 Journal of Canadian Labour Studies. Spring 2023.

<sup>34</sup> BARRY B.; HARRISON, B. *The Deindustrialization of America: Plant Closings, Community Abandonment and Dismantling of basic industry.* New York: Basic Books, 1982.



desinvestimento generalizado e sistêmico na capacidade produtiva do país. No entanto, para os autores, é a mobilidade do capital a principal razão para o fechamento de postos de trabalho. Essa mobilidade poderia ser vista em diferentes aspectos: na mudança de produção e maquinário de uma indústria de um local para outro, ou na mudança de investimento de uma planta produtiva para outra, em detrimento de uma comunidade local ou da possibilidade de modernização e emprego de novas tecnologias nas unidades mais antigas.

A abordagem dos autores foi considerada nova por conta da ampliação do debate econômico para suas questões de impacto social.<sup>35</sup> A abertura para a questão social traria significativos impactos para estudos posteriores, como identifica High (2023), no caso da relação entre desindustrialização e gentrificação ou ainda, de maneira mais ampla, um campo de estudos cuja abordagem conceitual permitiu traçar importantes relações entre o emprego de políticas econômicas macro e seu impacto em populações locais.

Para High (2023, p. 54), houve também um alargamento da definição de desindustrialização. Ela pode ser entendida então como um processo, ou seja, uma transformação histórica que marca não apenas uma mudança quantitativa e qualitativa no regime de trabalho, mas uma transformação fundamental no tecido social, no mesmo nível da própria industrialização.

Embora os estudos relativos à desindustrialização tenham aberto novas perspectivas que incluem contextos e comunidades locais e discussões passíveis de incorporar as relações interseccionais, há ainda aspectos importantes que podem ser colocados pelo fenômeno se focarmos em contextos do sul global.

Uma das particularidades que devem ser ressaltadas é que a produção acadêmica continua centrada nos países do Norte Global, enquanto que o processo de desindustrialização está, atualmente, se dando mais intensamente fora deste eixo. O artigo *“Deindustrialization in cities of the Global South”* (SET, SCHIDLER et al., 2020) irá tratar justamente desse limite para o campo de estudos da desindustrialização. Os autores afirmam que, apesar do mesmo ser mais severo na África subsaariana e na América Latina, os estudos sobre estes estão centrados nos maiores centros fordistas do Atlântico Norte. Isso demonstra um descompasso entre

---

<sup>35</sup> Apud HIGH *Op.Cit.*

os locais onde a desindustrialização está ocorrendo, e de que forma e onde ela está sendo analisada e criticada. Para estes autores, estudar o processo fora dos países tido como centrais ou pioneiros pode contribuir com discussões teóricas mais amplas sobre os impactos sócio territoriais da desindustrialização em escala urbana.

Tratando de um caso comparativo entre Índia, Turquia e Argentina, Schidler et al (2020) identificam uma correlação entre as transformações espaciais urbanas atuais e a desativação de plantas industriais, em que o Estado, por meio do planejamento urbano, aparece vinculado à promoção e ao desenvolvimento imobiliário destas antigas parcelas industriais. Identificam que, nestes territórios, a transformação espacial favorece uma conformação específica do capital imobiliário (SET, SCHIDLER et al., 2020, p. 292). Para os autores, a desindustrialização geralmente se refere a uma ruptura histórica, que, nestes territórios, é substituída pela urbanização como gerador de riqueza. De uma forma geral, observa-se uma antiga população que não será beneficiada com novos postos de trabalho nesta renovada economia, tampouco terá acesso à produção imobiliária crescente nestes locais.<sup>36</sup>

Utilizando como exemplo o caso de Buenos Aires, na Argentina, os autores identificam que, no nível das políticas federais de combate aos impactos da desindustrialização houve o incentivo de investimentos especulativos em setores urbanos, como desenvolvimento imobiliário, serviços ao consumidor e indústrias criativas. Como resultado, as maiores cidades da Argentina foram transformadas em parcelas territoriais desiguais socioeconomicamente e uso fragmentado da terra (SET, SCHIDLER et al., 2020, p. 296). Buenos Aires seria então uma amostra de uma metrópole industrial transformada em uma cidade-região pós-industrial de globalização díspar, caracterizada por grandes áreas industriais abandonadas e ambientalmente degradadas, empreendimentos imobiliários de luxo e concentrações de trabalhadores em bairros carentes (Idem, p. 296). Guardadas as devidas proporções, esse quadro se aproxima do que encontramos na metrópole paulistana, como será melhor aprofundado no capítulo da área.

---

<sup>36</sup> A atuação do capital imobiliário em regiões de transformação de usos pode também ser verificada no contexto brasileiro das cidades industrializadas do Estado de São Paulo, como Campinas e São Paulo. Essa relação será melhor explorada no capítulo da área e pode ser aprofundada no caso de Campinas com a leitura de Andreotti (2015).

Como abordamos no início deste item, a desindustrialização pode ser compreendida como uma continuidade. Os exemplos trazidos mostram que não existe uma ruptura com o modelo de produção industrial, uma vez que este continua ativo. Nas periferias do capitalismo observa-se ainda que há uma coexistência entre estes, com parcelas do território industrializadas e outras cuja instalação industrial não existe mais. Como afirmam os autores:

*the examples indicate that it is important to detect continuities between those two moments of capitalism, and their coexistence takes the spatial form of heterogeneous geographies of accumulation, lending support to a point made that so-called underdeveloped countries are now characterized by the fact that they undergo the rural, the industrial, and the urban simultaneously<sup>37</sup> (SET, SCHIDLER et al., 2020, p. 294).*

Ao considerar a perspectiva dos países do Sul Global, regiões que receberam e abrigam as indústrias e suas consequências socioambientais, numa convivência que adquire assim outras relações de temporalidade e escala. Esse não é um fenômeno restrito aos países considerados como de industrialização tardia, mas pode ser percebido também quando analisados em profundidade os casos como o Vale do Ruhr, que tratamos no início do capítulo.

Finalmente, a desindustrialização é um processo em andamento, sendo que se tampouco a industrialização deva ser considerada um processo linear, a desindustrialização se coloca como um limite ou fim de um período (industrial), mas como parte integrante do modo de produção capitalista do espaço. Os exemplos trazidos nos mostram que estes processos acontecem de maneira concomitante. No entanto, o mundo hoje não é desindustrializado: a produção industrial não deixou de existir, ela está em andamento em alguma localidade.

---

<sup>37</sup> “Os exemplos indicam que é importante detectar as continuidades entre esses dois momentos do capitalismo, e sua coexistência assume a forma espacial de geografias heterogêneas de acumulação, apoiando a afirmação de que os chamados países subdesenvolvidos são agora caracterizados pelo fato de passarem simultaneamente pelo rural, pelo industrial e pelo urbano.” Tradução livre do original.

### 1.1.2 *Terrain Vagues*

Brechas, lacunas, vãos. Espaços livres, devolutos, abandonados, vacantes. Resíduos, remanescentes, ruínas são expressões que podem ser utilizadas ao nos referirmos aos espaços desativados, desabitados e residuais da cidade. Cada uma destas expressões confere gradações e camadas interpretativas ao conceito de *terrain vagues*. Para análise da dimensão físico-territorial das áreas remanescentes industriais, este conceito, proposto por Solà-Morales (2002), é central para esta pesquisa. Entendendo os remanescentes industriais como uma das categorias de *terrain vagues*, pretende-se explorar aqui este debate de forma crítica, uma vez que há uma série de expressões para se referenciar a este fenômeno. Destaca-se também o termo em português o termo “vazio urbano”, bastante presente na bibliografia consultada, mas que por vezes é utilizado como uma tradução da expressão francesa ou apenas como referência a todo e qualquer espaço não ocupado na cidade.<sup>38</sup>

Os remanescentes industriais passaram a ser objeto de reflexão mais sistemática no campo do urbanismo com o amplo processo de desmobilização das atividades industriais que afetou inúmeras cidades europeias. Processo iniciado pelos países de industrialização pioneira, o esvaziamento de núcleos industriais poderia ser observado a partir da década de 1950, se consolidando apenas nas décadas seguintes. Mendonça identifica como os primeiros os estudos do geógrafo francês Jean Labasse, de 1966, ao localizar as mudanças e movimentos da localização industrial (MENDONÇA, 2001). Na França foram chamados de *friches industrielles* designando terrenos e edifícios de indústrias que transferiram ou cessaram suas atividades e se encontram sem atividade formal, com edificações em diferentes estados de conservação (CHOAY e MERLIN, 2005, p. 312 apud BORDE 2012, p. 97). A denominação destas categorias como vazios vem da tradução francesa de *friches urbaines*, termo cunhado por Choay e Merlin em *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*, publicado em 1985. As *friches industrielles* seriam então edifícios e

---

<sup>38</sup> O termo foi muito apropriado por Planos Diretores Estratégicos de cidades como São Paulo e Campinas, cuja designação como “vazio urbano” está vinculada apenas a áreas extensas e não ocupadas.

terrenos da indústria, desocupados ou subutilizados e onde só é possível ocupar de forma provisória ou precária, pressupondo assim um novo planejamento.

O apanhado de termos realizado por Barron e Mariani (2014) demonstra a continuidade da inquietação com estes espaços, com as denominações diversas que iam tomando estes espaços em realidades como a dos EUA, Inglaterra e demais países, a medida que o processo de fechamento de plantas e deslocamento produtivo avançava. A importância desta nova categoria no tecido urbano culminou nas discussões da *Trienal de Arquitectura de Lisboa*, em 2007, com a temática “Vazios Urbanos”, num esforço de compreensão desta dinâmica, com a utilização do termo traduzido para o português<sup>39</sup>. Neste evento, o foco estava centrado em fenômenos de ruptura urbana ou de rarefação do tecido urbano, consequência de processos de decadência e degradação física e social de determinados trechos. Os organizadores destacam fatores como a deterioração do patrimônio, o abandono dos centros históricos, o crescimento desordenado das cidades, a degradação do território e a destruição da paisagem cuja proposta de olhar para os vazios urbanos parte do questionamento daquilo que permaneceu, porque permaneceu e o que poderá ser<sup>40</sup>. Fica implícito também a dimensão de projeto implicada no tratamento destes territórios, entendidos como um dos maiores recursos para a reavaliação urbana, uma rede de hipóteses que, em conjunto, podem produzir um profundo impulso reformador da cidade e que devem estar presentes nos planos estratégicos da cidade (BICCA, 2017). Tendo como referência clara o texto *Terrain Vagues*, de Solà-Morales (2002)<sup>41</sup>, os vazios urbanos tratados no catálogo são definidos como sendo espaços expectantes, de condição intermediária entre o abandono e delimitação, encontrando-se em periferias e nos centros consolidados, colocados como espaços da ausência, alheios a sistemas estruturantes do território.

---

<sup>39</sup> Um catálogo da exposição foi compilado no livro VAZIOS URBANOS | URBAN VOIDS: TRIENAL DE ARQUITECTURA DE LISBOA, 2007. Caleidoscópio.

<sup>40</sup> Material de apresentação da Trienal de Lisboa. Fonte: trienaldelisboa.com, acesso em 12/06/2020.

<sup>41</sup> O texto do catálogo traz a seguinte definição “Estes espaços sendo expectantes, mais ou menos abandonados, mais ou menos delimitados no coração da cidade tradicional, ou mais ou menos indefinidos nas periferias difusas. São manchas de “não-cidade”, espaços ausentes, ignorados ou caídos em desuso, alheios ou sobreviventes a quaisquer sistemas estruturantes do território.” Fonte: trienaldelisboa.com, acesso em 12/06/2020. Utiliza-se, portanto, das definições propostas por Solà-Morales em seu texto original *Terrain Vagues*, embora o conjunto de textos consultados não faça menção direta ao autor.

Solà-Morales, no livro *Territorios*, publicado em 2002, propõe uma discussão conceitual para se aproximar da questão. Um dos objetivos expostos na introdução está em entender os mecanismos por meio dos quais se está produzindo a arquitetura e a cidade contemporânea. O termo ‘território’ é utilizado pelo autor como um marco conceitual para compreender a relação contemporânea entre arquitetura e cidade. Assim, devem ser pensadas novas palavras que permitam determinar uma realidade que, para o autor, não é mais igual à da cidade histórica. Um outro conceito chave apresentado neste livro é o de *terrain vague*, texto que foi originalmente publicado em 1995 pela MIT Press. *Terrain vague* é uma expressão francesa sem tradução. *Terrain*, no francês, possui um caráter urbano, de extensão de limites precisos e edificáveis na cidade. A palavra francesa pode se referir também a extensões maiores, menos precisas. Está associada a uma ideia física de uma porção de terra em sua condição expectante, potencialmente aproveitável, mas com algum tipo de definição de sua propriedade na qual somos estrangeiros<sup>42</sup>. Já *vague*, em suas raízes latinas, poderia ser compreendido como vago, vacante, não ocupado, tendo também embutida a ideia de movimento, mesma raiz de *wave*. Também da raiz latina *vagus*, pode ser entendido como indeterminado, impreciso incerto (SOLÀ-MORALES, 2002, p. 186-187). Uma ressalva é feita, todavia, por Topalov (2014, p. 40), em “A aventura das palavras” quando este destaca que uma análise calcada na etimologia pode levar a uma ilusão das origens. Como colocado “as palavras não têm memória” e a sua utilização não deve ser estabelecida essencialmente em sua origem.

Para Solà-Morales (2002), a potência destes lugares se dá pela relação de ausência de uso e o sentido de liberdade, reforçando assim o caráter positivo destas áreas, entendidas como expectantes e independentes das regras formais estabelecidas fora deles. Como coloca o autor: “*Vacío, por lo tanto, como ausencia, pero también como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación*” (SOLÀ-MORALES, 2002, p. 187). São lugares esquecidos onde parece predominar a memória do passado sobre o presente; são lugares obsoletos em que parecem se manter apenas seus valores residuais; são bordas lacunares sem incorporação eficaz, ilhas interiores esvaziadas de atividade; são lugares estranhos ao sistema urbano, improdutivas, desabitadas e inseguras. Restos que permanecem

---

<sup>42</sup> Com referência às definições colocadas por Solà-Morales, numa tradução livre e reorganização de conceitos presentes em (SOLÀ-MORALES, 2002, p. 186).

fora da dinâmica urbana, como “exteriores mentais no interior físico das cidades, que aparecem como ‘contra-imagem’ no sentido de crítica e no sentido de alternativa” (IDEM, p. 188). Poderiam ser classificadas assim, segundo o autor, áreas industriais, portos, áreas residenciais inseguras, lugares contaminados.

O prólogo da edição de 2002 contém uma análise escrita por Saskia Sassen, leitura significativa no que diz respeito aos *terrain vagues*. Nela, a autora identifica os múltiplos significados e ambiguidades destes lugares, compreendendo-os como resultado do crescimento de redes, da velocidade e da capacidade da tecnologia em alterar aquilo que se tinha como permanente, condições estas que deslocaram a arquitetura de seu lugar tradicional. Estes lugares seriam um modo de problematizar a arquitetura por meio da ausência, da infra utilização e do abandono, cujo confronto com o campo da arquitetura e urbanismo implica numa colonização por projetos radicais (SASSEN *In*: MORALES, 2002, p. 17). Outro ponto suscitado por sua análise é a identificação dos grupos minoritários e artistas com estes espaços, que encontram nestes espaços possibilidades de identidades e liberdades.<sup>43</sup>

O livro organizado por Barron e Mariani em 2014, trará uma importante contribuição na atualização do debate em torno do conceito de *terrain vagues*. Para tal, compreendem o conceito proposto por Solà-Morales como central e o reproduzem na abertura do volume, mesmo dentre as amplas possibilidades e outros termos por eles levantados<sup>44</sup>. O livro propõe focar na face propositiva e benéfica dos *terrain vagues*, como possibilidades do fazer não regulamentado, apropriações diversas e apontando ainda para dimensão ecológica deste tipo de vazio (BARRON e MARIANI, 2014, p. 12). Há, para os autores, uma dificuldade na categorização do *terrain vagues*, dada a multiplicidade de situações e complexidade de seus significados. São descritos então como margens embaçadas do mundo construído e áreas que colocam em questão os códigos espaciais urbanos existentes. São ainda contentores de fragmentos de história compartilhada “*illuminating the imperfect process of memory that constantly attempts to recall and reconstruct the past.*”<sup>45</sup> (Idem, p.1). Há ainda a

---

<sup>43</sup> Essa vinculação entre arte e *terrain vagues* será aprofundada no capítulo 02 deste memorial.

<sup>44</sup> Ver nota de rodapé 9.

<sup>45</sup> Tradução livre do original “iluminando o processo imperfeito de memória que constantemente requisita o recordar e reconstruir do passado.” (BARRON e MARIANI, 2014, p.1).

dimensão de fluxo e movimento presente no conceito, uma vez que *terrain vague* é compreendido como condição e processo.<sup>46</sup>

Em português é bastante recorrente a utilização do termo “vazio urbano”. Uma das primeiras pesquisas neste sentido é a de Andrea Borde (BORDE, 2006). No caso de sua tese, a autora trata de vazios urbanos decorrentes de um processo de modernização da área central do Rio de Janeiro, objeto de estudo escolhido, compreendendo o desenho urbano como um dos fatores geradores desses vazios (BORDE, 2006, 2012). Em “Vazios Urbanos: perspectivas contemporâneas” (BORDE, 2006), a autora privilegia a utilização de vazio urbano enquanto categoria, se utilizando de um referencial teórico do campo do urbanismo e sobrepondo-o à análise de um repertório multidisciplinar de dicionários filosóficos, específicos da língua portuguesa. Este debate também foi retomado e atualizado pela mesma em seu texto “Conceitos, permanências e alteridades”, de 2012, revelando a crescente utilização de termos estruturantes associados ao fenômeno do vazio para discutir a cidade (Idem, p. 32). A autora sublinha as seguintes expressões: *friches urbaines, derelict areas, brownfields, wastelands, terrain vagues, tierras vacantes*: múltiplas faces do fenômeno contemporâneo, que em cada realidade urbana ganham contornos diferentes e, portanto, possibilidades diversas de compreensão. Como categoria de análise, a autora propõe classificar os diferentes vazios urbanos entre vazios projetados, conjunturais, estruturantes e vazios esvaziados. Desta forma, entende-se que a expressão ‘vazio urbano’ por ela utilizada, pode também incluir espaços edificadas, desde que tais espaços estejam improdutivos, desprovidos de uso, como é o caso de parte dos remanescentes industriais. Nesse sentido, o vazio urbano é tratado como consequência de um processo de esvaziamento, resultado daquilo que se esgotou (CLEMENTE et al., 2011; BORDE, 2006).

Sua abordagem se aproxima da discussão proposta por Carlos M. Teixeira em “Ode ao Vazio” (TEIXEIRA, 2019)<sup>47</sup>, quando este trata sobre os vazios de Brasília, compreendendo-os como mais eloquentes que os cheios no fazer da cidade moderna.

---

<sup>46</sup> Conforme texto original “Given that terrains vagues are always in flux, often in temporary suspension between former and future speculative developments, and are host to forms of marginality that are not always welcoming, certain forms of innovative conceptual and design participation, in addition to restoration and reclamation, beg our attention.” (BARRON, P. 2014, p. 12).

<sup>47</sup> Este livro concentra os escritos do autor publicados entre 1995 e 2015 nos periódicos do portal *vitruvius* e organizados numa reimpressão de 2019.



Borde também compreende que os vazios do projeto moderno estariam se contrapondo diretamente aos cheios projetados. Embora Teixeira (2019) não trabalhe diretamente com uma definição de termos, os textos reunidos em seu livro discorreram sobre o espaço lacunar da cidade, desde a ocupação pelo capim, tratada ironicamente, às possibilidades de ocupação das áreas de palafitas da cidade de Belo Horizonte, passando ainda pelos complexos abandonados do Projeto Jari e a Fordlândia, no Amazonas.

O pesquisador Igor Guatelli também se aproxima das questões colocadas pelos espaços residuais da cidade.<sup>48</sup> Sem definir a categoria como vazios urbanos, contudo, o autor trabalhará a noção do “entre”, entre-lugares, aproximando a leitura da cidade da interlocução com o pensamento filosófico de Derrida e Deleuze (GUATELLI, 2012). Para o autor, há uma banalização do termo na sua incorporação ao discurso arquitetônico, em que se confundem o vazio e espaços esvaziados. Tendo os vazios públicos como central para sua análise, pauta suas reflexões pelas questões projetuais colocadas pelos espaços residuais (GUATELLI, 2008, p. 14).

Julio Arroyo (2007), por sua vez, trata do tema no artigo “Bordas e Espaço Público – fronteiras internas da cidade contemporânea”, cujo objetivo é estabelecer um marco teórico para entender o espaço público por meio do conceito de borda. Assim, define borda como um extremo, um confinamento no qual se verifica um limite; estruturas que atualizam, expressam e significam diferentes espacialidades e temporalidades da cidade, entretanto num estado intermediário entre dois territórios. As bordas apontariam então para as características mais críticas do urbano contemporâneo: “a cisão, a segregação e a interrupção da cidade como totalidade sistêmica” (ARROYO, 2007, online). Com especial interesse na vinculação entre bordas e espaço público, Arroyo (2007) questiona como intervir nestas áreas vazias, espaços abandonados, espaços residuais de passado industrial, de modo a contrapor-se aos termos de negócio hegemônico neoliberal. Tratando da recuperação de uma boa vida pública, Arroyo compreende estes espaços de borda como espaços físicos instáveis que se redesenham constantemente, o que chama de “projetualidade

---

<sup>48</sup> Os livros “Arquitetura do entre-lugares” (2012) e “Condesadores Urbanos” (2008) propõem um debate acerca dos projetos e programas para retomada destes espaços, discussão que será elaborada ao longo deste trabalho. Para referências completas, ver. Bibliografia.

inerente do público”, com intervenções que devem ser pensadas para além da rearticulação estrutural de formas, atividades e significados.

Pensando ainda na vinculação destas áreas com o espaço público na cidade contemporânea, Andrei Crestani (2017) desenvolve sua tese “Zonas de Entremeio – possibilidades outras na investigação do espaço público contemporâneo”. Como coloca o autor, a produção do espaço urbano contemporâneo é marcada pela mobilidade “na extensão de fronteiras móveis, que, para além de desenharem trajetos de um lado para o outro, ganham profundidade, abrangência e afloram conteúdos não neutros que vão definir o que chamo de ‘zonas de entremeios.’” (CRESTANI, 2017, p. 129). Entremeio, segundo o autor, não seria estar “no meio” de polaridades ou espaços e tempos e sim “em meio a” uma multiplicidade de relações, correspondendo assim a campos sócio temporais para além das definições da dimensão físico-espacial proposta pela nomenclatura de vazios urbanos, interstícios e espaços remanescentes (Idem, p. 138). Crestani entende que estes espaços mostram uma estratégia flexível que acompanha a instabilidade das formas sociais da cidade contemporânea. Assim como Arroyo (2007), coloca o potencial dos diferentes tipos de engajamentos e práticas destes espaços, mas que devem ser entendidas como novas espacialidades na produção do espaço urbano contemporâneo para além de sua compreensão enquanto áreas estratégicas (CRESTANI, 2017, p. 137).

As categorias propostas por Borde (2006) se tornam essenciais para avaliação dos diferentes vazios urbanos presentes na cidade: vazios decorrentes do desenho urbano, vazios projetados enquanto vazios ou vazios esvaziados, esta última na qual poderiam ser lidos os remanescentes industriais. A autora elabora um quadro das situações de vazio colocadas no urbanismo, sintetizando-o nas diferentes categorias: vazios em oposição aos cheios, compreendidos como espaços “entre”, livres de construção, no papel ‘fundo-figura’; os vazios espaços de sociabilidade, *open spaces*, espaços de uso coletivo; os vazios consequentes da urbanização dispersa, vazios emergentes e os vazios consequência de processos de esvaziamento, no qual podemos localizar os remanescentes industriais. (Quadro: o lugar do vazio no urbanismo (BORDE, 2006, p. 41).

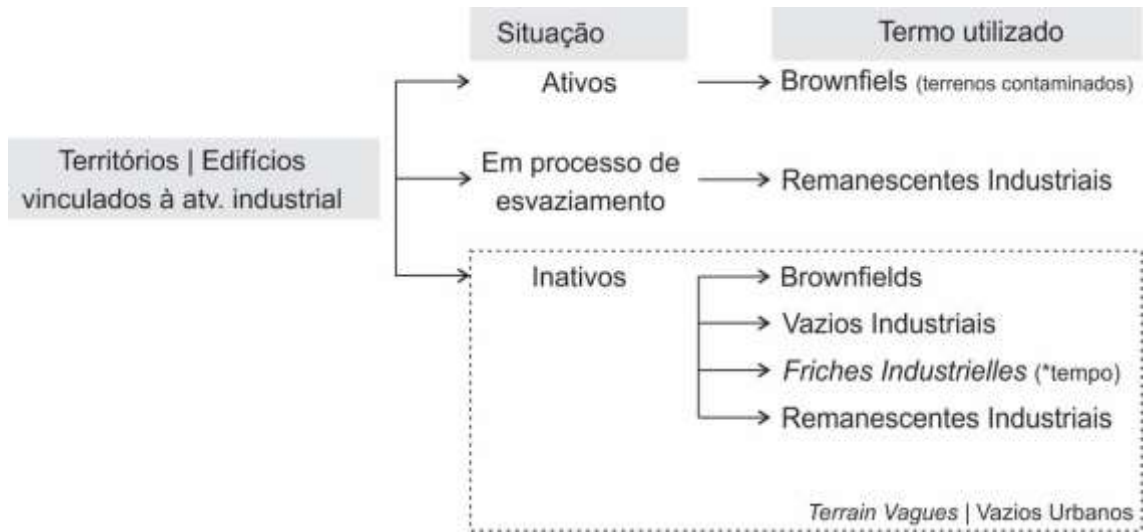
Segundo aponta a pesquisa Maia e Leonelli (2020), a categoria de vazios urbanos foi reconhecida como um dos “objetos de desequilíbrio urbano” pelo não

cumprimento de sua função social. Localizam como marco jurídico o Estatuto da Cidade, de 2001, no qual estão contidos instrumentos de política urbana que colaborariam para transformação destas áreas. Apesar disso, esses instrumentos têm sido aplicados excepcionalmente, implicando em pouca efetividade na transformação de áreas entendidas como vazios urbanos.

Embora possam ser entendidos dentro de uma categorização geral como vazios urbanos, é necessário apontar para a compreensão ou tradução livre dos remanescentes da indústria como vazios industriais. Destarte, denominar um espaço como vazio é tratá-lo apenas em suas questões tangíveis, como o edifício e sua atividade formal, no caso dos vazios industriais. Este é um debate fundamental do campo do patrimônio industrial, que será aprofundado ao longo deste trabalho, e, por sua vez, do patrimônio cultural, uma vez que estes espaços são relevantes contenedores de memória. Além disso, não são áreas totalmente vagas, são produzidas e decorrentes do trabalho no entorno urbano e na cidade como um todo, possuem uma diversidade de atividades e ocupações, ainda que informais e/ou temporárias. Assim, esvazia-se o lugar enquanto passível de memórias de trabalhadores, processos e técnicas e vários aspectos imateriais a ele inerentes. Além disso, estes locais podem abrigar populações e usos invisibilizados. Também pode ser impreciso tratar e classificar espaços como vazios e que estão em situação transitória, ou ainda por meio de um percurso que parece levar à estagnação, com antecipação de uma condição futura não garantida, como colocado por Clemente (CLEMENTE et al., 2011, p. 45).

A discussão proposta pelo campo do patrimônio industrial, ao retomar esses lugares enquanto passíveis de preservação poderiam ser interpretadas como uma reativação das significações simbólicas, uma etapa necessária para ressignificação desses espaços. O termo privilegiado para referência a estes locais será de remanescentes industriais, caracterizando as atividades ali exercidas, ainda que informais.

**Figura 23** – Organização dos termos utilizados na bibliografia no tratamento dos remanescentes industriais.



Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

## **1.2 Territórios da arte, territórios da indústria<sup>49</sup>**

---

<sup>49</sup> Este texto foi elaborado a partir de artigo apresentado no I Encontro Arte e Patrimônio Industrial, em 2019, no IFCH Unicamp. Para esta tese, contém acréscimos e modificações.

**Figura 24** – Fotografia de Gordon Matta-Clark com Harry Shunk, János Kender. *Parked Island Barges on the Hudson* 1971. Acervo MOMA.



Fonte: Disponível em: <https://www.moma.org/collection/works/176459>. Acesso em fevereiro/2023.

A foto acima, produzida por Gordon Matta-Clark, Harry Shunk e János Kender, é parte de um projeto artístico colaborativo chamado *Projects: Pier 18*, idealizado por W. Sharp, curador e também artista, em Nova Iorque, 1971. Atento às transformações pelas quais passava a cidade neste período, Sharp propõe uma intervenção na antiga área portuária de Manhattan, naquele momento abandonada, dado o deslocamento das atividades portuárias para fora da ilha. Mais de vinte artistas foram convidados para intervir no espaço, com trabalhos de naturezas diversas, porém todos relacionados às antigas estruturas do porto.<sup>50</sup>

Enquadrado no vão de um antigo armazém, a imagem acima mostra uma linha descendente formada pelo corpo do artista, dialogando com a ascendência da árvore que cresce em meio a um ambiente construído em ruínas. Nesta imagem temos a síntese de alguns dos aspectos cuja produção artística procurava explorar. O primeiro

---

<sup>50</sup> O texto original de divulgação à imprensa sobre a exposição pode ser acessado pelo site do MOMA. Disponível em: [https://www.moma.org/documents/moma\\_press-release\\_326748.pdf?\\_ga=2.129333384.56522798.1692927352-398305543.1692927352](https://www.moma.org/documents/moma_press-release_326748.pdf?_ga=2.129333384.56522798.1692927352-398305543.1692927352). Acesso em fevereiro de 2023.

deles é a proposta de intervenção em uma área industrial abandonada, uma vez que estavam em questão os limites expositivos e da arte realizada em/para espaços institucionais. Por outro lado, explicita a própria fragmentação do espaço urbano, um tema recorrente nas obras de Matta-Clark, que explora ainda a relação de composição entre as formas urbanas e a constituição do espaço enquanto mercadoria.

Entre estas décadas, o campo artístico e a cidades passam por um momento de inflexão. O período é marcado por uma intensa transformação do ambiente urbano, desmobilizando uma série de antigas atividades e territórios, dentre eles aqueles marcados pela industrialização. Se tratava de uma fase de instabilidade, crise e inquietação, uma vez que se experimentava um processo de transição e abandono do paradigma fordista e a realização de grandes obras infra estruturais urbanas. Cidades como Nova Iorque, um dos grandes centros econômicos mundiais e também centrais para a produção artística é um destes exemplos.

Nesse momento, vários artistas buscavam modos alternativos de produzir e exibir arte, questionando hierarquias e autoridades, valores artísticos tradicionais muito impulsionados e refletindo os movimentos globais de contestação e agitação política e social que se viu ao longo das décadas de 1960 e 1970 (SANTOS et al., 2018).

No campo artístico, o olhar se volta para a crítica institucional, repensando então galerias e museus e a autonomia da obra de arte (FOSTER, 2017a). Vários artistas produzindo nessas décadas se voltam ao espaço externo, investigando as interfaces com a cidade, em ampla transformação. Os remanescentes industriais, terrenos vagos e amplas paisagens em transformação tornam-se uma categoria inquietante para esta produção. Neste item, discorreremos sobre a interseção da produção da arte e os remanescentes industriais, num momento de amplas transformações urbanas. Esta confluência entre arte e cidade é parte de uma ampla relação no que concerne aos campos da arte, da arquitetura e do urbanismo. Um debate que ganhou centralidade para suas discussões no momento posterior ao modernismo e em temáticas recentes de eventos de arte e arquitetura. Sem reduzir a questão, o objetivo aqui é debater esse cruzamento, destacando os espaços de produção da arte e sua vinculação a edifícios e territórios remanescentes industriais, tendo como pano de fundo a alteração do território recente.

Dentro deste “Complexo”, emprestando o termo de Foster (FOSTER, 2017), este trecho pretende assim sublinhar e discutir a recorrente utilização da arte e suas referências aos territórios e edifícios da indústria em desuso. Embora a vinculação entre arte e indústria seja passível de uma série de abordagens, aqui o objetivo é aprofundar em como essa parcela do território é retomada a partir dessa produção e possíveis relações que traça em seu diálogo com a arte contemporânea. A partir da apresenta um panorama de tal, localiza experiências artísticas dos anos de 1960 até as mais recentes para propor uma reflexão sobre a diferente utilização destes lugares. Se de início o olhar artístico era de estranhamento a estas parcelas de cidade que estavam aparentemente inativas, questionando sua urbanidade e utilidade e ao mesmo tempo tecendo uma crítica aos museus e galerias, as ampliações das práticas do campo artístico e arquitetônico levaram a uma revisão de seu lugar simbólico e físico. Destarte a utilização dos remanescentes industriais seria colocada como uma alteridade e contraponto e que auxiliaria na sua própria definição, apresentando, mais tarde, uma tendência que sublinha sua porção estética e ainda sua utilização turística e econômica para alavancar economias em declínio.



### 1.2.1 Onde a cidade não está

*Creative destruction along these lines creates a dramatically different landscape of economic power. Banks are independent of the industries they finance; corporate headquarters are isolated from plants under their control. The wealth of cities seeps out to border regions, and within the city, the center acquires a new, aggressive-seductive lure. Place, moreover, is sharply divided between landscapes of consumption and devastation (ZUKIN, 1991, p. 5).*

As duas últimas décadas do século XX foram marcadas por inúmeras requalificações e renovações de áreas urbanas, em especial as antigas frentes marítimas e eixos de transporte. O fenômeno de profunda transformação do paradigma produtivo experimentado décadas antes, principalmente a partir dos anos 1960, acarretou grandes mudanças na paisagem, bem como impactou diretamente na conformação urbana das cidades. Assim, tornaram-se obsoletas e sem uso extensas áreas antes produtivas, linhas férreas e regiões portuárias. A organização da produção industrial que caracterizou grande parte do século XX enfrentou seu colapso nesse período. Assim, surgiu no pós-Segunda Guerra Mundial um tipo de indústria baseada em tecnologias amadurecidas, novos usos de extrema racionalização e que desestabilizaram os papéis exercidos pelo Estado, o capital e a força de trabalho (HARVEY, 2016). Aliados a isso, uma maior mobilidade dos fluxos de capital, pessoas, mercadorias e, além disso, a separação física entre espaços de administração, gerenciamento e efetiva produção levaram à substituição desse modelo para o da produção flexível, mais horizontal e mais dispersa no território.

Nas cidades desse período, foram implantadas obras infra estruturais como barragens, aeroportos e rodovias. A metropolização se consolidou como um fenômeno global, alcançando uma diversidade de cidades, como, por exemplo, São Paulo. Este novo espaço urbano parecia não mais organizado pela lógica modernofordista da separação de funções. Suas críticas no campo das ciências sociais aplicadas iam, pouco a pouco, ganhando espaço com importantes publicações, que debatiam como o espaço tinha sido pensado e projetado até então e as consequências

relações por ele estabelecidas.<sup>51</sup>

Assim como o paradigma fabril havia operado transformações profundas no tecido das cidades, a passagem para este novo modelo também o impactou. Terrenos periféricos se tornaram mais viáveis em termos de instalação, produção e mão-de-obra, como também em decorrência de questões ambientais que começaram a ganhar atenção no período. Com o conseqüente fechamento de plantas ou deslocamento territorial exigidos por esta nova lógica, extensas áreas e edificações resultaram sem uso.

Os espaços residuais invisíveis e inacessíveis são lugares que despertaram a inquietação artística. Para além das fábricas abandonadas e novas construções que surgiram, ficava clara uma nova ordem urbana na qual o desenho da cidade estava sujeito.

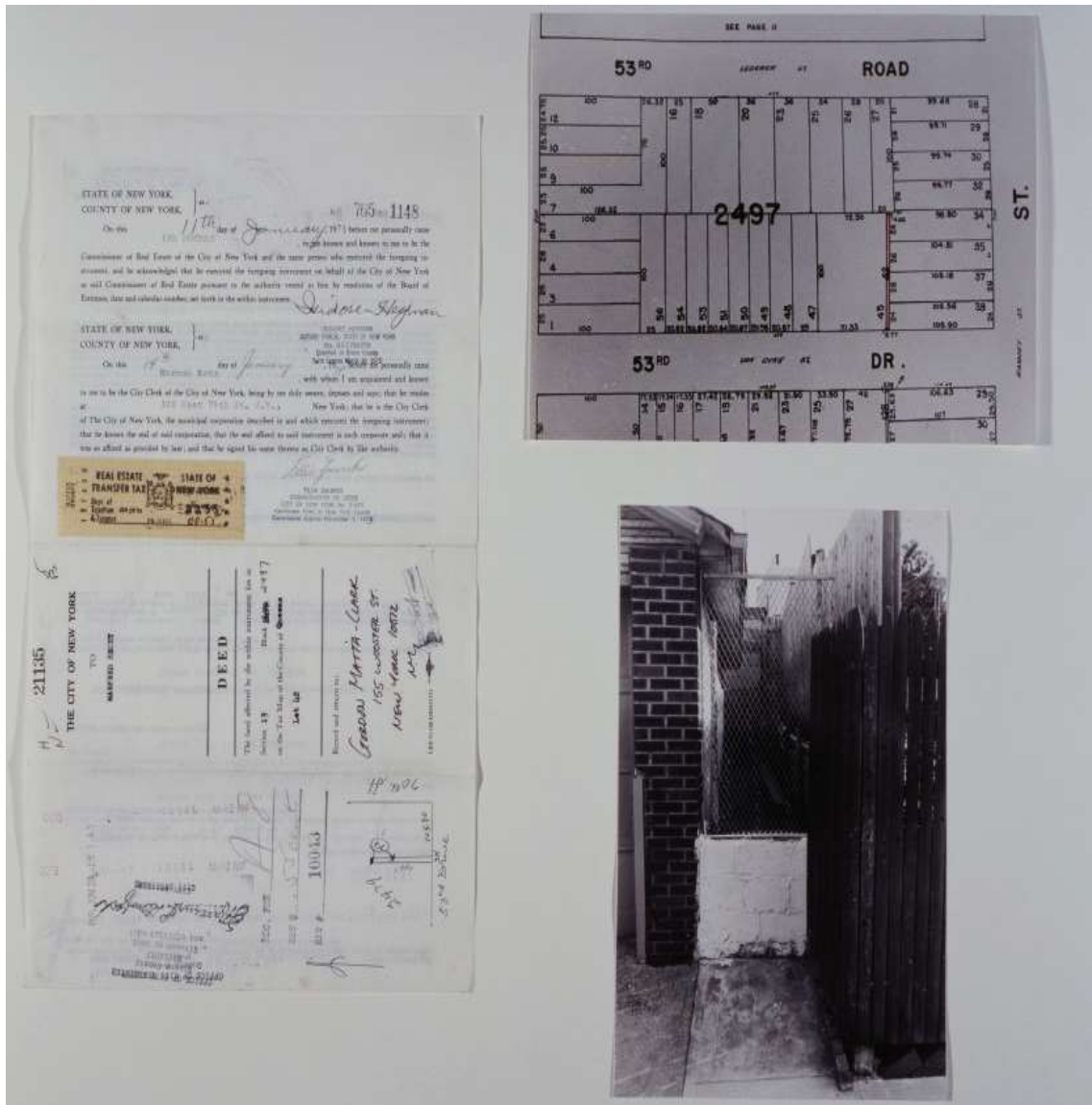
Matta-Clark, na série *Fake States*, explicita essa leitura da composição urbana, mostrando vazios que escapam ao projeto e aos planos de intervenção na cidade. O artista compra lotes inacessíveis, não construíveis ou habitáveis, restos de uma divisão fundiária. São expostas as fotografias desses locais, acompanhadas de sua planta cadastral e documento de posse

Esses espaços esvaziados de atividade se tornaram então índices na paisagem de uma ordem urbana que não estava mais vigente. Apresentavam-se como lugares estranhos, residuais, externos à estrutura produtiva, desarticulados da ordem urbana contemporânea e existente no restante do território. Este ambiente urbano explicitou um novo e radical modo de organizar o território, uma escala que permitiu extrair desses sítios, pelo olhar artístico, associações que permanecem invisíveis na semântica convencional do espaço (PEIXOTO, 2002, p. 411) e onde a cidade não está.

---

<sup>51</sup> Aqui estou enfatizando a discussão colocada pelos livros de Jane Jacobs, "Morte e Vida das grandes cidades", cuja publicação original é de 1961 e "Complexidade e contradição em arquitetura", de Robert Venturi, cuja publicação data de 1966 (GHIRARDO, 2002, p. 9).

**Figura 25** – Uma das imagens que compõem a obra de Gordon Matta-Clark de sua série conhecida como *Fake States Realty Properties: Fake Estates, Little Alley Block 2497, lot 42* | Matta-Clark, 1974.



Fonte: Disponível em: Guggenheim.org. Acesso em março/2020.

No campo artístico, há nesse mesmo momento um questionamento do espaço expositivo e das relações espaciais da arte estabelecidas até então. Vários artistas produzindo nestas décadas (1960-1970) voltam-se ao espaço externo, se debruçando sobre este cenário em franca transformação que eram as cidades. Nesse sentido, algumas experiências estéticas e artísticas passam a ser experimentadas fora do sistema tradicional de arte. Tony Smith relata, em 1950, uma viagem realizada a *New Jersey Turnpike*. O artista e professor visitou, em conjunto com seus alunos, uma

rodovia em construção, experiência descrita no livro *“Art and Objethood”* de Michael Fried. Segundo Smith:

“Embora muito da paisagem fosse artificial, não poderia deixar de chamar-se um trabalho de arte (...) a maioria das pinturas parece, depois disso, muito pictóricas. Não há modo de enquadrá-las, você deve apenas experienciá-las” (FRIED, 1998, p. 157-158).

Em 1967, Smithson<sup>52</sup> publica *“A tour of the monuments of Passaic, New Jersey”*, em que descreve um passeio por *Passaic*, periferia de Nova Iorque. O texto é acompanhado de uma série de fotografias de estruturas industriais como canos, dutos de esgoto e caixas de areia. Discorre sobre os inúmeros elementos construtivos que denomina como monumentos e que encontra na paisagem durante seu *tour* (SMITHSON, 2009, p. 167). O primeiro deles seria a ponte sobre o Rio Passaic, composta de estrutura metálica e de aço, construída ao final do século XIX para a passagem da linha férrea, a qual denomina “Monumento de direções deslocadas”. Ainda identifica uma série de ‘monumentos menores’ ao longo do rio, como “suportes de concreto que sustentavam a parte traseira de uma rodovia” ou ainda maquinário de construção civil como “criaturas pré-históricas na lama”, “seis canos largos esguichando a água do tanque para o rio (...) constituindo assim uma fonte monumental” de onde saíam “seis chaminés horizontais que pareciam estar inundando o rio com fumaça líquida” (Idem, p.164-165). Já se disse que Nova Iorque seria uma cidade sem monumentos<sup>53</sup>, sendo este o aspecto fundamental para caracterizar uma cidade como moderna ou não. Este exercício de olhar em relação ao território demarca a possibilidade de uma experiência artística que não precisa se dar, necessariamente, dentro do museu. O estranhamento em relação ao território proposto por Smithson (2009) utiliza-se de “monumento” justamente para questionar a terminologia moderna e expor o intenso processo de construção e destruição permanente dos centros urbanos. Se apresenta uma confusão entre ruína, obra e

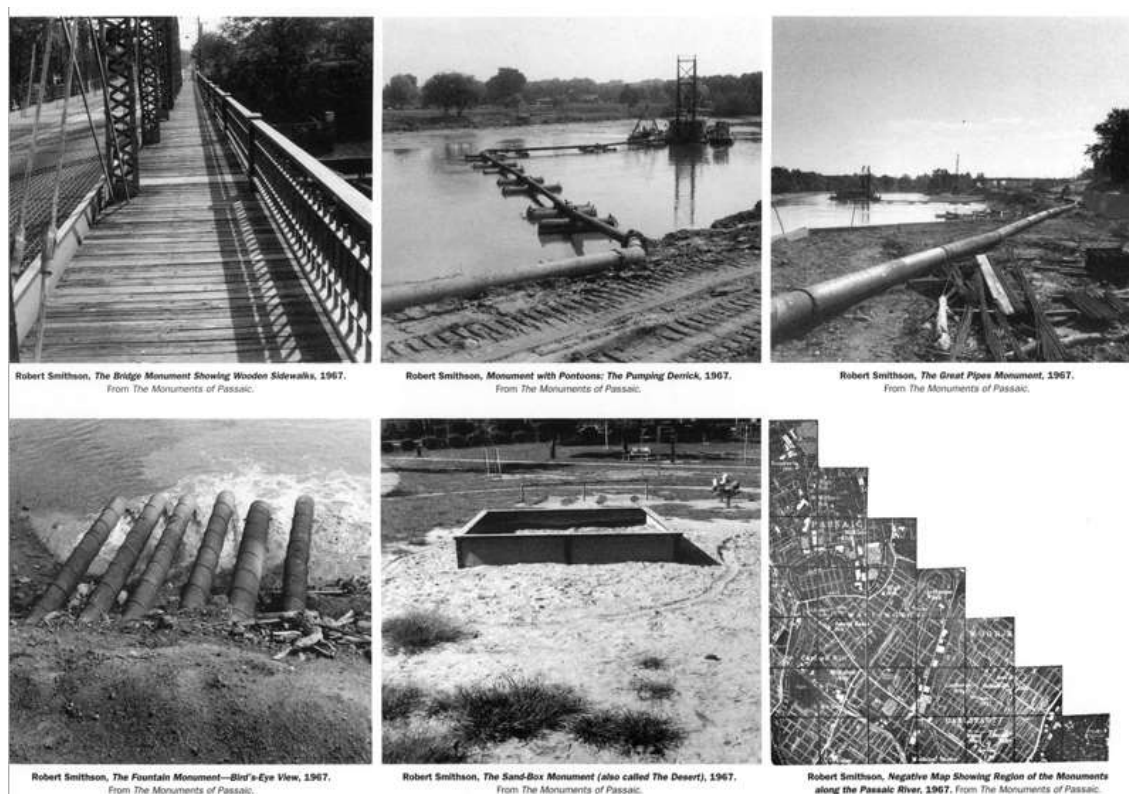
---

<sup>52</sup> O texto “A tour...” foi publicado originalmente na revista *ArtForum*, em dezembro de 1967. A primeira versão traduzida para o português é de 2001. A tradução utilizada neste trabalho é de 2009, publicação na *Revista Arte e Ensaio*, nº19 do Programa de Pós-Graduação em artes visuais da EBA-UFRJ. Os outros trechos em língua original foram retirados do livro **Art Since 1900**, ver. Bibliografia.

<sup>53</sup> PEIXOTO, N. É o que afirma Brissac ao discorrer sobre as análises de W. Benjamin (PEIXOTO, 2002, p. 270).

monumento ao qual questiona o artista: “*Has Passaic replaced Rome as eternal city*”?<sup>54</sup>

**Figura 26** – Algumas das fotografias que compuseram a publicação do texto de Smithson.



Fonte: Revista *ArtForum*. Disponível em: ([artforum.com](http://artforum.com)). Acesso em março/2020.

### 1.2.2. Superfícies, Objetos e Contentores

A desativação de atividades e edifícios fabris foi um movimento que se acentuou na Europa em meados de 1950. Impactadas pela destruição do pós-guerra e por importantes mudanças relacionadas à matriz energética, transporte e meio ambiente, uma série de complexos industriais começou a ser desmobilizada, em especial as atividades de mineração e siderurgia, muito características das regiões norte da França, Bélgica e Alemanha.

<sup>54</sup> Na tradução livre “Passaic substituiu Roma como cidade eterna?”

A fotografia seria o meio privilegiado por artistas na apreensão destes lugares. O olhar artístico para a decadência dessas estruturas terá se dado já nas primeiras décadas do século XX, justamente pela compreensão do impulso destruidor da modernização. Os surrealistas seriam os primeiros a perceber as energias revolucionárias contidas naquilo que é obsoleto, nas fábricas e objetos que começariam a cair em desuso. Como diz Peixoto (2002, p. 275) sobre a visão dos surrealistas “(...) a morte já se apoderou dos edifícios que estamos construindo. O antigo se aproxima do moderno pela manifestação da caducidade do presente”.

O casal Bernd e Hilla Becher se dedicou ao sistemático registro de estruturas arquitetônicas de caráter industrial pela Europa, em 1960, fotografando vários daqueles complexos que estavam na iminência de seu desaparecimento. Para além das questões estéticas dos objetos industriais retratados, a intenção do casal era de registro e construção de tipologias características da identidade e da história de cada região. O extenso e rigoroso trabalho exercido por ambos demoraria a ser reconhecido, entrando no circuito da arte apenas em 1980. Essa vontade de salvaguardar pelas fotografias revelava uma vontade em tornar permanente as estruturas em declínio e risco de desaparecimento, marcadas por “uma percepção melancólica de que o desaparecimento espacial e temporal dos objetos não pode ser apreendido” (FOSTER, KRAUSS et al., 2012, p. 565). Não por acaso serão chamados a construir o registro documental fotográfico do recém-criado campo da arqueologia industrial.

A produção dos Bechers é central para o debate na arte, pois questiona, de forma geral, o anonimato latente dessas construções, o colecionismo e o funcionalismo. Mesmo com valores estéticos intrínsecos e muito reproduzidos no registro de ruínas, os artistas se utilizam da fotografia em seu registro histórico, na sua integridade estrutural e fundacional. Embora aproximada tanto do minimalismo como da escultura, o registro das estruturas industriais é compreendido como um lugar, “um nó na interseção da arquitetura e do ambiente” (FOSTER, KRAUSS et al., 2012, p. 567).

**Figura 27** – *PitHeads*, 1974. Hilla e Bernd Becher.



Fonte: Disponível em: *Tate Museum* ([tate.org.uk](http://tate.org.uk)). Acesso em março/2020.

Também em diálogo com o lugar, as composições minimalistas foram vistas pelo teórico Hal Foster como centrais para estabelecimento de novas relações espaciais na produção artística (FOSTER, 2017a; FOSTER, 2017b; FOSTER & KRAUSS et al, 2012). Donald Judd propõe, com a publicação do texto “*Specific Objects*”, que os objetos artísticos deveriam ser avaliados para além da denominação de escultura. Reorganizados no espaço a partir do seu deslocamento da superfície parede, os objetos pressupunham então um diálogo com o espaço expositivo e o espectador, nas quais as diferentes posições e pontos de vista poderiam levar a compreensões distintas destes mesmos objetos. Embora já tivesse sido considerada na escultura a dimensão do movimento do espectador na sua apreensão, esse aspecto não era considerado como constituinte do processo de produção da arte. Para além disso, os objetos passam a ter uma relação com o espaço expositivo, que deixa

de ter neutralidade.<sup>55</sup> Em “O retorno ao real”, o autor afirma que o minimalismo redefine os objetos em termos de lugar. Nesta transformação, o espectador se vê instigado a explorar as consequências perceptivas em um lugar determinado dada uma intervenção particular (FOSTER, 2017b, p. 53).

**Figura 28** – *Untitled Mirror Cubes*, 1967, reconstruído em 1971. Richard Morris.



Fonte: Disponível em: *Tate Museum* ([tate.org.uk](http://tate.org.uk)). Acesso em março/2020.

Embora vários artistas tivessem questionado nesse período os espaços de exibição por meio de sua produção artística, o artista Brian O’Doherty desnuda este ambiente em seu texto “Notas sobre o espaço da galeria”.<sup>56</sup> Como artista, isto é, usuário especializado deste espaço, revela o lugar de introspecção e auto-referência da arte modernista, afirmando que esta seria idealizada de antemão para ser exposta, submetida a um ambiente sacralizado e distanciado da realidade, sem interferências externas, com superfícies imaculadas e na eternidade expositiva que desconsideraria

---

<sup>55</sup> Há várias implicações na produção da arte entendida minimalista, como a sua relação com a autoria, a planaridade e a escultura. Para este texto, em específico, a ideia é tratar a questão espacial e sua relação com as galerias e museus.

<sup>56</sup> Este texto foi originalmente publicado na revista *ArtForum* em 1976. Na edição utilizada para este trabalho aparece em conjunto com os textos “O olho e o espectador”, “Contexto e Conteúdo” e “Galeria como intervenção”, publicados em 2002 sob o título “No interior do cubo branco”.



a existência do tempo. Desta forma, na galeria do tipo cubo branco, o contexto passa a se apoderar do objeto, tornando-se ele mesmo o centro irradiador de significado. Para ele, “a galeria ideal subtrai todos os indícios que interfiram no fato de que ela é ‘arte” (O’DOHERTY, 2002, p. 3), corroborando a ideia de que, ao deixar o espaço da galeria, a arte se tornaria ordinária.

O encerramento da agenda modernista também tensionou a existência dos museus modernos e de belas- artes (DANTO, 2006, p. 19). As grandes escalas da produção experimental, a *land art*, entre as múltiplas narrativas possíveis no campo das artes visuais contestavam as limitações da instituição. Os *earthworks*, os *site specific*s forçaram também uma revisão do paradigma moderno de museu (KWON, 2002, p. 24). Buscavam-se novos espaços expositivos que pudessem dar conta dos tamanhos das obras de arte, como também do diálogo premente de não neutralidade de seu espaço expositivo. Esta relação pode ser avaliada dentro de múltiplas abordagens. O que se percebe nesse período é que, ao expandir as práticas artísticas para a cidade, campo de atuação da arquitetura e do urbanismo, as fronteiras existentes entre ambos passam por um gradativo esmaecimento. Ao mesmo tempo em que artistas eram vistos em canteiros, coordenando o andamento da produção de suas intervenções, o arquiteto voltava-se para o processo criativo e escultórico de suas obras.

“(…) se a emergência do pós-modernismo vem associada, em linhas gerais, a uma atitude de se colocar em xeque a capacidade que a forma tem de ordenar as coisas, na arquitetura ela se manifesta predominantemente pela exacerbação da dimensão formal de suas obras” (WISNIK, 2012, p. 17).

Qual arquitetura poderia então responder ao esgarçamento dos limites de atuação do artista, o questionamento da instituição do museu/galeria e seus espaços expositivos? Temos, por um lado, o projeto de museus contemporâneos de arte, vistos como uma alavanca de governos e corporações na valorização de transformações urbanas e para difusão de uma ‘marca’ de cidade, em que o objeto arquitetônico é tão ou mais importante que seu acervo. Por outro lado, mas ainda dentro dessa lógica, observa-se uma reutilização de edifícios existentes enquanto lugares da arte e nos quais se destacam os remanescentes industriais.

O minimalismo pode ser considerado o ponto de ruptura para o questionamento do espaço. Neste sentido, o diálogo com o industrial estava relacionado ao material e acabamento dos objetos escolhidos e com o qual se contrapunha à superfície desgastada do edifício industrial. Interessante notar que o industrial passa a ser o lugar da arte, quando estes espaços começam a ser assumidos e integrados ao circuito expositivo. Eram espaços disponíveis que pontuaram o panorama da cidade, com localizações centrais e boa infraestrutura instalada, com dimensões adequadas à produção artística do período.

Não se deve desconsiderar, contudo, uma tendência de entusiasmo da arquitetura e do urbanismo por esses espaços. São localidades entendidas como uma chave urbana de resposta à estranheza e imprecisão que a arquitetura, como colonizadora, tem em ordenar, limitar e formalizar com o objetivo de torná-los mais reconhecíveis e familiares. Como diz Solà-Morales (2002, p. 187), “pertence à essência da arquitetura sua condição de organização, de racionalização, de eficácia produtiva capaz de transformar o inculto em cultivado, o baldio em produtivo, o vazio em edificado”

Emblemática desta relação entre arte e arquitetura é o percurso da Fundação DIA, central para a reflexão que Foster propõe no capítulo “Museus Minimalistas”. A fundação criada em Nova Iorque, em 1974, esteve associada ao fomento da arte minimalista, sendo voltada atualmente para o incentivo da arte contemporânea. A instituição seria responsável pela conversão, em 1978, de um edifício de uso misto (comercial e industrial), no bairro do *Soho*, em NY. Vinculados à produção de arte desse período, a discussão parecia apropriada para ser exibida em cenário do tipo industrial (FOSTER, 2017a, p. 134-135). Em 1979, a galeria recebeu a obra “*The Broken Kilometer*”, de Walter de Maria, que dialogava diretamente com os materiais e colunas originais mantidos na reforma do prédio. A superfície lisa e acabada dos objetos industriais minimalistas é colocada em contraposição com a rusticidade do não acabado da edificação industrial, compreendendo essa referência de alteridade que o define.

Assim, o entendimento de que a obra de arte está num espaço de não neutralidade põe a arquitetura como participante ativa, não apenas como invólucro ou contendor da arte. Outra face evidenciada nesta transformação de uso está também

evidenciada na valorização e gentrificação emblemático do bairro do *Soho* nas décadas seguintes. Vale lembrar que uma das fases de sua transformação está justamente na ocupação de áreas degradadas por jovens, artistas e acadêmicos em geral, ligados ao campo da arte e da cultura.

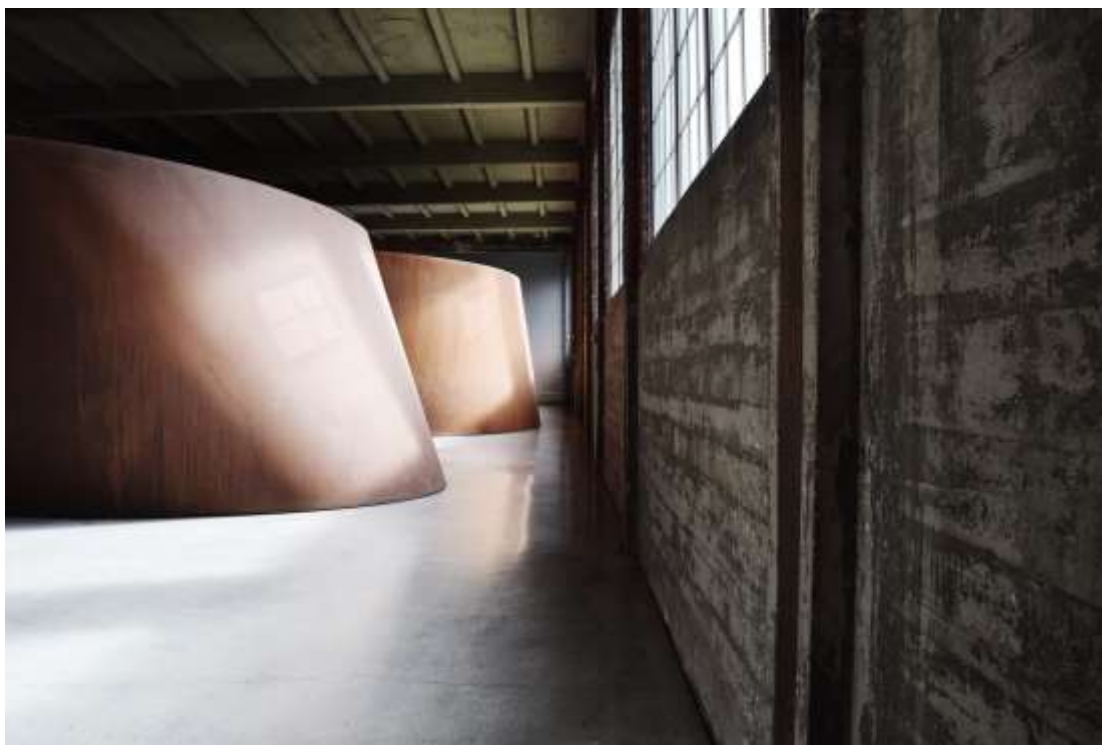
**Figura 29** – Fotografia de Andrew Moore, parte da série intitulada "*Detroit Disassembled*" em 2010.



Fonte: Disponível em: <https://www.andrewlmoore.com/detroit.php>. Acesso em julho/2023.

Voltando ao percurso destacado da DIA, essa estética de reciprocidade que articula a arquitetura e a arte se tornaria característica da Fundação, o que ficou mais claro com a abertura de seu novo espaço, a DIA:Beacon. Projetado em 1990, no subúrbio de Nova Iorque, utilizou-se de uma fábrica inutilizada de impressão de caixas, construída em 1929, pertencente à Companhia Nabisco<sup>57</sup>. Contudo, nesse novo projeto, a relação com as características industriais do edifício alivia a tensão entre arquitetura e arte, relegando-o apenas à referência estética. Revela, por outro lado, outra face do percurso de transformação desse capital em cultural. A fábrica foi reestruturada para receber o museu da DIA Art Foundation.

**Figura 30** – Fotografia do interior do museu DIA Beacon, aqui enquadrando algumas das instalações de Richard Serra.



Fonte: Disponível em: <https://culturetravel.com/dia-beacon/>. Acesso em: Julho/2023.

---

<sup>57</sup> Companhia Nabisco – *National Biscuit Company*; fundada em 1898, adquirida pela *Kraft Foods* nos anos 2000 e vendida para a *Mondelez* em 2012. Parte da cadeia produtiva da companhia migrou para o México, nos anos de 1990.

**Figura 31** – Stopover (2012), Sheela Gowda, em colaboração com Christoph Storz. Vista da instalação na Bienal de Kochi, Índia. A artista indiana Sheela Gowda é uma das figuras que exploram as interseções entre materiais e áreas industriais a partir de uma perspectiva do sul global.



Fonte: Disponível em: <https://www.apollo-magazine.com/art-diary/sheela-gowda/?map=active>. Acesso em: Julho/2023.

A vinculação entre os edifícios fabris e a arte contemporânea não estaria esgotada. Ao longo dos anos 2000, outras iniciativas de reapropriação de antigas indústrias serão explorados como contentores da arte: do Tate Modern, Londres ao MACRO Roma, a retomada destes espaços por programas culturais estaria vinculada à compreensão da cultura como uma mercadoria, como nos coloca Harvey, uma apropriação que é legitimada pelo *upgrading* cultural (HARVEY, 2016). Como trabalhado na primeira parte deste capítulo, as áreas consequentes de deslocamento industrial continuam sendo ponto importante não apenas para repensar o vocabulário de tratamento do urbano contemporâneo, a partir do termo desindustrialização e *terrain vagues*, por exemplo, mas também como lugares de intervenção das artes plásticas atuais.

**Figura 32** – Obra do artista Tyree Guyton, que criou o projeto "Heidelberg Project" em 1986, transformando parte de um bairro residencial em Detroit em uma obra de arte pública. O projeto consiste em pinturas e esculturas em casas abandonadas e ruas, utilizando materiais encontrados no local.



Fonte: <https://www.tyreeguyton.com/installation-works> Acesso em março/2020.

No Brasil, uma das iniciativas que primeiro se propôs a este diálogo entre arte, arquitetura e urbanismo, com especial interesse em tratar dos remanescentes industriais, foi o Projeto Arte-Cidade. O projeto é definido por operações que questionam o estatuto e os procedimentos convencionais da arte, da arquitetura e do urbanismo, o que pressupõe um deslocamento de linguagem e técnica dado o confronto com os processos decorrentes da globalização, tema discutido nas suas quatro edições realizadas<sup>58</sup> (PEIXOTO, 2002). De um modo geral, as edições do Arte-Cidade tiveram papel fundamental ao trazer o protagonismo do território, as edificações industriais subutilizadas e as discussões sobre a arte e arquitetura contemporâneas, sendo entendida por Souza, “a mais ampla e ambiciosa experiência de intervenção artística num espaço urbano no Brasil” (SOUZA, 2011, p. 11).

Souza (2011, p. 10), em seu livro “Territórios Estéticos”, reforça que, embora a utilização de elementos urbanos tenha sido sempre parte integrante das discussões

---

<sup>58</sup> As edições foram: Arte Cidade 1 – Cidade sem janelas (1994); Arte Cidade 2 – Cidade e seus fluxos (1994); Arte Cidade 03 – A cidade e suas memórias (1998); Arte Cidade 4 – Eixo Leste (2002) e Arte Cidade 5 – linha metálica (2015/2016), não realizado.

do evento, é apenas a partir de 1997 que questões urbanas e da arte como forma de intervenção na realidade passam a integrar o primeiro plano. Para o autor, as questões urbanas e localidades selecionadas para as intervenções das quatro edições do evento poderiam ser agrupadas em três distintos aspectos: o abandono de velhos sítios industriais; o esvaziamento do espaço público por grandes intervenções viárias e a apropriação informal e irregular do espaço urbano.

Tendo sido gestado na década de 1990, a grande transformação urbana do período trazia uma nova agenda para a arquitetura e urbanismo, para além daquela que havia marcado a produção artística décadas antes. Além disso, a cidade de São Paulo experimentava, em 1990, uma série de questões urbanas, como o adensamento das periferias e o déficit habitacional, aspectos alheios à discussão proposta no evento deste período, mas que viriam pautar parte das intervenções da última edição em 2002. Nesta década também podem ser compreendidas como fundamentais o rebatimento da lógica neoliberal na transformação da cidade. A cultura, assim passa também a atuar como uma estratégia de preponderância da imagem e do marketing urbano.

O Projeto Arte-Cidade contou com quatro diferentes edições. A primeira, “Cidade de Janelas”, gestada em 1993, no edifício do antigo matadouro de São Paulo, na Vila Mariana, até então um espaço sem utilização formal. A edição inaugural concentrou as intervenções artísticas dentro da edificação. Chamava atenção para as edificações de caráter industrial invisibilizadas no tecido e na dinâmica da cidade. Circunscrita no interior do edifício, a crítica à edição se pautou justamente no modo expositivo que aproximava o lugar ao da galeria, cuja edificação se comportava como cenário e a pouca ou quase nenhuma conexão com questões urbanas importantes pelas quais passava a cidade.

**Figura 33** – Obra da artista Carmela Gross, “Buracos”, no edifício do antigo matadouro municipal de São Paulo para o Arte-Cidade 1.



Fonte: Disponível em: <https://carmelagross.com/portfolio/buracos-1994/>. Acesso em março/2022.

A segunda edição, “A cidade e seus fluxos”, de 1994, foi pensada para ocupar parte da cidade no Vale do Anhangabaú, extrapolando o espaço circunscrito a apenas um edifício como na edição anterior. Se pensarmos em relação à reutilização de edifícios de caráter industrial, se destacam o antigo edifício da Eletropaulo, hoje Shopping Light, e uma série de outros espaços abandonados e subutilizados da porção central e histórica da cidade de São Paulo.



**Figura 34** – Periscópio, de Guto Lacaz. Intervenção do artista sobre foto histórica. Proposta para o edifício da Eletropaulo, no centro de São Paulo. Construindo um periscópio na fachada do edifício, seria possível que os transeuntes pudessem ver a exposição, no último andar da edificação, assim como os visitantes da edificação pudessem ver o movimento do espaço público.



Fonte: Disponível em: [http://www.gutolacaz.com.br/artes/fotos/instalacoes/periscopio/peris\\_003.html](http://www.gutolacaz.com.br/artes/fotos/instalacoes/periscopio/peris_003.html). Acesso em março, 2022.

A terceira edição do evento, “A cidade e suas Histórias: despojos e negociações”, seria pensada na região da Barra Funda, em São Paulo, interligando antigas estruturas industriais a partir da Estação da Luz, passando por alguns remanescentes ao longo da via férrea até a antiga indústria Matarazzo. Território em franca transformação no período, com apagamento de seu passado industrial e no qual ainda se encontravam remanescentes industriais importantes.

Inaugurada em 1998, esta edição foi marcada pela crescente expansão de limites em relação às duas edições anteriores, envolvendo uma complexa logística de reativação de vagões e de parte da linha do trem, bem como intervenções nas edificações a fim de garantir sua reocupação. Contrapõe-se nessa edição o espaço “passivo” da primeira, mantendo-o sem grandes intervenções que pudessem domesticá-lo, vesti-lo ou deixá-lo palatável, propondo uma não familiaridade que levava a uma confusão, pensada a priori, do que seria ruína e o que seria arte. A

intervenção proposta pela artista Laura Vinci dialogou, nesse sentido, diretamente com as questões intrínsecas da passagem do tempo no edifício. A instalação se localizava em dois pisos diferentes, interligadas por um furo na laje no qual passava, pouco a pouco, o monte de areia do piso superior ao inferior.

**Figura 35** – Sem Título, 1998, Laura Vinci para Arte Cidade 03.



Fonte: Disponível em: [lauravinci.com.br](http://lauravinci.com.br). Acesso em março/2020.

A quarta e última edição realizada, em 2002, foi nomeada “Arte-Cidade Leste”, e, se debruçando sobre o território periférico da zona leste da cidade de São Paulo, apresentou ainda uma maior complexidade no tratamento do território, com o aumento de sua área de intervenção e na participação de nomes internacionais como Krzysztof Wodiczko e Rem Koolhaas. As intervenções artísticas em parte concentraram-se na

antiga estrutura da Fábrica Santista, que, naquele momento, recebia parcialmente as atividades do SESC Belenzinho. Em contraposição, intervenções ocuparam áreas dispersas e pouco interligadas como o Largo da Concórdia, o Largo do Belém, a Radial Leste, o Largo Pari, a baixada do Glicério e Parque D. Pedro. Assim, ao lidar com esse território, se colocavam questões urbanas latentes, como uma região menos integrada e mais atravessada pela infraestrutura. Segundo sublinha Souza (2011), essa edição apresentava já uma autocrítica em relação às edições anteriores, no qual a intervenção artística se coloca como um instrumento ou ação de transformação de uma realidade. Assim, parte das intervenções se deu como um agenciamento de relações, em que os excluídos passariam de assuntos a debatedores.<sup>59</sup>

Embora o evento tenha mais de vinte anos, as problemáticas ali levantadas continuam latentes, como a migração industrial, o atravessamento das estruturas viárias e a informalidade.

Intentando explorar as relações possíveis da arte contemporânea e as transformações da cidade, bem como a reutilização de remanescentes industriais neste diálogo, as edições do Arte-Cidade se colocam como uma experiência singular. Embora as intervenções tenham sido temporárias, todas as edições trabalharam acerca da migração industrial e se valeram de edificações desta tipologia no diálogo com as obras e intervenções propostas, reativando-as. Após o evento, o edifício do Matadouro Municipal receberia a Cinemateca Brasileira, uso que é mantido até a atualidade. O Centro Cultural Banco do Brasil e o Shopping Light também são usos mais recentes em edificações que foram ocupadas pela mostra. Já o território ocupado pela terceira edição do evento seria amplamente transformado, com a implantação de grandes conjuntos comerciais e habitacionais, demolição das edificações existentes e manutenção de edifícios industriais pontuais, como a Casa das Caldeiras, hoje transformada em local de eventos, e a estrutura do moinho, ocupação informal ampliada e consolidada nos últimos anos.

No caso da edição Arte-Cidade Leste, que se sobrepõe aqui em parte ao território escolhido para este trabalho, vale ressaltar a utilização da Fábrica Santista,

---

<sup>59</sup> Segundo o levantamento de Souza (2011, p. 146), a edição do Arte-Cidade Leste foi a mais complexa de ser realizada. Houve mudanças em relação ao grupo organizador original, bem como mudanças de gestão políticas que impactaram consideravelmente o evento. Ressalta-se ainda a participação institucional do SESC, que segundo o autor, subordinaria parte das intervenções.

hoje a maior unidade do Sesc, o Belenzinho. Embora a edição fosse dispersa por um amplo perímetro, a torre fabril, naquele momento parcialmente em ruínas, receberia a maior parte das intervenções de artistas nacionais, se aproximando assim, de um espaço fechado e expositivo. Neste sentido, Souza coloca:

“A torre Leste do Belenzinho talvez fosse, sobretudo, mais compreensível à maioria dos visitantes, estaria mais próxima às expectativas tradicionais para espaços de exposição: a perambulação por um edifício industrial abandonado, convertido numa série de ambiências sensoriais por abordagens poético-formais” (SOUZA, 2011, p. 146)

**Figura 36** – Desenhos preparatórios e projeto gráfico para a intervenção CorCodis, de Regina Silveira, na Torre do Sesc Belenzinho para o Arte-Cidade, 2002.



Fonte: Disponível em: <https://reginasilveira.com/INDICE-DE-OBRAS/CORCORDIS>. Acesso em: Março, 2023.

O apanhado de trabalhos, trajetórias de artistas, sítios e edificações apresentados, embora tenha um recorte bastante restrito, nos aponta para alguns aspectos destacados sem, contudo, encerrar o debate. Se sobressaem os diferentes papéis que os remanescentes industriais podem exercer na sua vinculação com a

arte, em especial a contemporânea. Em primeiro lugar fica clara a força do componente estético destes locais, requisito de alteridade e singularidade para o diálogo com a produção da arte. Estes territórios passam a ser ainda atrativos para a classe artística como locais de moradia e produção, uma vez que são formalmente compatíveis com a atividade e possuem valores mais acessíveis por se encontrarem em áreas de declínio econômico.

**iv.**

## **O campo, o corpo, a margem, a potência<sup>60</sup>**

Preâmbulo ao levantamento de campo

---

<sup>60</sup> Esse texto teve como base o trabalho científico produzido para o evento VI Jornada Acadêmica do LEAUC: Crises e Complexidades no espaço público – um olhar à margem, apresentado em outubro de 2022. A partir das contribuições realizadas pelos membros participantes e outras reflexões posteriores, essa versão manteve o título original do trabalho.

Entre 2018 e 2019 realizei algumas incursões em campo na área de estudos escolhida, a várzea do Tamandateí. Com a desconstrução do meu projeto de pesquisa com o qual ingressei na pós-graduação, eu precisava encontrar um território que fizesse sentido para o tema e problema que me movem como pesquisadora, que é o deslocamento industrial e seus desdobramentos.<sup>61</sup>

Comecei a partir do eixo organizador da linha do trem, e esse foi, de início, o modal escolhido para uma deambulação e observação deste trecho. Parti da estação Brás do metrô, transpondo-me para a linha CPTM-10, com destino à Rio Grande da Serra. Acostumada com a circulação nas vias verde e amarela do metrô da cidade, me deparei com um primeiro lugar de não-pertencimento, reconhecida como ‘outra’ para os demais usuários, e entre as ações de anotar e fotografar que contribuem para este estranhamento.

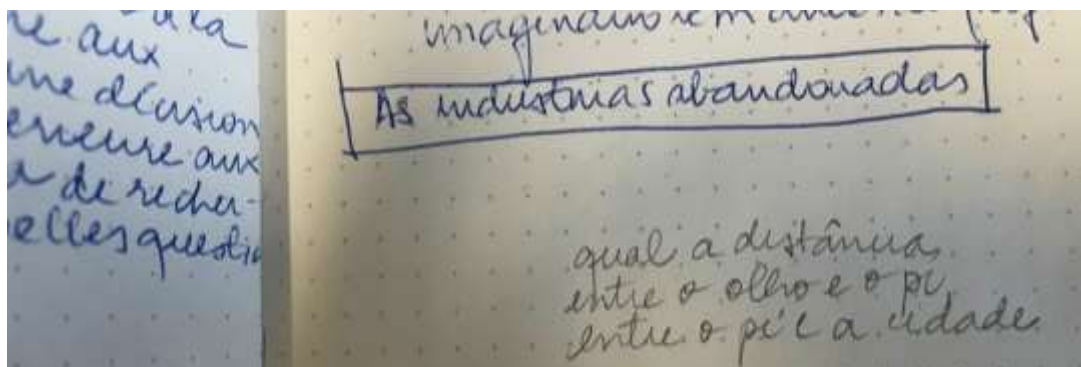
A velocidade do trem se mostrou interessante para a percepção daquele território, e, embora cortasse a área e fosse um dos primeiros delimitadores daquele território do ponto de vista histórico, a cidade e os edifícios lindeiros estavam de costas para a ferrovia: emparedada, passavam-se sucessivamente fachadas cegas, pequenos trechos de cidade que se abriam entre essas brechas. Os galpões eram percebidos por seus atributos formais, mas da linha do trem e dentro dele, era possível apenas estar de passagem.

Retornei ao campo, começando por investigações a pé próximo à Estação Brás. Nesse momento, ainda sem grandes definições do que seria meu recorte territorial de trabalho, encontrei vários limites para o levantamento ao andar no território. Era necessário percorrer grandes distâncias, numa região reconhecida por ser uma zona de calor, numa escala territorial em que o pé era uma medida muito pequena frente ao território.

---

<sup>61</sup>O ajuste do projeto de pesquisa está descrito no item “processo de desenvolvimento da pesquisa”, introdução desta tese.

**Figura 37** – “Qual a distância entre o olho e o pé, entre o pé e a cidade”. Anotações de caderno de campo, 2019.



Fonte: Foto da autora, 2023.

A intenção, naquele momento, era apenas caminhar fotografando e anotando pontos que de alguma forma se sobressaíam ao meu olhar. Eu não tinha o objetivo de realizar levantamentos específicos como os expostos na introdução, o intuito era me deixar afetar por aquele lugar.

**Figuras 38 e 39** – Brás. Oposição de escalas entre a infraestrutura urbana da estação Brás, a unidade de detenção, um antigo edifício industrial e rua residencial.



Fonte: Foto da autora, 2019

Minha banca de qualificação estava marcada para maio de 2020 e no mês anterior experimentamos o fechamento e as restrições causadas pela pandemia. A Covid-19 impactou profundamente a pesquisa científica em uma diversidade de aspectos, sobretudo a dimensão dos corpos e sua circulação em espaços públicos e



privados da cidade. No meu caso, a etapa de levantamento de campo e arquivos, que havia sido programada para os meses de março e abril de 2020, foi profundamente afetada. As restrições da utilização do transporte de massa, as recomendações de não-circulação e o fechamento das bibliotecas escancararam lacunas do campo na etapa de qualificação. O território estava sem lugar, conforme me alertou a banca. Ainda vivendo o auge destas restrições, em que umas das únicas coisas que poderíamos efetivamente fazer era não sair de casa, se possível, eu experimentava uma ansiedade em realizar ao menos uma visita ao campo.

Pensei em um modo de locomoção em que eu pudesse estar sozinha e que, desta forma, diminuísse ou impedisse o contato e possível contágio. Me articulei para buscar um carro emprestado, veículo que se mostrava alternativo ao deslocamento por transporte público, coletivo, foco de disseminação.

Além da barreira sanitária que se impunha, os bairros industriais possuem uma morfologia urbana específica, com grandes quadras e lotes que implica, deste modo, uma outra questão para o levantamento: a escala. Essa problemática aparece também em aspectos relativos à gestão e transformação deste território e que já havia sido percebida por mim nas demais visitas já realizadas. Assim, um carro parecia e de fato se mostrava mais apropriado para estar lá.

Essa primeira tentativa de levantamento foi, de certa maneira, frustrada, pois era impossível vivenciar o território em sua plenitude se a única experiência fosse dirigir um automóvel nele. A estrutura viária projetada é de grandes eixos articuladores, de média e alta velocidade, com poucos cruzamentos. Dirigir com atenção ao entorno, em baixa velocidade ou ainda parando em determinados pontos para realizar fotografias ou anotações foi mais complexo do que o imaginado. Por outro lado, notei nesse trajeto a importância das vias de transporte, vinculadas sobretudo à circulação de mercadorias. Carros, caminhões, ônibus e trens circulavam ali, cruzando grandes complexos, viadutos e avenidas de trânsito intenso, muito distantes da escala do indivíduo. Poucos comércios, pedestres e lugares de permanência se apresentavam. Lugar de passagem, o levantamento de carro mostrou a dimensão da velocidade, diferente, porém próxima, à experiência de observação na perspectiva do trem.

Eu precisava então voltar ao território de outra forma. Então decidi ir à campo de bicicleta, o que me pareceu uma maneira intermediária entre a velocidade do carro

e do pedestre. Meio de transporte individual, era possível respeitar normas seguras impostas pela pandemia e me permitiria, teoricamente, parar, observar, fotografar e anotar de modo mais adequado. Privilegiada por morar no centro da cidade de São Paulo, próxima à região do levantamento, escolhi um domingo, na intenção de aproveitar parte das ciclovias do entorno. O dia da semana facilitaria também meu deslocamento, uma vez que realizar este trajeto de bicicleta em dias úteis é bastante complexo pelo intenso tráfego da região.

A indissociabilidade do meu corpo como pesquisadora ficou muito evidente a partir de então. Uma mulher, de bicicleta, sozinha, em um final de semana, numa área cujo uso é majoritariamente de automóveis se mostrou completamente inseguro. Não me senti à vontade em nenhum dos momentos dessa ida à campo utilizando esse meio, meus equipamentos fotografia, roupas adequadas à prática e ao clima. Ao contrário, me via sendo atentamente observada por outros que circulavam por ali.

Percebi então uma outra marginalização implicada no levantamento de campo: meu corpo. Meu corpo não é neutro na cidade. A experiência cotidiana vivenciada por mim, como mulher, é violenta e marginal. A experiência de campo também. O território não foi feito para mim e não era possível estar a sós nele com neutralidade. Era pouco seguro parar e fotografar o que eu via. Assim, me vi à margem ao olhar o espaço urbano. O levantamento de campo foi sobreposto então pela presença do meu corpo como pesquisador complexificando o modo como sou afetada por esse território, a partir dessas camadas. Essa reflexão ficou latente e evidente quando fui organizar as fotografias desse dia. Por mais que houvesse mais de cinquenta registros da câmera, não havia boas fotos. Fotos tremidas e distantes, alguns lugares que ficaram sem fotos. Uma dimensão do medo que estava exposto em como eu havia registrado a minha visita.

Essa relação do corpo com o espaço não é um tema novo no campo da arquitetura e urbanismo. Paola Berenstein Jacques é uma das pesquisadoras que trabalha estas relações em suas pesquisas acadêmicas. Em seu texto “Corpo e cidade: coimplicações em processo”, produzido em conjunto com Fabiana Britto, as autoras colocam que o ambiente urbano não é apenas “um espaço físico, disponível para ser ocupado, mas um campo de processos.” (BRITTO, JACQUES, 2012, p. 144). Nomeiam assim estas interações utilizando-se de uma forte justaposição de palavras: “carne-pedra”, para exemplificar as relações entre os corpos e a cidade. Afirmam que

esta é uma configuração mútua “e que, além dos corpos ficarem inscritos nas cidades, as cidades também ficam inscritas e configuram nossos corpos”. Ainda segundo a autora esses “gestos”, nomeados por ela por corpografia urbana, revelam justamente o que o projeto urbano exclui, na medida em que expressam usos e experiências deslocadas do ‘tradicional’ (BRITTO, JACQUES, 2012, p. 151). A escolha de um trajeto mais longo, porém mais iluminado, andar com os pertences à frente do corpo, esconder equipamentos eletrônicos nas vestimentas, pensar suas roupas a partir dos diferentes meios de transporte que serão utilizados no dia são algumas das diversas práticas comuns às mulheres. Estas impactam diretamente a dimensão do corpo e denunciam violências e marginalizações cotidianas.

**Figura 40** – O Corpo ou “Não tenho boas fotos”. Ilustração do trajeto entre a minha residência à época (Centro de São Paulo) e a área de levantamento (Várzea do Tamanduateí), utilizando a ciclovia. Aqui está destacado o complexo viário do Parque D. Pedro (imagem do Google Maps, 2020) e para a indicação à direita inferior “*ponto de criminosos, risco de furto de celular*”. Apresentada no evento “VI Jornada Acadêmica do LEAUC: Crises e complexidades no espaço urbano: um olhar à margem”.



Fonte: Imagem do Google Maps, 2020. Trabalho sobre imagem da autora, 2022.

Entendida também como um limite e uma borda, as margens são extremas, podem encerrar e organizar. Podem significar ainda um lugar sem precisão, todavia, relacionado ao centro. A partir dessa experiência e desse território, compreendi então

o papel marginal do meu corpo na pesquisa e como essa corporificação estava questionando metodologias e tensionando as minhas vivências marginalizadas do espaço urbano.

Instigada pelas leituras de Corboz (2009), Kilomba (2019), Helene e Tavares (2022), autor e autoras que estão repensando os modos de produzir o conhecimento, resolvi, portanto, expor esse relato na vivência deste território específico vivido por mim. Destaco aqui a indissociabilidade da tríade dessas relações. O sujeito, eu-pesquisadora, meu corpo e o território. Essa experiência trouxe o sujeito da pesquisa como um componente importante, que não é neutro nem central, não apenas no urbano como também na construção do conhecimento acadêmico.

Corboz (2009) chama a atenção para um método não positivista de pesquisa, uma vez que, segundo ele, nenhuma instrumentação metodológica pode em si esgotar a realidade e sublinha ainda o papel do sujeito e sua interação com a realidade que se coloca. Ramos e Tavares, por sua vez, apontam para a necessidade de uma virada epistemológica, isto é, uma abordagem interseccional e portanto mais complexa sobre a realidade, afirmando: “O cotidiano, as experiências, as reflexões, as resistências e as rupturas que se estabelecem de forma paradoxal no espaço, constituem e interferem na produção do conhecimento” (TAVARES e RAMOS, 2022, p. 235). Como colocado por Grada Kilomba, ocupamos hoje um lugar específico em que novas linguagens e metodologias são tensionadas pelo corpo feminino social e político. (KILOMBA, 2019).

Uma vez que o olhar à margem era o título do evento proposto originalmente pelo LEAUC, foi possível explorar ainda uma outra camada marginal. A terceira marginalização era territorial. O nome dado à área corresponde justamente a sua localização em relação ao rio Tamanduateí. Historicamente segregada do centro histórico, essa área também foi compreendida como território de classes e equipamentos industriais à margem, que não compunham a ideia de cidade burguesa do início do século XX.

Esse estar à margem é um dos elementos que constroem simbolicamente pertencimentos, principalmente territoriais. Esse tema foi explorado em textos como “Os dois lados da linha do trem”, de Silvana Rubino (2005), e a aproximação de dois

territórios separados também pela linha do trem, no texto “A constituição da alteridade a partir da linha do trem”<sup>62</sup>. Bell hooks (2020), em seu livro “Teoria Feminista: da margem ao centro” traz na abertura do prefácio da primeira edição essa narrativa sobre a configuração da cidade, a marginalidade espacial dada pela linha do trem e a marginalidade experimentada por essa população negra.

**Figura 41** – Três Marginalidades. Ilustração de fotografia de Levantamento de Campo com acréscimo das relações marginalizadas percebidas. Apresentada no evento “VI Jornada Acadêmica do LEAUC: Crises e complexidades no espaço urbano: um olhar à margem”.



Fonte: Trabalho sobre imagem da autora, 2022.

“Estar na margem é fazer parte de um todo, mas fora do corpo principal. Para a maioria dos habitantes negros de uma pequena cidade do estado de Kentucky, os trilhos da estrada de ferro nos faziam recordar diariamente nossa marginalidade. (...) Do lado de lá desses trilhos, havia um mundo em que podíamos trabalhar como empregadas domésticas, prostitutas (...). Podíamos frequentar esse mundo, mas não viver nele. Tínhamos sempre de retornar à margem,

<sup>62</sup> Este artigo foi produzido durante o período de intercâmbio na Universidade de Pádua, publicado recentemente no site *Vitruvius*. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/21.248/8052>.

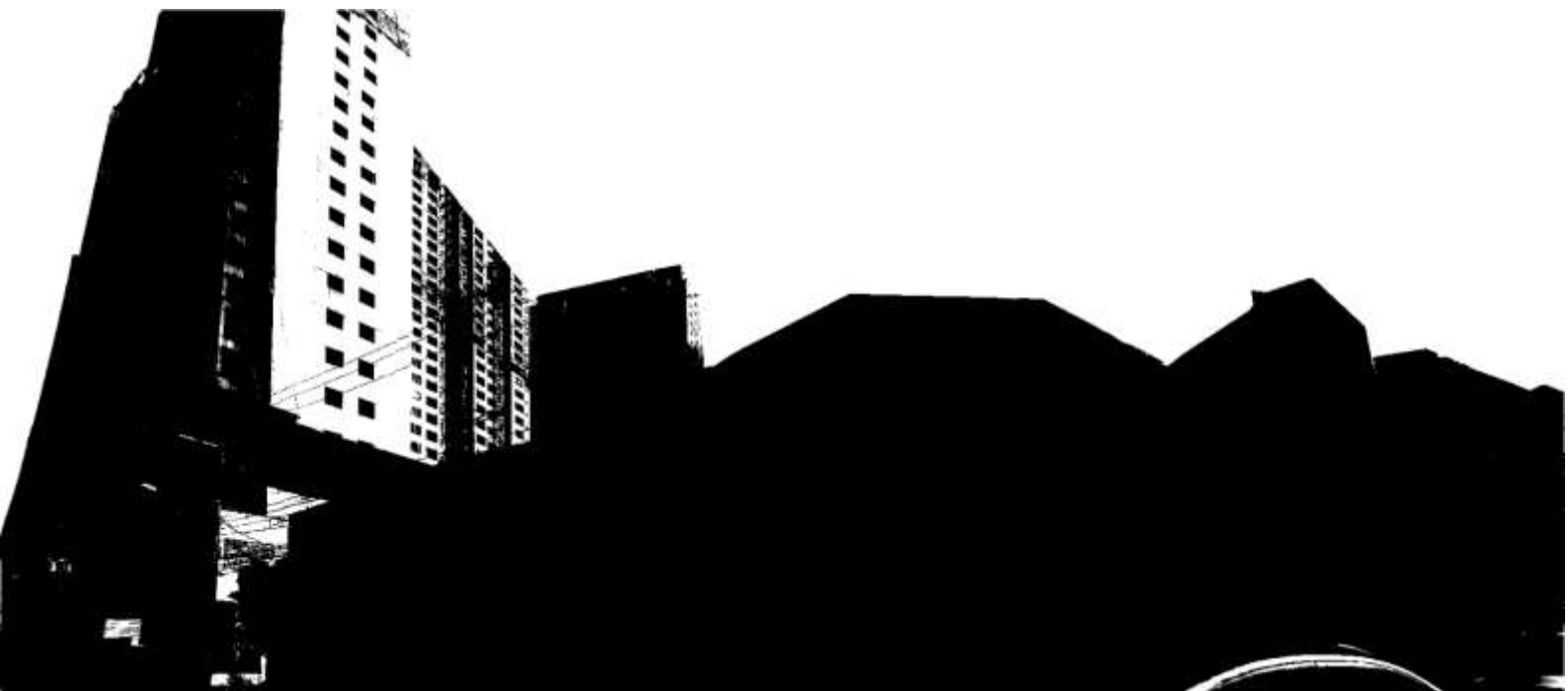
cruzar de volta os trilhos da estrada de ferro e nos recolher a barracos e casas abandonadas na periferia da cidade” (HOOKS, 2020, p. 23).

Estar fora do centro pressupõe ainda uma potencialidade como reforça a autora: estar à margem permite criar um caminho inteiro, cujo olhar está e é construído de dentro para fora e de fora para dentro. Assim, bell hooks desloca a perspectiva construída a partir de privilégios do centro para a perspectiva da vivência na margem.

E por viver como vivíamos – nas extremidades – desenvolvemos um modo particular de enxergar as coisas. Olhávamos tanto de dentro para fora como de fora para dentro. Focávamos nossa atenção no centro assim como na margem. Compreendíamos ambos(...) Nossa sobrevivência depende de uma conscientização pública contínua da separação entre margem e centro e de um contínuo reconhecimento privado de que somos uma parte necessária, vital, desse todo (HOOKS, 2020, p. 23).

Então, ao estar ali eu percebia essa confluência das margens. Uma eu observava geograficamente, mesmo que não pertencesse àquele lugar, a outra marginalidade eu experimentava no corpo e a terceira é o que tento potencializar aqui, como parte integrante desse trabalho.

# Capítulo 02 | Ressignificações da Indústria



## **2.1 Resignificações dos bairros do Tamanduateí**



### 2.1.1 Do objeto de estudos - Bairros do Tamanduateí

Como colocado na introdução deste trabalho, não se pretende desenvolver aqui uma historiografia dos bairros do Tamanduateí. Nesta seção, apresentarei uma análise da ocupação da área a partir dos mapeamentos históricos disponíveis, intentando reconstruir parte dela com foco na implantação fabril. O item trata também de parte das iniciativas culturais ali presentes historicamente, como os cinemas e teatros da região. Intentando traçar um panorama geral e uma aproximação com as questões atuais presentes neste território, esta seção explora a legislação vigente para região, com o objetivo de levantar aspectos significativos da dinâmica urbana atual. De todo modo, o capítulo referente ao levantamento da área trará maiores aprofundamentos sobre alguns destes aspectos, com foco nas áreas recortadas para esta análise.

A cidade de São Paulo experimentou intensa transformação urbana na passagem do século XIX para o XX. Para além das mudanças políticas que contribuíram para o desenvolvimento e controle do território urbano<sup>63</sup>, a expansão da capital a partir de 1900 levou a um conseqüente parcelamento das chácaras na região do Carmo e região da Várzea do Tamanduateí, antigo caminho para o Rio de Janeiro. O desenvolvimento da área seria incrementado pela implantação do ramal ferroviário da São Paulo Railway, em 1867, que interligava o interior paulista ao porto de Santos e com a retificação do Rio Tamanduateí, dois importantes marcos urbanos que caracterizam o desenho urbano dessa parcela do território.

A cidade de São Paulo reunia, naquele momento, uma diversidade de fatores que contribuíram para sua transformação em industrial. Além da ferrovia e do capital excedente de café, havia infraestrutura para geração de energia, mão-de-obra disponível, mercado consumidor e a possibilidade de fornecimento de matérias primas dentro do próprio Estado paulista, fatores que colaboraram para que as iniciativas fabris se instalassem ali<sup>64</sup>.

---

<sup>63</sup> Conforme colocado por REIS (2016), a passagem para a República contribuiu para transformações urbanas, com a instauração do cargo de Prefeito, assistido pelas seções: Justiça, Política e Higiene, Obras e Finanças.

<sup>64</sup> Maria Celestina Torres (1985) cita a indústria têxtil, cuja matéria prima chega do interior do Estado via ferrovia, por exemplo. A indústria deste segmento foi uma das primeiras a se instalar na região e

Conforme afirma Maria Celestina Torres (1985), em seu livro “O bairro do Brás”, até o século XVIII as margens do Tamanduateí eram ocupadas apenas por sítios e chácaras, dada as questões relativas à inundação de sua várzea. A região passou por transformações que colaboraram para sua urbanização, sobretudo para a instalação industrial: o rio Tamanduateí seria saneado em 1904 e obras de retificação de seu leito seriam concluídas em 1914, fator definitivo para a consolidação deste território. Importante ressaltar, conforme nos mostram os mapeamentos abaixo disponíveis, que a retificação do leito do rio se deu por etapas, começando pela área mais central em direção aos limites da cidade e isso contribuiu tanto para seu maior adensamento como para o posterior desenvolvimento das áreas adjacentes.

A várzea do Tamanduateí recebeu parte das iniciativas fabris já a partir do final do século XIX, com implantação de fábricas e vilas operárias, impulsionadas, principalmente, pelo ramal ferroviário que interligava a capital ao porto de Santos. A chegada desta nova edificação, a fábrica, impunha um novo repertório urbano e também colaborou com a estruturação de seus bairros lindeiros, que se desenvolveram a partir da chegada da indústria (NOBRE, 2014, p. 3). Embora a cidade de São Paulo experimentasse já uma centralidade político-econômica, a industrialização de seu núcleo urbano incrementaria em grande parte sua economia e população<sup>65</sup>, e, para as áreas dos bairros do Tamanduateí, a atividade industrial teria papel como urbanizadora. Vale lembrar ainda que a ocupação deste trecho da cidade mantinha fábricas e bairros operários afastados da parte central, aproveitando-se do marco simbólico estabelecido pelo rio e pela linha do trem. Essa característica está presente em vários outros núcleos urbanos, em que a chegada da linha férrea colaborou para o estabelecimento de áreas valorizadas e desvalorizadas simbolicamente, em que a classe trabalhadora, equipamentos de saúde, cemitérios e indústrias se localizariam em áreas menos valorizadas e separadas pela demarcação de limites como a linha do trem<sup>66</sup>.

---

segue sendo hoje uma característica do Brás, embora hoje tenha uma outra organização dos processos de produção.

<sup>65</sup> Para Zucconi (2009) há uma diferença entre as cidades criadas a partir da chegada da indústria – núcleos industriais ‘clássicos’ – e cidades industriais ‘não clássicas’, que teriam já concentração populacional e econômica ligada a outras atividades, como o caso de Londres, Paris e categoria na qual se compreende a cidade de São Paulo.

<sup>66</sup> Essa delimitação foi bastante explorada para a cidade de Campinas em Helene (2015) e Rubino (2006). Há também um ensaio de Andreotti (2021, p.) “A constituição da alteridade a partir da linha do trem”, disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/21.248/8052>.

A presença da indústria na capital era já considerável na passagem do século XIX para o XX, totalizando mais de quinhentas iniciativas (EMPLASA, 2001, p. 84). Mapas da cidade de São Paulo, de 1914, mostram o eixo leste Brás, Belenzinho, Tatuapé como áreas mais consolidadas, em detrimento do eixo sudeste, Brás, Mooca, Ipiranga cortados pela várzea do Tamanduateí ainda não canalizado. Torres, quando trata do bairro do Brás, afirma ainda que várias destas iniciativas pioneiras, chegadas à região ao final do século XIX, eram de pequena monta, e, aproveitando o baixo valor dos terrenos da várzea, eram sobretudo fábricas de bens de consumo, como móveis, gêneros alimentícios ou funilarias. Instaladas em menores lotes, essas indústrias eram caracterizadas também por pequena quantidade de funcionários.

A ligação entre o centro histórico da cidade com o Leste sempre foi problemática pela questão das várzeas do Carmo e do Tamanduateí (TORRES, 1985, p. 171). Essa questão passa a ser sobreposta ainda pelo limite dado da linha do trem. Os mapeamentos mostram soluções viárias para transposição destas barreiras que foram implementadas e que marcam a região.

---

**Figura 42** – Recorte Eixo Sul da Planta Geral da cidade de São Paulo, 1914.



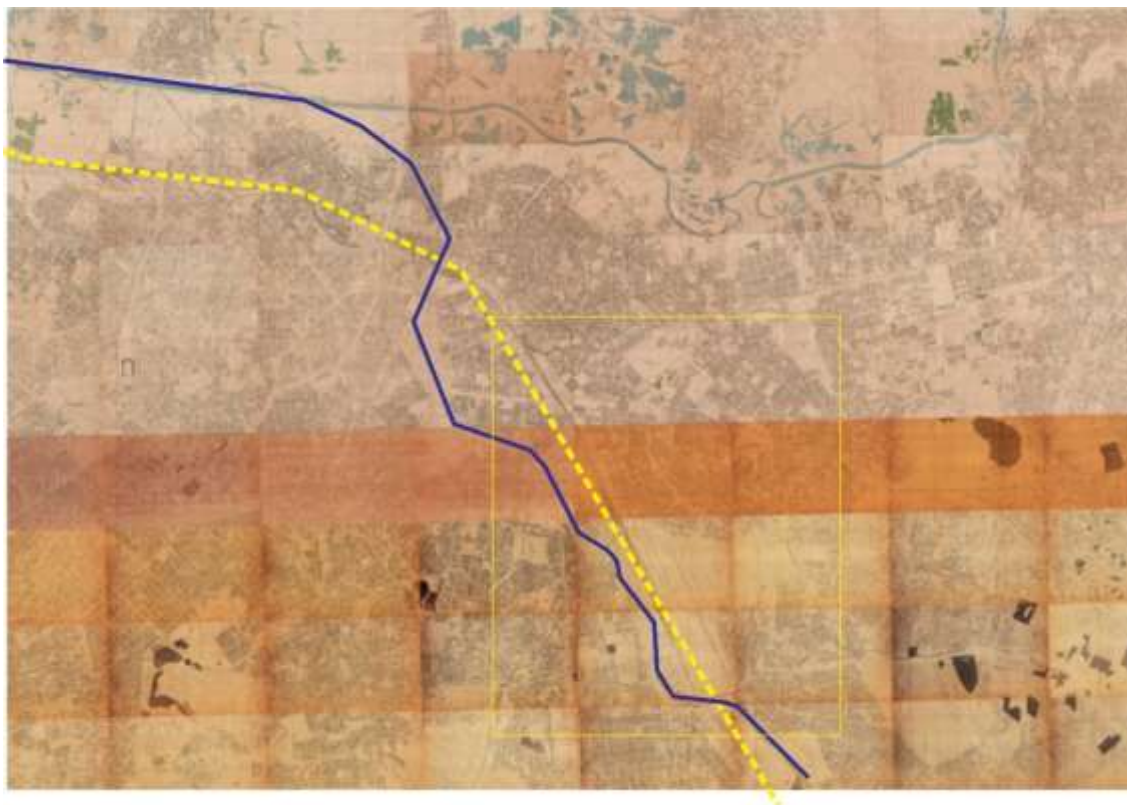
Fonte: São Paulo: Arquivo do Estado, Imprensa Oficial, 2001. Mapa 04.

**Figura 43** - Recorte do “Mapeamento Sara – 1930”. Em amarelo pontilhado, a linha férrea e em azul o Rio Tamanduateí.



Fonte: Plataforma Geosampa. Disponível em:  
[https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx). Acesso em dez./2022. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

**Figura 44** – Recorte do “Mapeamento Varig – 1954”. Em amarelo pontilhado, a linha férrea e em azul o Rio Tamanduateí.



Fonte: Plataforma Geosampa. Disponível em:

[https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx) .Acesso em dezembro de 2022.

Trabalho sobre a imagem da autora, 2023.

As figuras 43 e 44, com destaque para a área em amarelo, reforçam a ideia de uma urbanização da região que caminhou do centro da cidade para o sudeste da capital, acompanhando, portanto, a linha férrea. Fica claro, nestes dois mapas, que o trecho central destacado não era urbanizado até 1954. Como pode ser avaliado nas imagens aéreas da introdução e corroborado por Torres, este trecho do território receberia iniciativas industriais depois deste período, configurando uma implantação industrial diversa, com maior porte e grandes áreas, características estas ainda presentes no desenho urbano. Esse é o caso das fábricas de bebidas Brahma e Antártica, a Lorenzetti e a Ford, exemplos de iniciativas instaladas a posteriori<sup>67</sup>.

<sup>67</sup> Essa diferença pode ser percebida nos mapeamentos da cidade disponíveis na plataforma GeoSampa. A área mais próxima ao entroncamento férreo e ao centro da cidade aparecem ocupadas

**Figura 45** – Recorte do Mapa “Publicação 1988- vegetação”. Em amarelo pontilhado, a linha férrea e em azul o Rio Tamandateí.



Fonte: Plataforma Geosampa. Disponível em:

[https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx) . Acesso em dezembro de 2022.

Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

---

já em 1930, enquanto que a região mais ao sul da linha, em direção à São Bernardo do Campo, só é efetivamente ocupada após 1950. Base GeoSampa. Mapeamento Sara, de 1930; Mapeamento Varig, de 1954; Mapeamento Vegetação, de 1988.

**Figura 46** – Recorte do Mapa “Mapeamento 2004”. Em amarelo pontilhado, a linha férrea e em azul o Rio Tamanduateí.



Fonte: Plataforma Geosampa, Disponível em:

[https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx) .Acesso em dezembro de 2022.

Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

As figuras de 1988 e 2004, demonstram que a ocupação dos bairros lindeiros ao Tamanduateí estaria já consolidada na década de 1980 e embora possa-se falar de fechamento e migração de indústrias, são poucas as áreas não edificadas no recorte, conforme podemos perceber nas imagens abaixo.



**Figura 47** – Vista aérea da região.



Fonte: Relatório Geral OUBT, 2015. Voo de reconhecimento da área, 2012. s/ autor.

**Figura 48** – Vista aérea da região.

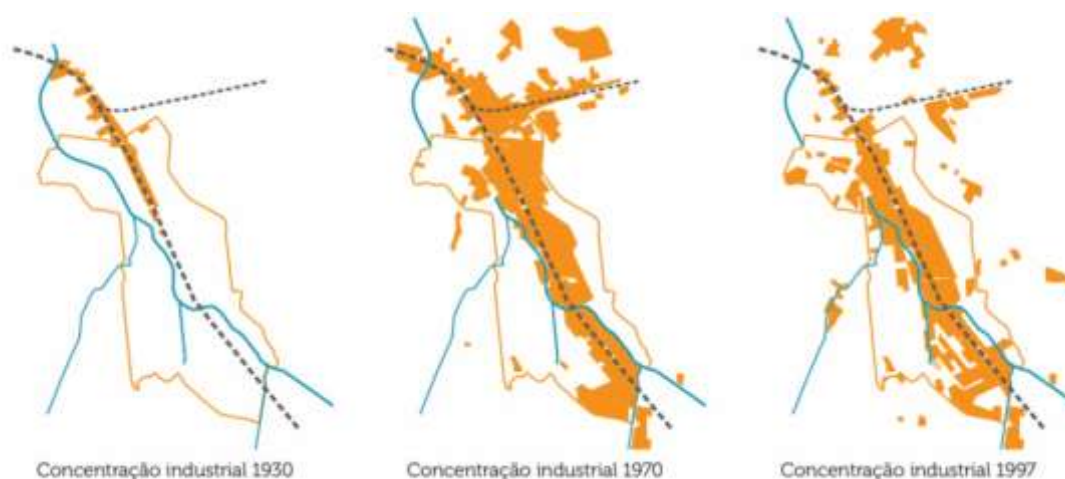


Fonte: Relatório Geral OUBT, 2015. Voo de reconhecimento da área, 2012. s/ autor.

Os Mapas-síntese presentes no plano de reocupação da área OUCBT, mostram uma concentração e crescimento das iniciativas industriais nos bairros do

Tamanduateí entre 1930 e 1970 e posterior deslocamento destas plantas já entre as décadas de 1970 e 1997, conforme podemos ver abaixo.

**Figura 49** – Mapas síntese que mostram a concentração das atividades industriais na área.



Fonte: PREFEITURA de São Paulo. Projeto de Lei Nº 723/2015. Operação Urbana Consorciada – Bairros do Tamanduateí. p.,27.

O deslocamento industrial do período acarretou em grande impacto para a região, ao que Nobre (2014, p. 4) associa, principalmente, à manutenção do zoneamento da área como industrial até 1972. Para o autor, foram as mudanças trazidas pelo novo zoneamento em 2005 que levariam a um agressivo processo de verticalização e reincorporação da área pelo desenvolvimento imobiliário, este ainda em curso. As imagens de levantamento realizadas em 2019 e 2022 e o número de empreendimentos lançados ou em construção na região corroboram esta ideia.

**Figura 50** – Exemplo de verticalização no bairro do Brás- São Paulo, SP. Empreendimento *Piscine Station Resort* - Fotografia do levantamento de campo, à Rua Domingos Paiva, face à estação Brás.



Fotos de levantamento de campo realizados pela autora, julho de 2019.

**Figura 51** – Verticalização e remanescente industrial no bairro da Mooca. Empreendimento comercial em antigo remanescente industrial com empreendimento vertical ao fundo



Fotos de levantamento de campo realizados pela autora, julho de 2019.

**Figura 52** – Antigas edificações industriais e a nova ocupação da área. Edificações existentes versus novos conjuntos, que demonstram o grande adensamento previsto. Levantamento realizado pela autora.



Fotos de levantamento de campo realizados pela autora, fevereiro de 2022.

**Figura 53** - Empreendimento Luzes da Mooca, com a manutenção da antiga chaminé da Fábrica União e a antiga fábrica da Antártica ao fundo



Fotos de levantamento de campo realizados pela autora, fevereiro de 2022.

**Figura 54** - Edifício do antigo Cotonifício Crespi. Ocupado pela rede de supermercados Extra, na Mooca, o edifício estava sem atividade até o início de 2022. No ano de 2023 foi transformado na rede Assaí.



Fotos de levantamento de campo realizados pela autora, fevereiro de 2022.

A pesquisa nos relatórios da prefeitura da cidade de São Paulo disponíveis no Arquivo Histórico Municipal de São Paulo mostra ainda alguns aspectos importantes sobre a densidade populacional da região. Dados do relatório de 1992 indica um decréscimo da população dos bairros do Brás e Mooca, que, de 1940 a 1980 perderam cerca de trinta mil habitantes (PREFEITURA MUNICIPAL DA CIDADE DE SÃO PAULO – EMURB SÃO PAULO, 1992, p. 28). Esse mesmo relatório sublinha, já em 1992, uma preocupação com a preservação patrimonial.<sup>68</sup>

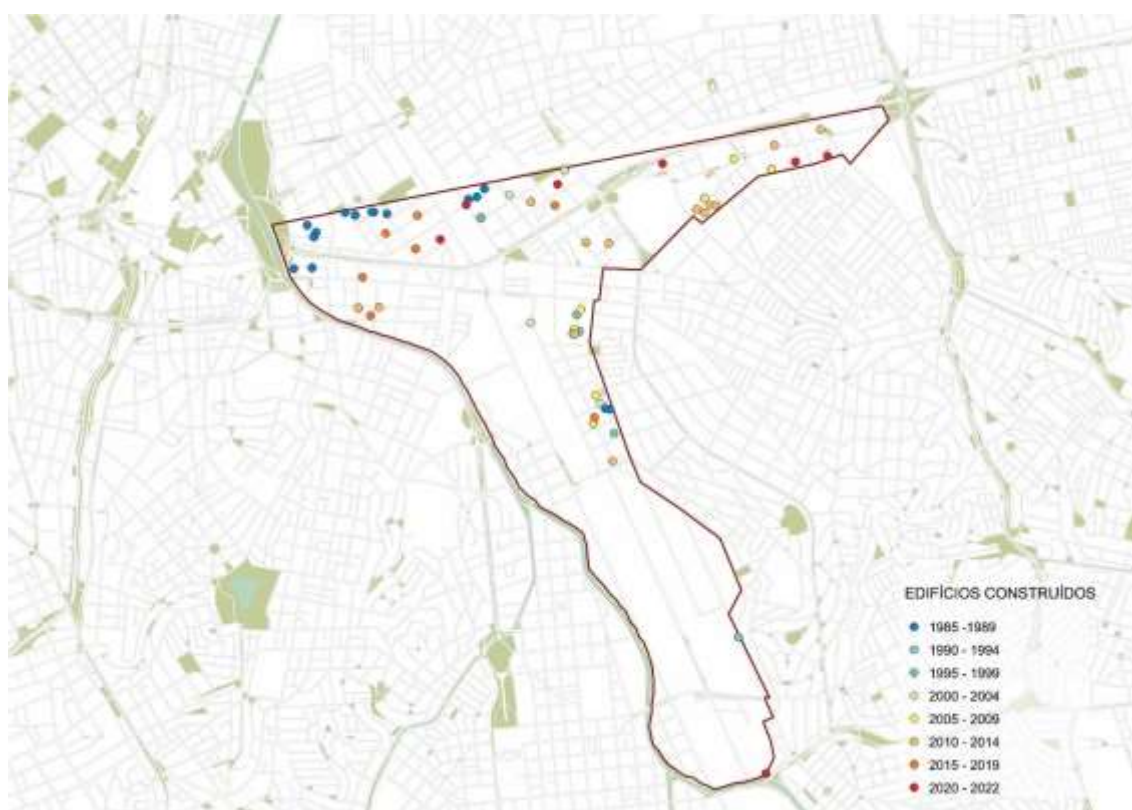
A partir do novo zoneamento da área, em 2005, a verticalização traria, apenas em quatro anos, cerca de sete mil novos moradores, num processo de adensamento

---

<sup>68</sup> O relatório da Prefeitura de São Paulo de 1992 afirma: “Ao mesmo tempo, vem se aprofundando o processo de deterioração do patrimônio construído no bairro, patrimônio este de valor histórico e cultural representativo dos primórdios da indústria paulista.” (PREFEITURA MUNICIPAL DA CIDADE DE SÃO PAULO – EMURB SÃO PAULO, 1992, P. 28).

que poderia chegar a uma população de cerca de um milhão de pessoas (ZANCHETA, 2009). A consulta na hemeroteca do departamento do Arquivo Histórico revelou ainda uma série de reportagens que, frente ao esvaziamento da região, corroboram a ideia de um passado perdido e publicações que utilizam, por exemplo, a “velha Mooca” ou o “velho Brás”.<sup>69</sup>

**Figura 55** – Empreendimentos no recorte de 1985-2022. A partir de cruzamento da base de dados Embraesp 2022 e perímetro da área



Fonte: Realizado pela pesquisadora do LEAUC Luiana Cardoso, base da Embraesp, 2023.

A imagem acima mostra o número de empreendimentos verticais realizados na região. Vale destacar a concentração destes face ao que identificamos como Setor A, mais antigo e dinâmico do ponto de vista dos usos. Verifica-se, contudo, número crescente de lançamentos imobiliários ao longo do eixo sul do recorte, por conta

<sup>69</sup> Folha de São Paulo – 26/06/1983; *A velha Mooca vive hoje de lembranças e retratos* – Paulo Sérgio Scarpa; O Estado de São Paulo – 11.11.1973 “*A principal rua da Mooca hoje vive só de seu passado*” Lia Ribeiro Dias; SESSO JUNIOR, Geraldo. *No velho Brás*. Artigos publicados na Gazeta do Tatuapé a partir de 08 de abril de 1979. Fotocópia da Biblioteca do Arquivo Municipal.

principalmente, da abertura da estação de metrô Tamanduateí, linha verde, conforme mostra o levantamento da área, capítulo 03. Segundo os dados obtidos pela tabela Embraesp, os empreendimentos realizados na região a partir dos anos 2000 somam mais de 63% do total.<sup>70</sup>

Como um dos objetivos levantados na introdução, este trabalho intenta explorar a sobreposição de usos e significados vinculados a estes remanescentes industriais, centralizando a questão da cultura como liame desta análise. Para tal, foi realizado um levantamento no Arquivo Histórico Municipal, no sentido de localizar historicamente equipamentos culturais da região. Este levantamento revelou a presença de cinemas e teatros, instalados no início do século XX. Outros locais que mantinham atividades culturais importantes eram os clubes sociais e esportivos da região<sup>71</sup>.

Utilizando como referências os trabalhos de Euclides Barbulho (2006), Sesso Junior (1979), Torres (1985) e os Informativos do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, foi possível verificar uma extensa presença de cinemas e teatros na região. O informativo intitulado “Territórios do cinema em São Paulo”<sup>72</sup> sublinha a implantação destes equipamentos em bairros populosos, de perfil proletário e fora do centro histórico, como o Brás, o Bom Retiro e a Barra Funda, inaugurados principalmente nas primeiras décadas do século XX. (ARQUIVO MUNICIPAL, 2007)

Este cruzamento bibliográfico possibilitou levantar os seguintes equipamentos: o Teatro São José (1901), o Teatro Colombo (1908), posteriormente cine Colombo (1915), Cine Belém, depois transformado em Braz Politheama (1911), o Cine Brás-

---

<sup>70</sup> Conforme planilha em anexo, tabela 01.

<sup>71</sup> Na região do Brás e Mooca, existiram diversos clubes sociais e esportivos que foram importantes pontos de encontro para a população da região. Esses clubes promoviam eventos sociais, como bailes e festas, e também ofereciam espaços para a prática de esportes. O Clube Atlético Juventus foi fundado em 1924, iniciativa do time desportivo do Cotonifício Crespi. É um dos mais tradicionais clubes da região do Brás e Mooca e teve seu estádio recentemente protegido pela legislação de tombamento. Fonte: <https://www.juventus.com.br/>. Acesso em 23 de junho de 2023. Já o Clube Atlético Ypiranga foi fundado em 1906, importante pela implementação de suas modalidades esportivas e culturais, como futebol e teatro. Ocupa hoje área próxima ao recorte, ao lado da Av. Presidente Wilson. Fonte: <https://cay.com.br/instalacoes/>. Acesso em 23 de junho de 2023.

<sup>72</sup> O informativo é acompanhado de uma listagem das salas de cinema da cidade de São Paulo, com seus endereços e datas de funcionamento. Disponível em: <http://www.arquiamicos.org.br/info/info15/img/control-geral-salas-1901-1930.pdf>

Bijou (1911), o Cine Eden (1911), o Teatro Santana (1912), o Ideal Cinema (1912), o Cine Avenida (1913), o Cine Bijou Oriente (1913), o Cine Glória (1913), o Cine Celso Garcia (1914), o Teatro Rialto (1917), o Olympia Teatro (1922), o Cinema Moderno (1924), o Iris Theatre (1925), o Cine Brás (1928), Cine Santo Antônio (1928), Teatro Ritz (1929), Mafalda Teatro (1917),

Posteriormente, em 1952 o teatro Arthur Azevedo foi inaugurado, permanecendo como equipamento cultural na área. Outros cinemas de rua que aparecem nesta bibliografia são: Cine Marrocos, o Cine Brasília, o Cine Bandeirantes, o Cine Roxy e o Cine Popular. Embora teatros e cinemas no início do século XX apareçam em número expressivo, esse traço característico da área não se manteve. Hoje, apenas o teatro Arthur Azevedo permanece como equipamento exclusivamente cultural, e o Mooca Plaza Shopping, inaugurado em 2011, concentra salas de cinema e teatro.

**Figura 56** – Localização de parte dos teatros e cinemas da região.



Fonte: Euclides Barbulho (2006), Sesso Junior (1979), Torres (1985), Informativo do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, ano 03, 2007. Trabalho sobre imagem de satélite da autora, google Earth, 2023.

Do ponto de vista cultural, a área vem sendo retomada, num passado recente, enquanto representativa de um momento importante da capital paulista, a



industrialização. O primeiro bem a ser reconhecido como tal foi a Estação do Brás, tombada pelo Conpresp, em 1982. Com a ampliação das discussões e consolidação do campo do patrimônio industrial, o número de bens tombados tem crescido significativamente a partir dos anos 2000, momento que coincide também com o amplo deslocamento industrial e as mudanças experimentadas na paisagem dos bairros do Tamanduateí.

Com base nos documentos estudados e bibliografia pesquisada, chegou-se a uma listagem preliminar de bens tombados de caráter industrial na área, a saber:

Lista 01 - Bens Patrimoniais de tipologia industrial tombados na área do recorte | (ano do tombamento) \*Tombamento pelo Conpresp e Condephaat

1. Estação do Brás (1982)
2. Remanescentes da Antiga Estação do Brás (1991)
3. Hospedaria dos Imigrantes (1991) \*
4. Vila Maria Zélia (1992)\*
5. Moinho Matarazzo | Tecelagem Mariângela (1992)
6. Estação da Luz\* (1996)
7. Galpões da Mooca (2007) – Antigas Oficinas da Sociedade Anônima Casa Vanorden; Antigo conjunto Grandes Moinhos Minetti Gamba; Antigo conjunto de Galpões e armazéns R. Borges de Figueiredo; Antigo conjunto de depósitos para café; Antigo conjunto Sociedade Técnica Bremensis e Schimdt Trost; Conjunto de Armazéns da São Paulo Railway.
8. Chaminé da Refinaria União (2010)
9. Gasômetro do Brás (2012) \*
10. Antigo conjunto das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo; Complexo da fábrica de Fósforos Fiat Lux e Fábrica da Duchen; ramal ferroviário (2012)
11. Estação de Bondes do Brás (2014) \*
12. Companhia Antártica (2016) \*
13. Estádio Juventus – ampliação do tombamento (2020).

Mesmo com as dificuldades de proteção patrimonial, está prevista a instituição das Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEPEC) já no Plano Diretor Estratégico de 2004, num esforço para manutenção de determinados conjuntos e áreas do bairro,

bem como definição de áreas envoltórias e restrição do gabarito. Rufinoni (2016), por sua vez, levanta a dificuldade em cunhar critérios e estratégias de registro capazes de abarcar as especificidades da escala urbana, uma questão recorrentemente debatida pelo campo do patrimônio industrial. Há uma complexidade de levantamento dada a escala fabril e limites dos instrumentos de proteção legais que são, usualmente, pautados pela edificação. Afirma a autora:

A ZEPEC, no entanto, é um instrumento jurídico geralmente empregado para a preservação de lotes considerados individualmente, sendo difícil justificar a preservação de vários lotes contíguos na intenção de abranger um perímetro significativo (RUFINONI, 2016, p. 229).

Segundo Nobre (2014, p. 8), apesar deste esforço, não foram estabelecidos parâmetros de desenho urbano para limitação de tamanhos dos terrenos, tampouco da utilização de ferramentas de dinamização urbana como as fachadas ativadas, levando a um emparedamento das calçadas, isto é, novos empreendimentos que não tem comunicação direta com o espaço público, conforme pode ser já percebido no padrão das novas edificações que surgem no bairro.

**Figura 57** – Indicação das ZEPEC e bens protegidos. Legenda: Em vermelho: BIR – Bens Imóveis representativos; em rosa BIR – Área indicada para tombamento; em verde APPa – Área de Proteção paisagística.



Fonte: Plataforma Geosampa, Disponível em:

[https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx) . Acesso em dezembro de 2022.

Trabalho em imagem elaborado pela autora, 2023

Por ser compreendida como um território de entrave, mas com grande potencialidade dada a infraestrutura instalada e proximidade com o centro da cidade, a região é alvo de uma diversidade de planos de intervenção a saber: Operação Urbana Diagonal Sul (2002) Operação Urbana Consorciada Mooca – Vila Carioca (2012) e posteriormente Operação Urbana Bairros do Tamanduateí (2015), bem como é compreendida pelo Plano Diretor Estratégico como Macroárea de Estruturação Metropolitana.

Importante ressaltar a questão da interligação da área o ABC Paulista e ainda sua intensa relação com o porto de Santos. Dessa forma, vê-se que a dinâmica metropolitana da área e sua importante conexão influenciam diretamente no tipo de

atividade a ser implantada, cujo Plano Diretor (2014) e a OUCBT (2015) indicam como “polo logístico”. Ainda o Relatório Operação Urbana Mooca Vila Carioca coloca como questão problemática a intensão de implantação de pátios de *containers* pela concessionária da linha.<sup>73</sup>

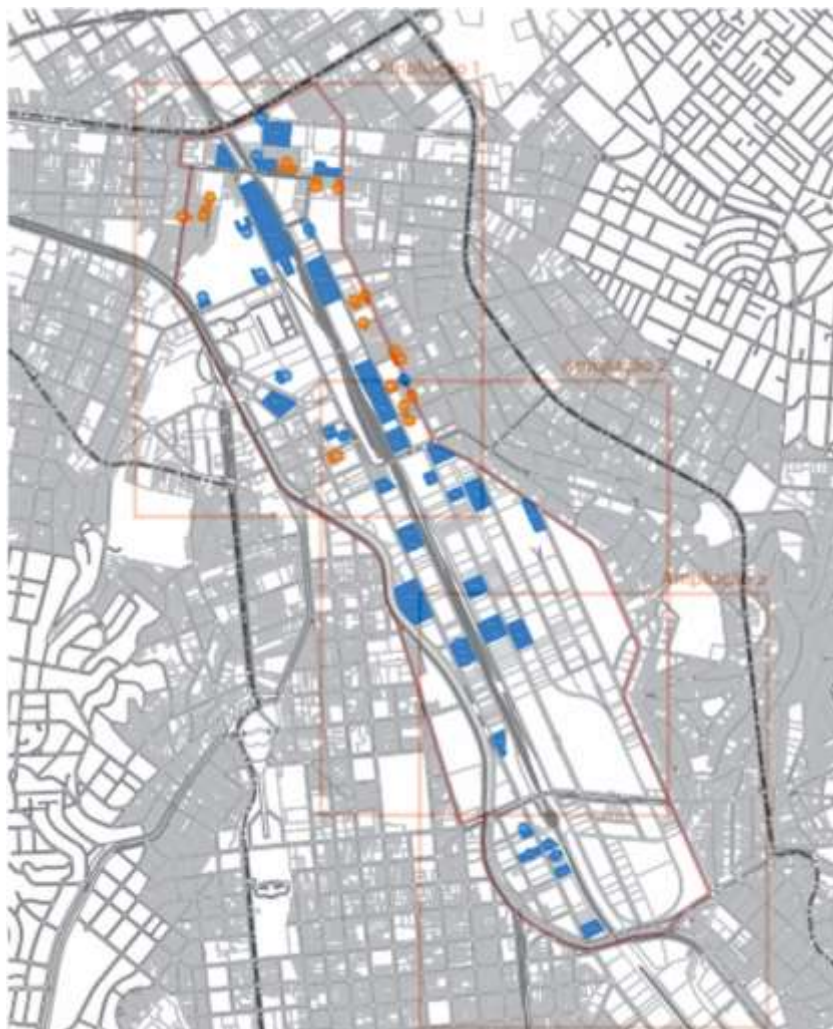
O Relatório Geral da Operação Urbana Mooca Vila Carioca identifica dois conjuntos históricos importantes: A orla ferroviária no Setor Mooca (próximo ao conjunto das Fábricas Antártica) e o Setor Parque da Mooca, bem como chama a atenção para uma série de edificações e conjuntos ainda não estudados e desprotegidos. Rufinoni (2016) identifica a mesma questão no tratamento da área, a partir de levantamento realizado preliminarmente, em 2013, na qual foram levantadas 62 edificações.<sup>74</sup> Abaixo, apresento um dos mapeamentos realizados pela OUCBT o que demonstra, de antemão, o significativo número de edificações desprotegidas.

---

<sup>73</sup> “A empresa MRS Logística, que intenciona implantar um Terminal de Contêineres próximo à área da atual Estação Mooca da CPTM, para distribuição de produtos via contêineres vindos do interior e Porto de Santos dentro da Capital, além de um terminal de distribuição de bobinas de aço junto à zona industrial do Setor Parque da Mooca, para atendimento da demanda dos estabelecimentos que realizam o corte e a armazenagem deste produto atualmente.” (RELATÓRIO GERAL, OPERAÇÃO URBANA MOOCA- VILA CARIÓCA, 2014, p. 21).

<sup>74</sup> Segundo a autora: “Listagem, porém, seguramente incompleta. Certamente, a pesquisa não objetivou mapear todos os conjuntos industriais existentes no extenso perímetro da operação urbana. O mapeamento, contudo, buscou reforçar graficamente a grande extensão urbana que ainda precisamos inventariar, reforçando o argumento central da discussão, a questão da escala urbana da preservação e dos meios e métodos adequados para nela intervir (RUFINONI, 2016, p. 231).

**Figura 58** – Edificações de Referência. Legenda: Em azul: galpões industriais; em laranja Vilas Operárias.



Fonte: Relatório Geral da Operação Urbana Mooca Vila Carioca, Anexo 01, pp.82.

Nesse contexto, reforça-se o caráter de retomada de parte desta área vinculada à implantação de um polo de economia criativa<sup>75</sup>, conforme mapa da OUCBT abaixo e que reforça sua localização com proximidade ao patrimônio edificado protegido e tombado.

---

<sup>75</sup> As definições de economia criativa serão melhor aprofundadas no terceiro capítulo deste memorial. Segundo as definições do Plano Diretor Estratégico, são territórios destinados ao fomento e desenvolvimento de atividades econômicas que compõem a economia criativa, entendida como o ciclo de criação, produção e distribuição de bens e serviços tangíveis ou intangíveis que utilizam a criatividade, a habilidade e o talento de indivíduos ou grupos como insumos primários, sendo composta por atividades econômicas baseadas no conhecimento e capazes de produzir riqueza, gerar emprego e distribuir renda.

**Figura 59** – Proposta de atividades para o Setor – Plano OUCBT. Legenda – Vinculação do polo criativo vinculado ao patrimônio edificado e manutenção das atividades de polo industrial e polo logístico.



Fonte: PREFEITURA de São Paulo. Projeto de Lei Nº 723/2015. Operação Urbana Consorciada – Bairros do Tamanduateí. p.27.

**Figura 60** - Plano de Ocupação da área e sua relação com as edificações tombadas da antiga Fábrica da Antártica.



Fonte: VIGLIECCA E ASSOCIADOS. Disponível em: <http://www.viglicca.com.br/pt-BR/projects/mooca-vila-carioca-bairros-do-tamanduatei-uo>. Acesso em: 10 de agosto de 2022.

Como apresentado, identificou-se, para o recorte em questão, uma indicação de retomada econômica a partir atividades vinculadas à economia criativa, conforme apresentados tanto no plano OUCBT (2015) como no Plano Diretor Estratégico para o município (2014).

Para além daqueles conjuntos já reconhecidos e protegidos pela legislação de patrimônio, há um significativo conjunto edificado passível de ser compreendido enquanto tal, conforme aponta RUFINONI (2014) e o Relatório Geral OUCBT, que realizou levantamento preliminar imóveis e/ou conjuntos, que, durante a elaboração do plano urbanístico da Operação, foram pré-identificados como sendo de interesse histórico<sup>76</sup>

O Plano Diretor entende e define como “Macroárea de Estruturação Metropolitana”, prevendo aumento da densidade construtiva e demográfica e implantação de novas atividades econômicas que garantam a proteção do patrimônio arquitetônico e cultural, em especial o ferroviário e o industrial. Ainda sobre o patrimônio na área, plano prevê a recuperação, preservação e proteção de imóveis relacionados ao patrimônio industrial e ferroviário com atividades compatíveis e ainda a manutenção e estímulo ao emprego industrial e atividades econômicas de abrangência metropolitana.

Por sua vez, o Plano Diretor entende os Polos de Economia Criativa como sendo territórios destinados ao desenvolvimento de atividades econômicas como criação, produção e distribuição de bens e serviços que utilizam a criatividade de grupos ou indivíduos, composta por atividades econômicas baseadas no conhecimento (PDE-SP, 2014. SEÇÃO III - DOS POLOS DE ECONOMIA CRIATIVA Art. 182).<sup>77</sup>

A implantação e o funcionamento dos Polos de Economia Criativa deveriam ser preferencialmente desenvolvidos, segundo o plano, em Territórios de Interesse da Cultura e da Paisagem. Este prevê ainda benefícios fiscais para incentivo destas

---

<sup>76</sup> (Relatório Geral OUC MVC, anexo 01: levantamento preliminar edificações de referência: 88-101).

<sup>77</sup> Segundo o texto original “Os Polos de Economia Criativa - PEC são territórios destinados ao fomento e desenvolvimento de atividades econômicas que compõem a economia criativa, entendida como o ciclo de criação, produção e distribuição de bens e serviços tangíveis ou intangíveis que utilizam a criatividade, a habilidade e o talento de indivíduos ou grupos como insumos primários, sendo composta por atividades econômicas baseadas no conhecimento e capazes de produzir riqueza, gerar emprego e distribuir renda.” (PDE-SP, 2014. SEÇÃO III - DOS POLOS DE ECONOMIA CRIATIVA Art. 182).

atividades, tais como isenção de IPTU e taxas municipais<sup>78</sup>. As atividades relacionadas aos polos de economia se vinculariam então a quatro diferentes eixos:

O primeiro, o Patrimônio Cultural, fomentando atividades que se desenvolvem a partir dos elementos de herança cultural, de modo intangível ou ainda a partir do turismo e fruição de sítios com valor histórico, artístico e paisagístico; o segundo privilegiaria atividades baseadas nas artes visuais e performáticas e/ou visuais; o terceiro, atividades de mídia, como produção de conteúdo e produções audiovisuais e o quarto, chamado de “criações funcionais”, em que estão incluídas a criação arquitetônica, a moda e as animações digitais (PDE-SP, 2014. SEÇÃO III - DOS POLOS DE ECONOMIA CRIATIVA Art. 185.)<sup>79</sup>.

Os objetivos de implementação dos Polos de Economia Criativa expressos neste documento versam sobre a valorização e o fomento da diversidade cultural e suas formas de expressão material e imaterial. Assim, enxergam um potencial criativo e inovador e que pode ainda estimular o desenvolvimento de outros distritos criativos articulados entre si e o setor empresarial, valorizando ativos criativos e promovendo a competitividade de produtos, bens e serviços cujos insumos primários sejam o talento e a criatividade individual e coletiva. Assim, também teria como objetivo apoiar a elaboração de “produtos culturais”, à compreensão e fruição da paisagem, o uso do espaço público e a circulação de produtos decorrentes da economia criativa. (PDE-SP, 2014. SEÇÃO III - DOS POLOS DE ECONOMIA CRIATIVA Art. 185.)

---

<sup>78</sup> Conforme texto do plano: “Concessão de benefícios fiscais para estabelecimentos contribuintes de Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN50; II - isenção de IPTU; III - isenção de taxas municipais para instalação e funcionamento; IV - simplificação dos procedimentos para instalação e funcionamento e obtenção das autorizações e alvarás necessários.” (PDE-SP, 2014. SEÇÃO III - DOS POLOS DE ECONOMIA CRIATIVA Art. 185.)

<sup>79</sup> Conforme texto original: “I - Patrimônio Cultural: atividades que se desenvolvem a partir dos elementos da herança cultural, envolvendo as celebrações e os modos de criar, viver e fazer, tais como o artesanato, a gastronomia, o lazer, o entretenimento, o turismo a sítios com valor histórico, artístico e paisagístico, e a fruição a museus e bibliotecas; II - Artes: atividades baseadas nas artes e elementos simbólicos das culturas, podendo ser tanto visual quanto performático, tais como música, teatro, circo, dança, e artes plásticas, visuais e fotográficas; III - Mídia: atividades que produzem um conteúdo com a finalidade de se comunicar com grandes públicos, como o mercado editorial, a publicidade, os meios de comunicação impresso e produções audiovisuais cinematográficas, televisivas e radiofônicas; IV - Criações Funcionais: atividades que possuem uma finalidade funcional, como a arquitetura, a moda, as animações digitais. Territórios destinados ao fomento de atividades econômicas relacionadas ao ciclo de criação, produção e distribuição de bens e serviços que utilizam a criatividade.” (PDE-SP, 2014. SEÇÃO III - DOS POLOS DE ECONOMIA CRIATIVA Art. 185).



Como pode ser visto a partir do que apresenta o Plano Diretor, a intenção é implantar áreas de economia criativa em territórios entendidos enquanto patrimônio, no fomento de atividades vinculadas à mídia, artes e bens e serviços que estimulem a criatividade. Embora o Plano Diretor e o Plano OUCBT não deem ênfase ao conteúdo de tecnologia que podem ser desenvolvidos nestes locais, vê-se um processo bastante similar de reorganização territorial como o apresentado por Zukin (2020), na retomada de antigas áreas industriais desmobilizadas, e que, como colocado, podem contribuir para processos de valorização destes territórios, como também não podem ser desvinculados dos processos hegemônicos de produção da cidade.

Embora os bairros do Tamanduateí possam ser compreendidos dentro do processo de reorganização produtiva experimentada após 1970, há uma singularidade deste território no que diz respeito ao deslocamento de plantas industriais, uma vez que este está associado à desinstalação industrial.

Neste período, a intensa valorização fundiária da metrópole acarretou num crescimento do valor de áreas próximas ao centro. Terrenos localizados nos bairros do Tamanduateí tornaram-se mais caros, o que contribuía negativamente para a expansão da atividade industrial. Sua readequação era limitada pelo crescimento e consolidação do tecido urbano, pressionando ainda por sua transformação. Ademais, a grande concentração populacional da capital trazia consigo uma série de consequências negativas, como os limites logísticos e o tempo de deslocamento de trabalhadores e mercadorias.

Outro fator que influenciou sobremaneira a interiorização industrial foi o elevado custo dos salários dos trabalhadores em função das reivindicações por direitos frente à organização sindical, que ganhava relevância principalmente a partir dos anos de 1970. Neste período, embora mais dispersa, a indústria paulista passou por uma modernização em sua estrutura, com ampliação dos segmentos de serviço e logística. (NEGRI, 1996, p. 137) Soma-se a isso a implementação das primeiras medidas relativas à legislação ambiental e ainda as dificuldades logísticas enfrentadas pelo declínio do modelo de transporte ferroviário.

Por outro lado, se consolidava um modelo rodoviarista de desenvolvimento, com grande investimento em obras de infraestrutura ao redor da capital paulista<sup>80</sup>, o que influenciou diretamente no rearranjo da localização industrial. Há ainda, sobreposto a estes fatores, a implementação de novas tecnologias de comunicação dentro deste processo, o que permitiu um distanciamento gradual entre a parte fabril administrativa e produtiva, que não precisavam mais, necessariamente, estar vinculadas territorialmente.

Do ponto de vista macroeconômico, o Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento, de 1974, de iniciativa do Governo Federal previa o incentivo à implantação de projetos industriais em regiões para além do Sudoeste do país, como uma maneira de atingir o objetivo de incremento da produção, modernização e diversificação industrial. Sua implementação entre as décadas de 1970 e 1980 teve como consequência a interiorização de plantas fabris, o que, no caso da cidade de São Paulo, levaria à migração de iniciativas da capital paulista para o interior próximo, dentro já de uma nova lógica<sup>81</sup> (NEGRI, 1996). No caso da capital, as novas iniciativas passaram a ocupar cidades como Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Baixada Santista, respondendo já a novos fatores locacionais<sup>82</sup>. Este deslocamento industrial esteve aliado ao fenômeno do fechamento industrial, mesmo que possam ser observados um incremento nas iniciativas industriais em centros urbanos já consolidados.

Para Antunes (2004, p. 80), a reestruturação produtiva brasileira esteve concentrada apenas na redução dos direitos trabalhistas, com a diminuição tanto da oferta de trabalho, no intuito de otimizar a produção, como de salários-base. Como aprofundado por Andreotti (2015) a crise econômica observada na década de 1980 atuou para que a estrutura industrial brasileira pouco se modificasse, embora inovações tecnológicas e organizacionais pontuais pudessem ser observadas. Entretanto, as indústrias nacionais reestruturaram-se de maneira mais profunda a

---

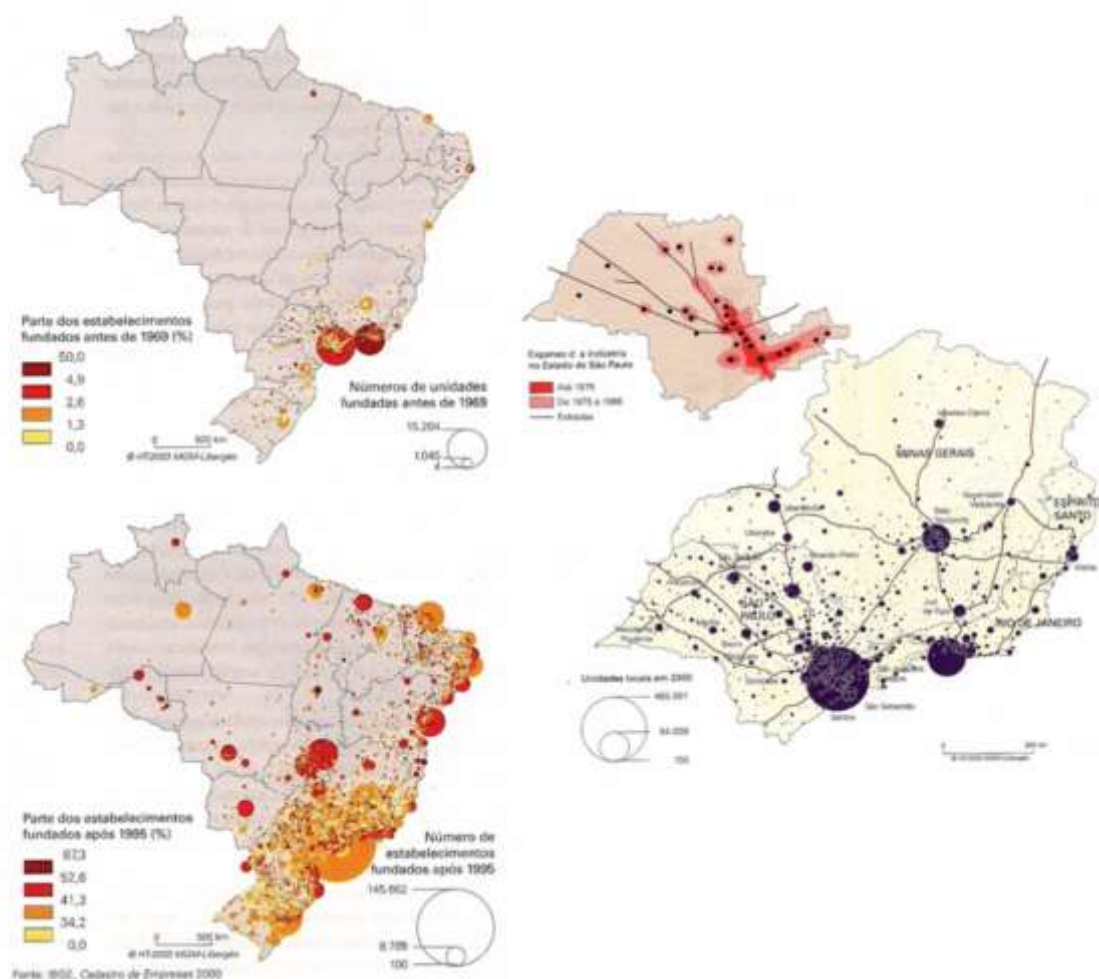
<sup>80</sup> Abertura da Rodovia Anhanguera e Bandeiras, Imigrantes são eixos viários abertos após 1960. Novo ramal férreo São Paulo Santos e ramal Intermodal da Região Metropolitana de Campinas também data deste período. Ver (ANDREOTTI, 2015).

<sup>81</sup> Segundo colocado por Negri, há nesse período uma diversificação da estrutura industrial, e que levou inclusive à incorporação de um novo agente, o municipal, para além das esferas estaduais e federais. É nesse período, por exemplo, que a cidade de Campinas recebe uma série de novas iniciativas (NEGRI, 1996, p.146-175; ANDREOTTI, 2015, p. 44-45).

<sup>82</sup> No caso de Campinas, por exemplo, as novas iniciativas irão ocupar o Distrito Industrial, fora do centro da cidade e próximas ao entroncamento rodoviário, por exemplo.

partir da abertura do mercado experimentada nos anos 1990, com adoção mais ampla e intensa da produção baseada num modelo flexível (ANDREOTTI, 2015, p. 33). É nesta década que o fenômeno de reorganização industrial e consequente esvaziamento de plantas fabris se tornam fenômenos mais visíveis na paisagem, embora a desativação e deslocamento industrial já fosse um fenômeno em curso, segundo Rufinoni (2016, p. 222), que pode ser percebido na área desde a década de 1960.<sup>83</sup>

**Figura 61** – Industrialização brasileira e paulista.



<sup>83</sup> Em Campinas, por exemplo, data deste período o fechamento das indústrias Duratex e Matarazzo, assim como o definitivo fechamento dos curtumes da cidade. Mesmo período do fechamento do conjunto têxtil São Pedro, em Itu, hoje Fundação Marcos Amaro. Na região da Mooca, a migração cervejaria Antártica para o interior paulista aconteceria em 1995, dentre outros exemplos.

Fonte: In: HERVÉ, Théry; MELO, Neli Aparecida de. Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território. 2.ed. São Paulo: EDUSP, 2008, pp. 151, 157. Edição de imagem da autora, 2023.

As considerações acima, em conjunto com as imagens apresentadas, mostram que, no caso brasileiro há uma sobreposição dos fenômenos de desindustrialização e deslocamento industrial. Desta forma, ambos processos estão aliados e superpostos. Embora possam ser relacionados, deslocamento industrial e desindustrialização são distintos e abordam fenômenos diferentes. O primeiro se refere ao processo pelo qual a produção industrial é transferida de uma região para outra, e o outro, por sua vez, diz respeito ao declínio do setor industrial em uma determinada região ou país, decorrente de diversos fatores. É necessário distingui-los a fim de compreender cada um dos processos em suas particularidades.

Outro aspecto destacável neste debate é o fato de a industrialização e a desindustrialização serem processos que, ao que parece, não foram constituídos como completos no país. Não houve a consolidação de um Estado de bem-estar social e a implementação das poucas iniciativas nesse sentido foram já desmontadas, sobretudo no atual período neoliberal. Em paralelo, as políticas públicas existentes não deram conta de suprir necessidades básicas, como por exemplo, direito à moradia. Como um país do sul global, os passivos industriais e sociais no caso brasileiro são maiores e mais agressivos, tanto em relação ao recurso ambiental como em relação às consequências sociais.

Por ter experimentado a reorganização industrial com intensidade apenas na década de 1990, as antigas áreas industriais do Estado de São Paulo, principalmente dos centros urbanos consolidados, foram incorporadas à uma lógica de exploração do território enquanto capital, entendidas como áreas destinadas à especulação imobiliária<sup>84</sup>. Isso gerou uma transformação urbana intensa e interpretação dos seus remanescentes materiais como “áreas vazias”, apropriadas, em sua maioria, pelo capital imobiliário privado.

---

<sup>84</sup> Isso pode ser percebido em cidades como Campinas e São Paulo, em que as antigas áreas industriais se tornam mais valorizadas, dada a amplitude dos terrenos, a infraestrutura consolidada e a sua localização, que, a partir do intenso crescimento da mancha urbana, passam a ser entendidas como centrais.

Essa primeira aproximação com a área nos mostra, portanto, os seguintes aspectos: sua alteração de usos com o deslocamento e fechamento industrial; manutenção de atividades vinculadas à produção e comerciais específicos e segmentados; o intenso processo de verticalização a partir das mudanças de zoneamento; entraves para proteção e valorização da paisagem industrial do bairro e uma área de grande vulnerabilidade social<sup>85</sup>.

O levantamento da área revela um território decorrente de um processo de deslocamento industrial. É possível encontrar conjuntos edificados desta tipologia esvaziados de suas atividades originais, como o caso da antiga fábrica da Antártica ou ainda edificações índice de um passado industrial, como no caso da chaminé da antiga fábrica de açúcar União.

Conforme apresentado pela discussão de termos e conceitos, deve-se destacar que a área não pode ser entendida como esvaziada de sua função industrial. Embora o levantamento de campo demonstre fechamento de iniciativas, transformação dos usos originais ou ainda novos empreendimentos nos antigos lotes, há uma série de atividades da cadeia industrial ainda existentes neste território<sup>86</sup>. A estes estão sobrepostos usos informais, novos usos comerciais que aproveitam as grandes metragens disponíveis e os empreendimentos habitacionais verticalizados. Dessa forma, é possível afirmar que o deslocamento industrial na área não é um processo linear ou finalizado, ele coexiste com trechos ainda industriais deste território, infraestruturas que respondem também a esta logística. São concomitantes ainda com os novos usos residenciais e de serviços e que ilustram a complexidade do urbano atual.

Conforme já elaborado na parte inicial deste trabalho, para avaliar o processo de deslocamento produtivo é necessária uma escala urbana e para sua retomada e

---

<sup>85</sup> Ficam claras, no levantamento de campo, as áreas de habitação informal, ocupações e cortiços. A legislação prevê áreas de ZEIS na região, conforme será aprofundado no capítulo da área. A questão da vulnerabilidade social também foi objeto de uma extensa pesquisa coordenada por Caio Santo Amore, na pesquisa "Levantamento das situações de moradia precária na Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí, disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/levantamento-das-situacoes-de-moradia-precaria-na-operacao-urbana-consorciada-bairros-do-tamanduatei/>, acesso em janeiro 2023.

<sup>86</sup> Serviços de logística, vinculados a atividades metalúrgicas entre outros. A fábrica Lorenzetti, por exemplo, foi implantada em 1923 e permanece ainda hoje com parte das atividades na região. (Fonte: <https://www.lorenzetti.com.br/historia-lorenzetti>. Acesso em: fevereiro de 2023). Os usos existentes nas áreas selecionadas serão melhor aprofundadas e apresentadas no tratamento da área.

usos, uma escala do objeto arquitetônico ou do conjunto edificado. Esse processo resultou num encontro de escalas, irradiadas a partir de pontos de ancoragem no território.

Nesse sentido, pontos de interesse foram alçados como pontos de partida para a análise urbana do entorno. Estes pontos foram escolhidos a partir das incursões em campo, numa tentativa de cruzamento de ocupações, usos existentes, reconhecimento institucional de edificações e perímetros, entre outros aspectos, intentando aprofundar uma análise sobre a dinâmica urbana atual da área. As áreas em destaque buscam abordar três locais com características distintas, conforme apresentado na introdução, a saber:

Setor A, área 03, setor de primeira ocupação histórica dos bairros do Tamanduateí, urbanização que se deu partindo do centro histórico da cidade e linearmente a partir da instalação da linha férrea da São Paulo Railway, em meados do século XIX. Neste trecho, as atividades industriais mesclam-se com usos residenciais e de serviços. É nesta área também em que se encontram edificações industriais reconhecidas pelos órgãos patrimoniais e protegidas por legislação de tombamento: a antiga fábrica da Antártica, o antigo moinho Minetti e Gamba e perímetro da ZEPEC.

O Setor B, área 02, ao centro do mapa, corresponde a um momento de ocupação posterior, cuja instalação e atividade industrial é predominante. O desenho das quadras, consolidado apenas após 1930, responde, sobretudo, a demanda de grandes metragens para implantação fabril, marcadas tanto pela existência do Rio Tamanduateí como da ferrovia. São pontuais o cruzamento destes dois limites, o que influencia diretamente num fluxo longitudinal e áreas desconexas, questões atuais e relevantes, que foram previamente apontadas nos levantamentos dos projetos da área.

O Setor C, área 01, apresenta usos também vinculados a uma dinâmica industrial. Sua proximidade com a linha férrea e com o eixo de articulação com o ABCD Paulista, caracterizam esta parcela do território como ponto importante de logística e de distribuição da cidade de São Paulo. A recente expansão da linha verde (estações Tamanduateí e Vila Prudente) e a conexão da CPTM com a linha vermelha do metrô, no Brás, reforçam o potencial de mobilidade a área, característica que vem

sendo reconhecida e utilizada como alavanca para comercialização dos novos empreendimentos residenciais na área.

## 2.1.2 Análise dos pontos irradiadores

### Área 01 – Presidente Wilson

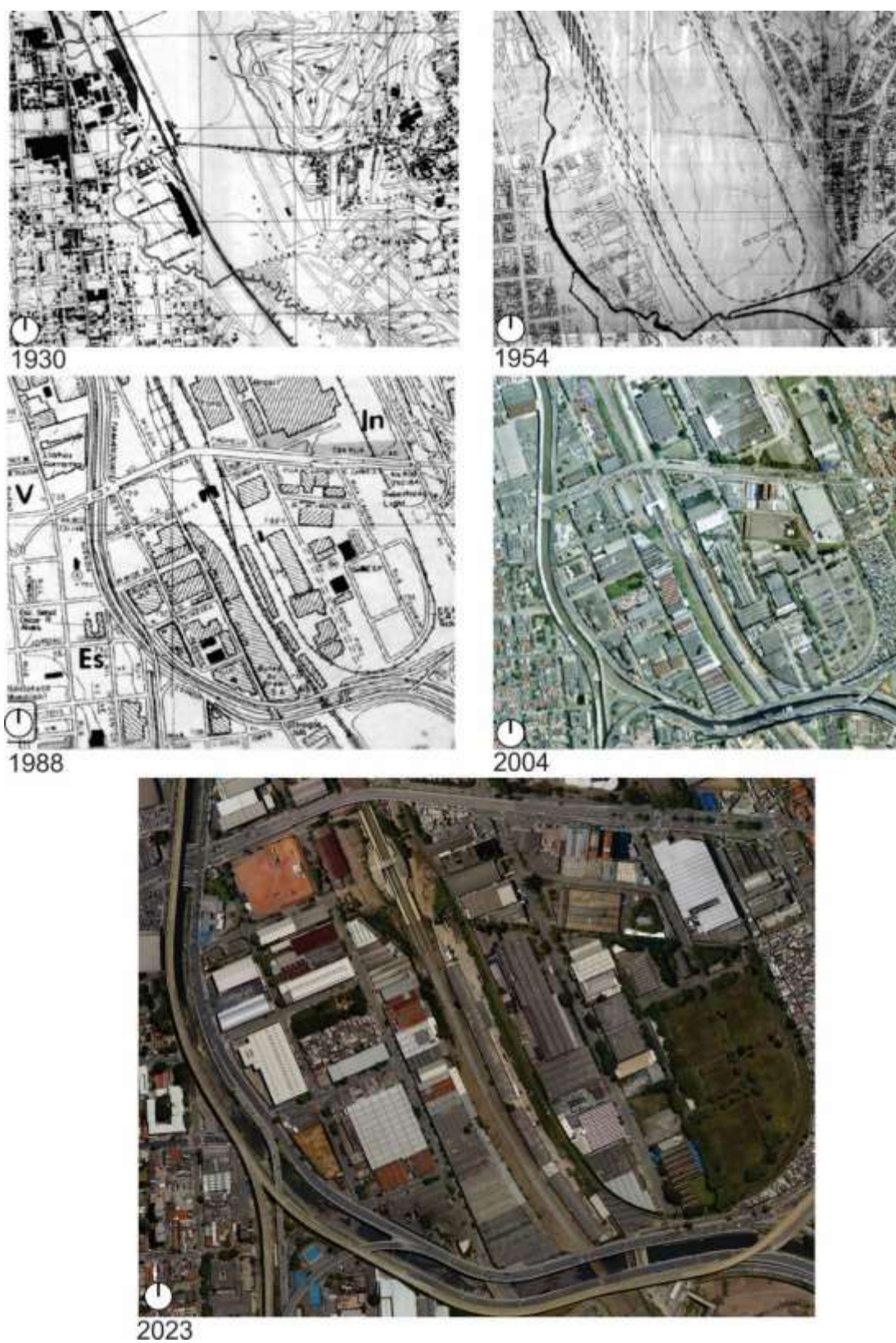
Figura 62 – Localização da área no recorte. Interligação com eixos estruturadores do metrô e CPTM.



Fonte: Imagem Google Earth, 2019. Trabalho sobre imagem da autora, 2022.



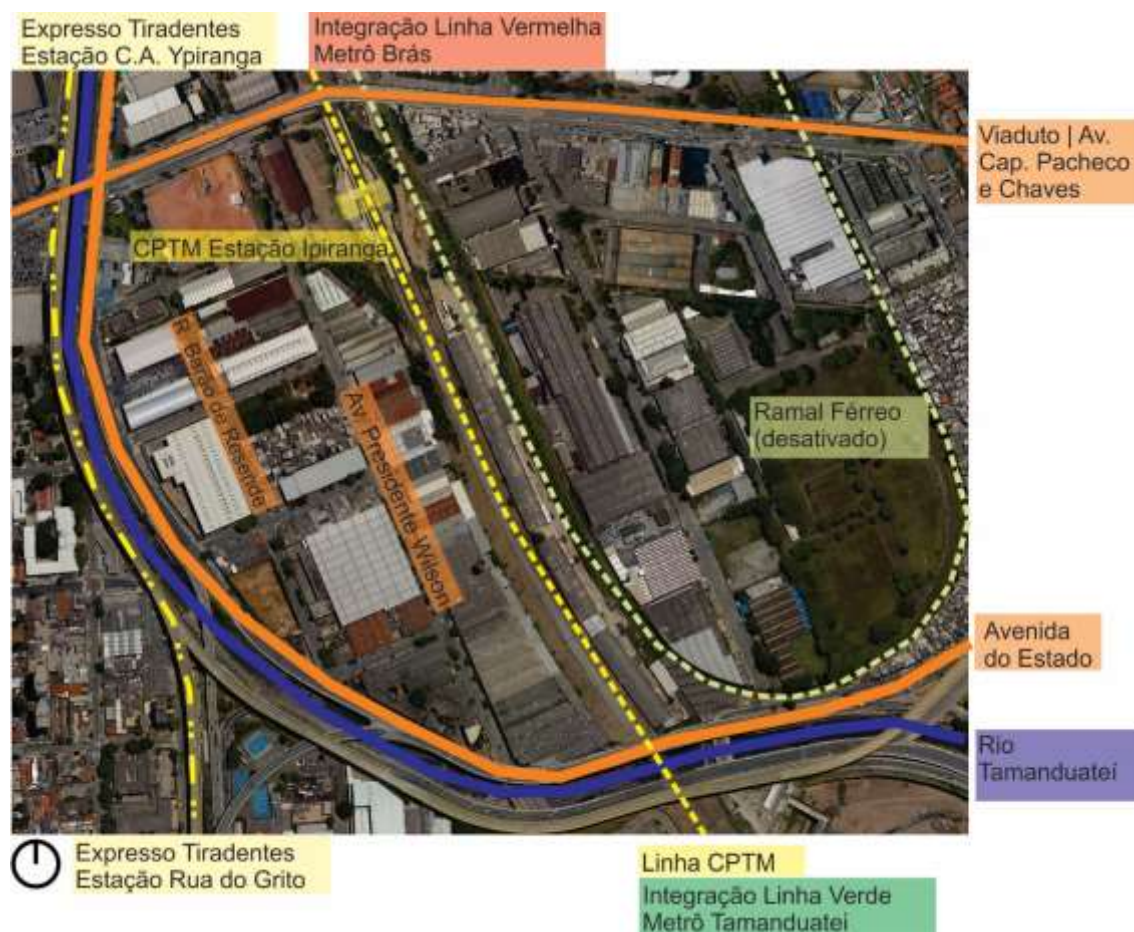
Figura 63 – Área 01- Conjunto de Mapeamentos e Fotos aéreas.



Fonte: Base Sara (1930); Varig (1954); Publicação Vegetação (1998); Ortofoto MDC (2004).

Disponíveis na base de dados GeoSampa. Disponível em: <https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>. Acesso em: Fev de 2023. Foto aérea Google Earth, 2023. Modificada pela autora, 2023.

**Figura 64** – Área 01 - Condicionantes Atuais.



Fonte: Foto aérea Google Earth, 2023. Cruzamento de dados com levantamento de campo, trabalho sobre imagem da autora, 2023.

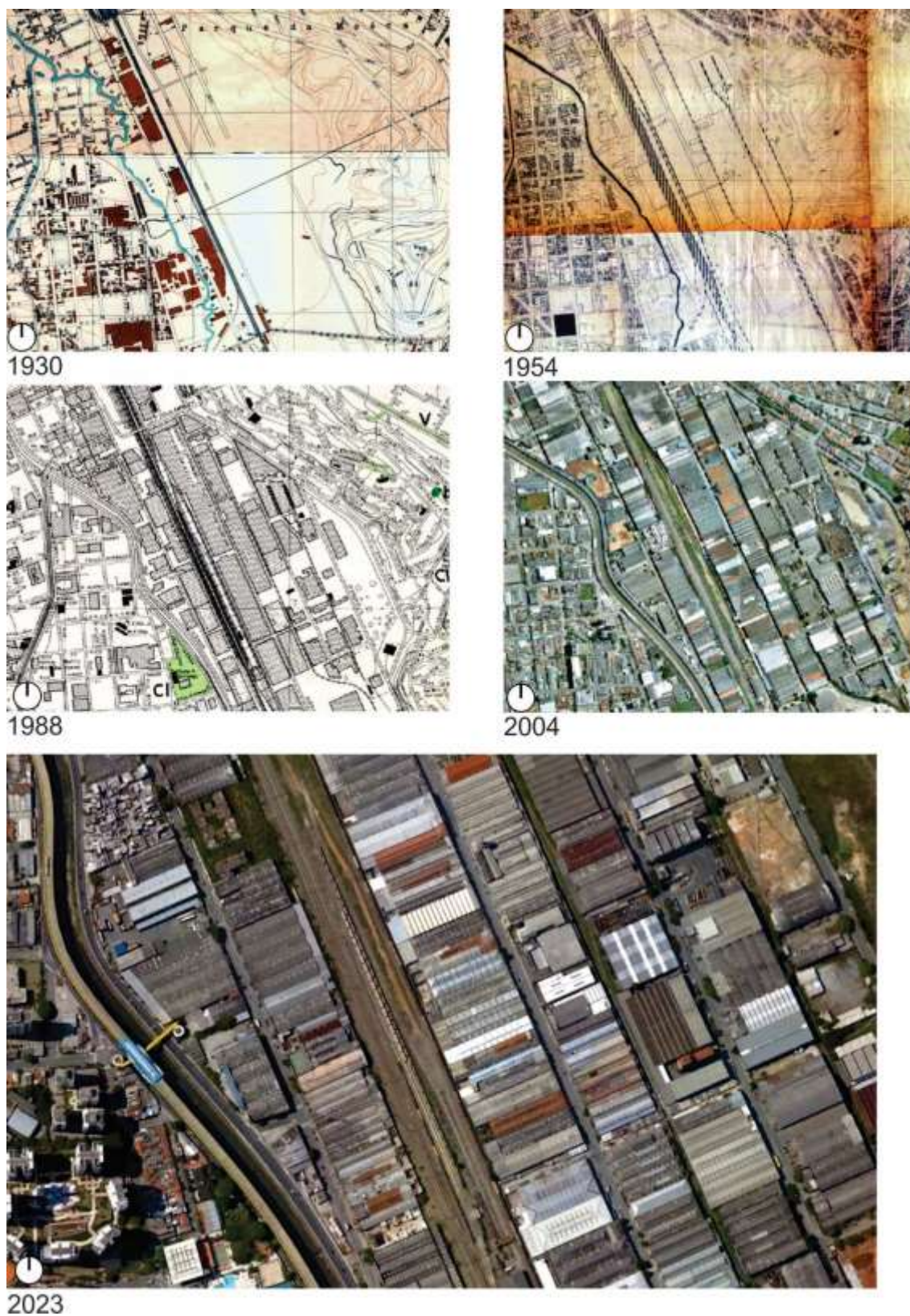
## Área 02 – Presidente Wilson

**Figura 65** – Área 02 – Localização no Recorte. Interligação com eixos estruturadores do metrô e CPTM.



Fonte: Imagem Google Earth, 2019. Trabalho sobre imagem da autora, 2022.

**Figura 66** – Área 02- Conjunto de Mapeamentos e Fotos aéreas.



Fonte: Base Sara (1930); Varig (1954); Publicação Vegetação (1998); Ortofoto MDC (2004).  
Disponíveis na base de dados GeoSampa. Disponível em:  
[https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx) Acesso em: Fev. 2023. Foto  
aérea Google Earth, 2023. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

**Figura 67 – Área 02 - Condicionantes Atuais.**



Fonte: Foto aérea Google Earth, 2023. Cruzamento de dados com levantamento de campo. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

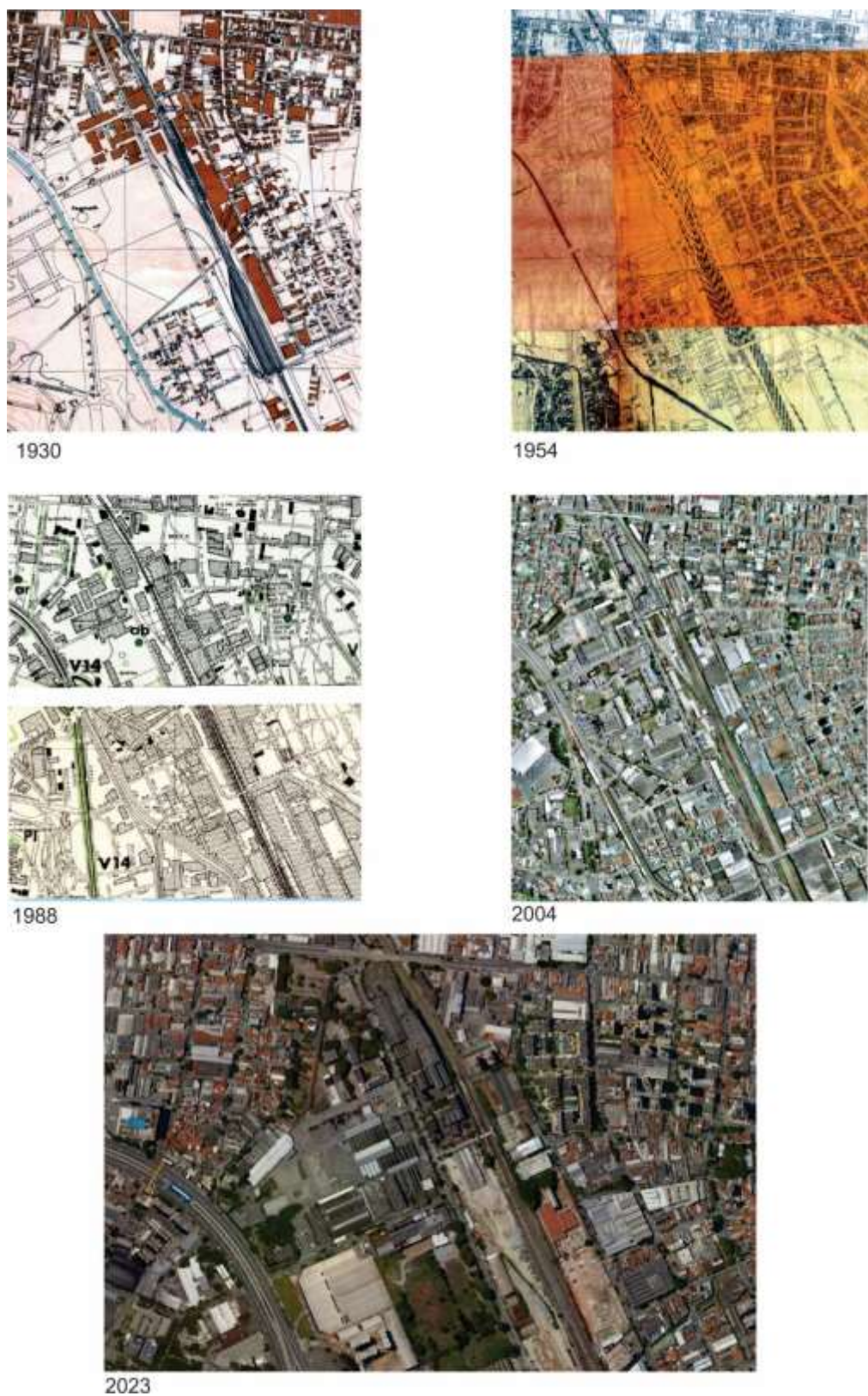
## Área 03 – Presidente Wilson

**Figura 68** – Área 03 – Localização no Recorte. Localização no Recorte. Interligação com eixos estruturadores do metrô e CPTM.



Fonte: Imagem Google Earth, 2019. Trabalho sobre imagem da autora, 2022.

**Figura 69** – Área 03- Conjunto de Mapeamentos e Fotos aéreas.



Fonte: Base Sara (1930); Varig (1954); Publicação Vegetação (1998); Ortofoto MDC (2004).

Disponíveis na base de dados GeoSampa. Disponível em: .

[https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx). Acesso em: Fev. 2023. Foto aérea Google Earth, 2023. Trabalho sobre imagem da autora. Modificada pela autora, 2023.

**Figura 70 – Área 03 - Condicionantes Atuais.**



Fonte: Foto aérea Google Earth, 2023 . Cruzamento de dados com levantamento de campo. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

Como pode ser percebido, o conjunto de mapeamentos históricos e fotos aéreas reforça a importância dos eixos do rio e da ferrovia como demarcadores deste espaço. A primeira camada histórica do desenho urbano deste trecho seria dada pela implantação da ferrovia e posteriormente pelas obras de saneamento do Rio Tamanduateí. Canalizado a partir do centro para periferia, foi esse território, Setor A, área 03, que receberia uma primeira ocupação. A dificuldade de transposição dos trilhos, característica comum para diversas áreas cortadas pelas linhas de trem demandaria um esforço para sua transposição, realizada pelos eixos viários da Av. do Estado, ao sul, e da Av. Capitão Pacheco e Chaves, ao Norte.

Ainda é possível verificar que, embora parte da área já fosse ocupada antes de 1930, sua consolidação se daria, efetivamente, após este período, com o desenho e



ocupação das quadras após a linha férrea, principalmente para as áreas 01 e 02. Quando analisamos o mapeamento de 1930 com foco nas áreas de estudo destacadas, percebemos o território mais próximo ao centro foi o primeiro a ser ocupado, conforme a mancha de quadra demonstra no mapeamento. Esta área também foi a que recebeu, de início, usos diversos para além do industrial. Essa característica de combinação entre habitação, indústria e comércio se mantém atualmente, conforme demonstrado nos mapeamentos abaixo, se colocando com uma dinâmica urbana distinta das áreas 01 e 02.

O mapeamento de 1954 mostra ainda a construção de um ramal férreo secundário, implantado para atender a antiga planta da Ford, em 1953, adicionando mais um limitante na ocupação deste território<sup>87</sup>.

Embora não haja, nos dois primeiros recortes, nenhuma edificação protegida pela legislação de tombamento, é possível perceber conjuntos edificados e existentes hoje que são anteriores a 1930. Parte destas edificações já teria sido identificada como “edificações de interesse”, do ponto de vista histórico e material, pelo levantamento na Operação Urbana Mooca-Vila Carioca<sup>88</sup>, o que foi corroborado pela visita a campo. O conjunto de mapas revela ainda que grande parte destas quadras já estava ocupada na década de 1950. Ainda que vários dos conjuntos edificados tenham passado por adaptações, a tipologia e os usos predominantes atualmente são industriais ou correlatos.

A análise deste território mostra ainda uma sobreposição de importantes eixos viários da cidade, em suas interligações centro-leste - Av. Alcântara Machado - e norte-sul – Av. do Estado, Av. Juntas Provisórias e Dr. Francisco de Mesquita. Há, portanto, um tráfego intenso nas vias arteriais que cortam a região e que não estão necessariamente ligados a permanência ou uso destes bairros. Isso corrobora o levantamento de campo, quando se entende a região como “área de passagem”. Embora haja pontos de conexão, a sobreposição de vias, do leito do Tamanduateí e dos ramais ferroviários comprometem a interligação da área, que se torna mais problemática na escala do pedestre.

---

<sup>87</sup> Embora a fábrica da Ford já tivesse uma outra unidade na região, essa nova planta, conhecida como Ford Ipiranga, começou a operar em 1953, com instalações mais modernas. Dados da Fundação Memória do Transporte, disponíveis em: <https://memoriadotransporte.org.br/>, acesso em 27 de março de 2023.

<sup>88</sup> Conforme imagem 33, capítulo 01.

## Área 01 – Usos e Ocupações

Figura 71 – Prancha de Edificações Tipologia Industrial | Usos Industriais e Correlatos.



Uso Industrial | Comercial correlato  
 Uso Industrial | sem atividade formal



A - Remanescentes - Av. Presidente Wilson (~1930)



B - Remanescentes - Av. Presidente Wilson (~1930)



C - Remanescentes - Av. Presidente Wilson (~1950)



Fonte: Cruzamento de dados Sara (1930, base GeoSampa); Plano Mooca-Vila Carioca (2012) e Levantamento de Campo, Fev. de 2022; Imagem de satélite Google Earth, 2022. Modificada pela autora, 2023.

**Figura 72** – Prancha de Usos Comerciais.



Fonte: Cruzamento de dados e Levantamento de Campo, Fev. 2022; Imagem de satélite Google Earth, 2023. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

**Figura 73** – Prancha de Áreas não edificadas.



Fonte: Cruzamento de dados e Levantamento de Campo, fev. 2022. Imagem de satélite Google Earth, 2022. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

**Figura 74** – Prancha de áreas de habitação e uso misto.



**Habitacional**  
Uso Misto - Habitação/Comércio



A | Influence Ipiranga  
Rua dos Patriotas,  
em construção  
(imagem Riva  
empreendimentos)



Panorâmica Av. Presidente Wilson x Rua dos Patriotas, set. 2022. Google Street View.



B. Uso habitacional | Av. Presidente Wilson

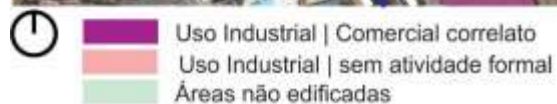
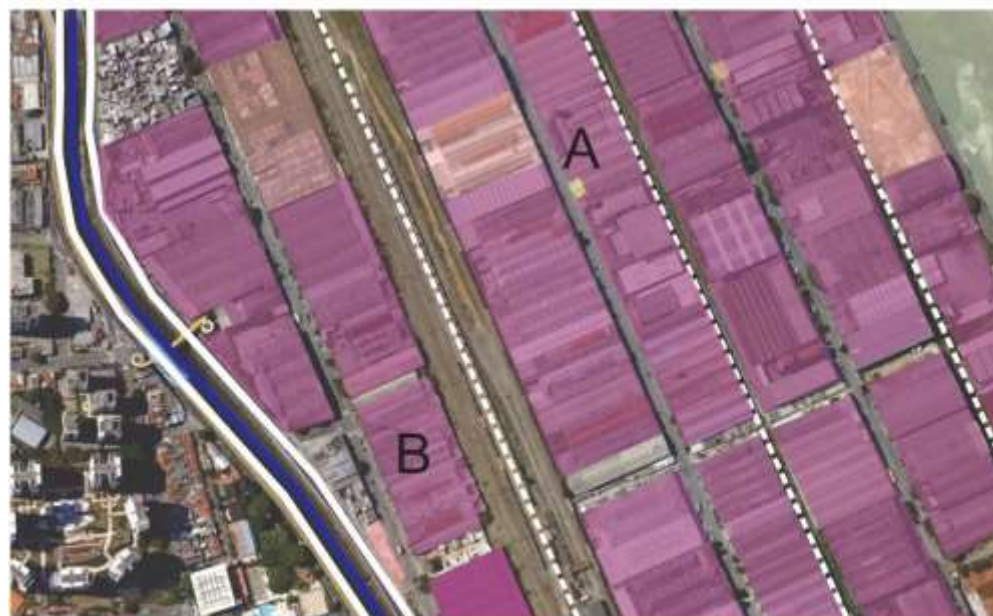


C. Uso Com/Hab | Rua D. Marcos Teixeira

Fonte: Cruzamento de dados e Levantamento de Campo, Fev. de 2022; Imagem de satélite Google Earth, 2022. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

## Área 02 – Usos e Ocupações

Figura 75 - Prancha de Edificações Tipologia Industrial | Usos Industriais e Correlatos.



A Conjunto Fabril com  
pequeno comércio  
Av. Henry Ford



B Conjunto Fabril  
Av. Presidente Wilson

Fonte: Cruzamento de dados Sara (1930, Base GeoSampa); Plano Mooca-Vila Carioca (2012) e Levantamento de Campo, Fev. de 2022. Imagem de satélite Google Earth, 2022. Modificada pela autora, 2023.

**Figura 76** – Prancha de Usos Comerciais.



A | Comércio na Rua Cadiriri



B | Comércio na Av. Presidente Wilson

Fonte: Cruzamento de dados e Levantamento de Campo, Fev. de 2022; Imagem de satélite Google Earth, 2022. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

**Figura 77 – Prancha de áreas de habitação e uso misto.**



Fonte: Cruzamento de dados e Levantamento de Campo, Fev de 2022. Imagem de satélite Google Earth, 2022. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.



## Área 03 – Usos e Ocupações

Figura 78 – Prancha de Edificações Tipologia Industrial | Usos Industriais e Correlatos.



- Uso Industrial | Comercial correlato  
 ■ Uso Industrial | sem atividade formal  
 ■ Institucional  
 — ZEPEC - Perímetro de Tombamento  
 {Conj. Minetti e Gamba e Fab. Antártica}



A | Fábrica Antártica | Conjunto tombado - Av. Presidente Wilson



B | FAM - Faculdade das Américas - Antigos Moinhos Minetti e Gamba | Conjunto Tombado R. Borges de Figueiredo

Fonte: Cruzamento de dados Sara (1930); Plano Mooca-Vila Carioca (2012) e Levantamento de Campo, Fev. 2022. Imagem de satélite Google Earth, 2022. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

**Figura 79** – Prancha de Usos Comerciais.



A | Loja de Materiais de Construção - Obramax | Av. do Estado



B | Centro Tecnológico Itaú Unibanco | Av. do Estado

Fonte: Cruzamento de dados e Levantamento de Campo, Fev de 2022. Imagem de satélite Google Earth, 2022. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

**Figura 80** – Prancha de áreas de habitação e uso misto.



A | Conjunto Residencial | R. Dona Ana Néri



B | Conjunto Residencial | R. Cel. João Dente

Fonte: Cruzamento de dados e Levantamento de Campo, Fev de 2022. Imagem de satélite Google Earth, 2022. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

**Figura 81** – Prancha de áreas de habitação e uso misto.



C | Conjunto Misto - Rua Mariana Crespi



D | Empreendimento Nostro Mooca - Rua da Mooca (2023)



E | Cond. Vila Palermo



E - Condomínio Vila Palermo - Rua da Mooca x Av. Presidente Wilson - Em construção



F - Condomínio Ilhas D'Itália - Rua Mariana Crespi

Fonte: Cruzamento de dados e Levantamento de Campo, Fev de 2022. Imagem de satélite Google Earth, 2022. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

Como colocado na discussão conceitual do primeiro capítulo, embora seja possível identificar um deslocamento industrial e fechamento de plantas industriais dos bairros do Tamanduateí, o levantamento mostra que este uso ainda é predominante, composto também de um comércio especializado voltado ao setor industrial e que continua ocorrendo na área.<sup>89</sup> Algumas indústrias historicamente estabelecidas na região encontram-se em atividade, como é o caso da Lorenzetti e da Ambev. Essas atividades parecem se beneficiar de um conjunto de potencialidades: plantas e áreas disponíveis a relativos baixos preços, zoneamento industrial e facilidade de transporte.

Conforme o mapeamento apresentado acima, puderam ser identificados conjuntos sem uso formal e outros sem uso destinados à comercialização.<sup>90</sup> Enquanto que o conjunto dos moinhos Minetti e Gamba foi transformado em uma instituição privada de ensino superior, o conjunto da fábrica Antártica não possui uso formal desde sua desinstalação. Nos recortes escolhidos, estas são duas das edificações que possuem reconhecimento institucional como bens patrimoniais, cujo perímetro de proteção pode ser percebido nas imagens acima.

O levantamento da área mostra que parte das antigas iniciativas industriais foram reaproveitadas como comércios de grande porte, beneficiando-se também de questões formais e de localização potencial nas vias arteriais. Em contraposição a este uso, pode-se observar pontos comerciais, em sua maioria informais, que atendem à demanda dos trabalhadores da região, principalmente nas áreas 01 e 02, cuja instalação industrial e atividades correlatas é predominante.<sup>91</sup> Alguns destes locais foram construídos dentro dos edifícios fabris, como pode ser visto nas imagens de levantamento, dada sua interface com o espaço público da rua. Essa característica, de comércio nos térreos voltados para a rua, também é reproduzida nas ocupações habitacionais que vemos nas áreas 01 e 02. Contudo, outros aspectos se sobressaem quando observamos os comércios e serviços do recorte 03, Setor A. Normalmente

---

<sup>89</sup> Usos correlatos que foram levantados: manutenção e venda de maquinário, comércio segmentado de insumos industriais, áreas de armazenagem, logística e transporte.

<sup>90</sup> Especialmente galpões para locação. Levantamento em Fev. de 2022.

<sup>91</sup> Pequenos comércios de gêneros alimentícios.

localizados em sobrados de uso misto, utilizam-se de seus térreos para instalação comercial.

Em relação ao uso habitacional, é possível perceber que o capital imobiliário se aproveita da potencialidade da área por conta de sua localização próxima ao centro da cidade e em relação ao transporte público. O recorte da área 03, setor A, mostra empreendimentos residenciais recentes e em construção, com grande porte e grande metragem, que apostam em térreos de lazer e pouca comunicação com o espaço público. Este tipo de conjunto residencial, construídos a partir dos anos 2000, convive com novos lançamentos mais populares, com maior número de torres no lote e projetos mais adensados. Esse é o caso apresentado na figura 81, condomínio Vila Palermo, de plantas de até 50m<sup>2</sup> e o Condomínio Vila D'Ítália, cuja planta chega a 117m<sup>2</sup>.<sup>92</sup> Diferentemente do que acontece neste trecho, as áreas 01 e 02, do Setor B e C, os novos empreendimentos são voltados para classe média, com metragens próximas a 50m<sup>2</sup> e preços mais acessíveis. Como característica comum, são empreendimentos de grande densidade e verticalização. Ambos interpretam a área remanescente industrial como “livre”, produzindo projetos homogeneizados e implantações que mantêm pouco ou nenhum diálogo com os remanescentes históricos.

O Setor A é aquele que possui o maior número de residências, com tipologias voltadas à classe trabalhadora e sobrados residenciais, conforme exposto nas imagens de levantamento de campo. Há ainda, do ponto de vista habitacional, ocupações em remanescentes industriais. O levantamento de campo mostra duas áreas de ocupação em antigas fábricas. Estas áreas preservam parte dos elementos formais das antigas indústrias, como partes de sua fachada ou chaminés, bem como seu perímetro, ocupando a parte interior do lote. Sem a mediação dos especialistas patrimoniais, essa população indica a demanda latente por habitação, além de trazer um uso cotidiano a estes locais.

Se pensarmos a partir da chave proposta pelo campo do patrimônio industrial, de um modo geral, embora se reconheça uma identidade compartilhada de parte dos habitantes da área bastante característica da identidade de São Paulo, o patrimônio industrial da região, em suas dimensões tangíveis e intangíveis é pouco conhecido,

---

<sup>92</sup> Conforme tabela de empreendimentos Embraesp (2023) anexo 01 e levantamento de campo.

pouco valorizado e a nova ocupação que vem acontecendo nos bairros está desassociada aos valores memoriais. Tanto do ponto de vista institucional como do mercado imobiliário, a chave de interpretação do patrimônio industrial é um subsídio utilizado para manutenção ou retenção apenas de testemunhos materiais cuja característica monumental ou estética se sobressai. Dentro dos estudos de proteção existentes, há pouca participação e visibilidade de uma comunidade local. Sem sua participação, baseada sobretudo nos remanescentes materiais, o patrimônio industrial salvaguardado corre o risco de se tornar apenas um fetiche. Além disso, as políticas públicas de proteção dos bens patrimoniais vêm de um período de desmonte dos órgãos patrimoniais brasileiros em todas as instâncias.

Retomando os conceitos trabalhados no capítulo 01, este trabalho entende os remanescentes industriais como *terrain vagues*. São áreas que concentram uma marginalidade geográfica, por se encontrarem fora da região central da e por terem demarcações espaciais muito nítidas, compostas por uma função industrial que, embora presente, não é mais a organizadora do território da cidade. Há ainda áreas marginais do próprio leito férreo, não ocupadas, ou ainda áreas que, embora demarcadas pelo desenho urbano, permanecem como não edificadas.

**Figura 82** – *Terrain Vagues* nos recortes trabalhados. Foram consideradas: áreas não edificadas, áreas industriais em ruínas ou sem uso, áreas de ocupação, áreas em transição.



Fonte: Cruzamento de dados e Levantamento de Campo, fev. de 2022. Imagem de satélite Google Earth, 2022. Trabalho sobre imagem da autora, 2023.

No conceito original trabalhado por Solà-Morales há ainda uma centralidade em relação ao uso destes espaços. No seu ensaio provocativo “*Isn’t a public space a terrain vague?*”, de Karen Franck, presente no livro organizado por Barron e Mariani, (2014) a autora coloca que o uso é fundamental para compreendermos e

classificarmos espaços nesta categoria. Dessa forma, a autora define *terrain vagues* como um espaço no qual seu uso original não está mais presente, lugar em que há, assim, uma coexistência usos, um uso corrente que não é oficialmente sancionado e com a continuidade da ideia de espaço passível a uma utilização não planejada (FRANCK, 2014, p. 147).

É o que acontece nas ocupações da Rua Barão de Resende, da Favela do Tamandateí ou da Viela da Sabesp, cujo uso e ocupação atual fogem à ordem institucional e, de certa forma, permanecem abertos à novos fluxos e demarcações, podendo assim ser interpretadas também como *terrain vagues*. Da mesma forma, essas áreas de ocupação informal são o espaço relegado às populações marginalizadas socialmente.

**Figura 83** – Ocupação em área de indústria – Rua Barão de Resende.



Fonte: Fotomontagem da Autora sobre foto do google Earth, 2021.



**Figura 84** – Ocupação em área de indústria – Rua Barão de Resende.



Fonte: Fotos de levantamento de campo, realizado pela autora. Fev. de 2019.

**Figura 85** – Ocupação em área de indústria – Favela do Tamanduateí.



Fonte: Fotomontagem da Autora sobre foto do google Earth, 2021.

**Figura 86** – Ocupação em área de indústria – Favela do Tamanduateí.



Fonte: Fotos de levantamento de campo, realizado pela autora. Fev. de 2022.

**Figura 87** – Ocupação em área de indústria – Favela do Tamanduateí.



Fonte: Levantamento de Campo, Fev. de 2022, foto da autora.

**Figura 88** - Ocupação em área de indústria – Viela da Sabesp, ocupação entre lotes industriais.



Fonte: Levantamento de Campo, Fev. de 2022, foto da autora, trabalho sobre imagem, 2023.

Há ainda nos recortes trabalhados áreas residuais, ruínas e edificações originalmente industriais sem a atividade original que também podem ser interpretadas como *terrain vagues*. Se tomarmos a definição proposta por Solá-Morales (2002), o conceito aborda terrenos de resistência ante ao poder político e econômico. Podemos atribuir às políticas de proteção patrimonial, mesmo que em suas restrições, a manutenção na paisagem de conjuntos fabris sem uso, como é o caso da antiga cervejaria Antártica.

Percebe-se ainda áreas em transição. Antigas áreas não edificadas que hoje foram interpretadas como “vazios” para construção de grandes conjuntos habitacionais verticais, como nos mostram os levantamentos de campo, ou ainda antigos remanescentes industriais sem uso que foram interpretados do mesmo modo e que também podemos interpretar como *terrain vagues*.

O levantamento de campo reforça ainda que o uso da expressão “vazio urbano”, termo bastante utilizado no português, apresenta limites, pois o que se vê, são grandes áreas construídas, em que, mesmo os limites do vazio material estão colocados. Como um espaço de transição, pois o processo de desinstalação não ocorre por completo, é justamente esta atividade sobreposta aos processos urbanos contemporâneos (fluxos de capital, mercadoria, mercado imobiliário) no qual a urbanidade dos Bairros do Tamanduateí está latente.

Ainda Solá-Morales (2002) irá trazer essas áreas como expectantes e independentes das regras formais, como espaço do possível, de populações

marginalizadas. É exatamente o que vemos nestas ocupações. Enquanto que a Viela da Sabesp, originalmente uma área não edificada, passa a ser uma ocupação informal e as áreas da Favela do Tamanduateí e da Rua Barão de Resende aproveitam-se das estruturas formais das antigas fábricas para esta construção. De toda a forma, são justamente estas áreas que são capazes de reinserir estes *terrain vagues* na dinâmica urbana da área, promovendo o efetivo uso do espaço, também o uso da rua e o uso das fachadas enquanto “ativas”, termo bastante utilizado quando se trata de promover uma diversidade de usos e apropriação dos espaços públicos.

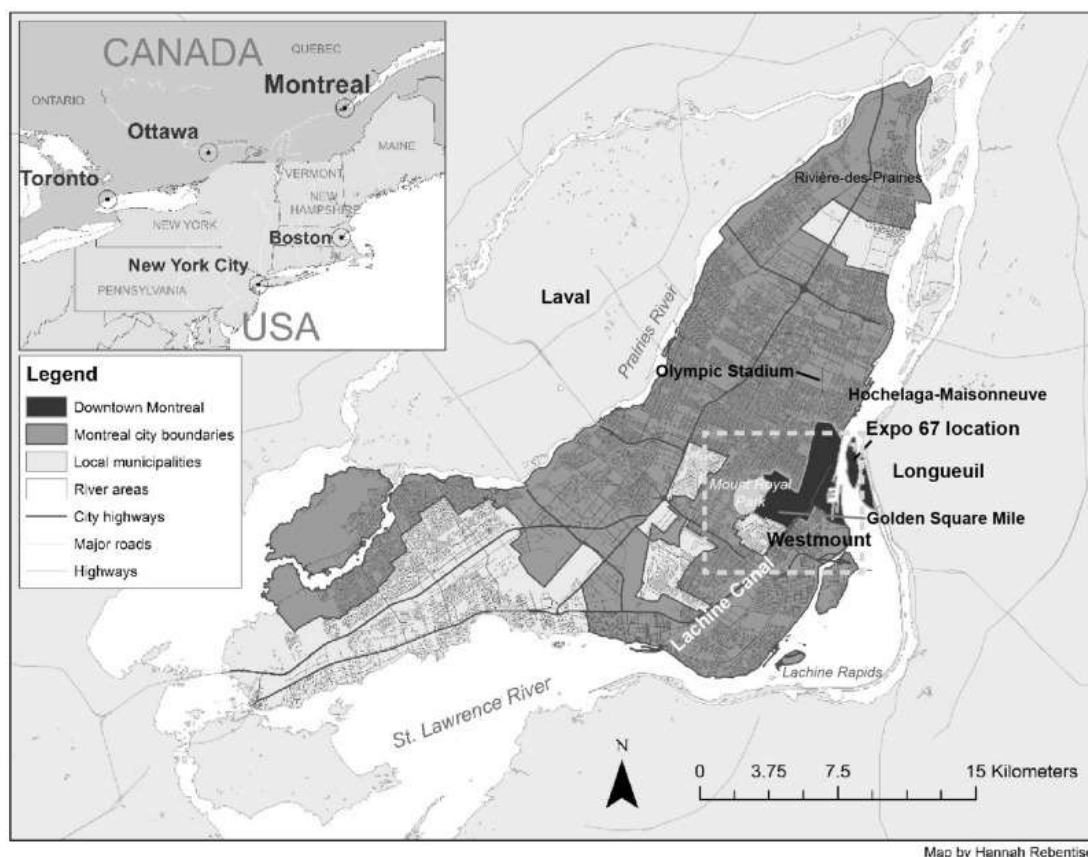
## **2.2 Dinâmicas urbanas contemporâneas no Canal do Lachine, Montreal, Canadá**

Montreal é a segunda maior cidade em população e economia do Canadá, localizada numa ilha no Rio São Lourenço, na Província do Quebec. Historicamente, a cidade de Montreal se colocou como um importante ponto de conexão portuária entre a América do Norte e a Europa, por se localizar ao leste do continente, ligado ao Oceano Atlântico e aos Grandes Lagos como último ponto de parada antes da trajetória para o continente europeu.

Durante o século XIX, tendo a navegação como o meio mais eficiente para transporte de bens e pessoas, tornar esse trajeto navegável seria potencial para o desenvolvimento da região, a partir das trocas comerciais com Inglaterra e França (DESLOGES & GELLY, 2002, p. 22). Contudo, embora geograficamente a cidade fosse potencial para a instalação portuária, o Rio São Lourenço não era plenamente navegável, apresentando, principalmente ao redor da ilha, corredeiras e desníveis significativos. Para tornar este trajeto navegável, foi necessário a construção de um canal interno à ilha, caminho alternativo às corredeiras deste rio. Embora essa ideia remontasse desde o final do século XVII, a efetiva construção do Canal aconteceria apenas em 1821, com sua abertura oficial para navegação em 1825. Conectando o Lago *Saint-Louis* ao rio *Saint Lawrence*, a instalação de um porto fluvial e de outras atividades fabris impulsionaria a economia da cidade. Vale lembrar que, até o século XIX, a industrialização em Montreal era embrionária, com exportação de matérias primas e importação de bens manufaturados (GAUTHIER & BLIEK, 2006).

Com a abertura do canal, houve uma concentração iniciativas industriais em suas proximidades, com a criação e expansão de uma grande área portuária e fornecimento de energia hidráulica e posteriormente elétrica, força motriz necessária para produção. Políticas da província de Quebec tornaram esta região local de implantação de importantes fornecedores de produtos manufaturados e de grãos, o que explica, em parte, a grande presença de silos ao longo do canal.

**Figura 89** – Montreal com a localização do Canal do Lachine.



Fonte: MOSER et al., 2019, p. 126.

Durante a sua fase industrial, o Canal do Lachine foi utilizado principalmente para navegação, afim de transportar produtos manufaturados, tais como produtos têxteis, madeira e grãos. No final do século XIX, a construção de ferrovias e a expansão do transporte rodoviário começaram a tornar o transporte por água menos vantajoso. Conseqüentemente, o canal começou a perder importância como uma rota de transporte.

Desloges e Gelly (2002) identificam as seguintes fases de industrialização de Montreal e do Canal do Lachine. No período de 1848 a 1879 tem-se início uma industrialização mais incipiente da cidade. Antigas áreas industriais mais dispersas pela cidade como a própria área central conhecida como *Plateau*, passam a se concentrar próximo à recém-aberta área do Canal do Lachine. Entre 1880 e 1896, o autor identifica uma mudança de fonte energética, que passa do vapor à energia elétrica, gerada pela instalação hidrelétrica. Dessa forma, as iniciativas industriais concentram-se a partir da rede de fornecimento de energia, próximas também à área portuária, onde hoje encontram-se os bairros *Peel* e

*Griffintown*. É nesse momento também que são implementadas as indústrias têxteis da região. A partir do século XX, o pesquisador identifica um crescimento de atividades e implantação que segue o sentido sul, passando a receber atividades mais especializadas como produção de aço e produtos químicos, preservando, contudo, sua característica como porto de grãos, em 1920, o maior da América do Norte. Até 1939, mais de seiscentas iniciativas fabris ocuparam o canal, possuindo uma característica de interdependência entre as atividades e formação de grandes conglomerados (Idem, 2002, p. 70-76). Com dados de 2001, o autor identifica que cerca de vinte e três complexos fabris continuam operando na área, sendo que doze deles mantinham, até aquele momento, sua vocação inicial.

Assim como com a chegada industrial, a classe operária também veio a ocupar a cidade. Inicialmente instaladas em *Griffintown*, às margens do Canal, outros bairros operários se desenvolveram, como *Verdun* e *Pointe Saint-Charles*, áreas mais afastadas e segregadas simbolicamente pelo próprio canal.

**Figura 90** – Parte Sudeste da Ilha de Montreal. Em 01, indicação do centro e porto antigo. Em 02, bairros operários como *Pointe St. Charles*, *Cote St. Paul* e *Verdun*. Em branco pontilhado, indicação do Canal do Lachine.



Fonte: Imagem Google Earth, 2022. Modificada pela autora, 2023.



O Lachine passou por inúmeras adaptações, constituindo-se o principal eixo industrial da cidade até 1950. A desinstalação industrial da área também contribuiu para a mudança nos usos do Canal do Lachine. A partir dos anos 1950, um novo caminho fluvial seria aberto, o *St. Lawrence Seaway*, o que colaborou para o declínio das instalações próximas ao canal. O crescimento urbano em seu entorno e a impossibilidade de realização de mais obras de ampliação e modernização para adequação ao crescente tamanho dos navios. Além disso, novos eixos rodoviários foram abertos o que levaria ao completo fechamento do canal para embarcações, na década de 1970

Nesta mesma década, em 1978, o Canal passou a ser considerado um sítio histórico nacional, administrado pela municipalidade por meio da *Parks Canada*.<sup>93</sup> A partir de então, observa-se um declínio das atividades industriais na região, com migração de unidades e fechamento de outras. No início dos anos 1980, iniciou-se um debate público para readequação e transformação do canal. A construção do Canal do Lachine foi incentivador da urbanização de seu entorno. Para além da migração industrial, o eixo de crescimento da cidade também acompanharia seu trajeto, dada a sua importância econômica. Após seu fechamento a área entraria em declínio, estando no centro de debates públicos para sua retomada e reconversão de usos.

Em 1997 foi anunciado o plano para revitalização do canal, a partir de investimentos públicos e privados. Uma grande readequação do eixo fluvial foi realizada com obras de manutenção e adequação das comportas e dos seus limites hídricos, transformando-o numa área de navegação esportiva, um parque linear foi equipado com ciclovias e caminhos para pedestres. O canal foi reaberto enquanto parque em 2002 e seu entorno vem sendo transformado e valorizado, com a substituição de várias das antigas edificações por novos condomínios.

S. High (2020) aponta que a abertura do parque proporcionou uma infraestrutura verde vital para a gentrificação do sudoeste de Montreal, o que ele

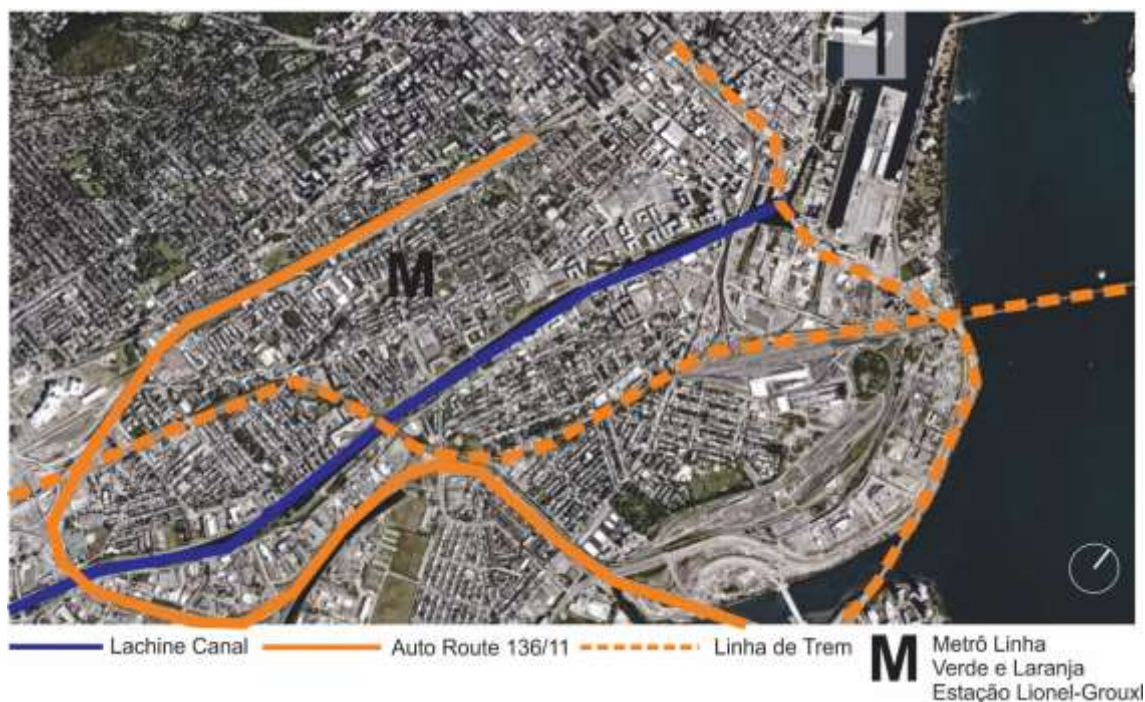
---

<sup>93</sup> A Parks Canada é a agência do Governo do Canadá que administra os parques nacionais do país, três áreas nacionais de conservação marinha bem como locais históricos nacionais. Segundo as informações da agência, seu objetivo é "proteger e apresentar exemplos nacionalmente significativos do patrimônio natural e cultural do Canadá e promover a compreensão, a apreciação e o prazer do público de forma a garantir sua integridade ecológica e comemorativa para as gerações presentes e futuras". Disponível em: <https://parks.canada.ca/>. Acesso em março de 2023.

chama de *green gentrification*. Equipado com pistas e ciclovias e alavancado por sua referência histórica, foi uma ferramenta de vendas para incorporadoras que desejavam atrair uma nova classe de profissionais para a área.

O autor identifica que as primeiras conversões de edifícios fabris para residências começaram a ser realizadas a partir do final da década de 1980, aproveitando-se principalmente do potencial paisagístico de retomada da frente de água. Mais recentemente, novas torres ocupam a antiga área de *Grifftown* e condomínios menores, mas não menos luxuosos, encontram-se entre os limites deste bairro até o mercado de *Atwater*. Não houve apenas uma valorização pontual das áreas ao entorno do canal, mas também de bairros operários próximos, como é o caso do bairro *Pointe Saint Charles*, *Little Burgundy* e *Atwater* (HIGH, 2020).

**Figura 91** – Parte Sudeste da Ilha de Montreal com destaque para o Canal do Lachine. Em 01, *Vieux Port*. Linhas férreas e rotas de trânsito rápido. Situação atual.



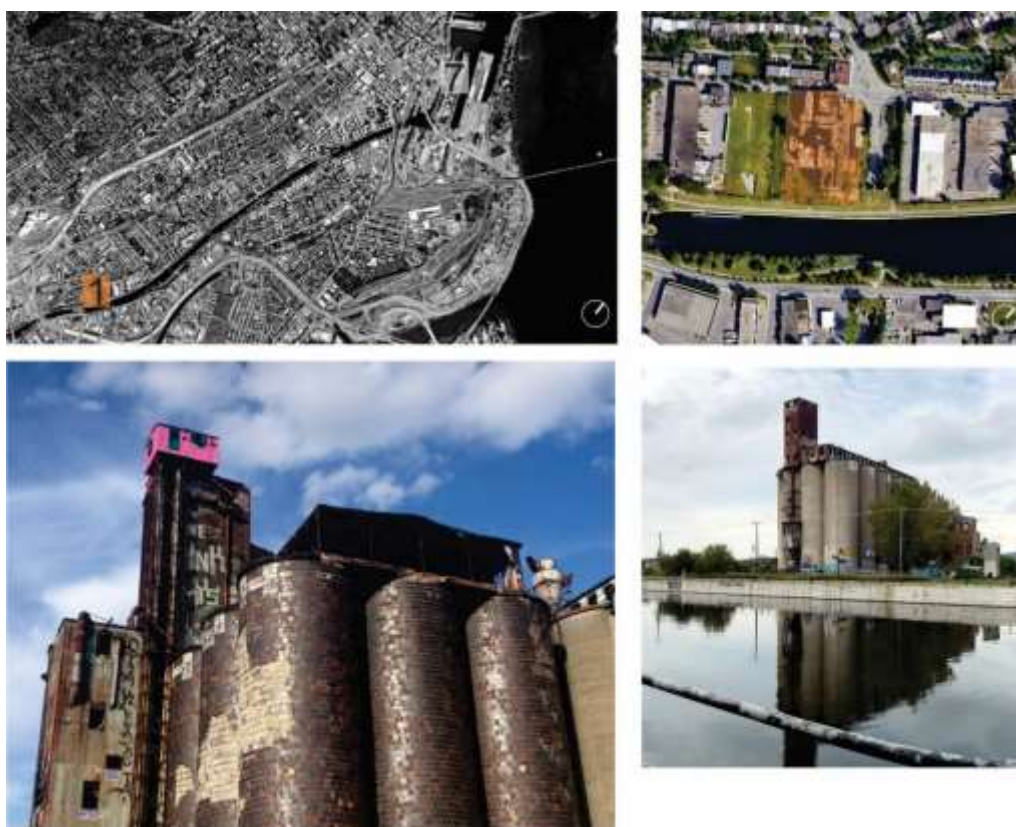
Fonte: Imagem Google Earth, 2022. Modificada pela autora, 2023.

Os dois últimos mapas (figuras 90 e 91) exibem a localização do Canal do Lachine na parte sudeste de Montreal, deslocado do seu centro histórico. A construção e a instalação industrial na área levaram não apenas a concentração

de iniciativas fabris ao longo deste eixo como também à localização da classe operária. A abertura deste eixo fluvial também colaboraria para a construção simbólica e separação desta população, que estaria do lado oposto da área central. A figura 91 mostra uma série de infraestruturas que cortam o local, como as linhas férreas e mais recentemente as autoestradas, vias rápidas elevadas apenas para automóveis.

Para versar sobre as possíveis ressignificações dos remanescentes industriais nesta área, a escolha foi apresentar alguns dos exemplares que permeiam o Canal, de seu limite sudeste até o *Vieux Port*, parte central da cidade. Este panorama pretende mostrar os diversos graus de apropriação de remanescentes industriais, suas atividades e usos atuais, bem como os novos empreendimentos na região.

**Figura 92** – Edificação da Indústria *Canada Malting*.



Fonte: Imagens áreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação da edificação em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, julho de 2022 e junho de 2023.

As ruínas da edificação da *Canada Malting* encontram-se na porção mais ao sul do Canal do Lachine, em Montreal, em uma área conhecida como o bairro de *St. Henri*. Inicialmente, encontravam-se à beira do canal uma diversidade de iniciativas fabris, sendo seu entorno majoritariamente residencial, voltado aos trabalhadores.

A construção desta edificação se deu em 1904, foi motivada pelo aumento da demanda por malte na região, resultante da crescente produção de cerveja no Quebec. É possível perceber outras estruturas voltadas à esta atividade ao longo do Canal, como por exemplo, ao lado da fábrica de farinha *Five Roses*. Em 1989, a *Canada Malting* foi vendida para a empresa americana *ConAgra*, sendo fechada em 1991. Atualmente não há atividade formal em sua edificação.

Em 2019, uma estrutura foi construída na parte superior das ruínas, conhecida como “A casa rosa”. A casa, que se assemelha a uma tipologia residencial padrão, é uma intervenção artística de autoria desconhecida, e recebe modificações sazonais, como decorações em datas comemorativas. Os autores do projeto e intervenção são desconhecidos, anonimato que parece fazer parte do conceito da intervenção artística.

O contraste entre os possíveis usos e as cores utilizadas, fazem com que esta arquitetura parasita funcione como referência visual na paisagem do Lachine e nas rodovias do entorno, marcando a edificação e a existência da ruína industrial no Canal do Lachine.

**Figura 93** – Condomínio Galdín, em construção ao lado da *Canada Malting*, para ocupação em 2023.

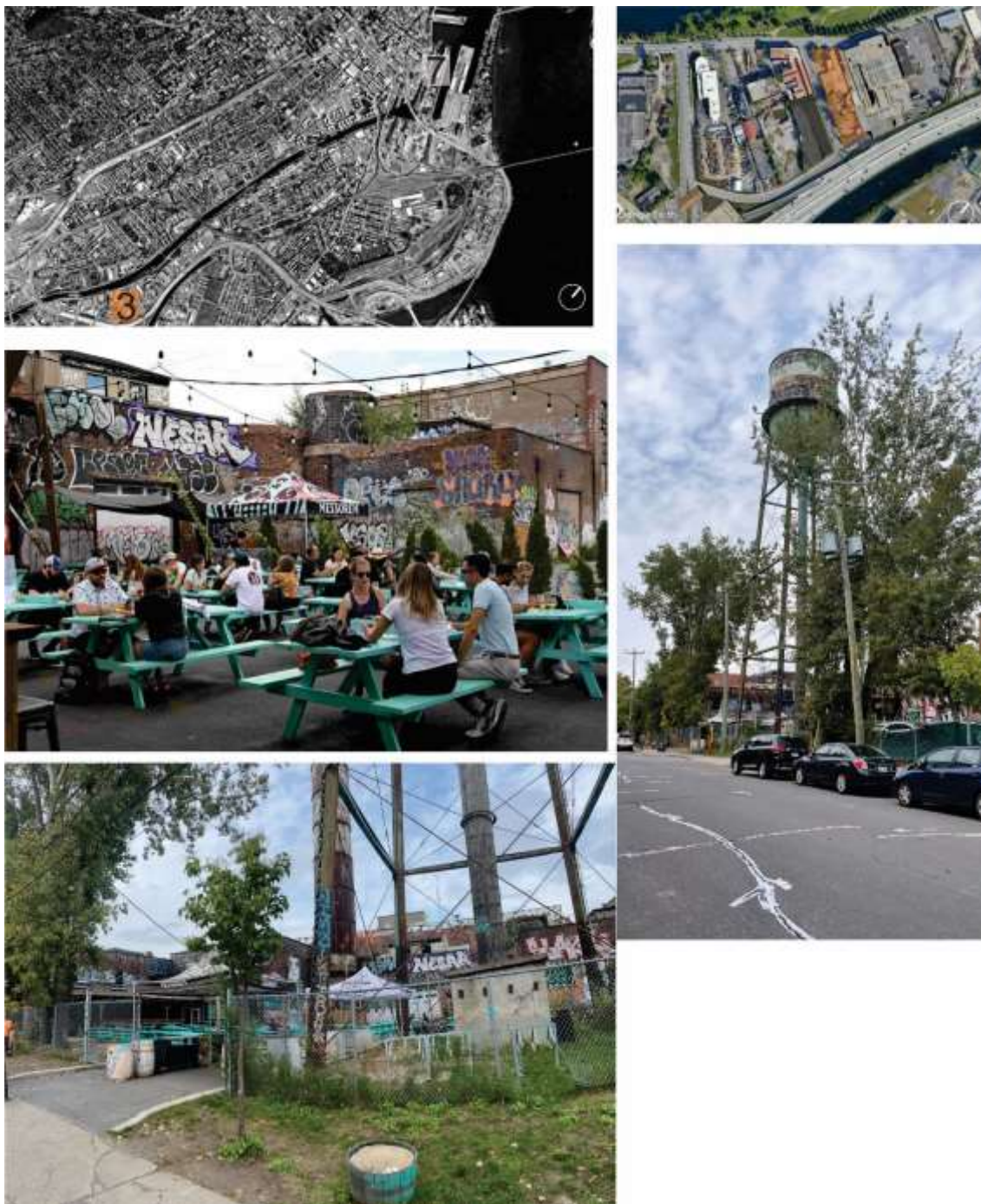


Fonte: Imagens aéreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação da edificação em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2023.

Ao lado da ruína da *Canada Malting* há uma série de novos conjuntos habitacionais sendo construídos, como é o caso do empreendimento Galdín, exibido na imagem acima. Com slogans que visam exaltar o contato com a frente de água, (“Liberdade no horizonte” e “viver no Canal”), tem um público-alvo de alta renda, embora esteja implantado numa área de habitação operária. Este não é o único empreendimento do tipo na região. Conforme o levantamento fotográfico que segue, é possível observar vários novos conjuntos habitacionais

construídos ao longo do canal, sem quaisquer correlações com o passado industrial do canal e que interpretam seu lote como um vazio a ser construído.

**Figura 94** – Micro cervejaria Messor, que ocupa um antigo galpão industrial no Canal do Lachine, foi aberta em 2019.



Fonte: Imagens áreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação da edificação em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2023.

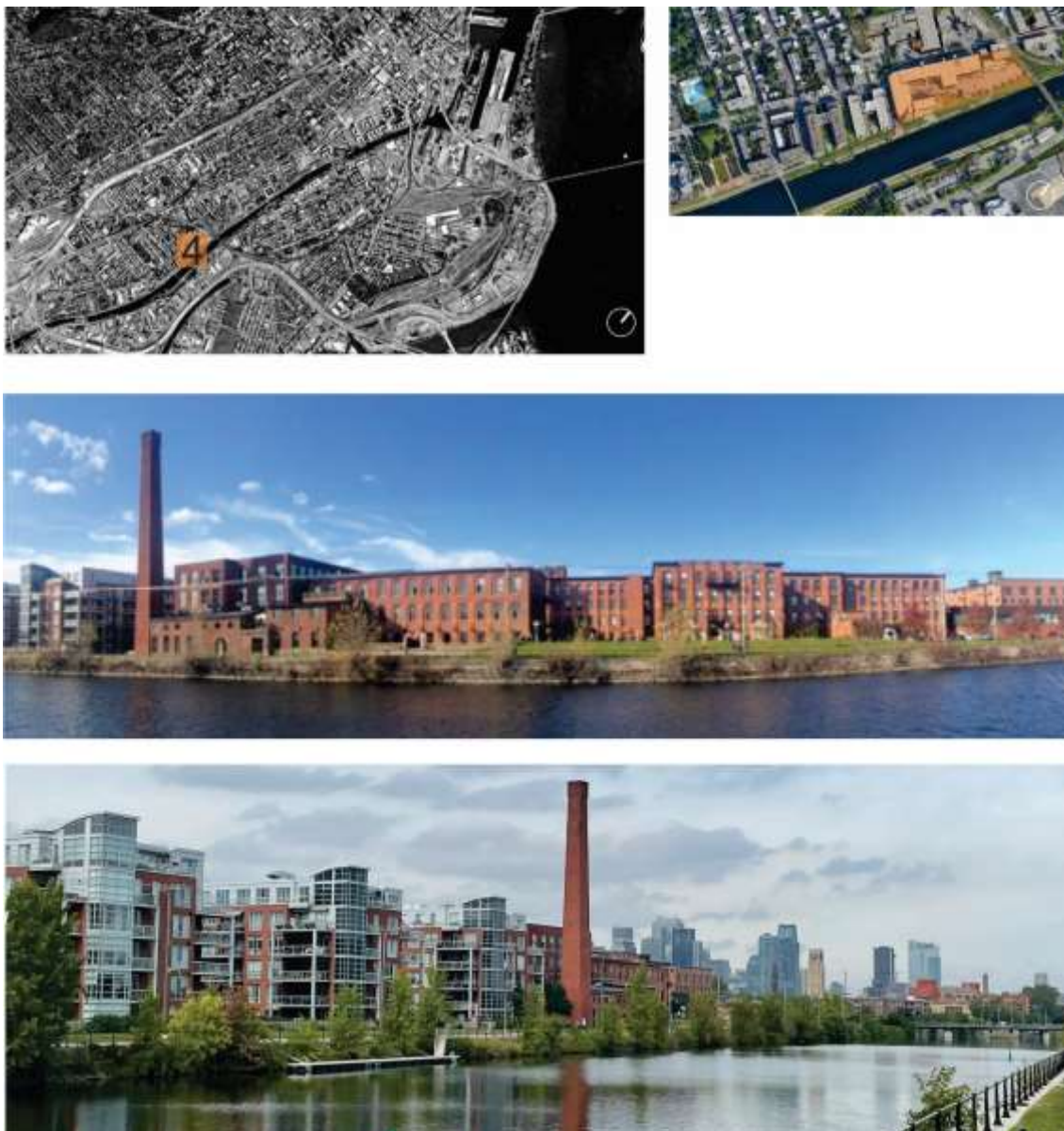
A figura acima mostra um micro cervejaria implantada numa antiga fábrica de malte da região do Lachine. Encontra-se na margem oposta ao centro da cidade, um trecho que, embora passe por consideráveis modificações de uso, não experimenta a mesma velocidade transformação da outra margem do Canal. Esta preserva ainda parte das edificações industriais com usos correlatos, como galpões de armazenamento e ainda estruturas industriais em estado de ruína.

**Figura 95** – Edificações sem utilização formal e tipologia da margem oposta do Canal do Lachine.



Fonte: Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2023.

**Figura 96** – Edificação *Château St. Ambroisie* e novos edifícios do Canal do Lachine.



Fonte: Imagens áreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação da edificação em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2023.

O *Château St. Ambroisie* é um edifício industrial remanescente da indústria têxtil *Merchant Mills*. A *Merchant Mills* operou no Canal do Lachine entre 1888 e 1954. A localização da fábrica era estratégica, pois permitia o transporte de matérias-primas e produtos finais pelo porto fluvial. Além disso, a presença de água corrente fornecia a energia necessária para as máquinas de tecelagem e produção de fios. O declínio de suas atividades data da primeira



metade do século XX, devido à concorrência de empresas têxteis estrangeiras e à evolução das técnicas de produção.

Reconvertido em unidades comerciais em 1999, o edifício passou a ser nomeado como *Château Saint Ambroise*. A planta fabril foi adaptada para receber salas comerciais de metragens variadas e hoje possui cerca de 200 empreendimentos. Há um pátio descoberto na sua parte posterior, em sua conexão com o canal, vinculado a um restaurante.

**Figura 97** – Edificação do Mercado Atwater.



Fonte: Imagens aéreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação da edificação em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2022 e junho de 2023.

O mercado *Atwater* foi instalado na região em 1939, funcionando como um entreposto para abastecimento da cidade. Embora mantenha parte de suas atividades originais, é um dos pontos turísticos do canal, conectando-se a ele a partir da construção de um grande deck, utilizado sobretudo nos meses de verão.

**Figura 98** – Fábrica da *Ardent Mills* e *Arsenal Galeria* de Arte Contemporânea, edifícios vizinhos.



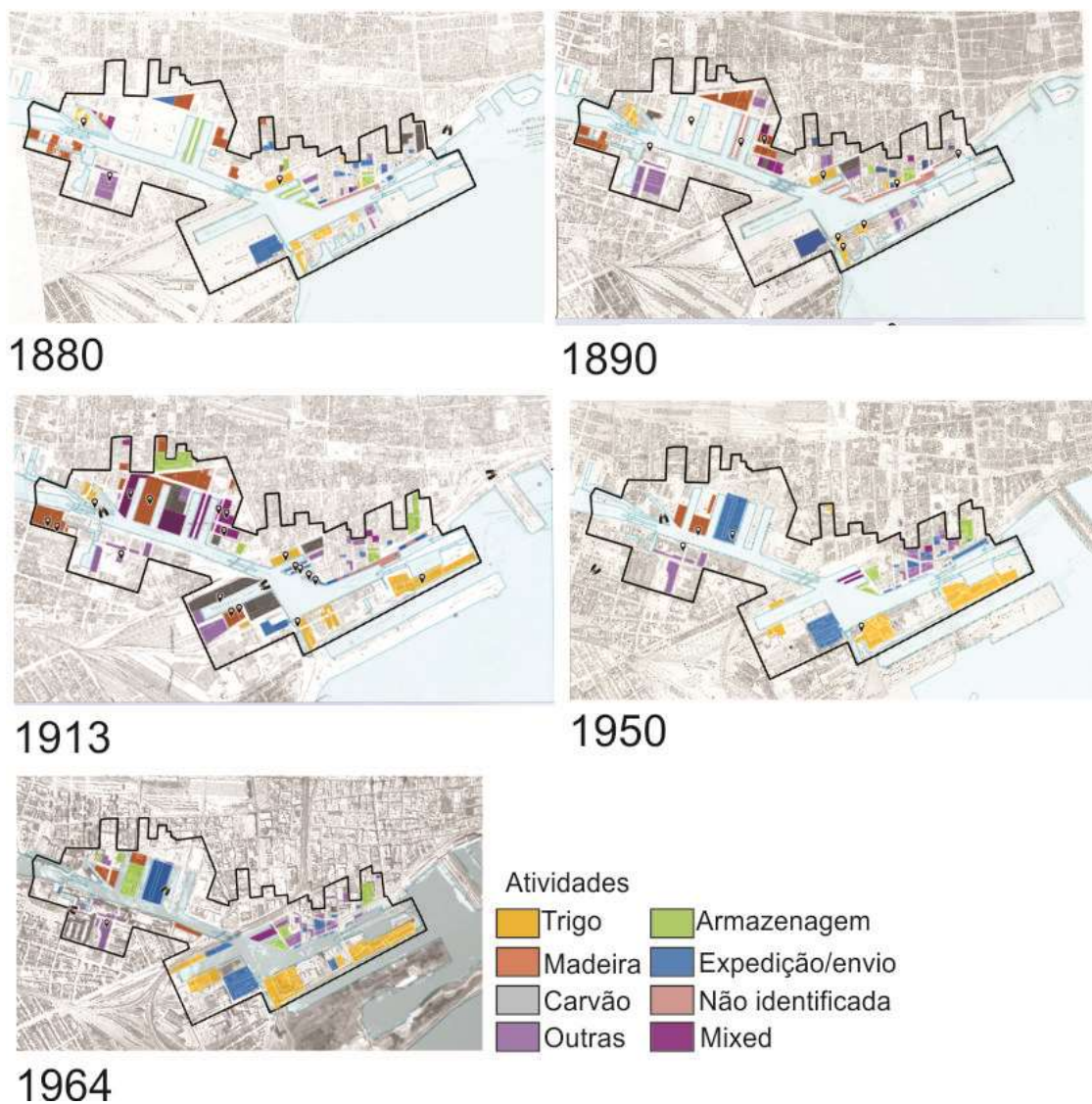
Fonte: Imagens áreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação da edificação em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2022 e junho de 2023.

A *Ardent Mills* é uma indústria alimentícia em operação no Canal do Lachine, em Montreal. A empresa foi criada em 2014, resultado da fusão de três indústrias de moagem de grãos: a *ConAgra Mills*, a *Horizon Milling* e a *Cargill Milling*. A *Ardent Mills* é hoje a maior empresa de moagem de grãos da América do Norte, produzindo especialmente farinhas, misturas e ingredientes para a indústria alimentícia. O edifício hoje ocupa parte do lote antigamente da fábrica de açúcar *RedPath*, que funcionou no local entre 1854 e 2001. Após o fechamento da fábrica de açúcar, o terreno permaneceu vago por vários anos. Foi somente em 2014 que a *ConAgra Brands*, a *Cargill* e a *CHS Inc.* reutilizaram parte da antiga estrutura para construção de uma nova unidade de moagem de grãos, inaugurada em 2016.

O mais interessante desta iniciativa fabril é sua coexistência com o parque do Canal do Lachine, com seu entorno residencial antigo e ainda os novos empreendimentos, uma área em transformação. Na mesma quadra encontra-se a *Galeria Arsenal Art Contemporain* e novos edifícios residenciais de alto padrão.

O edifício da *Galeria Arsenal Art Contemporain* é conhecido como arsenal pois foi originalmente utilizado como um depósito de armas e munições para as forças armadas canadenses. Construído em 1853, recebeu uma diversidade de usos como depósito de carvão, armazém de produtos agrícolas, depósito de documentos governamentais e centro de distribuição de alimentos. Após uma ampla reforma, a galeria foi inaugurada em 2012. Além de exposições, oferece possui uma área de obras de arte contemporânea selecionadas para comercialização.

**Figura 99** – Concentração industrial na área portuária Peel, Canal do Lachine, Montreal.



Fonte: Fotomontagem realizada pela autora, com base no mapeamento do *Laboratoire d'histoire et de patrimoine de Montréal*. Disponível em: <https://schema.uqam.ca/lhpm/map/run/3126>. Acesso em março de 2023.

**Figura 100** – Fotomontagem da ocupação da área Peel – antigo porto do Canal do Lachine.



Fonte: Imagens áreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação da edificação em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2022 e junho de 2023.

As Figuras 99 e 100 mostram a ocupação da área *Peel*, antigo porto do Canal do Lachine. Este trecho marca o final do canal, em sua transição para a área do *Vieux Port*. Até este limite, é possível utilizar o rio para atividades esportivas e de lazer. A partir dele, apenas embarcações maiores podem circular e não há acesso direto para cruzamento pela água.

É neste trecho que se verificam as maiores transformações de uso atuais. Aqui, a área adjacente e de frente ao canal recebe hoje grandes torres, em sua maioria habitacionais, modificando inclusive o antigo desenho do porto,

conforme pode ser visto na figura 100. Embora se trate de uma área que foi plenamente ocupada pela indústria ao longo do século XX, poucos edifícios industriais encontram-se na área hoje, sobretudo na parcela do parque linear que se conecta ao *Vieux Port*, onde encontra-se ainda o Silo nº 05.

**Figura 101** – Fotomontagem da ocupação da área *Peel - Farine Five Roses e Canada Malting*.



Fonte: Imagens áreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação das edificações em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2022 e junho de 2023. Realizado pela autora, 2023.

É neste limitante em que se encontra em uso a edificação da *Farine Five Roses*. A marca de farinha de trigo é bastante conhecida no Canadá, pertencente à *Smucker Foods of Canada*, que a adquiriu em 2008. Ocupa a área de um antigo moinho de farinha, às margens do canal. O moinho era de propriedade da *Ogilvie Flour Mills*, uma empresa que operava em várias partes do país, conhecida por produzir farinhas de alta qualidade. O moinho da *Ogilvie Flour Mills* em Montreal foi um dos maiores produtores de farinha de trigo do Canadá, e em 1910, a

empresa lançou a marca *Five Roses*. Durante as décadas seguintes, o moinho de Montreal passou por várias expansões e modernizações, e em 1948, foi completamente reconstruído após um incêndio. A indústria permanece ativa na área do Canal do Lachine, em Montreal, e seu letreiro se tornou um cartão postal da cidade.

**Figura 102** – Fotomontagem do Silo nº05.



Fonte: Imagens áreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação da edificação em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2022. Realizado pela autora, 2023.

Nesta mesma área encontra-se o Silo nº5. Originalmente construído em 1903, operou como um armazém de grãos ao longo do século XX. A construção do Canal do Lachine permitiu o transporte fácil e eficiente de grãos entre os Grandes Lagos e o porto de Montreal, e esta edificação de grandes proporções fundamental nesse processo de armazenamento e distribuição. Com o declínio

das atividades portuárias, os silos foram sendo gradativamente inutilizados. A partir dos anos 1980, a estrutura teve usos diversos, incluindo uma fábrica de cimento e uma fabricante de ração animal, atividades que não perduraram. Em 1994 a estrutura ficou inativa e permanece como parte do parque do Canal do Lachine, embora não tenha uso.<sup>94</sup>

**Figura 103** – Fotomontagem da área do *Vieux Port*, Montreal



Fonte: Imagens áreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação da edificação em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2022. Realizado pela autora, 2023.

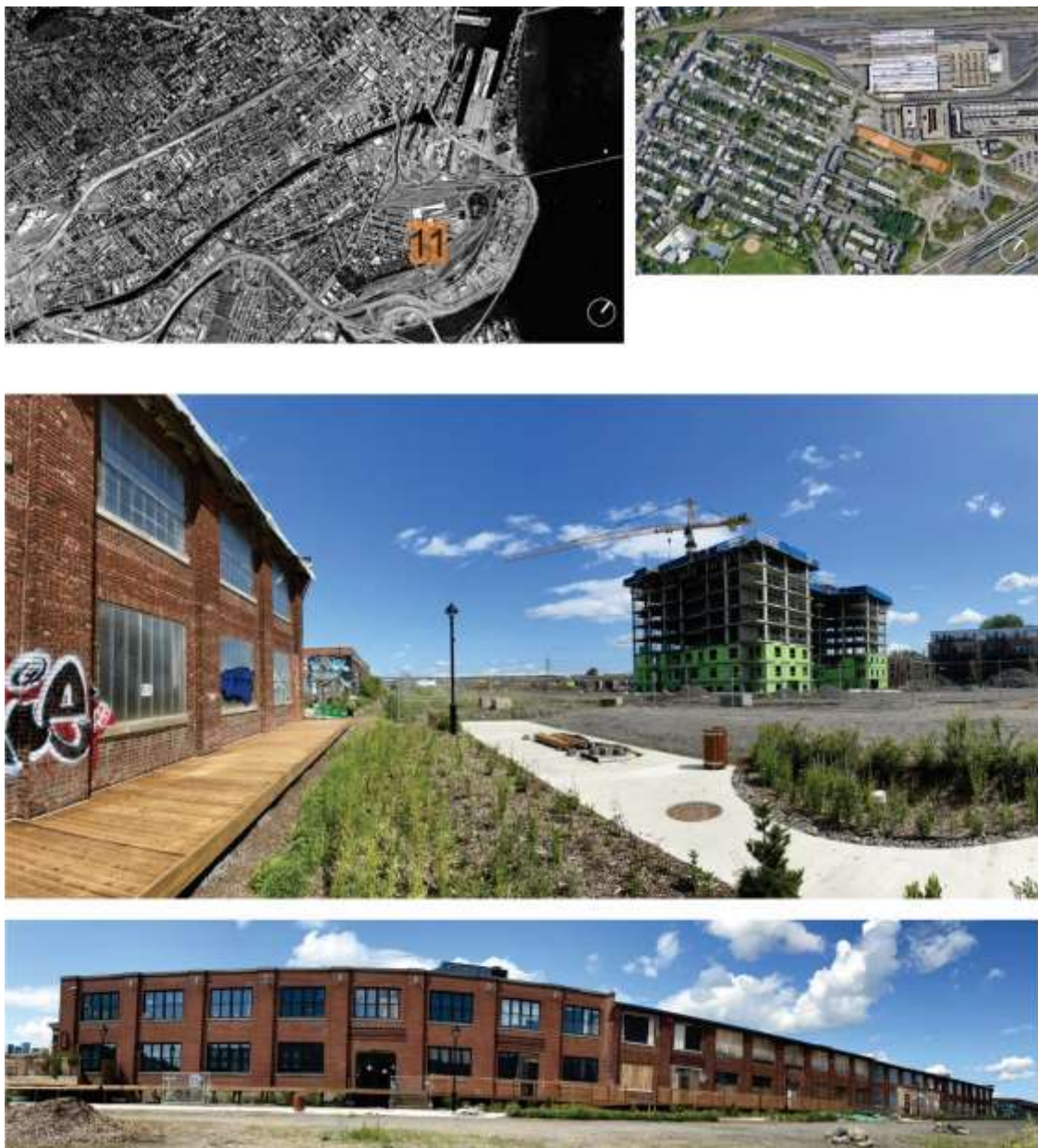
<sup>94</sup> Importante ressaltar que essa estrutura foi fotografada pelo arquiteto Le Cobursier, parte integrante de seu livro “Por uma arquitetura”.



Como mostram as figuras acima, há uma intensa transformação na área para construção de condomínios residenciais de alto padrão, os chamados “condos”. Aproveitando-se da implantação do parque, utilizam-se dos antigos lotes industriais para construção de novos empreendimentos. Embora vários destes novos edifícios conservem um limite de gabarito de até seis pavimentos, seu adensamento aumenta à medida que se aproximam da área central da cidade e do *Viex Port*.

A área do *Vieux Port* foi reestruturada para receber uma série de novos usos, em sua maioria vinculadas ao turismo da área histórica e antiga da cidade de Montreal. A estrutura conta com um museu da ciência, área para embarque e desembarque de cruzeiros turísticos e pequenas embarcações de lazer, uma roda gigante, o Circo de Soleil, dentre outras atividades temporárias. Uma parte das antigas edificações foram adaptadas para função residencial, uma ocupação de alto padrão e novas edificações.

**Figura 104** – Fotomontagem da edificação do *Batiment 07*.



Fonte: Imagens áreas Google Earth, 2023. Modificadas pela autora, com marcação da edificação em laranja. Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2022. Realizado pela autora, 2023.

**Figura 105** – Tipologias residenciais dos bairros de *Pointe Saint Charles* e *Saint Henry*.



Fonte: Fotos de levantamento de campo da autora, junho de 2023.

Um interessante caso de estudo é o edifício do *Batiment 07*, no bairro de *Pointe-Saint-Charles*, margem oposta do Canal do Lachine. Construído como parte da *Canadian Pacific Railway*, em 1948, abrigava uma oficina de manutenção para trens da companhia. Durante muitos anos, foi um importante centro de trabalho para o bairro operário do entorno. Em 2003, a empresa encerrou suas operações e seu edifício permaneceu sem utilização formal. Foi nesse momento que um grupo de ativistas e membros da comunidade decidiu se mobilizar para ocupar o prédio e mantê-lo, a despeito das amplas modificações em que passa o entorno. Em 2012, o coletivo artístico *La Société des arts de la Petite-Bourgogne* ocupou a edificação, com o objetivo de transformá-lo em um espaço cultural comunitário. Houveram embates com o poder público sobre a ocupação do edifício *Batiment 7*. A edificação é de propriedade da cidade de Montreal e, inicialmente, havia pouca vontade política de apoiar a sua utilização comunitária. A cidade chegou a ordenar a retomada do edifício em 2017, alegando preocupações com a segurança e a falta de um plano financeiro sólido por parte dos ocupantes. No entanto, após pressão popular deste coletivo e dos moradores do bairro, a municipalidade concedeu um contrato de arrendamento a longo prazo, em 2018, por quinze anos.

Atualmente, o *Batiment 7* é autogerido por grupo de voluntários, que coordenam várias das iniciativas que se utilizam do local. A partir de uma taxa de inscrição, valor para manutenção da atividade, é possível participar dos ateliês de cerâmica, marcenaria, informática, mecânica, solda, fotografia e costura, cultivo de cogumelos e apicultura.<sup>95</sup> O edifício conta ainda com um comércio local de orgânicos e um restaurante bar. A gestão atual tem se organizado para conseguir editais culturais e demais oportunidades de financiamento público para manutenção do espaço. Entre 2022 e 2023, estes financiamentos permitiram, por exemplo, a realização do projeto paisagístico da área externa e adequações de mobilidade.

As fotografias do *Batiment 07* mostram as modificações recentes pelas quais tem passado seu entorno. Há um movimento intenso da comunidade do

---

<sup>95</sup> Essas atividades estão em constante atualização e mudança, a partir tanto das questões sazonais (como é o caso das atividades externas) como também da gestão do espaço e dos voluntários participantes. Estas foram as atividades que ocorriam no espaço entre 2022 e 2023.

bairro frente à valorização fundiária experimentada nos últimos anos e com a descaracterização do bairro.

Destarte, embora o parque do Canal do Lachine seja amplamente utilizado, percebe-se um processo amplo de valorização fundiária da região, que implicam no deslocamento de populações de baixa renda que ocupavam o lugar. Para além disso, o passado industrial do Lachine é apresentado ao visitante ao longo do percurso por placas contendo parte da história das edificações em destaque, com textos e fotografias antigas. O edifício encontra-se, dentro desta narrativa, isolado dos trabalhadores ou do cotidiano anterior do local, funcionando como alavanca estética para fruição turística ou ainda para revalorização fundiária do sítio histórico, como citação.

É importante também contrapor a experiência de levantamento de campo do Canal do Lachine e do Tamanduateí em São Paulo. A relação com o corpo, aqui, foi lembrada apenas por conta do clima. Primeiro, o canal encontra-se na metade do caminho entre a minha casa e a faculdade, trajeto que realizei cotidianamente. Havia uma marginalidade no bairro em que morava, Verdun, uma área da ilha separada justamente pela construção deste canal e que recebeu parte da classe operária que se instalaria ao final do século XIX, junto com o bairro vizinho, Pointe-Saint-Charles. Assim, sempre que possível, realizava esse trajeto de bicicleta, atenta aos diversos processos urbanos aos quais esses territórios estavam sujeitos, aproveitando-me de meu olhar estrangeiro e externo para realizar possíveis aproximações com os bairros dos Tamanduateí, em São Paulo. Neste sentido, as limitações em relação à vivência nesse local é justamente a baixa temperatura. A maior parte das ciclovias da cidade é fechada entre novembro e abril, por conta da neve. As baixas temperaturas também limitam o tempo de permanência em lugares abertos e a proximidade com frentes de água, que são mais geladas e ventam muito.

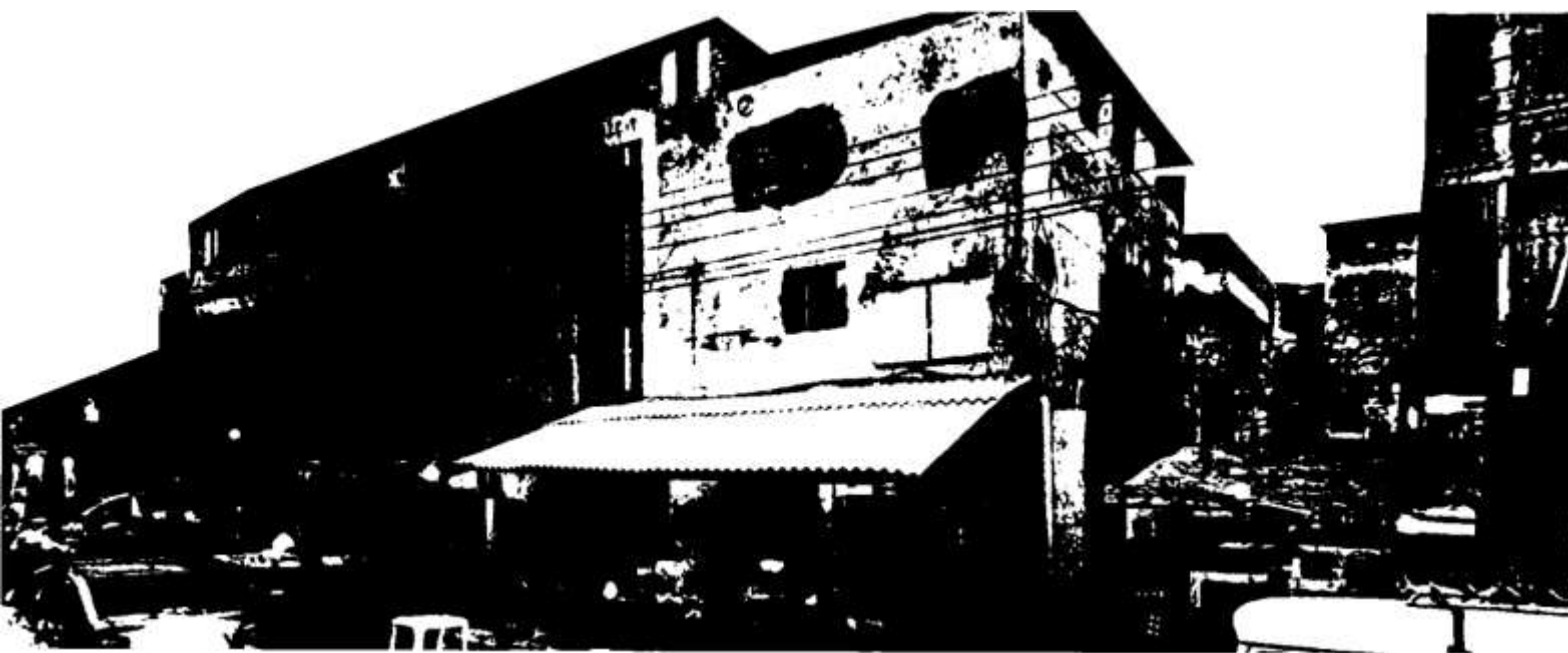
Para a área do Canal do Lachine podemos observar que um dado comum nas transformações ali buscadas é a retomada da sua frente de água. Vinculada, de um lado, às recentes transformações do *Vieux Port*, que recebem equipamentos comuns a diferentes localidades, como museus e rodas-gigantes, a conexão com a área do Canal do Lachine, transformada agora em área de fruição e lazer, é realizada por um grande parque público. Este parque é

efetivamente utilizado pela população da cidade, com uma diversidade de equipamentos e atividades. Por outro lado, ele funciona como eixo de valorização fundiária, do *Vieux Port* ao sul da ilha, em que pouco a pouco novos empreendimentos habitacionais de alto padrão vão tomando a sua frente. Dessa forma, essa transformação aponta para um processo que pode se aproximar dos que ocorrem nos bairros do Tamandateí, em São Paulo. Embora não exista neste trecho um grande espaço público capaz de guiar esta valorização, os eixos de transporte de massa no recorte, como a estação da linha de metrô Tamandateí e sua vinculação com a CPTM, são infraestruturas públicas que direcionam a revalorização destas áreas.

Primeiro, a retomada destas áreas industriais está vinculada a uma exploração do território pelo capital imobiliário. Antes áreas consideradas distantes do centro, a expansão da mancha urbana e das redes de infraestrutura, hoje são territórios de adensamento e transformação de uso. No caso do Canal do Lachine percebe-se também que estes empreendimentos não estão voltados para os moradores do local. Os bairros operários como *Pointe St Charles* e *Verdun*, segregados pela existência do próprio canal, experimentam nos últimos anos uma intensa valorização e mudança de perfil dos moradores.

O contexto canadense apresenta uma maior disponibilidade de recursos públicos e privados na transformação urbana, o que garante que áreas industriais como a do Canal do Lachine sejam rapidamente transformadas. Por outro lado, co-existência, nesta área, de grandes indústrias ainda ativas indica a possibilidade de convivência entre usos diversos sem necessariamente descartar a possibilidade de manutenção do uso industrial.

# Capítulo 03 | Patrimônio e territórios da indústria



## **3.1 Comunidade Patrimonial e Aparelho Monumental**

“O patrimônio é construção social e, assim sendo, torna-se necessário considerá-lo no contexto das práticas sociais que o geram e lhe conferem sentido. A preservação, como toda prática, consiste em ações simbólicas, desenvolvidas em arenas ou situações sociais por sujeitos (indivíduos e instituições) estruturalmente posicionados a partir de motivações e estratégias referidas a sistemas de forças sociais” (ARANTES, 2006, p. 426)



A preocupação com a manutenção e salvaguarda dos edifícios industriais surgiu principalmente pela materialidade e visualidade de seus remanescentes. Os edifícios e sítios esvaziados, decorrentes do processo de desinstalação industrial e no contexto europeu de destruição pós-guerra, marcaram a paisagem servindo como sítios de exploração, num primeiro momento, de arqueólogos industriais. Alguns artistas, conforme já trabalhado no primeiro capítulo, também demonstraram sua inquietação ao retratar e intervir em parte destes locais.

Deste momento inicial à atualidade das discussões em patrimônio industrial, houve, portanto, um processo de atribuição de valor a este testemunho. Por meio desta nova perspectiva, os resquícios do passado industrial passam a ser vistos como herança, elevados à categoria de patrimônio, uma operação de acesso ao passado que revela, antes de tudo, a relação da sociedade atual com a construção desta narrativa do passado.

Ao discutir patrimônio é importante assinalar que a construção da memória e a seleção daquilo que a compõem são representativos sobretudo de como o tempo presente olha e organiza a narrativa deste passado. Os investimentos nas tarefas de memória ganharam visibilidade e força em nossas sociedades por meio da patrimonialização e da musealização do passado, sendo que o processo de patrimonialização de determinados elementos é uma das possíveis vias de apropriação deste passado e de sua memória, além de ser uma forma de constituição dos significados e valores que fundamentam as relações sociais no presente. Essa transformação pode ser entendida também a partir da sensação de aceleração do tempo e funcionaria então como uma reificação da memória, um dispositivo de segurança que garantiria o acesso a este passado.

Lucie Morisset, em seu texto *“Émancipons le patrimoine!”* coloca que, hoje, o patrimônio passa por uma crise estrutural, como consequência daquilo que nomeia como “descontinuidade patrimonial” (MORISSET, 2023, p.1), termo que é utilizado em referência ao teórico Peter Drucker, em seu livro *“The Age of Discontinuity: guidelines to our changing society”* (DRUCKER, 1969). Sobre a chamada “crise do patrimônio”, Morisset observa que, no contexto canadense, o

financiamento é insuficiente para o levantamento e salvaguarda dos bens patrimoniais, o patrimônio construído encontra-se muitas vezes em ruínas, em vias de desaparecimento e/ou sem investimento e uso. Esse discurso é difundido e reforçado nos meios de comunicação de massa, nos quais os valores comumente associados à noção de patrimônio e que pautam sua salvaguarda estão sobretudo vinculados às noções de antigo, belo e bem-feito, isto é, suas características materiais. Embora o contexto canadense seja bastante diverso do brasileiro, é possível observar que tal situação é similar no Brasil: um contexto de crise e ruína ligado ao patrimônio, nem que suas características físicas sejam as mais utilizadas na justificativa da sua proteção.

Lançado em 1969, o livro de Drucker identifica uma era de continuidade econômica que estaria findando em 1968. Marcada sobretudo pela utilização de novas tecnologias, pela emergência de uma economia mundial, pela pluralidade da matriz social e econômica e pela centralidade do conhecimento, estas mudanças trariam descontinuidades estruturais na economia, na política e na sociedade. (DRUCKER, 1969, p.4-8). Trazendo este conceito de descontinuidade para o campo patrimonial, Morisset afirma que a noção de patrimônio estaria tensionada contemporaneamente a partir dos seguintes aspectos: primeiro, um crescente número de imóveis que perdem seu valor econômico, a partir de processos como a desindustrialização e de antigas funções urbanas em desuso. Além disso, o momento atual seria marcado também por um grande deslocamento de pessoas e de ideias, em que o pensamento de “gênese comum” partilhada, identidade e nação estariam sendo questionados num contexto pós-colonial. Assim, a mobilidade transnacional e o esfacelamento das fronteiras geopolíticas estariam contrapostos às “grandes narrativas históricas”. Soma-se a isso as novas formas de comunicação que colaboraram para a passagem de uma sociedade produtora de bens para uma sociedade fundada sobre a partilha de informações, nos quais as referências à patrimônio enquanto um monumento estático, passivo e calcado nos adjetivos de “antigo, belo e bem feito” não seriam aspectos únicos ou mais importantes ao considerarmos um bem como patrimonial (MORISSET, 2023, p.3-4).

Por conseguinte, a abordagem que propõe Morisset sobre patrimônio é entendê-lo como um ecossistema, passando de um paradigma de “proteção

patrimonial” ao paradigma de “comunidades patrimoniais”. Assim opõe-se o paradigma comum de proteção do patrimônio, o que Morisset identifica como Aparelho Monumental, e um paradigma inscrito numa dinâmica urbana de uso cotidiano que identifica como Comunidades Patrimoniais.

O Aparelho Patrimonial, por sua vez, é um aparato institucional, parte integrante do Estado, capaz de reconhecer, inscrever e tomar determinados vestígios enquanto patrimoniais. A autora utiliza uma analogia aos *Appareils ideologiques d'État*, de Louis Althusser, para descrever a maneira pela qual o patrimônio foi produzido no século XX.<sup>96</sup> Este conceito se refere ao processo no qual um edifício passa por um desuso, e, de acordo com a lógica econômica da área tende a ser substituído por outro em consonância com a evolução e valorização de seu entorno. (MORISSET, 2023, p.34)

“Em nome do patrimônio, ou, para o bem da comunidade, a autoridade pública, tradicionalmente o Estado, intervém concedendo um status legal para manutenção e congelamento daquele edifício, adotando legislações de proteção e congelamento de seu estado, com o objetivo de preservá-lo. É um especialista que respalda a decisão do Estado, que se baseia, geralmente, em uma meta-narrativa do desenvolvimento histórico da comunidade e fornece qualificações, às vezes chamadas de “critérios”, destinadas a explicar e justificar o valor simbólico para essa comunidade. (MORISSET, 2023, p.34)

Muito vinculado ainda à redução do imóvel à sua forma e com poucas aproximações que consideram os conjuntos edificados, a autora observa que esta abordagem comumente leva à redução do patrimônio bens imóveis, nos quais se sobressaem suas características formais. O aparelho patrimonial, trata, assim, o patrimônio como passivo: um patrimônio que recebe, portanto, a ação. Este promoveria, portanto, um discurso patrimonial entendido como autorizado, legítimo e justificado, assim como também hierárquico. Este discurso seria produzido a partir de um diálogo entre o Estado e especialistas, com pouca

---

<sup>96</sup> Da mesma forma que Althusser identifica o Estado como promotor institucional da Educação. Todos os “aparelhos” que carregam uma ideologia, ou seja, uma representação do poder e sua trajetória histórica característica.

participação de uma comunidade ou agentes locais não especializados. Nesse contexto, alerta para o patrimônio como um agente ativo de gentrificação.

A definição de comunidade patrimonial não é, contudo, nova. Adotada por Morisset, a Convenção de Faro, de 2005, a definiu da seguinte forma:

*“une communauté patrimoniale se compose de personnes qui attachent de la valeur à des aspects spécifiques du patrimoine culturel qu’elles souhaitent, dans le cadre de l’action publique, maintenir et transmettre aux générations futures”*<sup>97</sup> (Convenção de Faro, 2005, p.3)

Assim se estabelece que o artefato e a significação coletiva a ele associada é indissociável da relação que com ele é estabelecida. A comunidade patrimonial é, dessa forma, uma comunidade de prática, no qual o uso cotidiano é justamente o que garantiria a sua transmissão. Essa mudança seria capaz de transferir ao coletivo a possibilidade de conferir o *status* patrimonial, passando o patrimônio a ser reconhecido em suas múltiplas escalas, do local ao global. Esse tratamento revela um valor dinâmico do patrimônio, cuja narrativa não é especializada, mas de proximidade e cotidiana. Assim, o patrimônio poderia ser compreendido também como um capital para mobilização destas comunidades.

A contraposição entre estas duas chaves nos fornece as seguintes noções: quando se passa do discurso promovido pelo Aparelho Patrimonial para a compreensão de uma Comunidade Patrimonial, o patrimônio é visto como um projeto fundado por meio das relações que cria. É possível criar uma multiplicidade de relações a partir dos diversos grupos sociais que a ele estão atrelados. Além disso, o patrimônio é parte de uma dinâmica urbana e do desenvolvimento local, sendo indissociável o patrimônio e as pessoas que o utilizam de maneira simbólica ou funcional.

É interessante trazer essa reflexão para o contexto brasileiro. Até 1988, a definição de patrimônio privilegiava o reconhecimento de bens materiais relacionados a “bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história

---

<sup>97</sup> Tradução livre: "Uma comunidade patrimonial é formada por pessoas que valorizam aspectos específicos do patrimônio cultural que desejam, por meio de ações públicas, manter e transmitir às gerações futuras"

do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico". (MENESES, 2012, p.33). A Constituição de 1988 passou, então, a reconhecer que o patrimônio a ser protegido deveria se basear nos "diferentes grupos que compõem a comunidade" e, portanto, nas demandas de determinados grupos que compõem a nação, em uma ação inversa das demandas de proteção da população em relação ao Estado, definido pelo artigo 216 da Constituição Federal (1988).<sup>98</sup> Embora isso permita que o reconhecimento patrimonial possa se dar de forma menos hierárquica, Morisset identifica que a virada participativa e a ampliação do debate considerando-o como um patrimônio cultural não parece ter reformado estruturalmente uma concepção patrimonial baseada no objeto da monumentalização. (MORISSET, 2023, p.36)

O debate sobre a participação da diversidade de grupos na composição patrimonial vem sendo abordado nas últimas décadas por pesquisadores do campo no Brasil, em que podemos incluir as discussões de Arantes (2006) e Meneses (2012). Neste sentido, o que há de singular na abordagem proposta por Morisset é justamente compreender o patrimônio como parte de uma dinâmica urbana e que pode contribuir como uma alavanca para o desenvolvimento local, de forma sensível às particularidades dos contextos em que estão inseridos, às aspirações das populações e às capacidades dos atores territoriais, para além de sua vinculação com o turismo. Vale lembrar ainda que a *Chaire de recherche du Canada em Patrimoine Urbain* é núcleo de pesquisa está alocado na Escola Superior de Gestão (ESG | UQÀM) na qual encontram-se as graduações e pós-graduações em gestão, turismo e marketing, como também o curso de Urbanismo. Urbanismo e Arquitetura são duas graduações independentes no contexto canadense, sendo que uma está ligada ao planejamento territorial e a outra ao design.

---

<sup>98</sup> "Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: - as formas de expressão ; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artísticas e culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (CONSTITUIÇÃO FEDERAL DO BRASIL, 1988) disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/constituicao\\_federal\\_art\\_216.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/constituicao_federal_art_216.pdf);

Uma importante contribuição para pensarmos sobre o papel do patrimônio industrial no debate atual é a discussão proposta por Morisset em “O território para além dos monumentos: as lições patrimoniais da obsolescência industrial” (MORISSET, 2023). Nele a autora afirma como a ampliação do debate para a esfera cultural permitiu que fossem acolhidos não apenas novas categorias patrimoniais como também uma abordagem para além do monumento histórico. Sua interpretação que avalia mais do que edifício em si, permitiu que o olhar patrimonial passasse a considerar as relações industriais que compõe um ou mais sítios, numa escala ampliada e que põe em debate políticas de preservação e manejo baseadas apenas nas estruturas materiais remanescentes presentes no tecido das cidades. Essa preocupação vinha sendo já debatida anteriormente por Fontana (2011), Köhl (2009) e Ruffinoni (2009).

Nesse sentido, a ampliação da compreensão dos vestígios industriais enquanto patrimônio podem colaborar para a reflexão do campo. Isso se dá principalmente pelo ganho de complexidade ao incluir as dimensões territoriais e imateriais, acompanhando a ampliação do debate no campo do patrimônio cultural (MENESES, 2012). Os remanescentes industriais questionam a concepção patrimonial calcada apenas no material, uma vez que a dimensão territorial ou de sistemas produtivos leva, obrigatoriamente, à consideração de um conjunto, mesmo que essa consideração não seja rebatida necessariamente em políticas de preservação nesta escala.

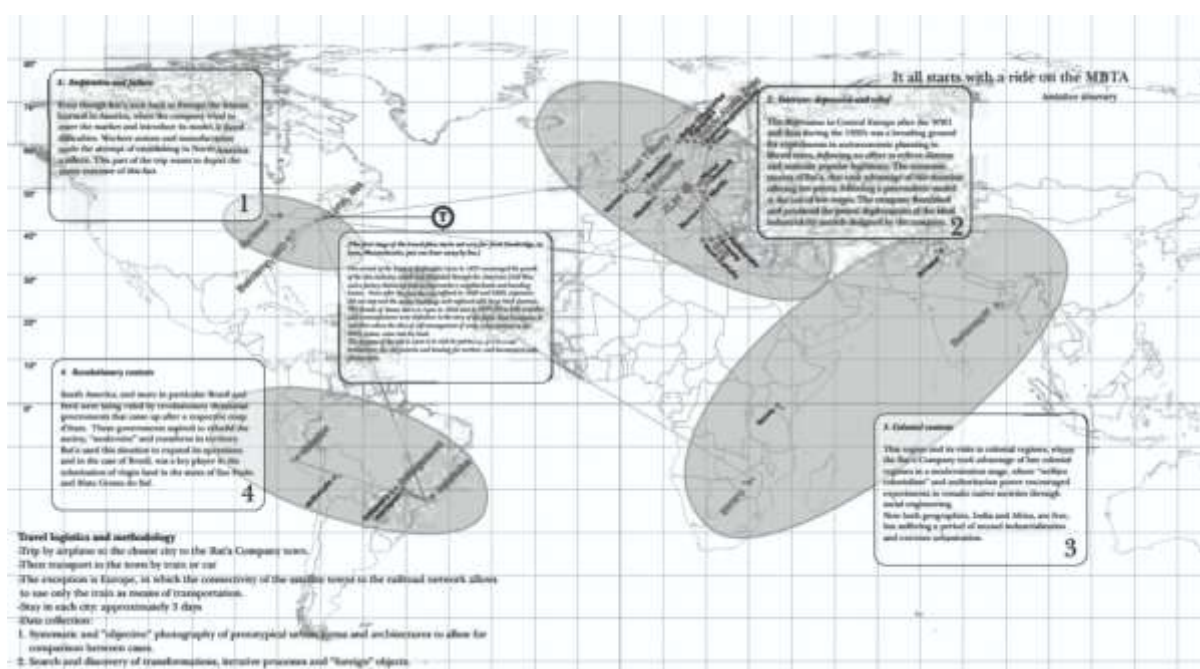
### **3.1.1. O Caso de Batatuba, Piracaia, São Paulo**

Piracaia é uma cidade do interior do estado de São Paulo, a cerca de noventa quilômetros da capital - São Paulo. Fundada em meados do século XIX, a cidade tem recursos hídricos abundantes, que foram usados para formar represas que alimentam o sistema hidráulico da região. Atualmente, a população é de cerca de trinta mil habitantes, o que é considerado uma cidade pequena para os padrões brasileiros. A economia da região é baseada em serviços,

seguida por uma parcela significativa da agricultura e da pecuária. Em média, a renda per capita é de dois salários mínimos.

O distrito de Batatuba foi criado em 1942 por iniciativa da indústria de calçados Bata. O projeto, realizado na sede tcheca da empresa, foi orientado pela discussão de princípios modernos aplicados à cidade industrial, e também foi replicado em várias outras partes do mundo.

**Figura 106** - Iniciativas de manufatura da Bata ao redor do mundo.



Fonte: SANZ, 2011.

O projeto inicial para Batatuba, São Paulo, incluía o fornecimento de moradias para trabalhadores, operários e gerentes, bem como moradias para solteiros. O complexo planejado incluía uma variedade de instalações de lazer para a comunidade (cinema, clube, esportes e áreas verdes), bem como outros equipamentos formativos, como escola primária, escola profissionalizante e instalações de saúde, entendidas como programas essenciais para o desenvolvimento da força de trabalho que viria a ocupar o local (STANINGHER, 2018). Parcialmente construído, o complexo construiu contemplou as instalações de lazer comunitário, saúde, parte do projeto original para as moradias e a fábrica Bata. Hoje, como remanescentes industriais, Batatuba preserva parte de seu conjunto residencial, bem como o edifício que abrigou a fábrica, fechada desde

1983. Desde sua falência, a área faz parte da massa falida da Bata, administrada por um proprietário-guardião e vem enfrentando uma série de imbrólios jurídicos, que envolvem a venda e negociação da área para pagamento dos trabalhadores e as recentes tentativas de mobilização para reconhecimento da área como bem patrimonial passível de proteção.

A localização do núcleo de Batatuba, em Piracaia, é privilegiada por seus aspectos paisagísticos, pela proximidade do rio Cachoeira, pela potencialidade dada pela existência do ramal ferroviário da empresa Bragantina e pelas interligações rodoviárias que cortam a região. Além disso, a implementação dessa iniciativa de manufatura estava alinhada com as políticas de industrialização brasileiras da época, conhecida como período de desenvolvimento brasileiro (CANO, 1998; SUZIGAN, 2000).

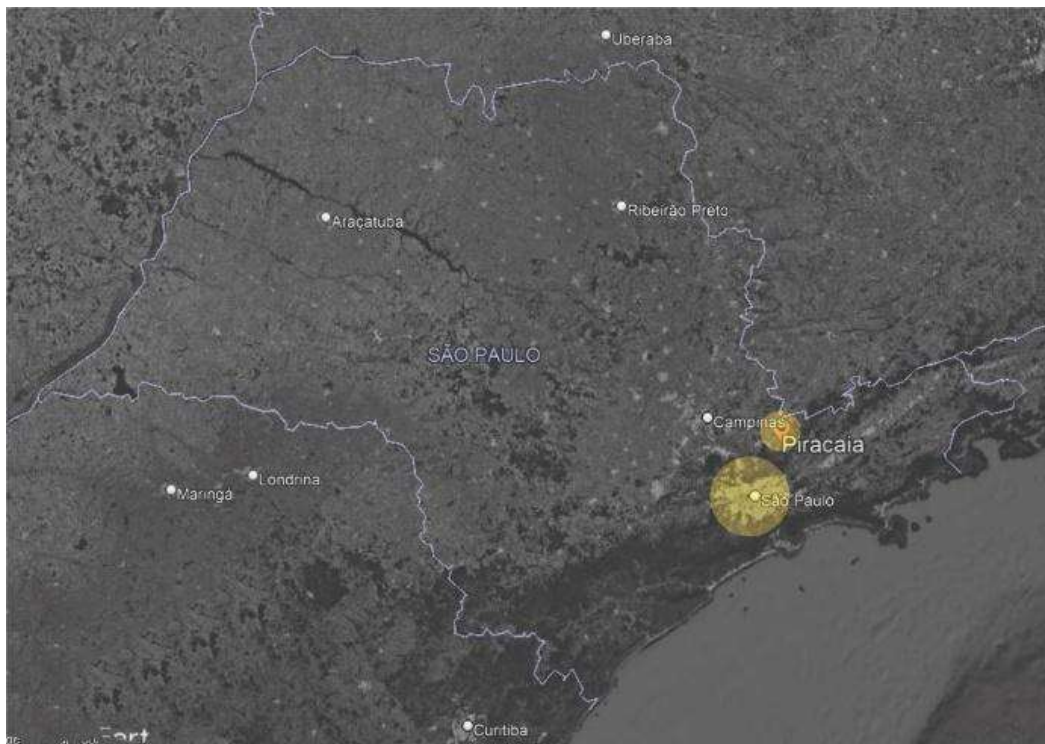
Para entender melhor as questões que cercaram a criação de Batatuba, é necessária uma breve explicação do contexto político e econômico brasileiro desse período. O Brasil é um dos países da América Latina que iniciou seu período republicano mais tardiamente, inaugurado apenas nas últimas décadas do século XIX, com a queda da monarquia, ainda originária da família real portuguesa. Embora o país não seja uma colônia desde 1822, sua economia é baseada principalmente na agro exportação, especialmente de café. A industrialização do país só se consolidou como um motor econômico a partir de 1930, em grande parte como resultado do contexto de crise global. Com uma macro política nacional de substituição de importações, promovida pelo então presidente Getúlio Vargas, o país incentivou a criação e a implementação de uma variedade de iniciativas de manufatura. Assim, embora houvesse algumas iniciativas de manufatura antes desse período, muitas delas eram de pequena escala, ligadas a tradições familiares e à grande migração europeia ocorrida durante esse período. As indústrias de bens de consumo básicos ou ligadas à produção agrícola, como maquinário ou têxteis, datam desse período. Em busca de um mercado consumidor mais consolidado e de infraestrutura para sua instalação, as primeiras iniciativas brasileiras de manufatura foram localizadas em centros urbanos próximos às capitais, como São Paulo e Rio de Janeiro.

Os sucessivos governos federais deram continuidade a esse modelo econômico, interrompido apenas na década de 1980. A economia manufatureira



ainda é de grande importância no produto interno bruto brasileiro e começou a passar por uma reorganização produtiva principalmente a partir de 1990. É nesse período que se observa um grande movimento de fechamento de indústrias, migração de fábricas e o surgimento das primeiras áreas industriais abandonadas.

**Figura 107** | Contexto Piracaia - São Paulo.



Fonte: Google Earth, 2022. Trabalho de imagem da autora, 2022.

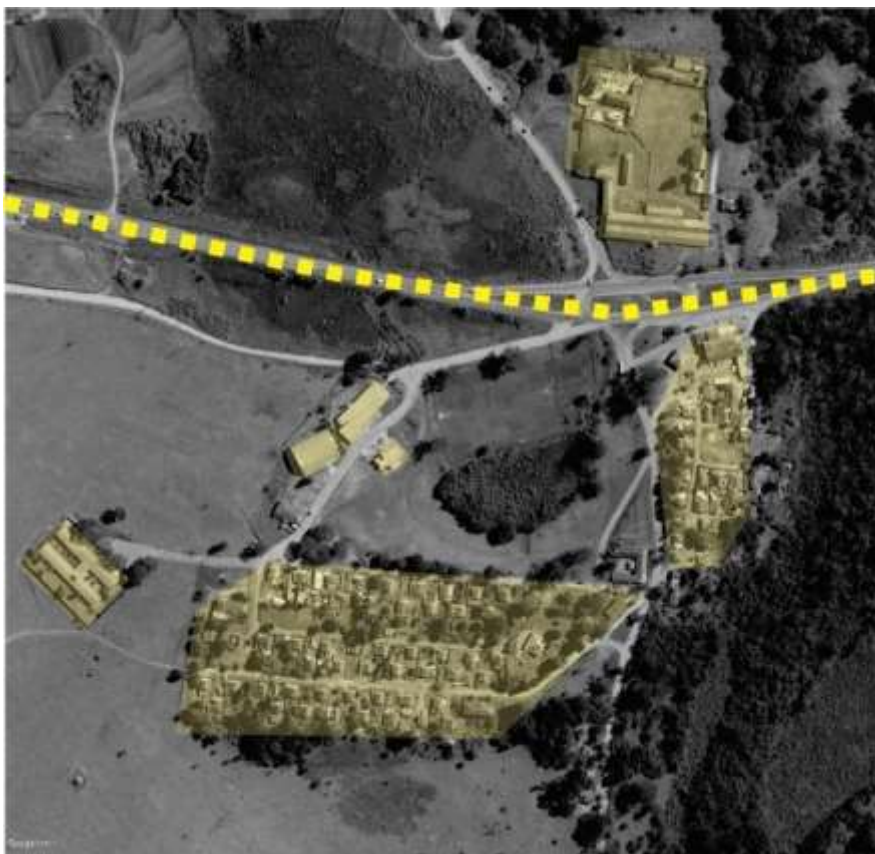
**Figura 108** - Contexto Batatuba Piracaia

Fonte: Google Earth, 2022. Trabalho de imagem da autora, 2022.

Conforme mencionado, um dos aspectos mais significativos desse caso é a existência de uma comunidade local que, mesmo após o fechamento da indústria, continua a habitar o bairro. Diante da possibilidade de a área ser negociada e do desaparecimento dos remanescentes fabris, essa população se organizou para o reconhecimento de seu direito essencial à moradia, à memória e à salvaguarda dos testemunhos tangíveis e intangíveis que ela contém.

Assim como outras pequenas cidades ao redor da capital paulista, a cidade de Piracaia vem sendo valorizada nos últimos anos por sua proximidade com a capital. O levantamento de campo observou a formação de diversos loteamentos do tipo condomínios fechados na cidade e em seu entorno próximo, uma formação cuja tendência é interpretar áreas como essas como disponíveis. Com possibilidade de negociação deste território, há pouca garantia da permanência dos moradores tampouco da preservação dos edifícios e das características existentes do bairro.

**Figura 109** – A indústria Bata em Batatuba – São Paulo, Brasil



Fonte: Google Earth, 2022. Trabalho de imagem da autora, 2022.

**Figura 110** - Plano original - Batatuba



Fonte: Processo de Tombamento, Condephaat, 2019.

Como pode ser visto na análise das imagens, o plano original continha vários edifícios que não foram construídos. O plano completo previa: Centro industrial; prédio da administração; instituto social; estação ferroviária; estacionamento para artesãos; parque; escritórios; local de trabalho; campos esportivos; loja de departamentos; centro social; garagem central; igreja; hospital; escolas; hotéis para meninas e meninos; albergue para meninas e meninos; internatos ou faculdades técnicas; boxes comerciais; casas unifamiliares; garagens domésticas; jardim experimental; residência Bata; piscina; barracas de mercado/cafeteria/ açougue; clube; cinema; escola mista e albergue para solteiros. A proposta original previa que os moradores pudessem cultivar uma horta experimental e ter amplo acesso à recreação, por meio de espaços verdes comuns, quadras e piscinas. Também incluía uma área comercial com garagem, lojas de departamentos e escritórios e um total de dez prédios de fábricas, conectados à linha ferroviária principal.

A bibliografia trabalhada (PROCESSO DE TOMBAMENTO, 2020; STANINGHER, 2019) destaca a coesão da proposta urbanística como uma das justificativas para sua preservação, embora uma pequena parte do plano tenha sido implementada.<sup>99</sup> Mais relevante do que essa documentação foi observar e conversar com os habitantes da área, que demonstram uma relação intrínseca entre memórias, usos existentes e passados e seus vestígios materiais. Seus discursos ressaltam a importância das relações interpessoais existentes na coesão do grupo e de sua identidade, e o enraizamento da vida desses moradores no bairro.

---

<sup>99</sup> O caso de Batatuba é exemplar, pois a pesquisa documental realizada na primeira fase deste trabalho, mostrou pouca ou nenhuma representação do caso na mídia. Foram entrevistados jornais de grande circulação nacional (jornal G1, ligado ao grupo Globo) e regional (TV Atibaia e jornal Piracaia Hoje), que consideraram a visita da família Bata à região, em 2018, e as homenagens ao fundador da fábrica, Jan Bata, em razão de seu aniversário, no mesmo ano, como fatos importantes. Somente em 2019 foi possível localizar uma reportagem intitulada "Vila de Batatuba e o Tempo", na qual se destaca o tom saudosista em referência à região. Em 2022, após a ameaça de desaparecimento ligada à venda da área, uma emissora de televisão local produziu a reportagem "Moradores protestam pela demarcação do distrito de Batatuba em Piracaia", na qual se encontra o vocabulário de crise, desaparecimento, mobilização e agitação.

Figura 111 - “Vila de Batatuba e o tempo”



Vila de Batatuba e o Tempo.  
Fonte: Piracaia Hoje, 16 a 31 de dezembro de 2019,

Fonte: ROSELLI, Marcos. **Vila de Batatuba e o tempo**. Piracaia Hoje, 16 a 31 de dezembro, 2019. In: PROCESSO Nº 84973/2019 DE ESTUDO DE TOMBAMENTO, Condephaat. São Paulo, 2019.

Figura 112 - Protesto dos residentes de Batatuba



Na imagem, a reportagem mostra um discurso da moradora Doralice Batista, no qual ela ressalta a importância da memória local e a permanência da população em Batatuba. Fonte: TV Atibaia “Moradores realizam protesto pelo tombamento do Bairro Batatuba em Piracaia”, 2021. Disponível em: <https://fb.watch/cM8MM1N-4L/> acesso em: 02 de maio de 2022.

**Figura 113** - Tipologia industrial e residencial

Registro atual das tipologias habitacionais e fabris existentes em Batatuba Fonte: Fotos de visita de campo realizadas pela autora. Fevereiro, 2022

Apesar dos atores que temos nesse projeto de patrimônio, destacamos em primeiro lugar a comunidade local existente, muitos dos quais vivem na vila operária desde sua formação. O conjunto residencial conta hoje com cerca de sessenta famílias, cujo perfil socioeconômico é de baixa renda. Parte delas permanece morando no local, por meio da aplicação de ferramentas como o aluguel social, uma vez que as residências são bens pertencentes à massa falida da antiga empresa de calçados.

Podemos destacar também uma população geral de pessoas interessadas no tombamento da Vila Operária, entre elas os moradores de Piracaia, que em 2019 formaram a "Associação dos Amigos de Batatuba", que ainda conta com alguns dos representantes dos moradores locais. Também do ponto de vista institucional, foi organizado o Centro de Memória de Batatuba. Esse centro de memória está sediado na cidade de Piracaia e também mantém uma rede de diálogo e apoio com o Centro de Memória Jan Bata, no Mato Grosso. Isso demonstra o valor da preservação da documentação e de outros materiais relacionados às iniciativas de fabricação da Bata no Brasil, embora a iniciativa não tenha tomado grande corpo. No âmbito do funcionalismo público local, temos a Secretária de Obras, Lilian Staningher. Tendo realizado parte de seu trabalho como defensora do patrimônio de Batatuba e defendido um mestrado sobre o tema, ela pode ser considerada tanto uma especialista como uma representante do poder público local. Há também representantes da

sociedade civil, como conselheiros municipais e advogados, que têm apoiado a causa da proteção da vila e da manutenção das famílias no local.

Outros especialistas também apoiam a iniciativa de reconhecimento legal para a proteção da Vila Operária, como demonstra uma variedade de pesquisas que têm sido realizadas no âmbito acadêmico. Podemos citar o campo de pesquisa do Patrimônio, especialmente o Patrimônio Industrial, que se consolidou na pós-graduação em História, na Universidade de Campinas (Unicamp). Pesquisas em Arquitetura e Urbanismo na mesma universidade também têm destacado a importância dos vestígios industriais no interior paulista, assim como algumas iniciativas de pesquisa na Universidade São Francisco (USF), localizada em Bragança Paulista e Itatiba, ambas no estado de São Paulo e próximas à região destacada nessa discussão. O campo da preservação de vestígios industriais tem ganhado importância nas discussões sobre patrimônio no Brasil, tanto nos órgãos públicos de preservação quanto nos órgãos acadêmicos.

Ainda sobre os personagens que compõem esse contexto patrimonial que diz respeito a esse caso, temos os proprietários ligados à massa falida da antiga indústria. O Dr. Luiz Henrique Bueno, membro da família, é o guardião e administrador dessa área e, na documentação levantada, tem se posicionado contra o reconhecimento e a proteção legal da mesma. O argumento utilizado por ele é o do ônus financeiro, a partir do congelamento da negociação da área e dificuldade de venda e comercialização caso haja seu reconhecimento enquanto patrimônio, além de destacar a possibilidade de não pagamento de direitos trabalhistas aos ex-trabalhadores.

Com relação às instâncias de proteção legal do caso brasileiro. O primeiro órgão encarregado do inventário, reconhecimento e proteção dos bens patrimoniais só foi criado em 1938. Destinava-se a proteger os bens materiais notáveis e os fatos históricos extraordinários da nação, sempre dentro da visão de Estado voltada para a constituição de uma identidade nacional. De acordo com o decreto-lei de 1937, o patrimônio é definido da seguinte forma:

"Art.1º. Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país

e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico". (MENESES, 2012: 33)

Até 1988, essa definição privilegiava o reconhecimento de bens materiais relacionados principalmente ao período colonial brasileiro (1500-1800) e a edifícios religiosos católicos do mesmo período. A Constituição de 1988 passou, então, a reconhecer que o patrimônio a ser protegido deveria se basear nos "diferentes grupos que compõem a comunidade" e, portanto, nas demandas de determinados grupos que compõem a nação, em uma ação inversa das demandas de proteção da população em relação ao Estado.

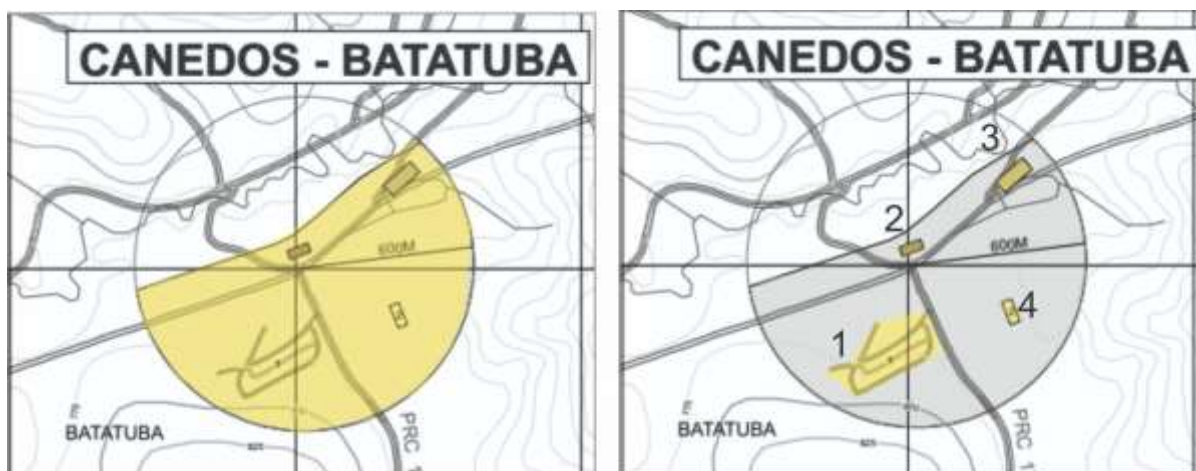
Foi também a partir desta definição em que passaram a ser considerados bens intangíveis como passíveis de políticas de proteção e tombamento. Desde então, é possível a qualquer cidadão ou grupo solicitar aos órgãos competentes o estudo de um bem tangível ou intangível.

A cidade de Piracaia, à qual o distrito pertence, não possui nenhum órgão específico para a proteção do patrimônio. Assim, a estrutura organizacional e institucional exige que qualquer tipo de solicitação relativa ao reconhecimento de registro de proteção seja dirigido aos órgãos nacionais e/ou federais.

Em nível municipal, a área foi considerada no Plano Diretor da cidade (PLANO DIRETOR 2007) como interessante por seus "edifícios referenciais para perspectivas de observação". A legislação atual também inclui um raio de 600 metros, incluindo a vila dos trabalhadores e a fábrica, como uma área não edificável, conforme mostrado na figura abaixo.



**Figura 114** - Proteção existente - Plano geral de Piracaia.



Em amarelo, área de restrição à edificação. 1. Habitações; 2. Fábrica Bata; 3. Igreja; 4. Casa dos administradores. Fonte: Plano diretor de Piracaia (2007); Imagem trabalhada pela autora, 2022.

Em 2019, com a possibilidade de colocar a área em leilão, houve uma mobilização local para pedir o seu reconhecimento e proteção, solicitados ao Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado de São Paulo). Um estudo de tombamento foi aberto na organização, desenvolvendo-se em várias etapas: em princípio, houve uma pesquisa minuciosa sobre a documentação do bairro, com visitas técnicas e levantamentos bibliográficos; várias oficinas de sensibilização foram organizadas na comunidade por essa organização; houve também reuniões municipais das quais participaram os diferentes atores envolvidos. Com a conclusão do estudo de proteção, o relatório final foi apresentado à organização e, após leitura e deliberação do conselho, já em 2021, a decisão do conselho de patrimônio foi contrária ao seu reconhecimento e proteção. Essa decisão foi revista em deliberação posterior, já em 2022.

A comunidade de Batatuba, a Associação de Moradores e outras partes interessadas, no entanto, continuam defendendo o reconhecimento do local como patrimônio cultural.

Figura 115 - #tombabatuba






Fonte: Grupo de Facebook – Amigos de Batatuba. Imagem produzida pela autora, 2022.

Coletânea de imagens que circulam nas redes sociais, produzidas pelo movimento de proteção da área #tombabatatuba. Também foi criado um abaixo-assinado pedindo a intervenção do Ministério Público. (<https://www.change.org/p/minist%C3%A9rio-p%C3%BAblico-do-estado-de-s%C3%A3o-paulo-tomba-batatuba>).

O estudo dessa literatura de proteção, entretanto, mostra certas limitações nos instrumentos existentes e aplicados. O foco da proteção municipal é orientado apenas pelos edifícios e pelo ambiente construído, negligenciando as potencialidades da comunidade de uso já existente e mobilizada. O processo de estudo do Condephaat, por sua vez, considera as relações intangíveis e culturais existentes, mas, por outro lado, expõe a inadequação dos meios, uma vez que o modo de operação do aparato patrimonial ainda está muito centrado na questão material, como pode ser visto nas "fichas de levantamento" que compõem o processo.

**Figura 116** - Formulário de morfologia e tipologia do Condephaat para Batatuba.

	<b>GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO</b> SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA E ECONOMIA CRIATIVA  CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado  LPPH - Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico	<b>BATATUBA (PIRACAIA)</b>  Ficha de imóvel <b>CBR_ACR_078</b> INVENTÁRIO 2019																								
	<b>FICHA DE LEVANTAMENTO MORFO-TIPOLOGICO - VILA OPERÁRIA DE BATATUBA</b> LEVANTAMENTO: Rosane Piccolo FICHA: ____/____/____ DATA: 23.01.2020																									
<b>Localização da Edificação e Identificação de Propriedade</b> Logradouro: Rua Acme Nº: 70 Cep: 12970-000 Proprietário: Massa Falda da Cia Sapaco Comércio e Indústria End. Notificação: Rua Sebastião Cunha Nº145 - sl. 1/4 Município: Piracaja UF: SP Cep: 12970-000 Contato: Luiz Henrique Bueno - Síndico da Massa Falda da Cia Sapaco Comércio e Indústria																										
 <p>Fonte: fotos LPPH/2019</p>																										
<b>Dados Gerais da Edificação</b> Época da construção: Década de 40 Autoria da construção: Não identificado Uso Original: residencial Uso Atual: Residencial Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Ótimo <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim <input type="checkbox"/> Péssimo Grau de Alteração: <input type="checkbox"/> Nenhum <input type="checkbox"/> Pouco <input checked="" type="checkbox"/> Muito <input type="checkbox"/> Descaracterizado																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Edificação no Lote</th> <th>Volumetria</th> <th>Gabarito</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Edificação sem Alastamento</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Integra-se ao Cont. Urbano</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Térreo</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Edificação com Alastamento Fr. Lat.</td> <td><input type="checkbox"/> Destoa do Conjunto Urbano</td> <td><input type="checkbox"/> Porão Alto</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Edificação Isolada no Lote</td> <td>O vilão em arco pleno também apresenta umas cercas de madeira, como maneira improvisada de fechamento do vilão.</td> <td><input type="checkbox"/> 1 Andar</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Edificação Geminada 1 Lat.</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> 1 Andar + Sótão</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Edificação Geminada 2 Lat.</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> 2 Andares</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Outros</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Andares</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Outro</td> </tr> </tbody> </table>			Edificação no Lote	Volumetria	Gabarito	<input type="checkbox"/> Edificação sem Alastamento	<input checked="" type="checkbox"/> Integra-se ao Cont. Urbano	<input checked="" type="checkbox"/> Térreo	<input type="checkbox"/> Edificação com Alastamento Fr. Lat.	<input type="checkbox"/> Destoa do Conjunto Urbano	<input type="checkbox"/> Porão Alto	<input checked="" type="checkbox"/> Edificação Isolada no Lote	O vilão em arco pleno também apresenta umas cercas de madeira, como maneira improvisada de fechamento do vilão.	<input type="checkbox"/> 1 Andar	<input type="checkbox"/> Edificação Geminada 1 Lat.		<input type="checkbox"/> 1 Andar + Sótão	<input type="checkbox"/> Edificação Geminada 2 Lat.		<input type="checkbox"/> 2 Andares	<input type="checkbox"/> Outros		<input type="checkbox"/> Andares			<input type="checkbox"/> Outro
Edificação no Lote	Volumetria	Gabarito																								
<input type="checkbox"/> Edificação sem Alastamento	<input checked="" type="checkbox"/> Integra-se ao Cont. Urbano	<input checked="" type="checkbox"/> Térreo																								
<input type="checkbox"/> Edificação com Alastamento Fr. Lat.	<input type="checkbox"/> Destoa do Conjunto Urbano	<input type="checkbox"/> Porão Alto																								
<input checked="" type="checkbox"/> Edificação Isolada no Lote	O vilão em arco pleno também apresenta umas cercas de madeira, como maneira improvisada de fechamento do vilão.	<input type="checkbox"/> 1 Andar																								
<input type="checkbox"/> Edificação Geminada 1 Lat.		<input type="checkbox"/> 1 Andar + Sótão																								
<input type="checkbox"/> Edificação Geminada 2 Lat.		<input type="checkbox"/> 2 Andares																								
<input type="checkbox"/> Outros		<input type="checkbox"/> Andares																								
		<input type="checkbox"/> Outro																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fachada Principal</th> <th>Revestimento da Fachada Principal</th> <th>Ornamentos na Fachada</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Avenaria de Tijolo</td> <td><input type="checkbox"/> Ausente</td> <td><input type="checkbox"/> Presentes</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Avenaria de Pedra</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Argamassa Pintada Cor: Branca, porém desgastada.</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Ausentes</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Avenaria Mista: sua base é feita em avenaria de pedra e o restante em tijolos.</td> <td><input type="checkbox"/> Pedra</td> <td>Descrição:</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tapa</td> <td><input type="checkbox"/> Azulejo</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Outro</td> <td><input type="checkbox"/> Cerâmica</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Madeira</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Outro</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Fachada Principal	Revestimento da Fachada Principal	Ornamentos na Fachada	<input type="checkbox"/> Avenaria de Tijolo	<input type="checkbox"/> Ausente	<input type="checkbox"/> Presentes	<input type="checkbox"/> Avenaria de Pedra	<input checked="" type="checkbox"/> Argamassa Pintada Cor: Branca, porém desgastada.	<input checked="" type="checkbox"/> Ausentes	<input checked="" type="checkbox"/> Avenaria Mista: sua base é feita em avenaria de pedra e o restante em tijolos.	<input type="checkbox"/> Pedra	Descrição:	<input type="checkbox"/> Tapa	<input type="checkbox"/> Azulejo		<input type="checkbox"/> Outro	<input type="checkbox"/> Cerâmica			<input type="checkbox"/> Madeira			<input type="checkbox"/> Outro	
Fachada Principal	Revestimento da Fachada Principal	Ornamentos na Fachada																								
<input type="checkbox"/> Avenaria de Tijolo	<input type="checkbox"/> Ausente	<input type="checkbox"/> Presentes																								
<input type="checkbox"/> Avenaria de Pedra	<input checked="" type="checkbox"/> Argamassa Pintada Cor: Branca, porém desgastada.	<input checked="" type="checkbox"/> Ausentes																								
<input checked="" type="checkbox"/> Avenaria Mista: sua base é feita em avenaria de pedra e o restante em tijolos.	<input type="checkbox"/> Pedra	Descrição:																								
<input type="checkbox"/> Tapa	<input type="checkbox"/> Azulejo																									
<input type="checkbox"/> Outro	<input type="checkbox"/> Cerâmica																									
	<input type="checkbox"/> Madeira																									
	<input type="checkbox"/> Outro																									

Exemplo dos registros de patrimônio de Batatuba, que são instrumentos utilizados para caracterizar as construções existentes. Eles se baseiam na avaliação dos aspectos visuais e construtivos, excluindo assim outras dimensões possíveis. Na imagem, estão destacados: edificação, gabarito, volumetria, fachada e seus elementos. Fonte: Processo de Tombamento Condephaat, 2020 e destacado pela autora, em 2022.

Colocando esse caso em perspectiva com as dimensões pós-industrial e pós-colonial, é importante abordar a desmobilização de certas atividades produtivas que levaram ao fechamento da fábrica. Esse movimento faz parte de uma reorganização industrial da contemporaneidade e pode ser observado em

várias regiões do mundo, com realocações de fábricas, fechamento de iniciativas e, conseqüentemente, a existência de terrenos baldios industriais em antigos tecidos urbanos.

Peter Drucker, no início do livro "*The Age of Discontinuity*" (DRUCKER, 1968), chama a atenção para uma série de fatores importantes que indicam uma mudança de paradigma, que, segundo o autor, ocorreu no final do século XX. Para ele, no livro escrito no final da década de 1960, "a era da continuidade" está prestes a chegar ao fim, pois são observadas mudanças tecnológicas, econômicas e sociais, além da crescente importância do conhecimento e do compartilhamento de informações.

Além do que foi confirmado por suas especulações, nos últimos cinquenta anos houve uma grande mudança nas ordens econômicas e a implementação de novas tecnologias, que, portanto, tornaram obsoletas as anteriores. Isso é evidente no caso da produção industrial, em que foram incorporadas novas formas de gerenciamento e administração, novos materiais e máquinas e novas formas de vendas e distribuição.

Os efeitos da reorganização industrial só começaram a ser reconhecidos no Brasil na década de 1990, com a migração, o fechamento e a obsolescência de muitos segmentos industriais, incluindo o setor calçadista. O modelo de produção fordista, de uma única empresa e uma administração centralizada e altamente hierarquizada, com grandes fábricas e estoques, foi gradualmente substituído por um modelo de produção flexível, no qual várias empresas colaboram, trabalhando em um sistema de rede, distribuídas por vários territórios e produzindo e trocando de forma mais horizontal.

No caso da indústria Bata em Piracaia, São Paulo, sua implementação estava ligada principalmente à expansão da produção e do mercado consumidor, respondendo a uma política nacional de incentivo à industrialização. A reorganização produtiva que afetou o setor levou ao fechamento da fábrica quarenta anos depois, ou seja, trata-se de um tecido industrial cuja função urbana original está em desuso.

No texto "*Preserver ou Partager*" (MORISSET, 2018) Morisset destaca como a descontinuidade apontada por Drucker pode ser um conceito relevante

para a análise no campo do patrimônio. A transição de uma sociedade de produção para uma sociedade de compartilhamento de informações, as trajetórias e migrações atuais, o apagamento de fronteiras e a ausência de referências comuns levaram a uma diversificação e atomização do patrimônio. O aparato monumental, entendido como as formas institucionais de reconhecimento público da perda de um valor econômico, atua apoiando o registro de um patrimônio entendido como representante de um passado comum e de um legado não renovável. Assim, é improvável que o valor simbólico imputado pelo Estado ressoe em um ambiente heterogêneo onde operam várias dinâmicas contemporâneas.

A partir da chave interpretativa do aparato patrimonial, é possível dizer que o aparato estatal de proteção ao patrimônio, em suas esferas federal, estadual e municipal, não reconhece Batatuba como capaz de compor uma memória universal ou representativa, embora exista ali uma comunidade que compartilha um passado comum e tem uma prática cotidiana efetiva no território.

Também é importante observar que no Brasil há pouco ou nenhum reconhecimento e proteção do patrimônio cultural, e pouca valorização das múltiplas narrativas do passado. A superação de um paradigma pautado pelo reconhecimento de patrimônios e comunidades teria, então, contornos específicos, uma vez que até mesmo o reconhecimento desses bens tangíveis e intangíveis é um ponto consolidado. Além da crise de princípios destacada no caso do patrimônio pelo texto "*La discontinuité patrimoniale*" (MORISSET, 2022), no caso brasileiro há uma profunda crise de instituições, especialmente nos últimos quatro anos, com ameaças iminentes ao processo democrático e um desmonte das instituições de preservação em todos os níveis.

Como mencionado anteriormente, há uma busca institucional e não institucional por múltiplas narrativas para compor o que é considerado patrimônio. Assim, há um questionamento das "grandes histórias" ou dos "fatos excepcionais da nação", em que novos protagonistas, antes não centrais, candidatam-se às suas memórias como patrimônio. Nesse caso, embora a pesquisa tenha mostrado a grande centralidade da figura do fundador Jan Bata, como protagonista heróico e muito requisitado nas narrativas históricas, a comunidade existente e cotidiana, com sua tradição de história oral e uso

compartilhado, ganhou voz e relevância como o recurso mais importante para a preservação.

De qualquer forma, o caso de Bata parece obedecer às etapas apresentadas no texto *“Preserver ou Partager”* (MORISSET, 2018), em que há primeiro a perda de valor econômico e, em seguida, uma ação de especialistas, no caso, historiadores e arquitetos, para tentar mobilizar o Estado para o reconhecimento de Batatuba. No entanto, esse processo é interrompido no nível institucional, uma vez que não obtém um status legal de patrimônio e a atribuição de um valor simbólico via instituição que possa ser sobreposto ao seu valor econômico.

Ulpiano Bezerra de Meneses, em seu texto "Patrimônio Cultural: Uma Revisão de Pressupostos" (MENESES, 2012) no qual discute e analisa alguns dos valores do patrimônio, apresenta uma interessante definição do "habitante" para discutir sua importância na discussão do patrimônio. Como afirma o autor:

"O verbo *habeo* em latim significa possuir, relacionar-se com apropriar-se. Com o acréscimo da partícula *it*, que indica reforço (como em *salio*, "dançar, pular" e *saltito*, "pular"), o verbo *habito* acrescenta intensidade e permanência a essas relações. O hábito, a habitualidade, expressa essa noção de constância, de continuidade. Trata-se, portanto, de uma relação de pertencimento - um mecanismo nos processos de identidade que nos situa no espaço, assim como a memória nos situa no tempo: essas são as duas coordenadas que marcam nossa existência. (MENESES, 2012, p. 27)

Essa ideia está alinhada com a ideia de comunidade prática e patrimonial, uma vez que seu uso diário é o que implica sua própria existência. Destaca-se, nesse caso, o valor de uso preexistente. Embora o plano urbanístico da Vila Operária da Bata não tenha sido totalmente implementado, suas atividades ocorrem na área há mais de quarenta anos. O valor de uso existente está intimamente ligado à manutenção das moradias ali existentes. Nesse sentido, o fato de ser uma propriedade falida desde a década de 1980 impede a comercialização das casas e de outros espaços e acaba por incentivar a

manutenção de uma população original. Assim, a comunidade existente no local pode ser entendida como os usuários-produtores, o que contribui para a valorização das relações ali existentes e não apenas em valores materiais (belo, antigo e bem construído).

Entretanto, observa-se que o conjunto de edifícios não é totalmente utilizado. A fábrica e o antigo pensionato de solteiros estão preservados nesta paisagem, mas sem uso formal. As habitações também carecem de uma manutenção mais incipiente, pois a falta de uma decisão sobre sua propriedade, a situação econômica da realidade local e perspectiva pouco clara em relação a possíveis negociações da área não colaboram para a manutenção dos testemunhos materiais que sustentam e contêm, de alguma forma, as memórias, as histórias e, sobretudo, as relações de uso cotidiano.

Por outro lado, é possível perceber os outros valores presentes na área. Há um relevante testemunho do período industrial que pode ser entendido como patrimônio, além de seus aspectos paisagísticos e históricos. A área está localizada na principal via de acesso à cidade, a Estrada Jan Bata, na qual a fábrica está localizada, sendo um testemunho particular de urbanismo e habitação social.

No caso de Batatuba, sua potencialidade está na experiência que pode ser compartilhada entre a comunidade existente e a sociedade. Espera-se, então, que possa influenciar positivamente o vínculo social, por meio de políticas públicas de valorização, com um aumento da qualidade de vida desses moradores, mas também um fortalecimento da coesão social já existente.

Uma dimensão que parece ser pouco explorada é a relevância do patrimônio imaterial ali existente e, portanto, uma iniciativa que privilegiasse a relação dos moradores e ex-trabalhadores das fábricas, com registro oral, bem como a efetiva participação e reconhecimento de seus moradores.

À medida que os estudos para o desenvolvimento deste trabalho foram se aprofundando, ficou claro que o caso do bairro de Batatuba é único e bastante significativo para a compreensão de como a sociedade civil organizada e a comunidade ali existente são fatores essenciais que permitem a implementação de um projeto de patrimônio que combina a manutenção de memórias, bens

tangíveis e intangíveis com o desenvolvimento local. Além disso, o caso nos permitiu refletir sobre a necessidade de transformar os modos de produção do patrimônio, para além de seus valores baseados em edificações e/ou métodos tradicionais de seleção e conservação do patrimônio, dada a grande relevância e participação da população e as relações e usos existentes, conforme verificado na pesquisa de campo.



### **3.1.2 Uma abordagem transnacional: Do assistencialismo à precariedade na Bata Shoes no Canadá, Índia e Brasil**

A Bata, outrora o maior fabricante de calçado do mundo, foi fundada em Zlín, na então Tchecoslováquia, em 1894, por Antonin Bata. Após a aquisição da empresa pelo seu filho, Tomás, a empresa cresceu rapidamente. Inspirado pela filosofia empresarial dos americanos Henry Ford e George F. Johnson, Tomás Bata adotou técnicas de produção em linha de montagem mecânica. Além disso, Bata policiava rigorosamente a conduta dos empregados no local de trabalho. Isto foi conseguido por meio de instruções e cursos regulares, bem como de um controle crescente sobre a vida dos seus empregados. O emprego numa fábrica ou num escritório de Bata expunha o trabalhador a um exame minucioso do seu vestuário no local de trabalho, do seu caráter social, como também a organização de seu espaço doméstico, apartamento ou casa cedido pela companhia. (BATA, SINCLAIR, 1990, p.334)

Ao longo do início do século XX, a empresa Bata cresceu rapidamente. Na década de 1930, a Bata tinha fábricas em vários continentes - para o processamento de materiais como o tecido e a borracha, bem como para o fabrico de sapatos. O sucesso de Bata deu-lhe uma enorme influência política, primeiro a nível municipal, onde os companheiros de Bata tomaram conta da câmara municipal, e depois a nível nacional. Este nível de influência continuou com Jan Bata, meio-irmão de Tomás, que assumiu o controle da empresa após a morte de Tomás num acidente de avião.

A empresa continuou a crescer, e tornou-se uma das maiores empresas de calçado a operar na Europa. No entanto, dada a incerteza política que prevalecia na Europa na altura, Jan Bata colocou as finanças da empresa em bancos suíços e pensou em mudar a sede da Bata para o exterior. Foram então construídas fábricas no Canadá, nos Estados Unidos e no Brasil. Apesar disso, Bata manteve-se empenhado na nação checoslovaca, a partir de uma posição fascista. Esta posição custaria a Bata a liderança da empresa, uma vez que os Estados Unidos e o Canadá confiscaram os bens e as fábricas da empresa passando seu controle para Tomas Bata Junior no contexto do pós-guerra. Com

sede agora em Toronto, Tomas Jr. (Thomas) continuou a expansão global da empresa, abrindo mais e mais fábricas em todo o mundo - incluindo fábricas na América do Sul, África e Oriente Médio. Estas cidades-fábrica seguiram o mesmo modelo desenvolvido em Zlín, nos quais os edifícios fabris, equipamentos públicos e residências seguiram os mesmos estilos arquitetônicos da cidade original. Mais importante ainda, a Bata também utilizava a mesma filosofia para governar os seus empregados. A ideologia da Bata foi descrita por Tomas Bat'a como "um modo de vida ordenado, hábitos alimentares regulares e boa digestão, abstinência e, acima de tudo, trabalho, ensinando-nos a auto-disciplina" (BATA, 1991, p. 118.)

Esperava-se que as casas da empresa fossem mantidas de acordo com os padrões da empresa. O comportamento dos empregados e das suas famílias também devia obedecer a normas rigorosas. Os funcionários que trabalhavam nos aspectos de gestão eram efetivamente designados para serem espiões, controlando as ações dos residentes. Mais uma vez, o pacto social-empresarial significava que, sacrificando as suas liberdades, os habitantes da cidade podiam usufruir de habitações de qualidade superior, acesso a instalações recreativas e educativas e um rendimento decente. Na década de 1970, a Bata tornou-se cada vez mais influenciada pelas ideias neoliberais e começou a transformar algumas das casas da empresa em residências privadas, nomeadamente em locais no norte global.

As tendências do calçado estavam a mudar cada vez mais para os tênis de corrida, como evidenciado pelo crescimento da Nike e da Adidas. Além disso, a liberalização do comércio na década de 1990 e a abertura de novos mercados estrangeiros levaram a Bata a abandonar o seu modelo de cidade-empresa, encerrando fábricas no processo. A Bata retirou-se totalmente da América do Norte e tem dependido cada vez mais de mão-de-obra contratada para produzir o seu calçado.

É necessária, contudo, uma investigação futura para aprofundar os anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial, tanto em termos de história da empresa, como da dinâmica socioeconómica em jogo nas dezenas de cidades-empresa que a Bata estabeleceu, especialmente cidades-empresa na América

do Norte e do Sul, Europa, África, Ásia e Austrália, que não receberam atenção acadêmica.

Atualmente, a Bata opera em mais de setenta países e nos cinco continentes, com vinte e uma diferentes instalações. A empresa, hoje, fabrica vinte e um milhões de sapatos por ano e emprega trinta e dois mil funcionários. No que diz respeito à venda de sapatos Bata, a Índia, seguida da Itália, são os países que representam o maior número de sapatos vendidos. Atualmente, grande parte de seus trabalhadores encontravam-se na China. No entanto, em 2022, a empresa falou em aumentar a subcontratação da produção na Índia, ao mesmo tempo que ponderava a possibilidade de subcontratar o Bangladesh. A subcontratação da Bata, tal como se verifica na Índia, depende de pequenos e médios produtores independentes de calçado. Neste caso, estamos a explorar a transformação da Bata de uma entidade fabril para uma existência com poucos ativos, em que a produção externa se adequa à marca - menos fábricas e menos custos laborais. (TANDON, 2023)

Como, e com que efeito, na era da economia neoliberal, a política empresarial da Bata passou de um sistema de produção fabril baseado no bem-estar para a redução dos benefícios laborais, a fim de competir com a Adidas, a Nike, a Timberland e as marcas locais do mundo global. Ao estudar o encerramento por meio da lente de uma empresa, podemos compreender como suas políticas e tomada de decisões afetam e/ou afetaram as comunidades locais, embora de forma desigual.

No caso das indústrias Bata de Batanagar na Índia e Batatuba no Brasil, vale ressaltar que ambas estão localizadas em territórios do sul global. No caso brasileiro, a habitação social começou a ser produzida pela iniciativa privada, passando a ser uma política pública somente a partir de 1970. Assim, um estado de bem-estar social nunca foi plenamente estabelecido em ambos os países, cujo fechamento de iniciativas como a Bata impactaram socialmente esta população com a perda de seu trabalho, acesso à moradia e equipamentos sociais. Em ambos os casos, também é possível observar a fragilidade das instituições de proteção ao patrimônio, pouco consolidadas e esvaziadas de poder deliberativo e intervenção real no território. Nessas cidades, há uma intensa pressão da especulação imobiliária, cuja nova utilização, em sua maioria,

desconsidera os traços de memória e sua população. Embora, no caso brasileiro, ainda haja proteção legal, a falta de uso, de manutenção e o imbróglio jurídico em que se encontra a indústria Bata levam, certamente, a uma desmobilização da comunidade patrimonial e a uma perda significativa dos remanescentes materiais que contém suas memórias.

Entre meados da década de 1980 e 2000, as indústrias Bata também passaram por uma reestruturação, com fechamento de diversas unidades. A aproximação dos casos da Bata no Canadá, Índia e Brasil demonstra que o processo de desinvestimento e fechamento de uma iniciativa fabril é altamente desigual. Além disso, a presença e/ou ausência de informações nos revela o processo de formação de uma memória, na qual são enfatizadas as narrativas heroizadas dos fundadores e herdeiros da fábrica, em detrimento de uma narrativa cotidiana ou da centralidade da figura dos trabalhadores.

Contudo é importante retomar que o urbanismo, enquanto disciplina, tomava lugar central na discussão sobre a classe trabalhadora, da cidade moderna e de suas mazelas. É na passagem do século XIX ao XX que o urbanismo se institui como disciplina autônoma com a finalidade de controlar o crescimento e as transformações espaciais, estabelecendo as bases e paradigmas organizacionais passíveis de serem lidos e apreendidos na cidade contemporânea. Munido de olhares técnicos de engenheiros, médicos e de levantamentos estatísticos dos mais diversos, o urbanismo se constitui como um projeto de ordenamento técnico territorial “um conjunto de instrumentos de projeto e organização do espaço físico urbano, capaz de traduzir-se em uma prática técnico-administrativa, ou seja, uma ciência política” (CALABI, 2012, p. XXI). Esse campo disciplinar toma corpo a partir das problemáticas expostas pelos núcleos urbanos europeus então recentemente industrializados, o êxodo rural e crescimento populacional nas cidades, bem como as epidemias de cólera que assolaram as capitais europeias naquele período. As cidades ideais, pensadas a partir do núcleo fabril também podem ser compreendidas dentro deste contexto. Desta forma, um outro aspecto a ser avaliado nessa discussão é o desmantelamento da ideia de cidade ideal/sociedade ideal. Não mais no horizonte simbólico, ela também deixa de existir espacialmente. Ainda, a adoção do uso de calçados continha, naquele momento, uma dualidade entre rural e

urbano, colonial e metropolitano, no qual os paradigmas de modernização e progresso se impunham na adequação de um ambiente rural e colonial. Assim, num contexto de superação desses paradigmas e de superurbanização, a indústria do calçado deixa de simbolizar esta ideia de desenvolvimento.

Embora se trate de um estudo distante do território escolhido para o desenvolvimento desta tese, a saber, os bairros do Tamanduateí, em São Paulo, o trabalho sobre Batatuba colaborou efetivamente para a compreensão do aparato e agenciamentos existentes e para a articulação entre o Aparelho Monumental e a Comunidade Patrimonial, diálogo que pretendo explorar e aprofundar na conclusão deste trabalho. Neste sentido, podem ser destacados a questão de seus habitantes, como é o caso das ocupações informais levantadas no recorte dos bairros do Tamanduateí, e que, efetivamente, se relacionam com o território e com os remanescentes ali presentes.

Por outro lado, há mais uma vez o reforço das questões vinculadas à escala e dimensão da industrialização e de seus vestígios, entrave para a gestão, análise e empenho de políticas públicas de proteção patrimonial. Em contrapartida, reforça como o papel do Estado no reconhecimento institucional para a aplicação de ferramentas de proteção legal é fundamental para a manutenção destes testemunhos em sua paisagem. O caso dos bairros do Tamanduateí nos mostra que a atuação restrita das ferramentas de proteção patrimonial pode levar a uma transformação urbana e retomada de áreas significativas enquanto memoriais na construção de um novo que tem pouca ou quase nenhuma vinculação com o antigo.

O território, no caso da Bata em Piracaia, funcionaria como elemento de coesão e vínculo daquela comunidade. Isso se dá pois, além do contexto de trabalho e vida cotidiana experimentada quando a iniciativa ainda estava ativa, sua escala diminuta colabora para sua apreensão, inclusive num contexto formal de seu desenho urbano. No caso dos bairros do Tamanduateí, embora possam ser identificados conjuntos habitacionais ligados às iniciativas fabris e à produção de habitação para os trabalhadores, o contexto metropolitano atual, a rede de fluxos estabelecida e a heterogeneidade de processos que se desdobram neste território não possibilita a mesma apreensão. Quando isolados e em menor escala, contextos como o de Batatuba podem ser mais facilmente

entendidos como patrimoniais, a despeito do que acontece nos bairros do Tamanduateí e em áreas de múltiplas iniciativas produtivas e ainda vinculadas à uma dinâmica mais ampla.

A questão da escala e da vinculação com o território, neste sentido, também impacta na compreensão, criação e existência de uma comunidade patrimonial. Como vimos para o caso dos bairros do Tamanduateí, foi observado um decréscimo populacional nas últimas décadas do século XX, seguido por um aumento significativo de sua população principalmente a partir de 2005. Nos casos em que se observa, por exemplo, a ocupação dos lotes industriais por habitação informal, à comunidade ali presente está circunscrita dentro de um lote, edificação e território industrial em desuso, mas sua referência comum não está vinculada ao valor memorial daquele território e sim a premência de uma necessidade de habitação. Assim, é improvável que o valor simbólico imputado pelo Estado ressoe em um ambiente heterogêneo onde operam várias dinâmicas contemporâneas.

Nesse sentido, a heterogeneidade das dinâmicas presentes no território do Tamanduateí e uma lacuna de referencial comum daqueles que o ocupam podem questionar essa abordagem que privilegia o reconhecimento patrimonial numa comunidade patrimonial. Em contextos metropolitanos de grande concentração populacional, cuja mancha urbana é extensa e a mobilidade das populações também, a formação de comunidades patrimoniais parece estar restrita à manutenção de habitantes de um passado comum ou de cotidianos comuns.

# Capítulo 04 |

## Considerações Finais



Ao longo deste trabalho buscou-se compreender os processos de deslocamento produtivo e suas ressignificações, alçando os territórios e edifícios remanescentes industriais como ponto de partida para a análise das dinâmicas contemporâneas. Para tal, o trabalho de investigação se debruçou sobre o recorte territorial da cidade de São Paulo, mais especificamente dos Bairros do Tamanduateí. Para compor essa pesquisa, os territórios do Vale do Ruhr, na Alemanha, Canal do Lachine, no Canadá e Batatuba, em São Paulo, foram sublinhados e aproximados a este território, intentando compreender suas possíveis retomadas, ressignificações e reuso.

Ao discutirmos os conceitos e termos trabalhados na primeira parte desta tese, é importante ressaltar os limites na utilização do termo desindustrialização. Seu emprego pode invisibilizar novas frentes industriais recentes ou em implantação, ocultando ainda uma industrialização existente e ativa em países entendidos como “desindustrializados”. Como no caso da Alemanha ou Canadá apresentados anteriormente, embora a indústria não seja mais central para produzir urbanidade ou ainda enquanto motor econômico principal, ela ainda existe e compõe com outros remanescentes industriais sem uso original que seguem sendo ponto de ancoragem turística ou de lazer. Pode-se dizer, portanto, que a desindustrialização não é um fenômeno linear, tampouco concluído.

Uma aproximação aos Bairros do Tamanduateí pode levar a uma compreensão de que a existência de indústrias ativas e inativas é característica de um processo de deslocamento e fechamento industrial em andamento. Contudo, o que se observa ali e nos demais exemplos trazidos para este debate, é que uma parcela deste território responde a uma ordem transnacional de produção industrial, ainda que possa ser observado o fechamento e o deslocamento industrial. Por outro lado, a manutenção de alguns destes exemplares participa enquanto simbólica e paisagística, por exemplo.<sup>100</sup>

---

<sup>100</sup> Isso fica claro no caso do conjunto do Silo nº 5, edifício de armazenamento industrial de grande porte, hoje sem atividade formal, que compõe o Canal do Lachine, em Montreal. Ali, embora seu uso original não exista mais, podemos considerar que ele se encontra ativo numa outra ordem, turística, paisagística ou de lazer, na qual contribui para a dinâmica urbana estabelecida ali.



De fato, é possível que a desinstalação industrial seja completa para determinadas atividades e locais, como por exemplo a mineração no norte da França ou ainda no Oeste do Canadá, mas a análise dos estudos de caso e do objeto proposto demonstra que a desindustrialização é caracterizada justamente pela convivência de indústrias ativas, inativas e reutilizadas. Além disso, vale ressaltar que tudo é produzido em algum lugar, isto é, não se pode considerar o mundo como desindustrializado. Para territórios industriais cujas atividades originais se mantiveram, o que se verifica, portanto, é que a produção passou a ser reorganizada para responder ao novo paradigma de produção flexível.

Sobre as interseções da produção artística em territórios e edifícios industriais desmobilizados, a questão da atratividade estética é um ponto bastante central. Mesmo que esse aspecto já tivesse sido percebido pelo movimento moderno em arquitetura, como demonstram as fotografias de silos de Le Corbusier, este dado é retomado com o declínio localizado da industrialização e com a familiaridade da classe artística em relação a esse cenário, antes exótico.

“Os espaços urbanos abandonados induzem a um exotismo local. As propriedades metafóricas do sítio, enfatizando-se sua dimensão heroica ou espetacular, transformam-se em temas para cada intervenção. Há uma forte dimensão pitoresca nessa deambulação por edifícios em ruínas” (PEIXOTO, 2002, p.19).

Assim, a indústria não aparece como uma ode à racionalidade, como propuseram estes arquitetos e urbanistas do início do século XX, mas como uma “aura do extinto” ou “fascínio do antiquado” (FOSTER, 2017a). Muito presentes no tratamento enquanto objetos receptores, os sítios industriais levariam a uma representação na qual a decadência é central, como no caso do pornô de ruínas ou detroitismo.<sup>101</sup>

Este componente estético foi posto, em espaços de produção de arte em edifícios remanescentes industriais, em princípio, como a alteridade necessária ao espaço expositivo asséptico do tipo cubo branco. O questionamento dos

---

<sup>101</sup> *Ruin Porn*. Subgênero da fotografia, traduzido literalmente como pornografia de ruínas. Fotografias de locais que passaram por um declínio urbano, como Detroit. Detroitismo seria o interesse em retratar a decadência e a ruína, por meio da arte, focando nas edificações e territórios e excluindo seus sujeitos.

locais expositivos foi evidenciado por meio de sua reutilização com o intuito de superar velhos modelos de produção e exibição artística. Esse uso, por sua vez, proporia uma tensão entre arquitetura e arte que se utiliza do novo paradigma contemporâneo de colagem para estabelecer esse diálogo.

Miwon Kwon nota que essa relação única entre arte e território, inicialmente, consistiu na rejeição da autonomia do objeto artístico modernista, sua autossuficiência e transportabilidade, sua percepção visual, por um sujeito sem corpo. “Em sua primeira formação” afirma a autora, a obra *site-specific* “focava no estabelecimento de uma relação inextricável, indivisível entre o trabalho e sua localização, e demandava a presença física do espectador para completar o trabalho” (KWON, 2002:167). Dessa forma, o caráter único da experiência de um lugar e da arte, torna sua experiência muito próxima aos atrativos do turismo e essa intensificação da unicidade/ singularidade do local, parece pertinente para pensar a ressignificação dos remanescentes industriais. Embora esse não seja o caso dos bairros do Tamanduateí, a fruição e o turismo em antigas áreas industriais é componente importante nas novas dinâmicas contemporâneas. Tanto o Canal do Lachine, em Montreal, como o *Landschpark*, no Vale do Rürh, são apresentados e tratados como locais turísticos, em que a presença dos remanescentes industriais parece validá-los cultural e historicamente, assim como os recentes museus ou galerias de arte ali existentes.<sup>102</sup>

Além disso, do ponto de vista simbólico, a ruptura com o passado histórico já teria sido feita pelos modernos, não havendo “passado a se libertar” (DANTO, 2004, p.3-7). Superar o modernismo, neste sentido, seria também compreendê-lo enquanto passado, assim como superar historicamente a industrialização, o que nos colocaria, por alteridade, na era pós-industrial.

---

<sup>102</sup> Tratando de outro exemplo importante neste sentido, temos o caso da cidade de Detroit, antiga referência em produção automobilística nos EUA. Com a reorganização do setor, desde 1990, a cidade experimentou a migração e fechamento de plantas, selando sua decadência com a crise imobiliária de 2008. Este cenário estético foi amplamente aproveitado como objeto da produção artística. O baixo valor dos aluguéis com amplas áreas disponíveis, favoreceu, nos últimos anos, a instalação de artistas e galerias. Também se verifica, de outra maneira, uma retomada turística, com visitas guiadas e pagas às ruínas industriais.

Se observamos atentamente, o componente estético reduz estes lugares a objetos passivos, pautados por sua materialidade e alheios aos indivíduos. Esse é também um limite que se coloca quando tais territórios e edificações são patrimonializados levando em consideração apenas a estrutura do Aparelho Patrimonial, cuja tendência é a valorização de seus remanescentes materiais ou no caso específico do patrimônio industrial, estruturas monumentais fragmentadas, como torres de caixas d'água e chaminés. O componente histórico aqui aparece como fetiche, imagem para reprodução e citação, descontextualizado de seu passado histórico e apartado do cotidiano de moradores e trabalhadores afetados com sua desmobilização.

Ainda sobre as relações com a produção artística, as paisagens industriais desmobilizadas passaram a ser espaços de inquietação e contentores da arte que se consolidava no pós-1960. Áreas em declínio econômico são, assim, o lugar de produção e habitação da classe artística, que migra atraída pelos baixos valores das edificações, um movimento que pode, por outro lado, iniciar um processo de revalorização da área. Ao passo que os artistas são grupos que resistem e os primeiros a se apropriarem desses locais, as galerias de arte, museus e o posterior capital imobiliário são centrais nestes processos de reutilização e reinserção econômica de territórios desmobilizados.

No caso dos Bairros do Tamanduateí, uma parcela do recorte trabalhado nesta tese integrou as ações do Arte | Cidade Leste, em 2002, momento em que já se questionava a dimensão e a escala das relações industriais ativas e inativas da espacialidade ali estabelecida<sup>103</sup>. Em 2017, pensando na nova edição do Arte Cidade, mesmo que seu recorte espacial extrapolasse a área, a centralidade da ferrovia como organizadora desta dinâmica ficava também implícita na escolha de seu título: “Arte | Cidade Linha Metálica”. As discussões propostas pelas duas edições foram bastante relevantes para se pensar este território, mesmo com a não realização desta última. Não houve, contudo, por meio da reapropriação

---

<sup>103</sup> O texto de apresentação do evento traz em seu conceito o questionamento acerca do local e global, das megacidades, do espaço genérico e novas espacialidades. Disponível em: <https://www.pucsp.br/artecidade/novo/urbanismo01.htm>, acesso em ago. de 2020

cultural temporária, uma mudança estrutural tanto na dinâmica urbana quanto na ressignificação dos remanescentes industriais<sup>104</sup>.

Se nos anos 1990 várias edificações de passado industrial foram reutilizadas a partir da implantação de programas culturais, em sua maioria, recentemente estas áreas industriais passaram a ter uma vinculação com a economia criativa e a implantação de aceleradoras, incubadoras e áreas de trabalho colaborativas. Ainda que essa nova vertente de reapropriação e revalorização do território esteja já presente nos projetos pretendidos para a área, como o Plano Diretor e as Operações Urbanas Consorciadas, esse movimento não parece ter se estabelecido neste território.

Sharon Zukin, em seu livro “*The Innovation Complex: City, Tech and the New Economy*” (2020), vai discorrer sobre essa nova vertente de apropriação trabalhando especificamente com o caso da cidade de Nova York. A autora apresenta o que denomina de Complexo de Inovação, na tradução livre, afirmando que as cidades são lugares cruciais para a criação de uma potente interação entre território, trabalho, cultura e capital e que é responsável pela constituição da base de uma do que chama de nova economia, central para reorganização territorial da cidade (ZUKIN, 2020:vii). Para além de todo complexo de relações de que trata o livro, é importante sublinhar a retomada de grandes áreas industriais por agentes deste novo perfil econômico, como no caso da antiga área do Brooklin onde foi criado o *Brooklin Tech Triangle*, por exemplo. A área passa por um processo de revalorização desde os anos 2000 e vem sendo impulsionada por políticas públicas de incentivos fiscais para reocupação de antigos edifícios industriais. Segundo a autora, uma transformação cultural marcada pelo modo de vida *loft living*<sup>105</sup> sublinhou o início de uma transformação cultural e espacial das antigas cidades industriais para uma economia pós-industrial (ZUKIN, 2020, p.7), agora marcada pela presença de aceleradoras, incubadoras e espaços de trabalho tipo *coworking*. Assim, a autora busca relacionar estas alterações do espaço geográfico da cidade, de produção e organização do capitalismo contemporâneo e o espaço discursivo da

---

<sup>104</sup> À parte à consolidação da unidade do Sesc Belenzinho, que recebeu parte das atividades do Arte Cidade 2002.

<sup>105</sup> Tema tratado em seu livro *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change* (1982)

economia de inovação<sup>106</sup> (IDEM, p.21,22). Dessa forma, a preservação seria entendida pela autora da seguinte forma:

*“Preservation of old buildings, historic districts designation, the multiplication of art galleries, boutiques and cafés: by the 2000’s, the pursuit of authenticity had become a strategy for both cultural appropriation and financial speculation (...) all this prepared me to see the ‘new’ urban economy as a multipronged struggle for space and meaning, for land and the right to use it and for control of the narrative of change” (ZUKIN, 2020:21,23).<sup>107</sup>*

A pesquisa apontou, portanto, para um movimento de reutilização de territórios e edificações industriais remanescentes retomadas mais recentemente com um novo programa associado à indústria criativa. No caso dos Bairros do Tamanduateí, embora esse uso esteja previsto e seja incentivado no último Plano Diretor para a área, não há, efetivamente, a implantação de indústrias criativas na região. Nos casos estudados, como por exemplo a reapropriação da área do Canal de Lachine em Montreal, há uma heterogeneidade de usos propostos como um parque público, áreas industriais que continuam em funcionamento, áreas de habitação e usos culturais e comerciais. Neste caso não parece ser especialmente importante o componente da economia criativa, já que não há ali um indicativo de bairro ou distrito criativo assim delimitado e as iniciativas neste sentido ocupam pequenas áreas comerciais internas aos edifícios<sup>108</sup>. Dessa forma, o indicativo da economia criativa não altera significativamente a dinâmica do lugar para além da macro dinâmica da própria transformação em curso apresentada no capítulo precedente.

---

<sup>106</sup> No caso da cidade de Detroit, por exemplo, General Motors e Ford investem na formação de um lócus de pesquisa e desenvolvimento de tecnologias e práticas de mobilidade utilizando-se dos edifícios da antiga indústria automobilística. Há também o crescimento de fazendas urbanas, espaços artísticos consequência da nova ocupação de hipsters. Ver. Bibliografia.

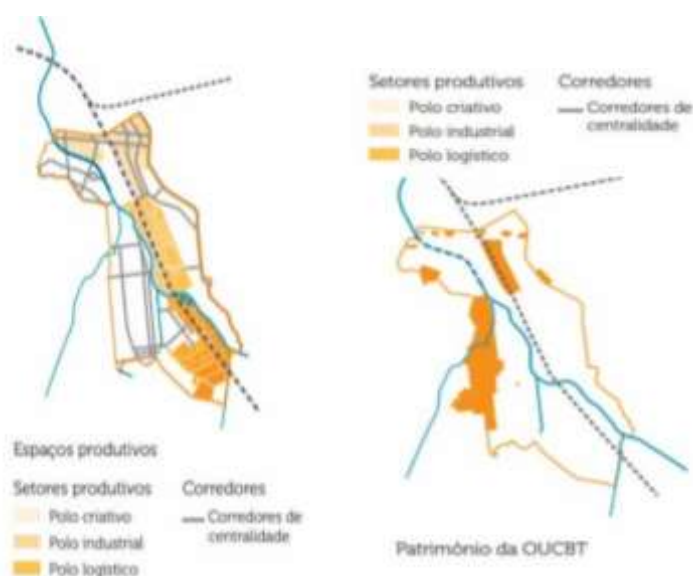
<sup>107</sup> Na tradução livre: “A preservação de antigos edifícios, a designação de distritos históricos, a multiplicação de galerias de arte, butiques e cafés: nos anos 2000, a busca por autenticidade se tornou uma estratégia tanto para a apropriação cultural quanto para a especulação financeira. (...) tudo isso me preparou para ver a ‘nova’ economia urbana como uma luta multifacetada de espaço e significado, por território e o direito a ele e pelo controle da narrativa de mudança.”

<sup>108</sup> No caso do Canal do Lachine, a galeria Arsenal seria, nesse sentido de transformação para indústria criativa, a iniciativa de maior relevância implantada na área.

Em contrapartida, a cidade de Montreal direciona investimentos para consolidar-se como capital cultural, como vemos no extenso calendário cultural da cidade e na instalação do *Quartier d'Espectacles*<sup>109</sup>.

Este novo programa artístico-cultural, ou da indústria criativa da dita nova economia, pode ser compreendido, em parte, como uma superação do paradigma de nostalgia e perda da qual se valeu a arte contemporânea nesse diálogo com remanescentes industriais. Contudo, ao destituir esse território de suas relações com o entorno ou da paisagem local e, além disso, pautar sua recuperação apenas por suas qualidades formais, experimenta-se uma perda do processo histórico e da memória a ele associada.

**Figura 117** – Patrimônio Existente e Usos Propostos pelo OUCBT



Fonte: Recorte de imagem da Operação Urbana Consorciada. PREFEITURA de São Paulo. Projeto de Lei Nº 723/2015. Operação Urbana Consorciada – Bairros do Tamanduateí. Pp.26.

O projeto de Lei das Operações Urbanas Consorciadas compreende os bairros do Tamanduateí como “eixo de estruturação da transformação urbana”, isto é, áreas demarcadas ao longo do eixo de transporte, estratégicas para a organização da cidade e que podem promover mudanças de padrões construtivos e de estruturação urbana. O plano identifica ainda como objetivos

<sup>109</sup> O *Quartier D'Espectacles* é um conjunto de quadras na área central da cidade de Montreal, assim denominado e inaugurado em 2003. Concentra equipamentos culturais como teatros, cinemas e centro de eventos, além de amplos espaços públicos destinados aos eventos culturais da cidade.

desta transformação urbana o incentivo ao uso misto, com fachadas ativas e qualificação de espaços públicos, transformação urbana articulada à mobilidade no entorno de sistemas de transporte de média e alta capacidade e o adensamento construtivo e habitacional, com o aumento de seu potencial construtivo.<sup>110</sup> Embora as transformações por que passa a área atendam aos objetivos de adensamento e aproveitamento da infraestrutura instalada, as novas ocupações são do capital privado majoritariamente habitacionais, sem contudo atender à demanda de habitação social da população vulnerável ali presente. Não promovem ainda um uso misto e tampouco qualificação de espaços públicos.

A despeito do grande número de projetos urbanos que recaem sobre o recorte, as mudanças significativas nas dinâmicas urbanas da área estão associadas à ampla implantação de projetos ligados ao capital imobiliário, do tipo condomínios parque, de alta densidade e verticalização. Embora o uso habitacional venha ocupando a paisagem ao entorno dos pontos nodais de transporte, a dinâmica proporcionada pela ligação férrea capital-porto torna a região ponto fundamental de distribuição logística<sup>111</sup>. Essa relação implica na implantação de atividades de distribuição e armazenamento na região, isto é, a manutenção de uma parcela de usos relacionados às atividades industriais.

Ainda que sejam ainda observados avanços na legislação patrimonial, como por exemplo a instituição da ZEPECs, é ainda necessário um trabalho de inventário e identificação de bens passíveis de serem protegidos. Há que considerar-se a questão do patrimônio industrial enquanto urbano, a ser interpretado em conjunto e não enquanto edificação isolada. Na última década, vários exemplares entendidos como remanescentes industriais passaram a ter proteção legal, não necessariamente implicando em novos projetos e usos. São

---

<sup>110</sup> Os eixos de estruturação da transformação urbana podem ser visualizados aqui: [PDE\\_Mapa3A\\_EixosPrevistos.pdf \(prefeitura.sp.gov.br\)](#), acesso em julho de 2023. Informações sobre as definições, objetivos [Gestão Urbana SP \(prefeitura.sp.gov.br\)](#), acesso em julho de 2023.

<sup>111</sup> Tanto Plano Diretor quanto Relatório da OUCBT identificam pontos de conflito aqui, quando falam em efetiva transformação da área. O Plano Diretor prevê alguma atividade industrial e o OUCBT coloca a região mais ao sul do recorte como estratégica para atividades de distribuição.

exemplos os edifícios tombados da Cervejaria Antártica e os depósitos da São Paulo Railway.

Enquanto que países do norte global há um movimento amplo de rememoração da industrialização, como fica claro na preservação de estruturas industriais, criação de museus e rememoração deste passado, ficam expostas os limites das políticas de preservação e manutenção destas edificações no território. Por sua vez, a chave de interpretação proposta a partir da relevância da comunidade de prática, parece ser uma saída restrita aos locais e países em que não há um Aparelho Monumental suficientemente estabelecido para manutenção institucional desta memória.

Tratando-se especificamente do recorte territorial sugerido, observa-se que parte de suas edificações de caráter industrial estão sem atividade formal ou são subutilizadas numa área central e com grande infraestrutura instalada. Como colocado, algumas destas edificações remanescentes industriais podem ser consideradas *terrain vagues*, terrenos e edificações em transição. Há ainda no recorte áreas entre lotes e antigas áreas não edificadas, algumas delas ocupadas para habitação de baixa renda, já que se trata de um território de extrema vulnerabilidade social.<sup>112</sup> Não se trata dos rememorados “italianos” da Mooca, mas novas populações migrantes e imigrantes que ocupam este lugar. De qualquer forma, sua utilização cotidiana do espaço é capaz de manter o edifício ou parte dele na paisagem, também manter uma dinâmica cotidiana deste território, sem qualquer mediação do especialista em patrimônio.

As ocupações informais em lotes vacantes, em edificações industriais em ruínas e em estruturas industriais antes desocupadas, demonstram em si uma potencialidade na compreensão desta espacialidade própria, além de indicarem uma demanda latente para seu uso como moradia.

---

<sup>112</sup> Nesse sentido, chama a atenção a ocupação conhecida como Viela da Sabesp, espaço não construído entre lotes, ocupado para habitação.



**Figura 118 e 119** – Ocupações em remanescentes industriais



Fonte: Fotos de Levantamento de Campo da autora, fev./2022.

Não se esgotam aqui, é claro, outros possíveis desdobramentos, olhares e possibilidades acerca deste tema e deste campo. Concluir uma pesquisa é um

modo de estabelecer contornos e limites para aqueles que a lerão ou organizar os esboços, desenhos, impressões e leituras acumulados nessa bolsa.

Ainda, ao longo desta trajetória, fica clara a minha implicação enquanto sujeito dentro da pesquisa. As visitas ao campo, as questões pessoais e trajetórias acadêmicas que perpassam o doutorado tiveram igualmente importância em minha formação. Entendendo que não existe um sujeito neutro (e tampouco eu sou) ou que não sou afetada pela pesquisa acadêmica, a conclusão é finalizada com a apresentação de um foto poema entremeado por um texto de trajetória da minha formação acadêmica e a relação com tema. Esse é o recipiente-bolsa-percurso-pesquisa.

## **v. Menina-urbe, avó-cidade** <sup>113</sup>

---

<sup>113</sup> Este texto teve como base a publicação de mesmo nome Menina-Urbe, Avó-Cidade. O poema e as fotografias presentes aqui podem ser encontrados na seção “parede branca” da Revista Píxo, nº24 v.04, edição verão de 2023, pps. 268-269.

Iniciei minha formação em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Estadual de Campinas, em 2002. Destarte, o ingresso nesta graduação causou-me um grande estranhamento, dado o perfil técnico da faculdade: Arquitetura e Urbanismo era um curso novo, aberto em 1999. A recente criação de sua grade curricular passava por ajustes e, naquele ano, o currículo experimental dos primeiros semestres, especialmente, privilegiava as disciplinas associadas à tecnologia e exatas, deixando pouco espaço para os componentes curriculares da área de humanas, como história da arquitetura e urbanismo, por exemplo.

A minha felicidade, compartilhada com alguns dos colegas discentes, era a presença dentro desta estrutura dos professores e disciplinas dos demais institutos que compunham a tríade do curso de Arquitetura e Urbanismo da Unicamp, o Instituto de Artes (IA) e do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), este último especial e importante na minha formação até aqui.

Foi a partir deste contato que surgiu uma primeira oportunidade de pesquisa, a iniciação científica, que realizei junto ao Instituto de Artes entre agosto de 2007 e julho de 2008<sup>114</sup>. Nesse momento, já me interessavam por territórios em transformação e transição de uso, em especial os industriais. Cursando uma disciplina eletiva que versava sobre projetos urbanos para antigas frentes portuárias, propus então um projeto de pesquisa sobre a temática. Essa investigação debruçou-se sobre o antigo porto do Rio de Janeiro-RJ, à época, em 2007, uma grande área sem uso composta pelo Píer Mauá, o elevado da Perimetral que cortava a região e seus galpões de armazenamento. Buscava correlacionar este trecho da cidade com as novas propostas projetuais que surgiam para este território de grande entrave urbano, analisando também parte do discurso apresentado por estes projetos.

Em grande parte das antigas regiões portuárias foi a implantação de novas tecnologias que impactaram suas transformações. A introdução dos containers e as necessárias alterações das guas, o aumento dos navios e das trocas comerciais tornaram obsoletas uma série de estruturas ligadas à

---

<sup>114</sup> Iniciação Científica intitulada “Projeto de Revitalização do Porto do Rio de Janeiro – uma análise do discurso contemporâneo”, orientada pela Prof. Dr. Maria José Marcondes. Essa pesquisa teve financiamento PiBIC/Unicamp.

atividade. Essas mudanças levaram a um rearranjo de inúmeros portos, que seguiram migrando para áreas mais adequadas a estas transformações. Ao trabalhar e realizar as visitas de campo neste território, o aspecto mais significativo para mim foi a escala da atividade portuária na cidade e o impacto de sua desinstalação, tornando, naquele momento, o local inóspito e inseguro. Atentei também em como as mudanças macroeconômicas, novas tecnologias e novas formas de organizar as trocas de mercadorias eram capazes de rebaterem tão diretamente no território. É surpreendente, contudo, se pensarmos na paisagem estudada naquele momento, em 2007, para o que se encontra hoje no local: o elevador foi demolido e o projeto do Museu do Amanhã, ancorado em seu cais. A arquitetura contemporânea do museu garante a circulação da imagem da cidade no mundo e ao fundo é possível ver parte dos grandes edifícios corporativos que surgem com a valorização fundiária da região. Os galpões industriais do antigo porto funcionam, hoje, como citação histórica e cenário para intervenções artísticas urbanas, como grandes murais de grafite e atração turística por uma área que reúne dois museus, um aquário e uma roda gigante.

Continuando minha formação, meu trabalho final de graduação “Incubadoras Urbanas em áreas de vazio”<sup>115</sup> estabeleci uma reflexão a partir de estruturas industriais existentes na paisagem da cidade, com usos informais, subutilizadas e remanescentes da cidade de Campinas-SP.



---

<sup>115</sup> Trabalho Final de Graduação intitulado “Incubadoras Urbanas em áreas de vazio”, orientado pela Prof. Maria José Marcondes e defendido para obtenção do título de Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Engenharia Civil da Unicamp, em 2008.

**Figura 112:** Pôster 01 com foto do Curtume Firmino Costa, Campinas-SP, 2008. Texto e foto da autora, montagem 2023.

Como se tratava, obrigatoriamente, de um projeto edificado, o desenho proposto ocupava estas edificações com residência artística, espaços públicos e um grande mercado popular, usos que foram pensados, em princípio, como críticos à uma reutilização do passado industrial como modo de valorização fundiária, como citação ou fetiche. Hoje, esta área segue sem atividade formal e compartilha seus limitantes com novos conjuntos habitacionais de grande densidade, com suas cores cremes e varandas gourmet.

Foi andando pela cidade de Campinas e pelo bairro da Vila Industrial que descobri esta antiga área ligada à atividade de trabalho em couro, composta pelos curtumes Firmino Costa e Cantúseo e com parte de seu conjunto edificado de pé e parte preservado por políticas de tombamento municipais. A referência a Maiakovski, no texto acima, diz respeito ao que o escritor considerou como um “erro de anatomia”, onde se encontrava seu coração. Aqui no caso, para ler a cidade, é preciso abandonar-se e ter olhos também nos pés, sensibilidade esta que me levou a reconhecer este lugar como possível área de intervenção. Esta primeira fotografia fez parte do levantamento de campo realizado para elaboração do trabalho em 2008. A abertura retratada na imagem enquadrava justamente alguns dos fatores de locação da indústria e delimitação simbólica da cidade: a linha do trem e o curso d'água, pontuada pela vontade do novo e de uma vegetação que crescia dentro do galpão sem uso.

Essa experiência de descoberta da pesquisa científica e deste tema em especial foram fundamentais para o meu ingresso, posteriormente, na pós-graduação. Tive a oportunidade de realizar, entre 2012 e 2015, um mestrado em História, no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, versando justamente sobre antigas áreas industriais. A escolha, naquele momento, foi trabalhar aspectos de valorização do passado industrial pela chave do patrimônio, a partir da escolha de três estruturas industriais da cidade de Campinas-SP: o Curtume Firmino Costa, a Fábrica da Swift e a Chapéus Cury. A análise partiu da transformação urbana destes bairros, compondo uma discussão também acerca

da valorização recente de um passado industrial.<sup>116</sup> Parte desta pesquisa foi realizada na *Università degli Studi di Padova - UNIPD*, entre 2013 e 2014, em acompanhamento a um semestre do programa de Master TPTI - *Techniques, Heritage, Territories of Industry*.



**Figura 113:** Pôster 02 com foto da antiga fábrica da Swift, Campinas-SP, 2012. Texto e foto da autora, montagem 2023.

Essa segunda fotografia é um remanescente da antiga fábrica SWIFT, no bairro de mesmo nome, cidade de Campinas. Compunha parte do levantamento fotográfico do mestrado, em 2012. Na época, o antigo lote industrial havia sido desmembrado, e a estrutura retratada dividia seus limitantes tanto com uma universidade particular e um hipermercado, que reaproveitavam parte do construído, como com um grande empreendimento residencial recente, de grande adensamento, instalado depois da demolição da antiga fábrica Matarazzo.

A retomada destes territórios remanescentes industriais por estes novos usos e a vontade de explorar com mais profundidade a dinâmica urbana contemporânea, me levaram a pensar em uma pesquisa que versasse sobre o tema, dando continuidade à minha formação. O ingresso no doutorado no Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos, em 2018, teve como

---

<sup>116</sup> ANDREOTTI (2015).

intenção ainda me aproximar de um léxico da arquitetura e do urbanismo e na continuação de uma pesquisa sobre os territórios industriais. A opção pela continuidade da formação acadêmica veio também pelo grato exercício da docência, atividade que exerci logo após a obtenção do título de mestrado, em 2015, como professora do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco. Tive o privilégio de experimentar o encantamento do ambiente de troca da sala de aula e compartilhar saberes com colegas da profissão e com estudantes muito especiais. Foi o que me motivou a continuar o árduo percurso de formação acadêmica, realizando um doutorado sem financiamento, num período político de muitas incertezas e perpassado por uma pandemia. Essa trajetória profissional foi impactada pelo meu desligamento da universidade em 2020, consequência de uma política de cortes e reestruturação que atingiu diretamente o ensino superior privado. Pensando em como viabilizar o término da minha pesquisa frente a este cenário, busquei uma articulação com a *Chaire de Recherche em Patrimoine Urbain du Canada*, na *Université Québécois à Montreal, UQÀM*. Este estágio não estava previsto no cronograma da pesquisa, nem na qualificação e tampouco obteve financiamento pelos órgãos de pesquisa. De todo modo, as reflexões propostas pelo grupo da cadeira de pesquisa e ao DePOT, foram fundamentais para a construção do conteúdo desta investigação.

Quando cheguei a Montreal, em agosto de 2022 em definitivo, fiz diversas deambulações pela cidade, em especial pelo Canal de Lachine, parte sudoeste da metrópole canadense. Hoje um parque, no momento de sua abertura, foi o território de concentração histórica das indústrias da cidade. O terceiro e quarto pôster trazem fotos da antiga fábrica da *Canada Malting*, localizada na parte sul deste canal.





**Figura 114** Pôster 03 com foto da antiga fábrica *Canada Malting* LTDA, Montreal, Quebec, Canadá, 2022. Texto e foto da autora, montagem de 2023.

O texto que acompanha a terceira foto fala de plantas e animais que ocupam estes lugares, focando, porém, nas intervenções escritas que utilizam essa estrutura como suporte. Há uma certa agressividade nessas pichações, bem como uma violência no texto, da forma como está colocado. Uma rispidez que conversa com o medo e insegurança da experiência na cidade e da relação do meu corpo feminino em lugares sem uso formal. A cidade espia, pois a área do Lachine passa hoje por uma grande transformação de seus antigos remanescentes industriais em “condos”, condomínios de alto padrão que aproveitam a revalorização da área dada pela implantação do parque linear em seu entorno.



**Figura 115:** Pôster 04 com foto da antiga fábrica *Canada Malting* LTDA, Montreal, Quebec, Canadá, 2022. Texto e foto da autora, montagem 2023.

A última foto é de uma intervenção artística permanente realizada na antiga estrutura da *Canada Malting*. A implantação de uma residência, pintada de rosa, no cume da edificação funcionaria como um índice de uma atividade que ali perdeu seu sentido, uma vez que essa casa é inacessível, isto é, também sem uso. Assim implantada, a intervenção chama a atenção para um novo sistema ativo, que parece querer colonizar ou parasitar esse lugar. Sua arquitetura 'comum' contrapõe-se ainda às novas residências contemporâneas que surgem ao seu redor.

O fim do texto versa sobre essa menina urbana, que sou eu, e revisita esse passado recente, sua avó-cidade.

## **5 | Referências Bibliográficas**

ALMEIDA, M. F. de. **Processos urbanos de patrimonialização mundial: espaços de contradição e ressignificação dos tecidos urbanos patrimoniais**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo IAU USP, 2017.

ALVES, M. R. Cidade Contemporânea: questões conceituais da conformação de sua espacialidade. **Revista Topos**, v.1, n.2, 2007.

ANDREOTTI, M. B. **Vestígios industriais em Campinas: deslocamento produtivo e patrimônio industrial**. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp. 2015.

ANDREOTTI, M. B. **Menina-urbe | Avó-Cidade**. Pixo – Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade. *Arquiteturas do Abandono*. Nº24, v.7, 2023.

ANDREOTTI, M. B. **A constituição de alteridade a partir da linha do trem. O Bairro Padova-Nord em Pádua (Vêneto, Itália) e a Vila Industrial em Campinas (São Paulo, Brasil)**. *Minha Cidade*, São Paulo, ano 21, n. 248.03, Vitruvius, mar. 2021 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/21.248/8052>

ANDREOTTI, M. B.; CHAKRABORTY I.; PERRIN, E. **From Welfarism to Precarity at Bata Shoes in India, Canada, and Brazil**. In: *Transnationalizing Deindustrialization Studies*. Berger, S.; High, S. (Org.), *no prelo*.

ANDREOTTI, M. B. **Diálogos possíveis: intervenções artísticas e remanescentes industriais**. In: *Arte e Patrimônio Industrial*. Cristina Meneguello (org.) São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021, v.3.

ANTUNES, R. **Trabalho, reestruturação produtiva e os desafios do sindicalismo e dos movimentos sociais no Brasil**. In: FERNANDES, E., VALENÇA, M.M. *Brasil Urbano*, Rio de Janeiro: Mauad, 2004.

ARANTES, A. A. (org.). **Produzindo o passado: Estratégias de construção do patrimônio cultural**. São Paulo: Brasiliense/CONDEPHAAT, 1984.

ARANTES, A. A. O Patrimônio Cultural e seus Usos: a dimensão urbana. **Revista Habitus - Revista do Instituto Goiano de Pré-História e Antropologia**, [S. l.], v. 4, n. 1, p. 425–435, 2009. DOI: 10.18224/hab.v4.1.2006.425-435. Disponível em: <https://seer.pucgoias.edu.br/index.php/habitus/article/view/362> Acesso em 30 set. 2023.

ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 5ªed. Rio de Janeiro: Vozes, 2009.

ARANTES, O. **Chai-Na**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

ARROYO, J. Processos extremos en la ciudades argentinas de las últimas décadas. *In: Revista Cidades* – Processos extremos na constituição da cidade – da crise à emergência dos espaços contemporâneos. Vol.1, nº19, 2014.

ARROYO, J. Bordas e espaço público. Fronteiras internas na cidade contemporânea. **Arquitextos**, São Paulo, ano 07, n. 081.02, Vitruvius, fev. 2007. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/269> Acesso em 14 jun. 2020.

BARBULHO, E. **Mooca 450 anos**. São Paulo: Edubard, 2006.

BARDA, M. Revitalização da área Pirelli, Bicocca 1985-200. **Revista Vitruvius**, nº006, 2000. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/954> Acesso em 27 mai.2020.

BARRY B.; HARRISON B. **The Deindustrialization of America: Plant Closings, Community Abandonment and Dismantling of basic industry**. New York: Basic Books, 1982.

BARRON, P.; MARIANI, M. **Terrain Vagues: interstices at the Edge of the Pale**. Ruetledge: Nova York, 2014.

BATA, T. & SINCLAIR, S. **Bata: Shoemaker to the World**. Toronto: Stoddart Publishing Co. Limited, 1990.

BATA, T. **Knowledge in Action**. IOS Press: Amsterdam, 1991.

BENÉVOLO. L. **História da Cidade**. Perspectiva: São Paulo, 1999.

BICCA, P. Arquiteturas do vazio. **Arquitextos**, São Paulo, ano 17, n. 201.02, Vitruvius, fev. 2017. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6432> Acesso em 30 abr. 2020.

BLIEK, D. & GAUTHIER, P. Understanding the Built Form of Industrialization along the Lachine Canal in Montreal. **Urban History Review / Revue d'histoire Urbaine**, vol. 35, no. 1, 2006, pp. 3–17. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/43560187> Acesso em 12 abr. 2022.

BONDUKI, N. **Os pioneiros da habitação social**. São Paulo: Editora Unesp, 2016.

BORDE, A. de L.P. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas**. Tese de doutorado defendida à Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, 2006.

BORDE, A. de L.P. (org.). **Vazios Urbanos percursos contemporâneos**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2012.

BRENNER, N. O que é teoria urbana crítica? **Revista Eletrônica E-metropolis**, nº 03, ano 1. Traduzido por Marianna Olinger, 2010.

BRENNER, N. Teses sobre a urbanização. **Revista Eletrônica E-metropolis**, nº 19, ano 5. Traduzido por Daphne Costa Besen, 2014.

BRENNER, N. **Critique of Urbanization: Selected Essays**. Editora Birkhauser, 2016.

BRENNER, N; PECK, J; THEODORE, N. **Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados**. In: **TEMAS SOCIALES**, Vol. 66. Santiago de Chile: Editora SUR, março, 2009.

BRESCIANI, M. S. Metrôpole: As faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). **Revista Brasileira de História**. Vol. 5 nº8/9. Ed. Anpuh, Marco Zero: Rio de Janeiro, 1986.

BRISSAC, N. **Paisagens Urbanas**. São Paulo: SENAC, 2004.

BRITTO, F. D. & JACQUES, P. B. Corpo e cidade: complicações em processo. pp. 144. **Revista da UFMG**, BH, vol. 19, nº1 e 2, jan/dez 2012.

CACCIARI, M. **A cidade**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010.

CALABI, D. **História do Urbanismo Europeu**. São Paulo: Perspectiva, 2012.

CANO, W. **Desconcentração Produtiva e Industrial**. São Paulo: UNESP, 2008.

CANO, W. **(Des) Industrialização e (Sub) Desenvolvimento**. *In: 2º CONGRESSO INTERNACIONAL DO CENTRO CELSO FURTADO*, 2014. Disponível em: <http://centrocelsofurtado.org.br/busca.php?searchterm=cano&imageField.x=0&imageField.y=0> Acesso em 29 abr. 2020.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Campinas, SP: UNICAMP, IE, 1998.

CARERI, F. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. Barcelona: Gustavo Gili: 2013.

CASELLAS, A. Hacia una nueva comprensión crítica de lo urbano. Biblio3W, **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de diciembre de 2018, vol. XXIII, nº 1.257.

CHOAY, F. **O urbanismo, utopias e realidade, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 2003.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2001.

CLEMENTE, J ; SILVEIRA, J. A; SILVEIRA, J. G. Vazio urbano ou subutilizado? Entre conceitos e Classificações. **Cadernos de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo**. Vol. 11, 2011(2). Disponível em:

<http://www.editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/view/6063/4372>

Acesso em 07 mai. 2020.

CORBOZ, A. **Pour une méthode non positiviste**. In: La ville au patrimoine urbain, histoires de formes et dessins. Morisset, L.(org.). Québec, Presses de l'Université du Québec, 2009.

**CONVENÇÃO DE FARO**. Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society, 2005. Disponível em:

<https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=0900001680083744>. Acesso em 08 fev. 2023.

CRESTANI, A. M.Z. **Zonas de Entremeio – possibilidades outras na investigação do espaço público contemporâneo**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2017.

DANTO, A. C. **Após o fim da arte: arte contemporânea e os limites da história**. São Paulo: Edusp, Odysseus, 2006.

DEZEN-KEMPTER. E. **O lugar do patrimônio industrial**. Tese (Doutorado em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 2011.

DRUCKER, P. F. **The Age of Discontinuity: Guidelines to Our Changing Society**. New York: Harper & Row, 1969.

EIGENHEER, D. M. SOMEKH, N. Projeto e inclusão social: Milão Pirelli la Bicocca. **Revista Óculum**, nº 16, 2012.

EMPLASA. **Memória Urbana: a grande São Paulo até 1940**. São Paulo: Arquivo do Estado, Imprensa Oficial, 2001. Vol II.

EZZABELLA, F. **Ruínas de Detroit ganham novas funções com ocupação de hipsters**. Folha de S. Paulo. Destinos em Turismo. Disponível em:

<https://www1.folha.uol.com.br/turismo/2019/09/ruinas-de-detroit-ganham-novas-funcoes-com-ocupacao-de-hipsters.shtml> Acesso em 05 set. 2019.



FONSECA, M. C. L. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ, MinC - Iphan, 2005.

FONTANA, G. L. **Historia del patrimônio industrial. Objetivos e Metodologias**. In: **TEXTO APRESENTADO AO XX CONGRESSO DE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL**, Havana, Cuba, 2011.

FOSTER, H. **O Complexo Arte-Arquitetura**. São Paulo: UBU, 2017a.

FOSTER, H. **O retorno ao real**. São Paulo: UBU, 2017b.

FOSTER, H. KRAUSS, R. *et al.* **Art since 1900**. London: Thames e Hudson, 2012.

FRANK, K. *Isn't a public space a terrain vague?* IN: BARRON, P.; MARIANI, M. **Terrain Vagues: interstices at the Edge of the Pale**. Ruetledge: Nova York, 2014.

FRIED, M. **Art and Objecthood: essays and reviews**. Chicago: The University of Chicago Press, 1998.

GELLY, A. A Precipitous Decline, Steam as Motive Power in Montreal: A Case Study of the Lachine Canal Industries. *IA. The Journal of the Society for Industrial Archeology*, vol. 29, no. 1, 2003, pp. 65–85. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/40968612> Acesso em 23 mar. 2023.

GERHARDT, T. E., SILVEIRA, D. T. **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, 2009.

GIRNOS, G. & SOUZA, E. de **Territórios Estéticos – a experiência do projeto Arte/Cidade em São Paulo (1994-2002)**. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2011.

GREFFE, X. **La trace et le rhizome: les mises en scène du patrimoine culturel**. Presses Universitaires du Québec, 2017.

GUATELLI, I. **Arquitetura dos Entre-lugares – sobre a importância do trabalho conceitual**. São Paulo: SENAC, 2012.

GUATELLI, I. **Condensadores urbanos – Baixio Viaduto do Café academia Cora\_Garrido**. São Paulo: MackPesquisa, 2008.

GUIMARÃES, M. S. Vendo o passado: representação e escrita da história. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo: N. Sér. v.15, n. 2, p.11-30, jul-dez., 2007.

GHIRARDO, D. **Arquitetura Contemporânea – Uma História Concisa**. São Paulo: Martins fontes, 2002.

HARKOT, M. K., LEMOS, L. L. e SANTORO, L. F. **Como as mulheres de São Paulo usam a cidade? Uma análise a partir da mobilidade por bicicleta**. 2018. Dearq, 2(23),56-63. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/3416/341667565009/341667565009.pdf> Acesso em 08 jul. 2023.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 1992.

HEMING, L; WALEY, P; REES, P. **Reservoir Resettlement in China: Past Experience and the Three Gorges Dam**. The Geographical Journal, 167(3), 195–212, 2001. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/3060588>. Acesso em jun. 2023.

HERVÉ, T. & MELO, N. A. de. **Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território**. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

HIGH, S. & LEWIS, D. W. **The landscape and memory of deindustrialization**. Cornell University, 2007.

HIGH, S. **Green Gentrification: Race and Class Exclusion in an Urban National Park**. Niche Magazine. Disponível em: <https://niche-canada.org/2020/10/20/green-gentrification-race-and-class-exclusion-in-an-urban-national-park/>. Acesso em 10 jul. 2023

HIGH, S. Deindustrialization and trade unionism. **Our Times – Canada's independent labour magazine**. Toronto: 2023.

HIGH, S; MAKINNON, L; PECHARD, A. **The industrialization world - confronting ruination in postindustrial places**. Vancouver: UBC Press, 2017.

hooks, b. **Teoria Feminista: da margem ao centro**. São Paulo: Perspectiva, 2019.

JAMESON, F. **Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio**. São Paulo: Ed. Ática. 1997.

JUDD, D. **Specific Objects**. Publicação original em *Contemporary Sculpture: Arts Yearbook 8*. New York: Art Digest, pp. 74–82, 1965. Disponível em:

[https://juddfoundation.org/wp-content/uploads/2016/04/Specific\\_Objects\\_1964.pdf](https://juddfoundation.org/wp-content/uploads/2016/04/Specific_Objects_1964.pdf)

Acesso em 13 jul. 2022.

KILOMBA, G. **Memórias da Plantação**. Rio de Janeiro: Ed. Cobogó, 2019.

KÜHL, B. **Patrimônio Industrial na atualidade: algumas questões** *In*: Patrimônio Industrial na atualidade. Cristina Meneguello; Eduardo Romero; Silvio Oksman (org.). - São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. –nSérie TICCIH-Brasil; Novas perspectivas; v. 4. Disponível em: [https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/documentos/livro\\_4.pdf](https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/documentos/livro_4.pdf)

KÜHL, B. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia: Ateliê, 2009.

KÜHL, B. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo – reflexões sobre sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: FAPESP, Secretaria da Cultura, 1998.

KWON, M. **One place after another**. Massachusetts: MIT Press, 2002.

LE GUIN, Ú. **Teoria da Bolsa de Ficção**. São Paulo: n-1 edições, 2021.

LEITE, C. Projetos urbanos: operando nas bordas. **Arquitextos**, São Paulo, ano 04, n. 044.02, Vitruvius, jan. 2004. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.044/618> Acesso em 30 abr. 2020.

LENCIONE, S. **Condomínios Industriais: um novo nicho dos negócios imobiliários.** In: PEREIRA, Paulo C.X. **Negócios Imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades da América Latina.** São Paulo: FAUUSP, 2011.

LIMA, E. F. W. **A regeneração urbana contemporânea.** Entre o espetáculo e as necessidades socioantropológicas das cidades. In: A. L. P. BORDE (Org.). **Vazios Urbanos: percursos contemporâneos.** Rio de Janeiro: Riobook, 2012.

MACKINNON, L. & HIGH, S. Deindustrialization in Canada: New Perspectives. **Revista Labour/Le travail** – nº 91. Canadian Committee on Labour History: Quebec, 2023.

MAIA, A. C. & LEONELLI, G. C. V. Tipologias de vazios urbanos na expansão urbana de cidades médias paulistas. **Arquitextos**, São Paulo, ano 20, n. 240.04, Vitruvius, maio 2020. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/20.240/7746> Acesso em 30 abr. 2020

MASSAD, F. Vazios críticos. *Drops*, São Paulo, ano 07, n. 019.01, **Vitruvius**, set. 2007 <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/07.019/1719> Acesso em 30 abr. 2020.

MENDONÇA, A. da M. *Vazios e ruínas industriais- ensaios sobre as friches urbaines.* **Revista Vitruvius, Arquitextos:** 2001. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.014/869>. Acesso em 20 jul. 2017.

MENDONÇA, A. da M. **Transformações socio-econômicas no eixo Niterói-Manilha, em São Gonçalo, RJ.** Tese (doutorado em Planejamento Urbano e Regional) Universidade Federal do Rio de Janeiro, no Instituto de IPPUR. Rio de Janeiro, 2007.

MENESES, U. T. B. Visões, Visualizações e usos do passado. **Anais do Museu Paulista.** São Paulo: v.15. n. 2. jul - dez. 2007.

MENESES, U. T. B. **O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas.** In: I FÓRUM NACIONAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL: SISTEMA NACIONAL DE PATRIMÔNIO CULTURAL: DESAFIOS, ESTRATÉGIAS E EXPERIÊNCIAS PARA

**UMA NOVA GESTÃO**, Ouro Preto/MG, 2009. Brasília, DF: Iphan, 2012. Disponível em:

[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2\\_vol1\\_ForumPatrimonio\\_m.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_vol1_ForumPatrimonio_m.pdf)  
Acesso em 20 ago. 2022.

MENEGUELLO, C. **Espaços do trabalho, lugares do trabalhador**. *In*: Patrimônio Industrial na atualidade. Cristina Meneguello; Eduardo Romero; Silvio Oksman (org.). - São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. –nSérie TICCIH-Brasil; Novas perspectivas; v. 4. Disponível em: [https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/documentos/livro\\_4.pdf](https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/documentos/livro_4.pdf)

MENEGUELLO, C. & RUBINO, S. Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil. Entrevista realizada por Maria Cristina Schicchi. **Oculum Ensaios**, Campinas: FAU/PUC-Campinas, n. 3, p. 124-131, set. 2005.

MORISSET, L. K. Préserver ou partager? Du patrimoine aux communautés patrimoniales. *In*: CHERUBINI, B. **Pratiques mémorielles et politique Pour une anthropologie politique du patrimoine**. L'Harmattan, 2018.

MORISSET, L. K. **Émancipons le patrimoine!** Presses de l'Université du Québec, 2023.

MORISSET, L. K. **Le pavillon du parc central d'Arvida**. Étude historique, analyse architecturale, évaluation patrimoniale. Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain. Québec: 2021.

MORISSET, L.K. & ANDREOTTI, M.B. (tradução). **O território para além dos monumentos: As lições patrimoniais da obsolescência industrial**. Anuário do Laboratório de Estudos do Ambiente Urbano Contemporâneo, São Carlos-SP: IAU/USP, 2023.

MOSER, S; FAUVEAUD G; CUTTS, A. Montréal: **Towards a post-industrial reinvention**. **Cities**, Volume 86, 2019, Pages 125-135, ISSN 0264-2751. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.09.013>. Acesso em 02 abr. 2023.

NEGRI, B. **Concentração e Desconcentração em São Paulo (1881-1990)**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1996.

NOBRE, E. A. C. **Impactos da Globalização econômica no Complexo Metropolitano expandido de São Paulo**. *In: II ENCONTRO BRASILEIRO DE ESTUDOS REGIONAIS E URBANOS*, 2002. Disponível em: [http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e\\_nobre/impactos.pdf](http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e_nobre/impactos.pdf). Acesso em: 07 jun. 2020.

NOBRE, E.A.C. **Entre a preservação total e a renovação de mercado? Os conflitos do Bairro da Mooca no início do Século XXI**. *In: ANAIS DO III ENAMPARQ – ARQUITETURA, CIDADE E PROJETO*. Universidade Presbiteriana Mackenzie; Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2014. Disponível em: <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/ST/ST-PCI-005-01-NOBRE.pdf>. Acesso em 07 jun. 2020.

NOBRE, E. A. C. **Impactos da Globalização econômica no Complexo Metropolitano expandido de São Paulo**. *In: II ENCONTRO BRASILEIRO DE ESTUDOS REGIONAIS E URBANOS*, 2002. Disponível em: [http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e\\_nobre/impactos.pdf](http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e_nobre/impactos.pdf). Acesso em 07 jun. 2020.

NOBRE, E. A. C. **Urban development of a Latin American world city: the case of São Paulo**. Urban Design International. Londres, v.3, n.3, 1998. Disponível em: [http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e\\_nobre/urban\\_development.pdf](http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e_nobre/urban_development.pdf). Acesso em 07 jun. 2020.

O'DOHERTY, B. **No interior do cubo branco**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

PARDO, J. L. **Discupen las moléstias, estamos transitando hacia um nuevo paradigma**. *In: Planos de (Inter)sección: materiales para um diálogo entre filosofía y arquitectura*. Uriel Fogué, 2011.

PEIXOTO, N. B. **Paisagens Urbanas**. São Paulo: SENAC, 2002.

PEIXOTO, N. B. **Intervenções Urbanas - Arte Cidade**. São Paulo: SENAC, 2012.

PILE, S. & THRIFT, N. **City A-Z**. Nova York: Taylor and Francis, 2005.

RAMOS, D. H. **“PRETA, POBRE E PUTA”**: a segregação urbana da prostituição em Campinas – Jardim Itatinga. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional), IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.

REIS, P. A. dos. **Construir, morar e viver para além do centro de São Paulo: os setores médios entre a urbanização e as relações sociais no Brás**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2017.

REIS, P. A. dos. **Novos olhares sobre a urbanização e expansão da cidade de São Paulo**: o bairro do Brás entre a passagem do século XIX para o XX. **ANAIS ANPUH ESTADUAL**, 2016. Disponível em: [http://www.encontro2016.sp.anpuh.org/resources/anais/48/1475255207\\_ARQUIVO\\_Philippe\\_Arthur.pdf](http://www.encontro2016.sp.anpuh.org/resources/anais/48/1475255207_ARQUIVO_Philippe_Arthur.pdf). Acesso em: 27 abr. 2020.

REYNOLDS, T. S. Introduction: Waterpower, the Lachine Canal, and the Industrial Development of Montreal. **IA. The Journal of the Society for Industrial Archeology**, vol. 29, no. 1, 2003, pp. 3–5. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/40968608> Acesso em: 03 de jun. 2023.

RODRIGUES, A. Patrimônio industrial e os órgãos de preservação na cidade de São Paulo. **Revista CPC**, nº 14, 2012.

RODRIGUES, M. (2010). **Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória**. *arq.Urb*, (3), 31–40. Recuperado de <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/116> Acesso em 25 mai. 2020.

RODRIGUES, M. Retratos de permanências. **Revista de História Social**. Campinas: Unicamp, nº6, p. 95-111, 1999.

RUBINO, S. **Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas (SP)**. In: Frugoli, H; Andradem L, T; Arêas, F. A cidade e seus agentes: práticas e representações, Editora PUC Minas e Edusp, 2006.

RUFINONI, M. R. O registro e a documentação do patrimônio industrial no Brás e na Mooca. **Revista CPC**, nº 21, 2016.

RUFINONI, M. R. **Arquiteturas e territórios da indústria em São Paulo**. In: VARGAS, Heliana C., ARAÚJO, Cristina P. *Arquitetura e Mercado Imobiliário*. Barueri, SP: Manole, 2014.

SANCHEZ, L. E. **O passivo ambiental na desativação de empreendimentos industriais**. São Paulo: Edusp, Fapesp, 2001.

SANTOS, F. L. S; SAMPAIO, R; ALMEIDA, R. **Comportamento e cidade: perspectivas críticas para a arte e a arquitetura entre gordon matta-clark e dan graham**. I **Seminário Internacional Urbanismo Biopolítico**. Belo Horizonte: Fluxos, 2018.

SANZ, V. M. **Networked Utopia: A Global Survey of the Urban Legacy of the Bat'a Shoe Company's**. MAUD, 2011.

SARAMAGO, J. **A viagem do elefante**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

SASSEN, S. **The global City: New York, London, Tokio**. New Jersey: Princeton University Press, 2001.

SASSEN, S. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SASSEN, S. **Cities: Between Global Actors and Local Conditions**. Urban Studies and Planning Program, University of Maryland, 1999.

SASSEN, S. DEHAENE, M., de CAUTER, L., URRY, J. **Visionary Power: producing the contemporary city**. NAi Publishers, 2007.

SCHIAVINATTO, I. L. Sobre o campo de visibilidade: entre o passado e o futuro. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, N. Sér. v.15. n. 2. p. 93-98, jul - dez. 2007.

SCHINDLER, S. et al. Deindustrialization in cities of the Global South. **Area Development and Policy**. Vol. 5, n. 3, p. 283-304. 2019. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23792949.2020.1725393>. Acesso em 15 jun. 2023.



SEMEGUINHI, U. **Do café à indústria: uma cidade em seu tempo**. Campinas: Unicamp, 1991.

SERRA, G. **Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**. Guia Prático para trabalho de pesquisa. São Paulo: Edusp, Mandarim, 2006.

SESSO Jr, G. **No velho Brás**. Artigos publicados na Gazeta do Tatuapé a partir de 08 de abril de 1979. Fotocópia da Biblioteca do Arquivo Municipal de São Paulo.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez, 2002.

SIQUEIRA, P., & FAVRET-SAADA, J. **Ser afetado** de Jeanne Favret-Saada. *Cadernos De Campo (São Paulo - 1991)*, 13 (13), 155-161, 2005. <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9133.v13i13p155-161>. Acesso em 25 mai. 2020.

SMITHSON, R. Um passeio pelos monumentos de Paissac, Nova Jersey. Publicado originalmente em *ArtForum*, 1967. **Revista Arte&Ensaio**s, nº 19, EBA UFRJ, 2009. Disponível em: [https://www.ppgav.eba.ufrj.br/wp-content/uploads/2012/01/ae22\\_-Robert\\_Smithson.pdf](https://www.ppgav.eba.ufrj.br/wp-content/uploads/2012/01/ae22_-Robert_Smithson.pdf). Acesso em 02 mar. 2020.

SCHMIDT-RUTSCH, Olaf. *From innovation to decline and further on: the Henruschütte Ironwork at Hattigen*. IN: **Rust, regeneration and Romance**: Iron, Steel Landscapes and cultures. *Ironbridge Conference*, julho 2014. CD ROM.

SODRÉ, E. **No auge da crise, Detroit parecia ter sido atacada por zumbis**. Folha de S. Paulo. Destinos em Turismo. Publicado em 05. Set. 2019.

SOJA, E. **Geografias Pós-Modernas: A Reafirmação do Espaço na Teoria Social Crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOJA, E. **Postmetropolis: Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones**. Madrid: Traficante de Sueños, 2008.

SOJA, E. **Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions**. Oxford: Blackwell Publishing, 2000.

SOLÀ-MORALES. **Territorios**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SOLÀ-MORALES. **Terrain Vagues**. In: BERNARDÒ, Jordi. Lleida Panorama, 1996.

SOLÀ-MORALES. Terrain Vagues. **Quaderns d'arquitectura i urbanisme**, [en línia], 1996, Núm. 212. Disponível em:  
<https://www.raco.cat/index.php/QuadernsArquitecturaUrbanisme/article/view/234000>  
Acesso em 13 jun. 2020.

SOUZA, F. **Territórios Estéticos: a experiência do projeto arte/cidade em São Paulo (1994-2002)**. São Paulo: Anablume, Fapesp, 2011.

SPOSITO, E. **O novo mapa da indústria no início do século XXI – diferentes paradigmas para a leitura das dinâmicas territoriais do estado de São Paulo**. São Paulo: Unesp, 2015.

STANINGHER, L. **Batatuba**: Vila Industrial da companhia de calçados Bata no interior de São Paulo - 1942. Dissertação (Mestrado) Faculdade de Engenharia Civil e Arquitetura da Universidade Estadual de Campinas, 2019.

STOFFA, F. Red Bull Station abre exposição. **Revista Select**, 29 jun 2016.  
Disponível em: <https://www.select.art.br/red-bull-station-abre-exposicao/>. Acesso em em 01 ago. 2020.

SUZIGAN, W. **Indústria brasileira – origem e desenvolvimento**. São Paulo: Ed. Hucitec, Ed. Unicamp, 2000.

TANDON, S. **Bata plans to develop India as sourcing hub**. Mint, Setembro, 2023.  
Disponível em: <https://www.livemint.com/industry/retail/bata-plans-to-develop-india-as-a-sourcing-hub-says-ceo-11664301821961.html>. Acesso em 20 abr. 2023.

TAVARES, A. M. **Armadilhas para os sentidos: uma experiência no espaço-tempo da arte**. Tese (Doutorado) - Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo, 2000.

TAVARES, R. B. & HELENE, D. **Indisciplina Epistemológica: Viradas metodológicas para o campo da arquitetura e urbanismo**. Revista Indisciplinar. v.7. n. 2. UFMG. Disponível em:

<https://periodicos.ufmg.br/index.php/indisciplinar/article/view/38147>. Acesso em 23 abr. 2023

TEIXEIRA, C. M. **Em obras. História do vazio em Belo Horizonte**. São Paulo: Romano Guerra, 2022.

TEIXEIRA, C. M. **Ode ao Vazio**. São Paulo: Romano Guerra; Austin; Nhamerica, 2017.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial**. Disponível em <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em 30 jun. 2020.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **The Dublin Principles**, 2011. Disponível em: [www.icomos.org](http://www.icomos.org) Acesso em 17 fev. 2014.

TOPALOV C; BRESCIANNI, S. *et al* (org.). **A aventura das palavras da cidade através dos tempos, das línguas e das sociedades**. São Paulo: Romano Guerra, 2014.

TORRES, M. C M. **O bairro do Brás**. Série História dos Bairros de São Paulo. Departamento de Cultura. São Paulo: 1985. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0B6iD9M7ZapwLVkgyNHgxajd4ZXM/view?resourcekey=0-EHyX7Cd85eO5XzuhWAUFRw>. Acesso em 08 de ago. 2023.

VALVERDE, R. A Fantástica Fábrica de Chocolates: oportunidades e desafios de uma indústria cultural na antiga fábrica Bhering. Rio de Janeiro: **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 7, n. 1, 2017.

VARGAS, H; CASTILHO, A. (Org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2006.

VASQUES, A. R. *Considerações sobre os estudos de caso de Brownfields: exemplos no Brasil e no Mundo*. **Revista Bibliográfica de Geografia y ciencias sociales**. Universidad de Barcelona, Vol. XI, nº 648, 30/04/2006. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-648.htm>

\_\_\_\_\_. **Geotecnologias nos estudos de Brownfields**.

Identificação de Brownfields em imagens de alta resolução Espacial e Análise da dinâmica da refuncionalização de antigas áreas fabris em São Paulo. Tese (doutorado em Geografia Física). Universidade de São Paulo, 2009.

VAZIOS URBANOS | URBAN VOIDS: Cadernos da Trienal de Arquitectura de Lisboa. Caleidoscópio: Lisboa, 2007.

VIRILIO, P. **O espaço crítico**. São Paulo: Editora 34, 2008.

WISNIK, G. **Dentro do nevoeiro: diálogos cruzados entre arte e arquitetura contemporânea**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 2012. Disponível em: [teses.usp.br](http://teses.usp.br), acesso em: 24 fev. 2020.

XIE, W. **The Making of the Chinese Rust Belt: Life, Work, and Social Change in Northeast China, 1950s-2010s**. Tese de doutorado. Chicago University, Estados Unidos da América, 2021. Disponível em: <https://www.proquest.com/openview/b78e40590b5da544a2ca526f22b1b49e/1?pq-origsite=gscholar&cbl=18750&diss=y>. Acesso em 30 out. 2023.

YVON D. & GELLY, A. **The lachine Canal: riding the waves of industrial development 1860-1950**. Septentrion: Quebec, 2002.

ZIEGLER, U. F. O léxico industrial de Bernd e Hilla Becher. **Revista ZUM do Instituto Moreira Salles**, nº01, 2011. Disponível em: [revistazum.com.br](http://revistazum.com.br). Acesso em: 02 abr. 2020.

ZUCCONI, G. **A cidade do século XIX**. São Paulo: Perspectiva, 2009.

ZUKIN, S. **Landscape of power: from Detroit to Disney World**. California: University of California Press, 1991.

ZUKIN, S. *Paisagens do século XXI - notas sobre a mudança espacial e o espaço urbano*. IN: ARANTES, A. **O espaço da diferença**. Campinas: Papirus, 2000.

ZUKIN, S. **Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places**. Oxford: Oxford University Press, 2009.

ZUKIN, S. **The Innovation Complex: Cities, Tech and the New Economy**. Oxford: Oxford University Press, 2020.

ZÜNDT, C. Baixada Santista: uso, expansão e ocupação do solo, estruturação de rede urbana regional e metropolização. In: CUNHA, José Marcos Pinto (Org.). **Novas Metrôpoles Paulistas – População, vulnerabilidade e segregação**. Campinas: Núcleo de Estudos Populacionais – Nepo, Unicamp, 2006.

## LEIS E PROCESSOS

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA promovida pela câmara municipal de Piracaia, em 05 de dezembro de 2019. Disponível em: [https://camarapiracaia.sp.gov.br/assets/imagens/diario/08012020\\_Quadragesimo%20Segundo%20Diario%20Oficial.pdf](https://camarapiracaia.sp.gov.br/assets/imagens/diario/08012020_Quadragesimo%20Segundo%20Diario%20Oficial.pdf). Acesso em 24 abr. 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidente da República.

PLANO DIRETOR da cidade de Piracaia. Lei Complementar nº 45/2.007. Disponível em: [https://ecrie.com.br/sistema/conteudos/arquivo/arquivo\\_1\\_01022019170858.pdf](https://ecrie.com.br/sistema/conteudos/arquivo/arquivo_1_01022019170858.pdf). Acesso em 24 abr. 2022.

PREFEITURA de São Paulo. Projeto de Lei Nº 723/2015. Operação Urbana Consorciada – Bairros do Tamanduateí.

PREFEITURA de São Paulo, SP Urbanismo e CMVC Consórcio. RELATÓRIO Geral da Operação Urbana Mooca Vila Carioca, 2012.

PREFEITURA de São Paulo. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Disponível em:

<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/01/Plano-Diretor-Estrat%C3%A9gico-Lei-n%C2%BA-16.050-de-31-de-julho-de-2014-Estrat%C3%A9gias-ilustradas.pdf>. Acesso em 13 jun. 2020.

PREFEITURA de São Paulo. Operações Urbanas Consorciadas dos Bairros do Tamanduateí. Projeto de lei 723/2015. Disponível em:

[https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/08/Tamanduatei\\_AP\\_Camara\\_20190926.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/08/Tamanduatei_AP_Camara_20190926.pdf). Acesso em 30 de agosto de 2023.

PROCESSO de Tombamento Conpresp – Galpões da Mooca – Rua Borges de Figueiredo. Disponível em

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/2d324\\_14\\_T\\_Galpoes\\_da\\_Mooca\\_mapa.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/2d324_14_T_Galpoes_da_Mooca_mapa.pdf). Acesso em 27 abr. 2020.

PROCESSO de Tombamento. ATA DA SESSÃO ordinária 1998ª de 27 de julho de 2020. Condephaat: São Paulo, 2020. PLANO DIRETOR da cidade de Piracaia. Lei Complementar nº 45/2.007. Disponível em:

[https://ecrie.com.br/sistema/conteudos/arquivo/arquivo\\_1\\_01022019170858.pdf](https://ecrie.com.br/sistema/conteudos/arquivo/arquivo_1_01022019170858.pdf)  
Acesso em 24 abr. 2022.

## FILMES

EWING, Heidi & GRADI, Rachel (dir.). **Detropia**. EUA 90 min. 2011.

FRANKE, U. LOEKEN, M. (dir.) **Losers and Winners**. Doc. Alemanha. Cor. 1.36 min. 2006.

JARMUSH, Jean (dir.). **Only Lovers Left Alive**. EUA 122 min. 2013.

ZHANG-KE. Jia (dir.) **Still Life**. Em busca da vida. China, 2006. Cor. 91 min.

## SITES

ARTE CIDADE. Disponível em: <http://www.artecidade.org.br/linhametalica/> Acesso em 07 jun. 2020.

ARTE CIDADE 01. Disponível em: <https://www.pucsp.br/artecidade/novo/ac1/20.htm>  
Acesso em 01 ago. 2020.

ARTE CIDADE Linha Metálica. Disponível em: <https://linhametalica.wordpress.com/>. Acesso em 06 jan. 2024.

ANDREW MOORE. Disponível: <https://www.andrewmoore.com> Acesso em 15 fev. 2023.

BEACON HISTORICAL SOCIETY. Disponível em: <https://beaconhistorical.org/>. Acesso em 02 mar. 2020.

CARMELA GROSS. Disponível em: <https://carmelagross.com/portfolio/buracos-1994/>. Acesso em 12 mar. 2022.

CINEMATECA BRASILEIRA. Disponível em: [cinemateca.org.br](http://cinemateca.org.br). Acesso em: 01 ago. 2020.

CLUBE ATLÉTICO YPIRANGA. Instalações. Disponível em: <https://cay.com.br/instalacoes/>. Acesso em 23 jun. 2023.

CLUBE ATLÉTICO JUVENTUS. Destaques. Disponível em: <https://www.juventus.com.br/>. Acesso em 01 ago. 2020.

CONDEPHAAT. <http://condephaat.sp.gov.br>. Acesso em 01 ago. 2020.

CONPESP. <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/conpresp/>. Acesso em 01 ago. 2020.

DIA ART FOUNDATION. Disponível em: [DiaArt.com](http://DiaArt.com). Acesso em 02 mar. 2020.

DIA BEACON – Richard Serra. <https://culturetravel.com/dia-beacon/>. Acesso em 12 abr. 2023

DEPOT. Deindustrialization and Politics of Our Times. <https://deindustrialization.org/about-us/>. Acesso em 12 fev. 2022.

IBGE. **Município de Piracicaba.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/piracaia/panorama>. Acesso em 30 de mar. 2023.

IPHAN. Disponível em: [portal.iphan.org](http://portal.iphan.org). Acesso em 01 ago 2020.

FUNDAÇÃO MEMÓRIA DO TRANSPORTE. <https://memoriadotransporte.org.br/>, Acesso em 27 de mar. de 2023.

GUTO LACAZ. Disponível em <http://www.gutolacaz.com.br/artes>. Acesso em 15 de março de 2022.

LANDSCHAFTSPARK. <https://www.landschaftspark.de/en/>. Acesso em 15 dez. 2022.

LATZ+PARTNER. <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/landschaftspark-duisburg-nord-de/>. Acesso em 15 dez. 2022.

LAURA VINCI. Disponível em: [lauravinci.com](http://lauravinci.com). Acesso em 15 dez. 2019.

MARVEL ARCHITECTS. Disponível em: <https://marvelarchitects.com/work/new-lab/76>. Acesso em 01 ago. 2020.

MINETTI E GAMBA. Disponível em: <http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/conjunto-dos-grandes-moinhos-minetti-gamba/>. Acesso em 01 ago. 2020.

MUSEU LOUVRE LENS. Disponível: [Louvre.fr](http://Louvre.fr). Acesso em 01 ago. 2020.

MUSEU MACRO ROMA. Disponível em: <https://www.museomacro.it/institution/the-museum/> Acesso em 27 jul. 2020.

MUSEU MASSMOCA. Disponível em: [Massmoca.org](http://Massmoca.org). Acesso em 27 jul. 2020.

NAVE. Disponível em: <http://nave.io/en/>. Acesso em 27 jul. 2020.

NEW LAB BROOKLYN NAVY YARD. Disponível em: <https://newlab.com/> Acesso em 01 ago. 2020.

PARQUES CANADÁ. Disponível em: <https://parks.canada.ca/>, Acesso em 03 jul. 2023.

PLATAFORMA GEOSAMPA. Disponível em: <https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>. Acesso em 23 jan. 2024.

PREFEITURA DE PIRACAIA. Disponível em: <https://www.piracaia.sp.gov.br/> Acesso em 02 de ma. de 2021.

QUARTIER D'ESPETACLES. <https://www.quartierdesspectacles.com/fr/>. Acesso em 12 de março de 2023.

REGINA SILVEIRA. Disponível em: <https://reginasilveira.com/INDICE-DE-OBRAS/CORCORDIS>. Acesso em 12 de março de 2023.

RUIN PORN. Disponível em: <https://www.jacobinmag.com/2015/06/ruin-porn-imagery-photography-detroit/>. Acesso em 01 ago. 2020.

STOPOVER - SHEELA GOWDA. Disponível em: <https://www.apollo-magazine.com/art-diary/sheela-gowda/?map=active>. Acesso em: 13 jul. 2023.

HE HEILDEBERGER PROJECT. Revista Art and Landscape. Disponível em: <https://tclf.org/sites/default/files/microsites/art-landscape/heidelberg-project.html>. Acesso em 05 mai. 2020.

HE VALLE MAGAZINE. Disponível em: [valleymagazine.com](http://valleymagazine.com). Acesso em 02 mar. 2020.

TRIENAL DE LISBOA. Disponível em: <https://www.trienaldelisboa.com/programa/trienais/2007>. Acesso em 05 mai. 2020.

TRIPTYQUE BRASIL. Disponível em: [triptyque.com](http://triptyque.com). Acesso em 01 ago. 2020.

TYREE GUYTON. Disponível : <https://www.tyreeguyton.com>. Acesso em 12 mar. 2020.

## Jornais

INFORMATIVO DO ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Territórios do cinema em São Paulo: 1900-1930.** São Paulo, ano 03, 2007. Disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info15/i-logra.htm>. Acesso em: mar. 2021.

JORNAL Regional Piracaia Hoje. **Enquete sobre o tombamento do bairro de Batatuba.** Disponível em: [http://piracaiahoje.com.br/desenv/dados\\_enquete.php; s/](http://piracaiahoje.com.br/desenv/dados_enquete.php; s/) data de realização. Acesso em 24 abr. de 2022.



ROSELLI, Marcos. **Vila de Batatuba e o tempo**. Jornal Regional Piracaia Hoje, 16 a 31 de dezembro, 2019. *In*: PROCESSO Nº 84973/2019 DE ESTUDO DE TOMBAMENTO, Condephaat. São Paulo, 2020.

SCARPA, P. S. **A velha Mooca vive hoje de lembranças e retratos**. Folha de São Paulo – 26/06/1983. Fotocópia do Arquivo Municipal de São Paulo.

TV Atibaia. **Moradores realizam protesto pelo tombamento do Bairro Batatuba em Piracaia**, 14 de fevereiro de 2022. Disponível em: <https://fb.watch/cBtIYXWecE>, acesso em 24 abr. de 2022.

RIBEIRO, L. D. A principal rua da Mooca hoje vive só de seu passado, 11 de novembro de 1973. **Estado de S. Paulo**. Fotocópia da Biblioteca do Arquivo Municipal de São Paulo.

ZANCHETA, Diego. Dezenove áreas contaminadas freiam a reurbanização da Mooca. **Estado de S. Paulo**, 2009. Fotocópia da Biblioteca do Arquivo Municipal de São Paulo.

## **6 | Anexos**

NOME DO EMPREENDIMENTO	ZONA DE VALOR	ANDARES	DATA ENTREGA	INCORPORADORA
VILLAGIO DI ROMA - SPORT e VIDA	MOOCA	15	2002	Incosul Incorporação e Construção Ltda
JFG	MOOCA	16	2003	Mavie Construções e Consultoria Ltda
JARDINS DO BRESSER	BRAS	18	2004	Construtora Liderança Ltda
RESIDENCIAL ILHAS D' ITALIA	MOOCA	18	2004	Coop Hab dos Bancários de São Paulo
PIAZZA DI ROMA RESIDENZA	MOOCA	18	2007	Coop Hab dos Bancários de São Paulo
STUPENDO	MOOCA	17	2008	Agra Incorporadora Ltda/Fal 2/Lot/Schahi
VIDAVIVA MOOCA	MOOCA	13	2009	Even Construtora e Incorporadora SA
BIO VITTA HOME RESORT - NOVA MOOCA	ALTO DA MOOCA	17	2009	Goldfarb Incorp e Const Ltda/Living
RESIDENCIAL PARQUE TAQUARI NOVA MOOCA	ALTO DA MOOCA	17	2009	Fibra Empreendimentos Imobiliários SA
RESIDENCIAL PARQUE TAQUARI NOVA MOOCA	ALTO DA MOOCA	17	2009	Fibra Empreendimentos Imobiliários SA
EAST SIDE CONDOMINIO e LAZER	ALTO DA MOOCA	17	2009	RN Incorporadora e Construtora
MOOCA CONDOMINIUM CLUB	ALTO DA MOOCA	16	2010	Brascan Residential Properties S.A
ACQUAVITA NOVA MOOCA RESIDENCIAL CLUBE	MOOCA	17	2010	Goldfarb Comércio e Construções Ltda
MAXHAUS MOOCA	BRAS	22,5	2010	Maxcasa SA
DUETTO TAQUARI - VOLARE	ALTO DA MOOCA	23	2010	Fibra Empreendimentos Imobiliários SA
TIMING MOOCA	MOOCA	19	2011	Even Construtora e Incorporadora SA
ATUA MOOCA I	MOOCA	15	2011	Atua Construtora e Incorporadora
CONDE DE BRAGANCA	MOOCA	15	2009	JPA Engenharia e Construtora Ltda
ATUA MOOCA II	MOOCA	17	2012	Atua Construtora e Incorporadora
RESIDENCIAL PYETRA LIFE CONDOMINIUM	ALTO DA MOOCA	16	2012	Hanairam Incorporadora
ABSOLUTO MOOCA	MOOCA	20	2014	OAS Empreendimentos SA
RESIDENCIAL TORRESIDENCIAL VEDRAS	MOOCA	18	2013	Inmax Tecnologia de Constr/JPA Enga
REGALO TAQUARI	ALTO DA MOOCA	21	2013	Construtora Dado Ltda
SPAZIO BELEM	ALTO DA MOOCA	15	2014	MPP Empreendimentos Imobiliários Ltda
GAFISA HI CENTRO	BRAS	19	2016	Gafisa S/A
PORTAL CENTRO	BRAS	24	2017	Even Construtora e Incorporadora S/A
MULTY HOME MOOCA	MOOCA	17	2017	Econ Construtora e Incorporadora Ltda
STAMP MOOCA	BRAS	22	2018	Engelux Comercial e Construtora Ltda
PRACAS DA CIDADE	BRAS	17	2019	Mac Constr e Incorp/Living Incorporação
LINKED MOOCA	MOOCA	14	2018	Jacutinga Com/JSG Constr/Dominã³ Incorp
PRACAS DA CIDADE 2 - PRACA MOOCA	BRAS	18,5	2020	Lavvi Incorporadora
STREET 547	MOOCA	16	2019	Plurincorp Empreendimentos Imob Ltda
DEZ ANHAIA MELLO	VILA PRUDENTE	19	2021	Cury Incorporação e Construção
FORMA 287	ALTO DA MOOCA	21	2021	Dialogo Engenharia e Construção Ltda
MOBILE VIDA E LAZER	ALTO DA MOOCA	21	2021	Dialogo Engenharia e Construção Ltda
TUTTI MOOCA	BRAS	19	2020	Conx Empreendimentos Imobiliários Ltda
SPAZIO MOOCA	MOOCA	12	2020	ACH Engenharia e Construtora Ltda
URBAN MOOCA 2	BRAS	19	2022	Cury Incorporação e Construção