

## **Bens industriais paulistas: considerações sobre a valoração e documentação de edifícios industriais**

### **São Paulo's industrial heritage: considerations on valuation and inventory about industrial building**

Enviado em: 15/06/2020

Aceito em: 15/07/2020

Eduardo Romero de Oliveira<sup>1</sup>

Tainá Maria Silva<sup>2</sup>

#### **Resumo**

Inicialmente o texto expõe valores atribuídos a alguns dos bens industriais paulistas tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), a fim de verificar a consistência do valor histórico desses fundamentos. Foram analisados alguns processos de tombamento visando identificar quais as fontes utilizadas para a fundamentação histórica e se havia alguma relação entre essas fontes e a valoração atribuídas; também se consultou documentação histórica e bibliografia especializada atual. Ao final do estudo, foi possível apontar alguns dos valores predominantes nos estudos de proteção, justificativas técnicas alegadas e destacar a importância dos inventários temáticos como etapa inicial de uma estratégia consistente de preservação.

**Palavras-chave:** Bens industriais; São Paulo (Estado); CONDEPHAAT.

#### **Abstract**

Initially, the text exposes values attributed to some of the São Paulo industrial assets listed by the Council for the Defense of Historical, Archaeological, Artistic and Tourist Heritage (CONDEPHAAT), in order to check their historical value. Some registration processes were analyzed in order to identify which were the sources used for the historical foundation and if there was any relation between these sources and the attributed valuation; historical documentation and specific bibliography were also consulted. At the end of the study, it was possible to point out some of the predominant values in protection studies, alleged technical justifications and to highlight the importance of thematic inventories as an initial stage of a consistent preservation strategy.

**Keywords:** Industrial heritage; São Paulo (State); CONDEPHAAT.

---

1 Professor Assistente Doutor na UNESP. Doutor em Filosofia (USP), Mestre em História (USP) e graduado em História (UNICAMP), e-mail: eduardo.romero@unesp.br

2 Arquiteta, Mestre em arquitetura e urbanismo, e-mail: taina.m.silva@unesp.br

## Introdução

Como garantir a proteção de vestígios históricos que, nas últimas décadas, têm sido admitidos (ou para os quais tem se reivindicado) no rol de "patrimônio cultural"? Inclusive daqueles agora admitidos como representativos dos valores patrimoniais que se tem consagrado (UNESCO, 1972, 2003). Mais do que nunca, faz-se necessário o reconhecimento de expressões culturais que estavam mais distantes dos critérios racionais europeus de validação (históricos e artísticos) - caso de práticas de sociedades tradicionais ou da relevância simbólica, não necessariamente testemunhal, de alguns locais. Nesse quadro, ainda que na condição intermediária, há os vestígios da contemporaneidade, como aqueles da industrialização; mesmo aqueles vestígios de cultura material da industrialização (tecnológicos ou econômicos) evocam valores problemáticos: uma estética funcionalista, uma história do tempo presente ou impactos ambientais da ação humana.

Segundo um documento importante sobre a caracterização de patrimônio industrial (TICCIH / ICOMOS, 2011), podemos compreender como bem industrial aquele que abrigou as atividades industriais (o edifício da fábrica, da fundição, da refinaria e etc.), aquele que viabilizou essas atividades (o maquinário, a via de transporte) e aquele que surge em decorrência dessas atividades, geralmente para suportá-las (como as escolas e as habitações de funcionários). Aspectos memoriais e saberes são também mencionados como igualmente relevantes e representativos como patrimônio industrial.

Já buscamos identificar em textos anteriores os critérios que fundamentaram os primeiros tombamentos de bens industriais ferroviários em São Paulo. Na década de 1970, desde a criação do Conselho Estadual de Proteção do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Artístico, Arqueológico e Turístico (CONDEPHAAT), havia predominado os valores arquitetônicos ou históricos no reconhecimento dos bens ferroviários (OLIVEIRA, 2010). Ao mesmo tempo, já sabemos que havia posições distintas – se não mesmo divergentes – ao longo dos estudos e julgamento da proteção; defendidas pelo corpo técnico ou conselheiros (MORAES; OLIVEIRA, 2016a, 2016b).

Nas últimas décadas, dezenas de dissertações, teses e artigos têm sido publicados no Brasil sobre o tema da história e patrimônio ferroviário (CORRÊA; OLIVEIRA, 2018, 2019). Contudo, poucos ainda tratam especificamente de compreender a dinâmica interna dos estudos de proteção (estudos ou critérios técnicos, conflitos). Há estudos monográficos de casos específicos (MORAES, 2018).

Outros examinam o funcionamento dos órgãos de proteção, museus ferroviários (BARTCUS, 2015; BEMVENUTI, 2017; LOSNAK, 2018) ou das políticas de proteção (COTTA, 2010; MATOS, 2015, 2019; PROCHNOW, 2014). Os estudos mais próximos de uma reflexão crítica sobre a prática patrimonial nos órgãos têm sido realizados por estudiosos de restauração arquitetônica, como os de longa data realizados por Beatriz Kühl (KÜHL, 1998, 2009, 2013), com particular acuidade sobre fundamentos teóricos da proteção e intervenção em bens protegidos. Mais recentemente, outros autores aprofundaram as estratégias de preservação de bens ferroviários considerando aspectos projetuais e políticas de preservação (RUFINONI, 2019; SOUKEF JUNIOR, 2013). As principais revisões sobre critérios de proteção foram realizadas por técnicos do próprio órgão estadual na última década, tanto sobre o patrimônio industrial de forma geral (RODRIGUES, 2010), quanto a elaboração de critérios internos de identificação e proteção de bens patrimoniais ferroviários (MARTINS; CARDOSO; ANDRADE, 2012; ZAGATO, 2020). O que demonstra que a prática patrimonial no Brasil começa a atingir um ponto importante de inflexão e reflexão sobre si mesma – que inclusive foi institucionalizada pelo Programa de Mestrado Profissional do IPHAN, criado em 2004, com dezenas de dissertações.

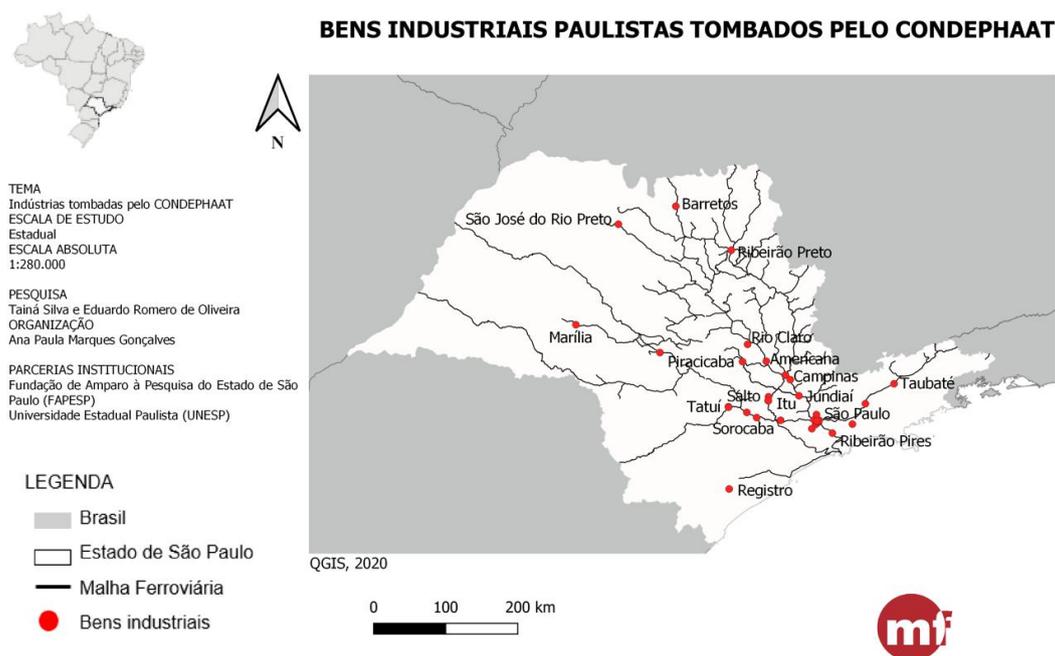
Nosso artigo pretende ser mais uma contribuição nesta linha das reflexões sobre uma história da prática patrimonial, particularmente sobre critérios de reconhecimento. Via de análise explorada em diversos textos acadêmicos brasileiros sobre a dinâmica dos órgãos de preservação (CHUVA, 2009; RUBINO, 1992) e em São Paulo (BREFE, 2005; RODRIGUES, 2001), que encaminham para questões político-institucionais; que abrem um leque de questões bem mais amplo do que aquelas consideradas neste artigo. Lembramos ainda, àqueles familiarizados com o processo de tombamento, sabe-se que são realizados inventários mais ou menos detalhados (em função da etapa) que buscam justificar a relevância daquele bem e, por conseguinte, embasar seu tombamento. Este procedimento ocorre tanto nos processos do âmbito nacional pelo IPHAN (FONSECA, 2005; RABELLO, 2009), quanto no estadual (MORAES, 2018) e tende a ser replicado nos conselhos municipais de proteção. Tais estudos preliminares, no entanto, muitas vezes não contemplaram a complexidade histórica-arquitetônica do bem industrial que hoje se admite (TICCIH; ICOMOS, 2011) e acabam por conservar uma visão precária desse tipo de edificação, cristalizada, quase sempre, pela figura do tijolo aparente. Em função disso, o presente artigo visa identificar e examinar valores atribuídos a bens industriais paulistas protegidos pelo CONDEPHAAT, a fim de entender os critérios

técnicos do reconhecimento de edifícios ou conjuntos arquitetônicos. Em particular, examinar as considerações sobre o reconhecimento dos edifícios industriais como patrimônio arquitetônico.

No âmbito nacional, sabe-se que há 50 bens industriais protegidos pelo IPHAN, sendo 9 deles bens ferroviários (OLIVEIRA, 2017). Em revisão recente do levantamento realizado junto aos órgãos estaduais de preservação, identificamos 320 bens industriais protegidos em vários estados do Brasil (até 2019); dos quais, 107 bens ferroviários - predominam os arquitetônicos (prédios de estações ou conjuntos edificadas) (OLIVEIRA, 2019). Comparativamente, existem 106 bens industriais protegidos no estado de São Paulo, sendo 55 ferroviários (até dezembro de 2019).

Dentro da série de bens industriais protegidos pelo CONDEPHAAT, selecionamos aqueles que incluíram a alegação de valor arquitetônico, a fim de examinar critérios ao longo do processo ou valores atribuídos para reconhecimento legal. Identificamos 36 bens edificadas; dentre eles, 20 foram abertos entre 1969 e 1991 – alguns foram desdobrados ou apensos, nenhum é posterior a 1994. Os demais foram abertos após 2000 – oito deles, entre 2006 e 2010. Dentre estes bens industriais, correspondem a edificações de diferentes tamanhos, construídas para diversificados fins – 18 de processamento de alimentos, 13 têxteis, 2 de metalurgia, 2 de energia e 1 de água, conforme a classificação TICCIH. Não se pretende aqui rastrear todos os conflitos técnicos ou agentes envolvidos no processo de tombamento, mas destacar as qualificações técnicas alegadas aos edifícios industriais, inclusive pelo que envolveu sua valoração (ou não) como arquitetônico.

Figura 1 - Bens industriais paulistas tombados pelo CONDEPHAAT.



Fonte: CONDEPHAAT; Autores. Produção cartográfica: Ana Paula Marques.

Para isso, a pesquisa se apoiou principalmente no próprio processo de tombamento e, eventualmente, estendeu-se à consulta de documentação ou bibliografia especializada. Foram consultados processos de tombamento e sobre eles é que se debruça o nosso estudo.<sup>3</sup> A análise do processo se atentou em destacar as fontes utilizadas para o reconhecimento histórico do bem; os valores atribuídos nos estudos técnicos de tombamento e os valores admitidos na resolução final.

3 Os processos dos quais tivemos acesso foram: Recinto de Exposições Agropecuárias Paulo de Lima Corrêa, em Barretos; Real Fábrica de Ferro de São João do Ipanema, em Iperó; Fábrica de Tecidos São Luís de Itu; Manufatura de Tapetes Santa Helena, em Jacareí; Destilaria Central, em Lençóis Paulista; Centro Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, em Marília; Kaigai Kogyo Kabushiki Kaisha, em Registro; Cervejaria Paulista, em Ribeirão Preto; a Usina Hidrelétrica no rio Corumbataí, em Rio Claro; e Fábrica Swift Armour, em São José do Rio Preto.

Os demais bens industriais que totalizam em 36 no Estado são: Complexo Industrial Carioba, em Americana; o Centro Histórico de Itu; Fábrica Lidgerwood e Mercado Municipal em Campinas; Indústria Argos, em Jundiaí; Centro Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo em São Paulo (no bairro Água Branca); o Engenho Central, em Piracicaba; a Fábrica de Sal, em Ribeirão Pires; Fábrica de Tecidos Brasital, em Salto; Fábrica Têxtil Nossa Senhora da Ponte, em Sorocaba; Indústrias Têxteis São Martinho e Fábrica Santa Adélia, em Tatuí; Companhia Taubaté Industrial, em Taubaté; Fábrica Gessy, em Valinhos; Casarão do Chá, em Mogi das Cruzes; Fábrica Brasital e sua vila de operários, em São Roque; e os bens na cidade de São Paulo, além daquele já citado anteriormente: Matadouro da Vila Mariana, Complexo do antigo Gasômetro, Moinho Minetti Gamba, Fábrica Labor, Tecelagem de Seda Ítalo-brasileira, Vila Maria Zélia, Moinho Matarazzo, Serra da Cantareira, Mercado Municipal de Santo Amaro e Mercado Municipal Paulistano.

## O Conhecimento histórico e as fontes consultada

Como já mencionado, o processo de tombamento só é iniciado após a aprovação do pedido de estudo. Em diversos casos dos 36 bens industriais mencionados, nota-se que o período entre o pedido de abertura do processo até a abertura de fato não apresenta um padrão, podendo variar entre poucos meses até vários anos. Os motivos eram decorrentes das particularidades de cada local. Dentre eles, podemos citar problemas judiciais, conflitos de interesses, tramitação burocrática entre órgãos e sobrecarga de trabalho do corpo técnico, inclusive.<sup>4</sup>

Nos casos estudados, notamos que os solicitantes eram diferentes agentes sociais ou administrativos. Primeiro, aqueles ligados à prefeitura do município onde se encontra o bem, como é o caso da Usina Hidrelétrica de Corumbataí, a Destilaria Central de Lençóis Paulista, a Fábrica Swift Armour em São José do Rio Preto e o Recinto de Exposições Agropecuárias em Barretos. Em segundo, a solicitação foi aberta por um cidadão, envolvido ou não com o setor político, como é o caso da Kaigai Kogyo Kabushiki Kaisha, em Registro; a Manufatura de Tapetes Santa Helena, em Jacareí e o conjunto das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, em Marília. Como um terceiro agente, foram identificadas ainda associações civis, como é o caso do processo de tombamento da Cervejaria Paulista, em Ribeirão Preto. Por fim, citamos o processo da Fábrica de Tecidos São Luís, do qual o próprio órgão de proteção é o solicitante - sem considerar os casos de declarações *ex officio*, como o processo da Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, em Iperó, ratificando no âmbito estadual proteção nacional já existente.

Os textos de pesquisa histórica, necessários à instrução básica do processo para identificar qual a relevância do bem edificado, acabam incorrendo em alguma superficialidade. Não raro, encontrou-se textos detalhando a história de determinado bem, mas sem fontes que possam comprovar, ou mesmo com fontes citadas de maneira incorreta, dificultando e quase sempre inviabilizando a verificação. Evidentemente, não se pretende menosprezar o trabalho técnico ou o esforço do solicitante, mas ressalta-se que a utilização incorreta das fontes (ou sua menção parcial) prejudica a checagem, quando não induz à erros factuais. Metodologicamente, apesar do estudo de tombamento não ser um texto acadêmico, a ausência de rigor ou indicação de fonte, retarda ou multiplica pesquisas do corpo técnico, pois impede a

---

4 Da abertura até a decisão de homologação, o processo do Mercado Municipal Paulistano ficou aberto 16 anos; o Matadouro da Vila Mariana, 15 anos; a Antiga Fábrica Santa Adélia e as Indústrias Têxteis São Martinho, 14 anos. Só para mencionar os mais antigos.

consulta às mesmas fontes no caso de bens comparáveis e, inclusive, repete toda uma pesquisa.

Apesar de alguns estudos não apresentarem fontes, quando são mencionadas (citando-as precariamente), costumam ser fontes secundárias (livros ou monografias). Estas, geralmente de história local ou narrativas memorialistas, trazem dados históricos e, conseqüentemente, a justificativa de proteção do bem material em questão - como um testemunho da história urbana ou exemplar do imaginário popular local. As fotos, quando surgem nos processos, costumam ilustrar as alegadas qualidades históricas, arquitetônicas e/ou sociais. Recortes de jornais são anexados em alguns pontos para destacar algum dado particular: a inauguração da companhia, o estado de conservação da edificação ou sua carência de intervenção. Como exemplo do problema metodológico no uso das fontes, podemos mencionar o processo de tombamento do Edifício da Manufatura de Tapetes Santa Helena (Jacareí): os recortes de jornais contradizem informações inseridas no texto histórico de pedido de abertura de processo, incorrendo numa fragilidade entre o argumento do texto e o caráter acessório desses recortes.

Para justificar as qualidades arquitetônicas esses textos realizam um descritivo visual do local com destaque para monumentalidade e atributos estéticos - sobre este último, comentaremos mais adiante. Pouco, ou quase nada, mencionam sobre seus construtores, negligenciando aspectos históricos da arquitetura e da engenharia industrial. Além disso, ainda num esforço argumentativo em prol da proteção, apresentam proposta de reutilização ao bem edificado: as amplas áreas da antiga construção industrial, de maneira quase unânime, são eleitas para abrigar um museu ou outra atividade de caráter cultural.

Três aspectos costumam ser o mote do pedido de tombamento nos processos até 2003: (1) a relevância histórica da indústria, pautada em seu pioneirismo local, regional ou estadual; (2) a relevância social, sustentando a ligação entre a população e a cidade através daquela indústria; (3) a relevância arquitetônica, quando não pautada em tipos específicos, mas em atributos estéticos.

Como já mencionado, uma das hipóteses do presente texto é que as fontes bibliográficas acabam por balizar a valoração do bem. A exemplo, toma-se o texto de cunho histórico que acompanha o estudo de abertura do processo de tombamento da Fábrica de Tecidos São Luís. Esse texto, escrito por uma historiadora do corpo técnico assessor do Conselho, aborda questões de ordem arquitetônica embasadas na obra de Foot e Leonardi (1982), uma referência importante na historiografia brasileira do

trabalho nos anos 1980. Nesse texto, o estilo industrial é caracterizado em dois tipos: o primeiro estaria vinculado à arquitetura colonial brasileira, onde a fachada velaria o interior; e o segundo tipo seria uma edificação assumidamente industrial "britânica-manchesteriana" (*sic*), porque exibiria uma fachada de tijolos vermelhos, sombria (*sic*) e simétrica.

Enquadrando o objeto de estudo no primeiro estilo, a historiadora o caracteriza como um "exemplar de um tipo de 'arquitetura industrial'" (DECCA, 1982, fl.45), considerando tal justificativa suficiente para a valoração arquitetônica do bem. Meritória por atribuir relevância a um edifício industrial e da história do trabalho no Brasil, desqualificado até aquele momento como "monumento histórico-arquitetônico"; contudo, a avaliação nos parece hoje superficial diante a complexidade construtiva de edificação industrial - inclusive por ignorar outros fatos que apontam que a arquitetura industrial ia muito além de um tipo.

Isso significa que, ampliando a pesquisa histórica sobre a Fábrica São Luís, verificamos que o projeto teve a participação de Willian Pultney Ralston<sup>5</sup> (NARDY FILHO, 1949 *apud* SAIA, 1989). Ralston foi um engenheiro norte-americano que chegou ao Brasil para trabalhar na Estrada de Ferro Central do Brasil, tendo atuado também na São Paulo Railway Company. Ele esteve envolvido com o projeto da antiga Fábrica Carioba, localizada na cidade de Americana, considerada também uma das primeiras fábricas do Estado, tal qual a São Luís. Ralston também foi funcionário da antiga fundição Lidgerwood, localizada na cidade de Campinas (RIBEIRO, 2005). Tanto a Fábrica Carioba quanto a fundição Lidgerwood são tombadas pelo CONDEPHAAT.

Este único nome já denota a complexidade da Fábrica São Luís e possíveis valorações mais profundas do que aquela utilizada no processo de tombamento: a atuação de Willian Pultney Ralston levantaria questões quanto à história industrial econômica e os agentes do século XIX responsáveis pela industrialização do Estado, retomando estudos de Warren Dean. E, além disso, aponta para o intercâmbio de conhecimento no que compete à construção. Esse aspecto amplia ainda a questão da valoração do edifício fabril: o tipo têxtil fabril da São Luís é uma tendência nacional da época ou é a aplicação prática do conhecimento dos estrangeiros?

Outro fato que a pesquisa histórica do bem não contemplou diz respeito à sua implantação. A Fábrica São Luís fora pensada, primeiramente, para ser implantada em

---

5 Exônimo: Guilherme Pultney Ralston.

Salto e, assim, se beneficiar da energia hidráulica do rio que cruza a cidade - cujo sistema de transmissão mecânica permitiria acionar os maquinários. No entanto, foi implantada em Itu, e seus maquinários funcionaram com energia à vapor (INDÚSTRIA FABRIL, 1869). Na arquitetura industrial, a implantação costuma ser o elemento projetual mais importante e, no caso da São Luís, não é diferente: a mudança de cidade acabou por determinar sua tecnologia.

Outro exemplo que vale ser mencionado é o caso da Fábrica Swift Armour, na cidade de São José do Rio Preto. O texto de solicitação de estudo (solicitação aberta pela prefeitura daquela cidade), escrito sem citar fontes, tem como foco ressaltar sua representatividade como arquitetura fabril da década de 1930, sua ligação com a Inglaterra (*sic*) e a importância daquela indústria para a cidade (SÃO PAULO, 1983, fl. 7-16). No texto de estudo de abertura elaborado pelo corpo técnico do CONDEPHAAT, nota-se a repetição das informações fornecidas pelo solicitante (sobre as quais este não cita fontes) e, mais que isso: repete informações que, mais adiante, foi possível reconhecê-las como falsas. Em um estudo anterior, já tínhamos apontado dois processos distintos que repetiam informações das quais foram desmentidas por documentação e vestígios materiais no local (SILVA, 2019).<sup>6</sup>

De toda forma, esse processo também recorre a Foot e Leonardi (1982) para ressaltar aspectos arquitetônicos, mencionando que sua fachada de tijolos vermelhos expressa a subordinação ao capital internacional (CARNEIRO, 1985, fl. 41-53) que, nesse caso, considerou-se inglês. Mais uma vez, a valoração do bem baseada naquele estudo histórico deixa de lado aspectos que merecem ser investigados. No caso da Fábrica Swift Armour, até o findar do processo de tombamento, não se soube precisar qual a origem da companhia, ou mesmo se havia outras fábricas compartilhando da tipologia de planta. Ao início do processo, menciona-se que a empresa é inglesa e que inclusive as plantas foram projetadas na Europa. No entanto, há uma possibilidade de que a Swift Armour seja de origem norte-americana.<sup>7</sup>

Uma das edificações da antiga fábrica é também digna de maiores investigações: sua cobertura sugere existência de atividades industriais no local, tornando-a única na região com tal solução. Além disso, a utilização do tijolo de barro numa época em que o concreto armado passa a ser amplamente utilizado para

---

<sup>6</sup> Apontou um processo em âmbito federal (referente às Oficinas Ferroviárias da Companhia Paulista, em Jundiá) e um processo em âmbito municipal (referente à Ponte Torta, em Jundiá) dos quais destinaram, erroneamente, a autoria dos respectivos bens a outro profissional (vide Capítulo II de SILVA, 2019).

<sup>7</sup> Essa hipótese também é levantada no processo de tombamento da Swift Armour, mas somente na sessão de estudo de tombamento, na etapa posterior ao estudo de abertura do processo.

superação de vãos maiores merece atenção no que tange à uma arquitetura subordinada aos materiais disponíveis. A preferência pelo tijolo em detrimento ao concreto pode, inclusive, apontar uma possibilidade de ter sido utilizada uma planta cujo tipo foi replicado, desconsiderando questões geográficas e temporais. Todas essas hipóteses carecem de investigações específicas, mas não deixam de expor a complexidade da edificação industrial.

Contudo, não se notou nesses processos consultados a iniciativa em desvendar questões quanto à história da construção de determinado bem. Quando abordado o tema da arquitetura, menciona-se o material, cor, estado de conservação, mas nem sempre mencionam a questão estética. Nossa percepção é que, para os responsáveis pelo inventário edificado, como a arquitetura é algo tangível e visível, a análise visual é suficiente para compreendê-la. Embora este *modus operandi* seja essencial no que compete à arquitetura, ele não explica tudo sobre uma edificação do ponto de vista dos sistemas construtivos, dos construtores e seus conhecimentos técnicos.

Outro caso que exemplifica este comentário é o processo de tombamento da Usina Hidrelétrica de Corumbataí, no município de Rio Claro. A usina foi tombada sob a justificativa de ser uma das hidrelétricas pioneiras no Estado (construída para fornecimento de luz elétrica para a cidade) e também por sua planta subordinada à tecnologia hidráulica, bastante inovadora para o período. No entanto, pouco se explora os conhecimentos de engenharia acerca de tal edificação; inclusive porque "não possui valor arquitetônico", sugerindo ausência de qualidades estéticas dos edifícios.

Não se comenta sobre seu aparelhamento, sobre suas fundações, sobre sua cantaria, tão pouco o autor do projeto inovador.<sup>8</sup> Não se comenta também sobre sua primeira diretoria, a qual poderia fornecer algum dado histórico a respeito da edificação.<sup>9</sup> Ao contrário, numa visível busca por qualidades que não aquelas tecnológicas, o relatório da visita técnica do órgão, realizado pelo arquiteto Carlos Lemos, expressa que "[...] sob o ponto de vista arquitetônico nada há de importante, a não ser se levarmos em conta o aspecto documental, onde, pela primeira vez, se projetou visando as exigências de um programa absolutamente inédito" (LEMOS,

---

<sup>8</sup> Atualmente, considera-se o engenheiro alemão Egon Von Franckember como responsável pelo projeto da primeira edificação. No entanto, isso ainda não pode ser comprovado com documentação histórica. Ver a obra de Gustavo Secco (2012).

<sup>9</sup> Segundo nossas pesquisas, Casimiro Mottet aparece como auxiliar da primeira diretoria. Ele foi engenheiro responsável pelo projeto de um porto (TELEGRAMMAS, 1895), sugerindo que tinha certo conhecimento de obras fluviais.

1974, fl.7). Ressalte-se que a casa de força se destaca como edifício em alvenaria de pedra argamassada, que foi material predominante nesta obra - mais recorrente nas obras de engenharia do que em edifícios, à mesma época.

Os estudos arquitetônicos desses casos selecionados se embasaram em descritivos visuais e em algumas análises possibilitadas por visitas *in loco*. Essas atividades, apesar de serem sempre muito bem realizadas e ricas de informação, não suprem aquelas que possam apontar certas origens das edificações, como temos frisado. À essas lacunas, é necessário que se recorra à documentação histórica ou mesmo à bibliografia historiográfica que reúnam as técnicas e tecnologias em voga, como as obras de Cesar Rainville (1880)<sup>10</sup> e aquelas da Coleção Biblioteca de Instrução Profissional, que conserva os conhecimentos da construção do século XIX, apresentando as obras de João Segurado (s.d.). Menciona-se também as diversas obras francesas que possam balizar esse tipo de pesquisa como é o caso do texto de Rondelet (1807).

### **A valoração da arquitetura industrial**

Em termos de projeto construtivo, a arquitetura industrial destaca a funcionalidade como máxima construtiva. A ornamentação era presente e seguia certas características temporais e regionais (CORREIA, 2011), mas não era o elemento principal das edificações industriais. Outras características projetuais dos edifícios, no entanto, documentam as atividades propostas para esses locais: as seções costumavam ser dispostas de acordo com as etapas da produção; as paredes internas eram desprezadas para acomodar os grandes maquinários (e mudar suas disposições, se necessário); o pé-direito também acompanhava a dimensão dos maquinários. A chaminé era um elemento material que compunha as casas de máquinas a vapor - fonte de energia mecânica, presente na maioria das atividades industriais do final do século XIX e primeiras décadas do século XX. Isso não eliminaria encontrar vestígios de outras fontes de energias na história do edifício industrial - caso citado do projeto da Fábrica São Luiz. Outro conjunto de características trata da localização, talvez o mais importante no que compete à implantação da indústria: estava condicionada ao acesso de fontes de energia; de

---

10 O texto de Cesar Rainville, apesar de receber o título de “Vinhola brasileiro”, não trata as mesmas questões daquele em que o título se diz espelhar. Ao contrário, tem caráter funcionalista e público-alvo desvinculado da academia. Algumas questões acerca dessa obra podem ser visualizadas no texto de Gustavo Rocha Peixoto (2006).

insumos ao processamento - a água podia atender ambos; matéria-prima ao produto final; vias de comunicação para receber ou escoar a produção e produto – observe-se na Figura 1 que a quase totalidade das indústrias ficavam em municípios atendidos por via férreas.

Essas características gerais apontam para a necessidade de definir melhor o espaço industrial construído, inclusive para fundamentar sua proteção e singularidade com respeito a outros vestígios. Cada bem industrial guarda uma particularidade que diz respeito às atividades que ali ocorriam e, por conseguinte, conforma sua originalidade.

Ao verificar que algumas fontes utilizadas para embasar dados históricos podem orientar a valoração do bem industrial nos estudos para abertura do processo de tombamento, devemos apontar quais características do bem industrial são mencionadas com respeito ao valor arquitetônico. Para isso, mencionamos o Recinto de Exposições Agropecuárias Paulo de Lima Corrêa, na cidade de Barretos (SÃO PAULO, 2006). O extenso texto histórico da solicitação apresenta o envolvimento da população regional com o Recinto e discorre muito pouco a respeito de sua arquitetura, representada simbolicamente pelo pórtico de entrada. O texto histórico aponta, acima de qualquer outra coisa, sua relevância social como local de festas e atividades voltadas à cultura agropecuária da região.

Na análise pelo corpo técnico e conselheiro, tanto na etapa de abertura do processo, quanto nos estudos de tombamento, as valorações do solicitante prevalecem, colocando o recinto em destaque pela sua relevância social. Ao mesmo tempo, são ampliadas as valorações arquitetônicas, realizando algumas explanações quanto ao estilo neocolonial do qual classificam o bem em questão, afirmando que este é “ilustrativo de especial partido arquitetônico - o neocolonial” e que também “é documento de época, enquanto expressão de uma representação oficial paulista” (MARTINS, s.d., fl. 303). Como pode-se notar, a valoração arquitetônica é pautada numa questão de estilo.

De fato, deve-se reconhecer essa qualidade do bem, mas não sobrepô-la àquelas que se fazem mais relevantes quando se trata de um bem industrial. Contudo, no caso do Recinto de Exposições, suas qualidades arquitetônicas poderiam ser pautadas na sua dimensão, na sua finalidade e na sua espacialização e logística. Afinal, o projeto do Recinto foi pensado, primeiramente, a partir de sua funcionalidade.

Mencionamos também os casos em que o órgão atribui o valor arquitetônico ao bem mesmo que esse não tenha sido destacado pelo solicitante. A exemplo, a Kaigai

Kogyo Kabushiki Kaisha (KKKK), no município de Registro. A solicitação de estudo foi aberta sob justificativa do pioneirismo industrial no Vale do Ribeira, seu caráter de incentivo à industrialização local e também sua ligação com a comunidade japonesa, fazendo a aliança entre Brasil e Japão. A valoração arquitetônica por parte do solicitante é quase nula, mas, em decorrência dos estudos realizados pelo corpo técnico do órgão, passa a integrar a valoração final.

A Destilaria Central na cidade de Lençóis Paulista, construída pelo extinto Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA), é um caso próximo àquele da KKKK: o texto de solicitação de estudo abrangia a arquitetura da indústria de maneira muito superficial e tinha o principal objetivo de discorrer sobre a relevância do local no que dissesse respeito à produção de combustível para o Estado. Novamente, com os estudos do corpo técnico do CONDEPHAAT, a arquitetura do local ganha certo destaque: tentou-se compreender se a planta da destilaria era única ou aplicada a outras destilarias do IAA. Embora a inacessibilidade aos documentos não tenha permitido aos técnicos responder tal questionamento, verifica-se que essa investigação pautada na tipologia de planta e, conseqüentemente, na funcionalidade da edificação, nos parece mais consistente do que aquelas que se limitaram à qualificação estética.

Ao mesmo tempo, notou-se um fato curioso: durante a busca a essa resposta, a equipe do corpo técnico participou de um evento sobre ecletismo e arquitetura neoclássica - assunto que não havia surgido até então no processo de tombamento. A valoração do bem expressa na resolução de tombamento, no entanto, aponta a Destilaria Central como “raro exemplar de arquitetura eclética no Estado de São Paulo” (SÃO PAULO, 1989). Embora não se pretenda entrar na discussão sobre a destilaria ser representativa do Ecletismo ou do Art Déco, é visível que o bem recebe uma valoração arquitetônica que não era mencionada nem pelo solicitante, nem pelos estudos técnicos (preocupados com a funcionalidade). Novamente, o valor estético adentra o reconhecimento patrimonial como um argumento principal ao bem edificado.

Ressaltamos que o debate sobre o estilo arquitetônico acaba desconsiderando um aspecto importante sobre a destilaria. Como bem se sabe, edificações industriais recebem diferentes acréscimos e reformas durante seu período de funcionamento, tendo em vista a dinâmica do trabalho pautada na funcionalidade do espaço. A Destilaria Central de Lençóis Paulista funcionou por apenas dois anos e não sofreu acréscimos em sua edificação. Esta seria, portanto, uma das poucas edificações industriais do Estado completamente originais - desprezando as avarias causadas pelos anos de negligência.

O que pretendemos destacar para a avaliação técnica de proteção de edifícios industriais é que o julgamento pautado em qualidades estéticas (no caso, de estilo) nem sempre abrange a real complexidade arquitetônica da edificação. Como já destacou Kühl (1998), as indústrias apresentam uma arquitetura em função da produção e dos meios de transportes, o que justifica as constantes adaptações do espaço útil e também a proximidade com vias férreas de transporte (no caso das indústrias do século XIX e início do XX). Neaverson e Palmer (1998), que exploram os vestígios industriais a partir de seus padrões tipológicos, também destacam a funcionalidade como partido projetual. Enfim, a valoração arquitetônica fica limitada quando a identificação prioriza o ponto de vista da estética.

Outro ponto encontrado nos processos em que há avaliação sobre aspectos arquitetônicos, trata da relação espaço construído e concepção dos espaços. Em uma investigação sobre os primórdios da indústria no Estado de São Paulo realizada por Edgard Carone, foi identificada que a maior parte das indústrias paulistas do final do século XIX e início do século XX foram constituídas com capital de brasileiros ou de imigrantes naturalizados (geralmente italianos e portugueses). Contudo, esses personagens buscavam na Inglaterra o maquinário para suas futuras indústrias e os técnicos que pudessem contribuir na operação inicial (CARONE, 2011). Como já mencionado, as construções industriais costumavam estar subordinadas às suas atividades que, por sua vez, dependiam do maquinário. Sem muito esforço, compreende-se que, aquele que detém do conhecimento sobre o maquinário industrial, conhece também a melhor espacialização da edificação.

Não identificamos registros sobre a atuação desses técnicos que pudessem suprir questionamentos de ordem arquitetônica, mas podemos inferir que, diante da atividade que estavam incumbidos, eles aplicariam no Brasil a técnica e o método que tomaram conhecimento em seu país de origem. Sem entrar no cerne desta questão, podemos compreender a origem da arquitetura "estilo inglês" - termo recorrente nas avaliações de edifícios industriais. Embora aqueles primeiros projetistas possam ter contribuído para a constituição de uma arquitetura próxima àquela que eles estavam familiarizados em seu país de origem, não se pode minimizar as particularidades de cada indústria.

Como a construção era realizada em função das atividades que ali deveriam ocorrer, chamamos a atenção para o primeiro quesito que deveria ser levado em conta em relação à valoração dessa arquitetura: seus maquinários. De onde vieram, quem os fabricou, quem os escolheu, como eles funcionavam, qual o fluxo do trabalho:

questões primárias sobre a indústria que só serão supridas através de fontes documentais e bibliográficas e, posteriormente, visitas técnicas.

Em verdade, não é possível dissociar a relação entre maquinários e geografia, em se tratando das primeiras indústrias. Isso porque, tanto no Brasil quanto na Europa, a proximidade dessas edificações com as fontes d'água era primordial: a força das águas era utilizada para o movimento mecânico dos maquinários (CARONE, 2001; NEAVERSON; PALMER, 1998). No Estado de São Paulo, os rios Tietê e Sorocaba concentraram a maior parte dessas indústrias (CARONE, 2001), como é o caso da Fábrica Brasital, em Salto, erigida às margens do Tietê ao lado de outras indústrias que se beneficiavam do rio. Nela, pode-se visualizar a planta subordinada às condições do terreno, com fundação de pedra e uma certa verticalização próxima à margem, requerida para o funcionamento do maquinário que captaria a energia do rio. Substituída essa alimentação energética em fins do século XIX, a tecnologia adotada foi o sistema a vapor, do qual pode desvincular, de certo modo, a proximidade da indústria com o rio - como no caso da Fábrica São Luís, sobre a qual já comentamos a respeito. Após os anos 1920, com a admissão de maquinário elétrico na produção ou manutenção de equipamento industrial, a demanda por eletricidade amplia-se - a inauguração da Usina Henry Borden (1926), com a disponibilização de energia elétrica para equipamentos urbanos e industriais. Com a flexibilidade de transmissão elétrica dentro da área de produção, antes condicionada pelos eixos metálicos de transmissão de energia para as máquinas, a configuração do espaço industrial também se altera.

Outro aspecto menosprezado nas avaliações sobre o valor arquitetônico foi a forma de acesso aos meios de transporte. Como já mencionado, ao final do século XIX o que costumava balizar a implantação das indústrias era a proximidade com as ferrovias, como é o caso de 17 construções industriais, das 36 tombadas pelo CONDEPHAAT, que se localizam próximas de vias férreas - e algumas contavam com ligação particular. Em algumas dessas edificações, pode-se identificar as aberturas com as medidas exatas para a passagem de um carro. A dependência da produção industrial para com as vias de transporte é inquestionável, não apenas das indústrias têxteis, mas principalmente das indústrias agro alimentícias (moinhos, engenhos, matadouros ou mercados) em funcionamento até meados do século XX.

De modo geral, as aberturas correspondem ao elemento arquitetônico que mais sofre adaptações de acordo com o uso do espaço, estando condicionadas à tecnologia, maquinário, atividades fabris, transporte de matéria-prima ou produto final. Na fachada principal do Matadouro da Vila Mariana, por exemplo, há aberturas com

diferentes dimensões que diferenciam os galpões laterais e o central: os laterais possuem um lanternim mais baixo e óculo menor, o que denota que no galpão central ocorriam atividades que careciam de maior iluminação e maior ventilação e até mesmo que os galpões laterais poderiam ser subordinados àquele central (tanto por questões funcionais quanto por questões de harmonia da composição arquitetônica). Importante destacar também, entre os três galpões, a presença de um corredor paralelo que poderia auxiliar tanto as atividades que ali ocorriam, quanto reforçar a iluminação e ventilação cruzada. Ao visualizar as portas, nota-se que a largura de abertura é a mesma e a presença das vias de locomoção apontam que os carros poderiam entrar nos três galpões - o que, por sua vez, denota uma certa independência entre essas edificações.

A cobertura das edificações pode, inclusive, ser um indício importante sobre atividades industriais no local. Segundo Neaverson e Palmer (1998), a cobertura *shed* (em português, *dente-de-serra*) era comumente utilizada em tecelagens. No entanto, pode-se observar outras edificações industriais que adotaram essa cobertura, inferindo que essa tipologia era vantajosa para as atividades que ali ocorriam. A necessidade de iluminação para as áreas de trabalho, principalmente antes da disponibilidade da iluminação elétrica, era fundamental no projeto dos edifícios - não apenas telhado, mas também janelas laterais. No entanto, o exame das soluções de iluminação e ventilação como um qualificativo para a originalidade do edifício não costuma ser foco de debate nos processos estudados.

O telhado em *shed*, assim como o tijolo aparente, não é um dado "natural" do edifício industrial; ao contrário, nele se reconhecem diferenças de emprego ou variações temporais. A título de comparação, as coberturas metálicas em estações ferroviárias é uma solução datada, que pode trazer informações de projeto ou uso: existiram coberturas inteiriças da via (em madeira, até 1850); coberturas completas ou parciais das plataformas (em metal, quando das locomotivas a vapor, depois de 1850); incorporação da plataforma aos edifícios (metal, depois de 1870); edifícios concebidos como coberturas (após 1890); adoção de múltiplos materiais e formas sumárias (como o concreto, após 1930); por fim, a eliminação das coberturas metálicas (nas estações centrais e com abandono das locomotivas a vapor, após 1950) e incorporação das plataformas numa estrutura única de conexões viária (MEEKS, 1995). A "trainshed", *gare* ou cobertura de via férrea não é propriedade natural do edifício ferroviário de passageiro, mas uma solução arquitetônica cuja forma esteve associada, ao longo do tempo, com a função, o material construtivo e o maquinário.

## Considerações finais

Pode-se evidenciar que os processos de tombamento, ao discorrer sobre os edifícios industriais, não trazem informações históricas suficientes à natureza arquitetônica desse tipo de construção (projeto e programa, seus construtores, sua técnica ou material); e, quando trazem, a análise de suas múltiplas qualidades não orienta o reconhecimento como bem industrial. Se não predominava no julgamento os aspectos autorais ou estéticos, o edifício industrial era protegido pelo seu valor histórico (importância econômica ou social). Evidentemente que o reconhecimento histórico de um edifício com uso para o trabalho humano era uma conquista à época, principalmente para o corpo de historiadores ingressantes na década de 1980. Fruto de novos olhares e atenção à memória de outros grupos sociais. Porém, do ponto de vista arquitetônico, não se altera os critérios de julgamento.

Ao mesmo tempo, equívocos e ideias preconcebidas eram compartilhados na avaliação técnica. Um dos motivos para tanto foram as fontes bibliográficas e documentais disponíveis nas primeiras décadas de atuação do órgão estadual. A carência nacional de investigações especializadas sobre os edifícios industriais, levou ao recurso as obras genéricas e à experiência profissional, que balizaram uma valoração alheia às particularidades do bem industrial ou, pelo menos mais simples do que hoje se pode atribuir. Nos processos abertos nos anos 1980 que tardaram mais ao julgamento, houve reavaliações recentes que corrigiram e/ou trouxeram informações detalhadas e consistentes à proteção. Por fragilidade da informação ou outro motivo, voltava à baila a apreciação estética como parâmetro final no julgamento dos edifícios industriais. Cujas tradições preservacionista remonta a ideia oitocentista de monumento histórico-artístico.

O estudo de caracterização do espaço construído industrial ficou limitado inclusive pela primitiva ideia de fábrica, modelo original de concentração da produção num único espaço industrial. Verídica, mas igualmente datada, pois não contempla a distribuição territorial da indústria extrativista ou a complexidade do processo industrial petroquímico. Mesmo diretrizes internacionais sobre proteção de conjuntos históricos, encontrada na Carta de Paris (1972) e nos debates sobre centro histórico, não terão grande repercussão nos critérios de proteção estadual dos conjuntos industriais. Os quais só serão considerados depois de 1990, quando o Conselho admite avaliar e proteger as estruturas industriais maiores (como a Companhia Taubaté Industrial) ou a

proteção das vilas operárias (vila Maria Zélia, de São Paulo; ou inclusão da vila operária da Fábrica Brasital, em São Roque); comparativamente aos edifícios isolados que somam aproximadamente  $\frac{2}{3}$  dos bens listados - para reforçar esta percepção, vide ainda as dezenas de edifícios de estações ferroviárias protegidas até bem recentemente.

Apenas após 2009, com a criação do Grupo de Estudos de Inventário e Reconhecimento do Patrimônio Cultural e Natural da Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (GEI/UPPH) (MARTINS, 2012; ZAGATO, 2020), o órgão paulista avançou para concepções mais atuais de proteção em geral e industrial, em particular com uma leitura de conjunto industrial. A realização de estudos temáticos por companhia ferroviária e/ou adoção de critérios de seleção que permitem apreciações contextualizadas, detalhadas e mais consistentes; além da instrução de processos ou agilidade em processo em andamento. Acreditamos que esta proposta de inventários temáticos seja uma boa prática patrimonial e consistente à rotina técnica do órgão (inventário, tombamento, destinação de uso, interpretação), inclusive para fazer frente às limitações de pesquisa e pessoal.

Enfim, ressaltamos aqui a importância de não se deter em uma ou outra edificação em particular que componha um conjunto industrial, nem mesmo limitar-se ao aspecto estético. Neste sentido, é possível avançar ainda mais se fundamentados numa perspectiva de arqueologia industrial (material, histórico, saber e comportamento social), pois a leitura multidisciplinar permite ampliar de modo consistente estes inventários temáticos. Com proposta de linhas investigativas para novas proteções em patrimônio industrial no interior. É necessário um “olhar arqueológico industrial”: documentar e, se possível, preservar as diferentes alterações que o bem sofreu e que se acumularam ao longo dos anos, pois elas podem testemunhar diferentes momentos nas associações entre função industrial, material construtivo, trabalho humano e maquinário. Ao final, é o que define o espaço construído industrial e, conseqüentemente, caracteriza a originalidade de cada bem industrial.

## **Agradecimentos**

Agradecemos à Fundação de Amparo à Pesquisa no Estado de São Paulo (FAPESP) pelo apoio financeiro que resultou nessa pesquisa (Processo n. 2018/23340-5).

## Referências

ARTCUS, A. Z. **Memória e patrimônio ferroviário. Estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP**. Saarbrücken: Novas Edições Acadêmicas, 2015.

BEMVENUTI, A. Aspectos históricos da musealização do patrimônio industrial ferroviário brasileiro. **Faces da História**, v. 4, n. 1, p. 123–146, 2017.

BREFE, A. C. F. **O Museu Paulista: Affonso de Taunay e a memória nacional 1917-1945**. São Paulo: Museu Paulista, Universidade de São Paulo: Editora UNESP, 2005.

CARNEIRO, M. L. T. Estudo de tombamento da antiga Fábrica Swift Armour - São José do Rio Preto. 1985. In SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Processo CONDEPHAAT 39.842/00 - Tombamento da Antiga Fábrica Swift Armour, do município de São José do Rio Preto, 29 de maio de 2000. Fl. 41-53.

CARONE, E. **A evolução industrial de São Paulo (1889-1930)**. São Paulo: SENAC, 2001.

CHUVA, M. **Os arquitetos da memória: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940)**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

CORRÊA, L. M.; OLIVEIRA, E. R. DE. História ferroviária e Pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de Pós-graduação, no Brasil (1972-2016). **Topoi - Revista de História**, v. 19, n. 38, p. 140–168, 2018.

CORRÊA, L. M.; OLIVEIRA, E. R. DE. Leituras e (re)leituras: a história ferroviária e a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2017). In: OLIVEIRA, E. R. DE (Ed.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**. Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil. 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019. p. 83–112.

CORREIA, T. de B. Ornato e despojamento no mundo fabril. **An. mus. paul.**, São Paulo, v. 19, n. 1, p. 11-80, jun. 2011. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-47142011000100002&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142011000100002&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em 20.05.2019. <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-47142011000100002>

COTTA, M. G. **Preservação do Patrimônio Ferroviário Brasileiro: instâncias, atores e perspectivas**. Monografia de Especialização—Brasília: Universidade de Brasília, 2010.

DECCA, M. A. G.. A Fábrica de Tecidos São Luiz: Marco da industrialização em São Paulo. 29 de dezembro de 1982. In: SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO,

ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Processo CONDEPHAAT 22338/82 - Tombamento da Fábrica de Tecidos São Luís, do município de Itu., 18 de outubro de 1982. Fl. 36-53.

FONSECA, M. C. L. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ: MinC-IPHAN, 2005.

FOOT, F.; LEONARDI, V. **História da indústria e do trabalho no Brasil**. São Paulo: Global Editora, 1982

INDUSTRIA FABRIL. **Correio Paulistano**. Anno XVI, n. 3966, 5 de setembro de 1869. Disponível em <[http://memoria.bn.br/DocReader/090972\\_02/5999](http://memoria.bn.br/DocReader/090972_02/5999)> Acesso em 16.05.20

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.

KÜHL, B. M. O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação. In: CORREIA, T. DE B. (Ed.). **Lugares de produção: arquitetura, paisagens e patrimônio**. São Paulo: Annablume, 2013. p. 21–42.

KÜHL, B. M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos do restauro**. São Paulo: Ateliê editorial, 2009.

LEMOIS, C. Informação No. 47/74-CTE. 1974. In SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo CONDEPHAAT 300/73** - Estudo de Tombamento do prédio da Usina Hidrelétrica de Corumbataí, do município de Rio Claro, 1982. Fl. 7.

LOSNAK, S. R. **Museus e conselhos participativos como mecanismos de preservação ferroviária: as particularidades da política pública de preservação em Bauru/SP (1980-2014)**. Dissertação de Mestrado—Bauru: Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2018.

MARTINS, A. L.; CARDOSO, J.; ANDRADE, M. M. DE. Notas sobre o patrimônio ferroviário de São Paulo. In: PAULA, Z. C. DE; MENDONÇA, L. G.; ROMANELLO, J. L. (Eds.). **Polifonia do patrimônio**. Londrina: Eduel, 2012. p. 47–80.

MARTINS, Ana Luisa. Minuta de Resolução de Tombamento. In SÃO PAULO (Estado); SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo CONDEPHAAT 54721/2006** - Estudo de tombamento do Recinto de Exposição Agropecuária Paulo de Lima Correa e a Estação Ferroviária - Barretos, 2006. Fl. 303-306.

MATOS, L. F. A entrada da rede ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional. **Revista CPC**, v. 27, p. 86–113, 2019.

MATOS, L. F. **Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio**. Tese de Doutorado—Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2015.

MEEKS, C. L. V. **The Railroad Station an Architectural History**. New Haven: Dover, 1995.

MORAES, E. H. DE; OLIVEIRA, E. R. DE. Ordens Superiores? Sobre os processos de tombamento do CONDEPHAAT para bens do Governo Federal (1969 – 1984). In: **Patrimônios na Cidade Contemporânea**. Tupã: Anap, 2016a. p. 131–149.

MORAES, E. H. DE; OLIVEIRA, E. R. DE. Patrimônio Ferroviário no Estado de São Paulo: a Interpretação dos Técnicos e Conselheiros do CONDEPHAAT (1969 – 1982). In: **Pesquisa em arquitetura e urbanismo: fundamentação teórica e métodos**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016b.

MORAES, E. H. DE. **Os bens ferroviários nos tombamentos do estado de São Paulo (1969-1984)**. São Paulo: Cultura Acadêmica Digital, 2018.

NARDY FILHO, F. **A Fábrica de Tecidos São Luiz de Itu: Primeira fábrica de tecidos à vapor fundada em São Paulo**. São Paulo: s.l., 1949.

NEAVERSON, P.; PALMER, M. **Industrial Archaeology. Principles and Practice**. Nova York: Routledge, 1998.

OLIVEIRA, E. R. DE. Memória Ferroviária: esforço de revisão crítica da memória histórica sobre a ferrovia e seu valor patrimonial. In: OLIVEIRA, E. R. DE (Ed.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**. Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil. 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019. p. 21–42.

OLIVEIRA, E. R. DE. Memória ferroviária: perspectivas e desafios na investigação multi e interdisciplinar sobre patrimônio cultural. In: OLIVEIRA, E. R. D. (Ed.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários**. São Paulo: Alameda, 2017. p. 25–68.

OLIVEIRA, E. R. DE. Patrimônio ferroviário do estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 40, n. 0, p. 179–203, 2010.

PROCHNOW, L. N. **O IPHAN e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. Dissertação de Mestrado—Rio de Janeiro: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2014.

RABELLO, S. **O Estado na preservação de bens culturais: o tombamento**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

RAINVILLE, C. **O Vinhola brasileiro: Novo manual prático do engenheiro, architecto, pedreiro, carpinteiro, marceneiro e serralheiro...** Rio de Janeiro: E. & H. Laemmert, 1880.

RIBEIRO, M. J. F. de A. **Memória, imigração e educação: Fábrica de Tecidos Carioba: Uma vila industrial paulista no início do século XX**. 2005. 230p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação, Campinas, SP. Disponível em:

<<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/252627>>. Acesso em: 05.02.2020

ROCHA-PEIXOTO, G. Tratados brasileiros de Arquitetura no Século XIX. In MIZOGUCHI, Ivan. **Palladio e o Neoclassicismo**. Porto Alegre: Edi.PUCRS, 2006, p.171-191

RODRIGUES, M. **Imagens do passado**: a instituição do patrimônio em São Paulo: 1969-1987. São Paulo: Unesp, 2001.

RODRIGUES, M. Patrimônio industrial: entre o fetiche e a memória. **Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**, v. 3, p. 31–40, 2010.

RONDELET, J. B. **Traité théorique et pratique de l'art de bâtir**. Paris: Edition de l'auteur, 1807.

RUBINO, S. **As fachadas da história**: os antecedentes, a criação e os trabalhos do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1937-1968. Dissertação de Mestrado—Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1992.

RUFINONI, M. R. Do edifício ao território: o patrimônio urbano industrial na trajetória do CONDEPHAAT (1968-2018). **arq.urb**, n. 26, p. 44–60, 1 set. 2019.

SAIA, H. Arquitetura e indústria. **Fábricas de tecido de algodão em São Paulo, 1869-1930**. 1989. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.

SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo CONDEPHAAT 39.842/00** - Tombamento da Antiga Fábrica Swift Armour, do município de São José do Rio Preto, 29 de maio de 2000. Fl.7-16.

SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo CONDEPHAAT 54.721/06** - **tombamento do Recinto de Exposição Agropecuária Paulo de Lima Corrêa**, 2006. Disponível em: < <http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/conjunto-do-recinto-de-exposicao-agropecuaria-paulo-de-lima-correa/> >. Acesso em: 4 fev. 2020

SÃO PAULO (Estado). **Decreto n. 13.426 de 16 de março de 1979**. Cria a Secretaria de Estado da Cultura e dá providências correlatas. São Paulo: Palácio dos Bandeirantes, 1979. Disponível em < <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1979/decreto-13426-16.03.1979.html> > Acesso em 06.05.20

SÃO PAULO (Estado). SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA. Resolução SC-30 de 19 de dezembro de 1989. Resolução de tombamento da Destilaria Central. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. 20 dez. 1989, Sec. 1, p. 31.

SECCO, G. R. Usina de Corumbataí - Memória da Indústria de Energia em São Paulo. In **VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**, São Paulo, 2012.

SEGURADO, J. E. S. **Alvenaria e cantaria**. Lisboa: Bertrand, s.d.

SEGURADO, J. E. S. **Edificações**. Lisboa: Bertrand, s.d.

SEGURADO, J. E. S. **Trabalhos de carpintaria civil**. Lisboa: Bertrand, s.d.

SILVA, T. M.. **Oficinas ferroviárias em São Paulo: Um estudo sobre a formação espacial da oficina da Companhia Paulista em Jundiaí (1892-1896)**. 2019. 168 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Artes, Arquitetura e Comunicação, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Bauru, 2019. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/190802>>

SOUKEF JUNIOR, A. **A preservação dos edifícios da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí**. São Paulo: Annablume, 2013.

TELEGRAMMAS. **Correio Paulistano**. 17 de novembro de 1895, Anno XLII, n. 11.729, p.2. Disponível em: < [http://memoria.bn.br/DocReader/090972\\_05/6957](http://memoria.bn.br/DocReader/090972_05/6957)> acesso em 20.04.2020

TICCIH / ICOMOS. **Princípios de Dublin**, 2011.

UNESCO. **Convenção de proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural**, 1972. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201972.pdf>>

UNESCO. **Convenção sobre a Salvaguarda do Patrimônio Imaterial**, 2003. Disponível em: <[https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000132540\\_por](https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000132540_por)>

ZAGATO, J. A. C. O estudo temático do patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo. **Minha Cidade**, v. 20, n. 235.03, fev. 2020.