

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO
ESCOLA DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS**

ANA CLAUDIA SQUARÇA

**PATRIMÔNIO E URBANIZAÇÃO:
TOMBAMENTOS E POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO EM EDIFÍCIOS DE
TRANSPORTE COLETIVO NO BAIRRO DO BRÁS (1978-2008)**

**GUARULHOS
2017**

ANA CLAUDIA SQUARÇA

**PATRIMÔNIO E URBANIZAÇÃO:
TOMBAMENTOS E POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO EM EDIFÍCIOS DE
TRANSPORTE COLETIVO NO BAIRRO DO BRÁS (1978-2008)**

Trabalho de conclusão de curso apresentada à
Universidade Federal de São Paulo como
requisito parcial para obtenção do título de
Bacharel e Licenciada em História.

Orientação: Prof. Dr. Fernando Atique

GUARULHOS
2017

Squarça, Ana Claudia.

Patrimônio e urbanização: tombamentos e políticas de preservação em edifícios de transporte coletivo no bairro do Brás (1978-2008) /Ana Claudia Squarça. –2017.

1 f.

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado e Licenciatura em História) – Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Guarulhos, 2017.

Orientação: Prof. Dr. Fernando Atique.

1. Patrimônio urbano. 2. Urbanização. 3. Conservação e Preservação. I. Fernando Atique, orient. II. Patrimônio e urbanização: tombamentos e políticas de preservação em edifícios de transporte coletivo no bairro do Brás.

**ANA CLAUDIA SQUARÇA
PATRIMÔNIO E URBANIZAÇÃO:
TOMBAMENTOS E POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO EM EDIFÍCIOS DE
TRANSPORTE COLETIVO NO BAIRRO DO BRÁS (1978-2008)**

Trabalho de conclusão de curso apresentada à
Universidade Federal de São Paulo como
requisito parcial para obtenção do título de
Bacharel e Licenciada em História.

Aprovação: ____/____/_____

Prof. Dr. Fernando Atique
Universidade Federal de São Paulo

Prof. Dr. Manoela Rossinetti Rufinoni
Universidade Federal de São Paulo

Prof. Dr. Roseli Maria Martins D'Elboux
Universidade Presbiteriana Mackenzie

*Para minha mãe, Sandra, meu pai José
Claudio e para Vinicius, pelo apoio
incondicional sempre.*

AGRADECIMENTOS

A Professora Manoela Rossinetti Rufinoni, pela paciência e orientação, que me acompanha nesse projeto desde sua idealização, em uma pesquisa de Iniciação Científica. Sem ela e nossas conversas e reflexões, não conseguiria chegar tão longe nesta pesquisa.

Ao Professor Fernando Atique, pelas dicas, pelas conversas e por me inserir em um grupo tão especial quanto o CAPPH.

Aos meus companheiros de jornada, meus amigos feitos nesse caminho e que foram parte fundamental nessa conclusão de curso: Bianca Letícia de Almeida, Carlos Thaniel Moura, Fernanda Rodrigues da Cruz, Larissa Alves de Lima, Monaliza Caetano dos Santos (muito obrigada pelos mapas!) e Thaís Aparecida Fogaça. Certamente não teria chegado aqui sem vocês.

A minha família, que soube entender as ausências necessárias. Aos meus pais, Sandra Iracy de Souza Squarça e José Claudio Squarça, obrigada por toda a força e confiança em mim. Ao meu irmão, André Luiz de Souza Squarça. Aos meus tios, tias, primos e primas.

As minhas amigas que, não importa a distância, sempre permanecem alicerces nessa vida: Ariadne Marra, Rafaella Ayllón e Natália Rodrigues dos Anjos. Um agradecimento especial a Fernanda Alves de Brito Sousa, Ana Carolina Fernandes e Maiara Prestes, que, além da amizade, me ajudaram na tradução do resumo.

A CNPq, pelo financiamento da pesquisa de Iniciação Científica que culminou neste trabalho.

Aos meus companheiros do CAPPH, que tanto auxiliaram com ideias e dicas em todas as ocasiões em que apresentei meu trabalho.

E ao Vinicius Zanin, meu parceiro de vida, que acreditou em mim em todos os momentos e soube me confortar e ajudar quando necessitei. Também a meus sogros, minha segunda família, que tanto me incentivaram.

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo analisar e discutir as questões envolvidas na preservação de dois bens arquitetônicos intimamente associados à formação e expansão urbana da região leste da cidade de São Paulo, a partir do final do século XIX: a Estação do Brás e a Estação de Bondes do Brás. A passagem das ferrovias São Paulo Railway e Estrada do Ferro do Norte – e a localização do entroncamento entre ambas no bairro do Brás –, conferiu à região um papel fundamental nos processos de urbanização e industrialização local. As linhas férreas e as duas estações ferroviárias atraíram, ainda, outros equipamentos urbanos que alimentaram este processo como a própria Estação de Bondes e a Hospedaria dos Imigrantes.

Os edifícios da Estação do Brás e da Estação de Bondes do Brás foram tombados pelo Condephaat em diferentes momentos. A preservação efetiva e a inserção urbana atual destes locais, contudo, nos revelam uma série de dificuldades relacionadas à leitura histórica, à gestão e à difusão destes patrimônios como bens de interesse coletivo. Buscaremos, portanto, analisar e discutir as questões envolvidas no tombamento e no tratamento desses bens, com base no estudo dos processos de tombamento em nível estadual (Condephaat) da Estação do Brás e da Estação de Bondes do Brás.

Palavras-chave: Patrimônio Urbano; Urbanização; Conservação e Preservação; Arquitetura Ferroviária

ABSTRACT

This research has as its goal to analyse and discuss the issues involved in the preservation of two architectonic properties which are intimately associated to the urban development and expansion of São Paulo's east region since the end of the 19th century: the Estação do Brás and the Estação de Bondes do Brás. The São Paulo Railway and the Estrada de Ferro do Norte railways – and its location and junction between both in the district - granted the region a fundamental role in the local urbanization and industrialization processes. The railroad lines and the two train stations attracted other urban equipments that powered these processes as much as the Estação de Bondes and the Hospedaria dos Imigrantes.

The Estação do Brás and the Estação de Bondes do Brás buildings were designated as historic sites worthy of preservation by Condephaat in different moments. The effective preservation and the current urban insertion of these locations, however, reveal us a series of difficulties related to the historical reading, management and dissemination of these heritages as collective interest properties. Therefore, we will research and discuss the issues involved in the listing and management of these properties, based on the study of the Condephaat properties listed processes of the Estação do Brás and Estação de Bondes do Brás.

Keywords: Urban Heritage, Urbanization, Conservation and Preservation, Railway Architecture

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Mapa das estradas de ferro da Província de São Paulo.....	21
Figura 2: Planta da Cidade de São Paulo de 1881 – Linha Férrea.....	22
Figura 3: Planta da Cidade de São Paulo de 1916 – Linha Férrea.....	23
Figura 4: Planta da Cidade de São Paulo de 1926 – Vetorizada com as Linhas de Bondes de 1933.....	25
Figura 5: Planta da Capital de São Paulo e seus arredores, 1890.....	27
Figura 6: Primeira Estação do Brás, 1867.....	29
Figura 7: Estação do Brás reformulada, sem data.....	29
Figura 8: Central da Telefônica do terreno da Estação de Bondes do Brás, 1918.....	30
Figura 9: Unidade de emergência da Estação de Bondes, 1916.....	31
Figura 10: Entrada da Estação de Bondes, 1913.....	31
Figura 11: Interior da garagem da Estação de Bondes, 1930.....	32
Figura 12: Museu do Transporte da França.....	42
Figura 13: Interior da Estação Ferroviária do Brás, 2004.....	49
Figura 14: Exterior da Estação Ferroviária do Brás, 2016.....	49
Figura 15: Antigo edifício da Telefônica, 2016.....	50
Figura 16: Entrada da garagem de bondes, 2016.....	50
Figura 17: Edifício da antiga unidade de emergência, 2016.....	51
Figura 18: Monumento ao Migrante Nordestino, 2010.....	53

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APMTC: Associação de Preservação do Material do Transporte Coletivo

Condephaat: Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico

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

CMTC: Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo

CPTM: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

DPH: Departamento do Patrimônio Histórico

EFCB: Estrada de Ferro Central do Brasil

IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

RFFSA: Rede Ferroviária Federal (aparece em alguns momentos como RFF também)

SPHAN: Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SPR: São Paulo Railway

STCR: Setor Técnico de Conservação e Restauro

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	11
INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I – A SÃO PAULO DO BRÁS	15
1.1 – PARA UMA GRANDE CIDADE, GRANDES MANEIRAS DE SE LOCOMOVER: TRENS E BONDES NA CAPITAL PAULISTANA	19
1.2 – O BRÁS DA SÃO PAULO	25
CAPÍTULO II – O PATRIMÔNIO DO BRÁS	33
2.1 – OS PROCESSOS DE TOMBAMENTO DAS ESTAÇÕES	39
2.1.1 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO BRÁS	39
2.1.2 – ESTAÇÃO DE BONDES DO BRÁS	41
2.2 – O QUE OS PROCESSOS REVELAM? ANÁLISE DOS TOMBAMENTOS	44
CONSIDERAÇÕES FINAIS	52
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55

APRESENTAÇÃO

Derivado de um projeto de Iniciação Científica, o presente trabalho para a conclusão de curso tem como principal motivação discorrer acerca das ações de preservação de bens edificados, abarcando a trajetória do pedido de tombamento e as discussões sobre a destinação a ser dada ao edifício após a efetivação da tutela oficial, visto que é notável que, em vários casos de imóveis protegidos, a ausência de uma nova função compatível tem sido um dos principais motivos para a degradação desses bens. A cidade de São Paulo é o plano de fundo escolhido para essa pesquisa, focada em dois bens localizados no tradicional bairro do Brás: a Estação Ferroviária do Brás e a Estação de Bondes do Brás. Ambos, como locais ligados à urbanização e à industrialização paulistana, trazem consigo uma grande importância na formação da cidade e do caráter de seus bairros.

Com este trabalho, pretendemos levantar reflexões acerca da tutela desses bens, que se encontram atualmente em estados bem distintos de conservação, por mais que suas edificações tenham se originado com pouquíssimo tempo de diferença uma da outra. O entendimento desses locais como patrimônio também se deu em épocas distintas, o que traz outro ponto a ser ponderado, devido à importância que ambos os locais possuíram para o desenvolvimento da cidade de São Paulo.

A pesquisa se fez necessária devido à pouca referência bibliográfica acerca do bairro do Brás como local de importância histórica e arquitetônica e que possui um riquíssimo conjunto de edifícios preservados. Logo, além de promover uma análise dos bens específicos supracitados, levantamos uma discussão importante acerca da preservação dos bens que já se encontram tombados, ou seja, sobre a continuidade da tutela após a incidência do tombamento. Além disso, um estudo acerca de bens que trouxeram tanta urbanização a um bairro antes afastado do centro da metrópole se faz importante devido à situação do Brás nos dias de hoje, um dos bairros mais clássicos e conhecidos quando se pensa na cidade de São Paulo.

Os resultados alcançados, que serão vistos no decorrer do texto, mostram que, por mais que tenha ocorrido uma mobilização da sociedade civil para que os bens fossem protegidos e preservados, não houve, após a efetivação do tombamento, uma preocupação da administração pública com relação às formas de ocupação efetiva desses bens, deixando-os em situação de abandono, como a Estação de Bondes do Brás; ou em situação desprivilegiada

frente aos novos usos e fluxos do bairro, perdidos na paisagem urbana que ajudaram a construir, como a Estação Ferroviária do Brás.

INTRODUÇÃO

Aos que conhecem a cidade de São Paulo, seja por viver ou por frequentá-la, quando o bairro do Brás é mencionado, logo a memória coletiva nos leva a pensá-lo como um centro de comércio popular, em especial voltado para a confecção e venda de roupas. Sem desmerecer esta função atual que o local possui – afinal, ela é resultado de diversas transformações que aconteceram com a cidade –, para além disso, o Brás tem uma história bastante ligada ao desenvolvimento urbano e industrial de São Paulo.

Espaço escolhido para a implantação de importantes linhas férreas e de bondes, o crescimento do bairro acompanhou o da cidade de São Paulo como um todo, que despertou com a chegada dos trens e ferrovias, afinal, como aponta Hugo Segawa, “a acanhada capital da Província despertou de sua sonolência colonial ao barulho do trem.”¹ Em 1867, foi inaugurada a Estação do Brás da ferrovia São Paulo Railway (SPR) e, a partir de então, a zona leste da cidade passou a crescer cada vez maior. Dez anos após, em 1877, chegou também ao bairro a Estrada de Ferro Central do Brasil e a parada de bondes, além de outros melhoramentos e avanços necessários.

As edificações associadas aos sistemas de transporte, para além de suas funções práticas, eram importantes representações dessa fase de progresso e, após tantos anos, continuam sendo símbolos de uma época de imenso desenvolvimento. No Brás não foi diferente e, nos dias de hoje, a Estação do Brás da SPR e a Estação de Bondes se encontram preservadas pelo órgão estadual de preservação de patrimônio, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico de São Paulo (Condephaat)².

Este trabalho tem como objetivo, portanto, analisar os dois processos de tombamento dessas estações, para buscar compreender os entraves e as problemáticas destes documentos, além de evidenciar o que esteve por trás dos pedidos e das conclusões positivas que aconteceram, veremos também o quão grande foi o avanço que esses edifícios trouxeram para

¹ SEGAWA, Hugo. Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na Passagem do Século XIX ao XX. São Paulo: Ateliê Editorial, 2004. p.21.

² A Estação do Brás também é protegida pelo órgão municipal, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Conpresp). Resolução Ex officio 5/91.

o bairro e a cidade de São Paulo como um todo. E finalmente, analisaremos a leitura do conjunto urbano e arquitetônico do bairro do Brás, a partir da presença de ambas as estações.

Para tal, as fontes utilizadas são estes próprios processos: o Processo de tombamento Condephaat n° 20699-78, referente à Estação Ferroviária do Brás e o Processo de tombamento Condephaat n° 28682-91, da Estação de Bondes do Brás. Entendendo que estas fontes são um dossiê de permanente construção, podendo ter novas resoluções adicionadas quando ocorrer alguma mudança do local protegido, optamos por delimitar o recorte temporal em que se inserem. O critério utilizado, portanto, é a data do pedido do primeiro tombamento (1978) até a inserção do segundo no Livro do Tombo (2008).

A solicitação de tombamento, no caso do Condephaat, pode ser demandada por qualquer pessoa, tendo ligação ao bem ou não. Uma vez no órgão, é encaminhada para o corpo técnico, para que seja dado um parecer sobre o local e, após isso, para o Conselho que decidirá dar continuidade ou não. Ao ser positivo, volta para o corpo técnico, para que sejam realizados estudos que decidirão pela proteção ou não da área em questão. Por isso, há particularidades em cada um dos processos, que, por terem seu pedido em épocas diferentes, há também pareceres e pessoas distintas envolvidas na preservação das duas estações. Entender, portanto, os pormenores dos processos são fatores essenciais para a melhor compreensão dos mesmos e mostra especificidades em cada um deles: enquanto a Estação Ferroviária do Brás foi tombada em apenas quatro anos, quase dezessete anos separaram o início e o fim do estudo de tombamento da Estação de Bondes.

Para tal, o caminho que faremos é o de explicar, primeiramente, a importância histórica destes bens na urbanização e industrialização de São Paulo, fazendo um panorama geral do desenvolvimento urbano paulistano e do bairro do Brás, neste contexto. Após isso, entraremos nos estudos de tombamento propriamente ditos, analisando-os mais profundamente, para compreendermos os instrumentos de preservação, com uma análise crítica sobre a efetividade dos mesmos. Enfim, como considerações finais, pensaremos acerca da função que os edifícios acabam por ter como patrimônio, além de levantar questões sobre a forma como ambos os bens se inserem no Brás dos dias de hoje.

CAPÍTULO I – A São Paulo do Brás

São Paulo é uma cidade que cresceu rapidamente em um curto espaço de tempo. Enquanto a cidade de Rio de Janeiro, escolhida para ser a capital brasileira, assistiu a um desenvolvimento constante ao longo do período colonial, São Paulo se encontrava relativamente estagnada até meados do século XIX. Até o final do século XIX, a metrópole que temos nos dias de hoje ainda não se anunciava. Hugo Segawa, em seu livro *Prelúdio da Metrópole*, aponta que:

No crepúsculo do Oitocentos, a cidade de São Paulo mal transpunha os limites do chamado Triângulo: figura geométrica tradicional nas narrativas sobre a cidade para assinalar a região em acrópole cujos ângulos eram assinalados pelos Conventos de São Francisco, do Carmo e do Mosteiro de São Bento.³

Em outro texto, *São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954*, Segawa reafirma este território denominado Triângulo como o local de maior desenvolvimento da cidade, até que, nas últimas décadas dos anos de 1800, a cidade tem sua rotina completamente modificada com a ascensão da cultura cafeeira. O autor diz que:

Atravessando o Vale do Paraíba, o café avançava pelo interior paulista. A expansão das frentes pioneiras com a rubiácea era servida ou induzida pela ferrovia, que, em 1867, com linha completada entre Santos e Jundiaí, instaurava em definitivo a grande transformação que se processaria doravante na geografia paulista.⁴

Com efeito, foi o café um dos grandes fatores responsável pela implantação da malha ferroviária, não somente em São Paulo, mas por todo país. A motivação era a de facilitar o transporte do grão dentro do país e para a exportação. Maria Lúcia Lamounier explana, em seu livro *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*, exatamente essa relação entre o avanço ferroviário e a agricultura cafeeira, quando coloca que a expansão da malha férrea – em especial nas regiões de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo –, foi bastante

³ SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na Passagem do Século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2004. p. 12.

⁴ SEGAWA, Hugo. *São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954*. IN: PORTA, Paula (org.). *História da Cidade de São Paulo*, v.3: a cidade na primeira metade do século XX. São Paulo: Paz e Terra, 2004. p. 343.

associada aos interesses de exportação da produção agrícola. A autora cita também que, na década de 1850, no império de Pedro II, foi assinado um decreto que autorizava a construção de uma linha férrea partindo da capital brasileira à época, o Rio de Janeiro, para pontos importantes de São Paulo e Minas Gerais. O intuito era o de interligar as grandes regiões do país com os locais de produção cafeeira.⁵ Surge, então, a Estrada de Ferro D. Pedro II, que muda seu nome para Estrada de Ferro Central do Brasil quando o Estado passa a ser republicano. Na cidade de São Paulo, a EFCB chegou em 1877, com a inauguração da Estação do Norte no bairro do Brás. A ferrovia São Paulo Railway, vinda do litoral do estado, já havia chegado dez anos antes na capital paulista, também com uma estação localizada no Brás.

No que concerne à relação entre o ciclo do café e as ferrovias, no estado de São Paulo percebemos que há uma conexão intrínseca. Autores como Fábio R. P. Cyrino, em *Café, Ferro e Argila*⁶, que aborda a história da implantação da ferrovia São Paulo Railway e Maria Inês D. Mazzoco, em *De Santos A Jundiá: nos trilhos do café com a São Paulo Railway*⁷, uma obra repleta de fotografias, plantas e mapas referentes à construção da mesma linha férrea; trazem, não só no conteúdo, mas já em seus próprios títulos, essa relação íntima entre o desenvolvimento da ferrovia e o mercado cafeeiro. Para além desta relação, a implantação desse modo de transporte favoreceu outras transformações importantes.

No alvorecer do século XX, a cultura cafeeira e o advento da malha ferroviária também estiveram intimamente relacionados à outra mudança com enorme importância para a formação da cidade de São Paulo: a chegada de imigrantes, especialmente oriundos da Itália. Após a abolição, um novo sistema trabalhista viria atender ao “suprimento de braços exigido pela crescente demanda da cafeicultura”, como coloca Odair da Cruz Paiva⁸. Assim, o trabalho passou a ser exercido por homens livres, recebendo remunerações, o que contrastava com o trabalho escravo que havia imperado no Brasil até então.

⁵ LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. p. 37.

⁶ CYRINO, Fábio R. *Pedro. Café, Ferro e Argila: a história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura*. São Paulo: Landmark, 2004.

⁷ MAZZOCO, Maria Inês D. *De Santos A Jundiá: nos trilhos do café com a São Paulo Railway*. São Paulo: Magma Cultural, 2005.

⁸ PAIVA, Odair da Cruz. *Histórias da (I)migração: imigrantes e migrantes em São Paulo entre o final do século XIX e início do século XX*. São Paulo: Arquivo Público do Estado, 2013. p. 31.

Raquel Rolnik corrobora este fato, ao apontar que “a escravidão, como relação de trabalho, entrou em decadência exatamente quando a cafeicultura paulista começou a se expandir”, e ainda destaca que os proprietários das fazendas cafeeiras “em vez de mobilizar os [trabalhadores] nacionais – considerados no discurso dos cafeicultores paulistas inaptos para o trabalho disciplinado e coletivo nas fazendas – optaram pela importação de estrangeiros.”⁹

Antes, porém, de serem enviados para seus respectivos locais de trabalho, os imigrantes faziam uma primeira parada na hospedaria, localizada na capital paulista. Em um primeiro momento, a hospedaria esteve localizada no Bom Retiro e, a partir de 1887, foi levada para o bairro do Brás, que a partir de então sediaria o local de recebimento e auxílio para os recém-chegados ao país. A escolha do novo local não poderia ser mais propícia: o Brás comportava duas grandes estações de trem, vindas do Rio de Janeiro, pela Estrada de Ferro Central do Brasil; e de Santos, pela São Paulo Railway.

O aumento do fluxo populacional paulistano e a chegada das ferrovias permitiu que cada vez mais avanços ocorressem. Flávio Saes, em seu texto *São Paulo republicana: vida econômica*, aponta que alguns melhoramentos já estavam presentes na cidade desde a época imperial, como a iluminação a gás – com lâmpões – fornecida desde 1872 pela The São Paulo Gas Company Ltd. Neste mesmo ano foram instalados os “carris de ferro”, bondes que funcionavam por tração animal ou puxados por burros que, em 1887 estavam espalhados por todo o centro expandido de São Paulo, nos bairros da Liberdade, Mooca, Brás, Luz, Santa Cecília e Consolação. Saes continua apresentando os outros melhoramentos urbanos: a captação de esgoto e distribuição de água pela empresa Companhia Cantareira e Esgotos e o Complexo do Gasômetro, no Brás.¹⁰

A industrialização da cidade é outro ponto que Saes retrata em seu texto, destacando que, ao final do século XIX, São Paulo já contava com “estabelecimentos industriais de porte significativo”, como fábricas de tecido, serrarias, manufaturas de diversos materiais, olarias,

⁹ ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel; Fapesp, 1997. p. 38.

¹⁰ SAES, Flávio. *São Paulo republicana: vida econômica*. IN: PORTA, Paula (org.). *História da Cidade de São Paulo*, v.3: a cidade na primeira metade do século XX. São Paulo: Paz e Terra, 2004. p. 217.

fábricas de móveis e a cervejaria Companhia Antarctica Paulista¹¹. Com isso, para manter os operários próximos de seus locais de trabalho, alguns industriais optaram pela criação de vilas operárias nos arredores das fábricas. Hugo Segawa, novamente em *São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954*, aponta as mais preeminentes vilas: Falchi, Vidraria Santa Maria, Cotonifício Crespi, Chapéus Ramezoni e a Companhia Nacional de Tecidos de Juta, que deu origem a Vila Maria Zélia, no Belenzinho¹². Segawa destaca, contudo, que as construções das vilas não eram uma prática corrente e sim que as residências eram destinadas aos operários de escalões mais altos, que exerciam funções vitais para a fábrica, “cuja permanência e controle próximo à planta industrial era uma necessidade estratégica.”¹³ A grande maioria do contingente operário se encontrava localizada às margens da sociedade ou vivendo em cortiços espalhados pelas periferias de São Paulo.

Paralelamente à expansão dos bairros operários, outras parcelas da cidade se urbanizavam segundo moldes bastante distintos, como podemos observar na construção de bairros planejados, voltados para os mais abastados. O primeiro deles, Campos Elíseos, era o endereço de moradores ilustres e tinha as mais modernas melhorias urbanas, desde saneamento básico até a arquitetura diferenciada de suas residências¹⁴. Outro local escolhido pelos habitantes de maior poder aquisitivo foi a Avenida Paulista. Em *Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos*, Ebe Reale aponta que “a avenida contava com melhoramentos, como iluminação e rede de água e esgotos, havendo um posto policial situado na antiga Rua Paim”¹⁵, o que mostrava que, assim como em Campos Elíseos, havia uma preocupação com o planejamento urbano que não existia em bairros menos privilegiados. Ainda no século XIX, o bairro de Higienópolis se destacava pelas mesmas características dos dois anteriores.

¹¹SAES, Flávio. Op. Cit. p. 218. A Companhia Antarctica Paulista era registrada como fábrica de banha de porco e de produtos suínos. A fábrica também importava gelo e, além de utilizá-lo, vendia para outros estabelecimentos.

¹² SEGAWA, Hugo. *São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954*. IN: PORTA, Paula (org.). *História da Cidade de São Paulo*, v.3: a cidade na primeira metade do século XX. São Paulo: Paz e Terra, 2004. p. 352.

¹³ Ibidem, loc. cit.

¹⁴ Hugo Segawa cita o “recuo [da residência] e o jardim frontal obrigatórios”, novidades na Paulicéia. Ibidem, p. 361.

¹⁵REALE, Ebe. *Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos*. São Paulo: Pioneira; Edusp, 1982. p. 110.

O desenho da São Paulo que temos hoje começava a tomar contornos mais fixos. No alvorecer do século XX, a metrópole paulistana saía de seu longo período colonial de estagnação para se transformar na maior cidade do país.

1.1 – Para uma grande cidade, grandes maneiras de se locomover: trens e bondes na capital paulistana

A urbanização da cidade de São Paulo, como mencionado, tem uma relação íntima com a evolução dos meios de transporte. Já no início do século XX, em 1903, Adolpho Augusto Pinto, engenheiro paulista, fez um detalhado trabalho sobre a viação pública do estado de São Paulo, denominado *História da Viação Pública de São Paulo*. Segundo o próprio Adolpho Augusto, sua motivação para a realização do livro foi o convite do Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Antonio Candido Rodrigues. Sobre o convite, o autor relata: “não duvidei aceitar o encargo, ainda que estimulado menos pela presunção de fazer coisa na altura do escopo visado, que pelo natural aprazimento de prestar á minha terra o modesto mas desvelado contingente de meus serviços.”¹⁶

O trabalho, motivo de grande orgulho para o seu autor, retrata uma época em que a viação pública tomava forma. As estradas de ferro se espalhavam por grande parte do estado e cada vez mais propiciavam que ocorresse um grande crescimento econômico. A capital de São Paulo, portanto, se encontrava ligada pelas linhas férreas a grande parte do território paulista e, mais do que isso, a seus estados vizinhos, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Adolpho Augusto Pinto aponta que, para chegar neste grau de espraiamento e relevância, houveram quatro fases da implantação das ferrovias no Brasil: a primeira, a qual o autor denomina “dos ensaios mallogrados”, na qual não se obteve sucesso; a segunda, com resultados positivos, caracterizada por concessões ferroviárias, zonas privilegiadas e garantias de juros; a terceira, na qual já não havia a garantia de juros, mas o privilégio de zona se mantinha, e; a quarta,

¹⁶ PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública em São Paulo*; introdução e notas de Célio Debes. 2. Ed. São Paulo: Governo do Estado, 1977. Prefácio.

caracterizada pelo regime da plena liberdade e crescimento, na qual se torna livre a construção de estradas de ferro, respeitando-se os direitos adquiridos de posses e propriedades¹⁷.

Nesta segunda fase é que surge a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, a São Paulo Railway (SPR)¹⁸. Antonio Soukef Jr. especifica que a linha teve sua construção iniciada em 1860, com Daniel Mackinson Fox como engenheiro responsável. Fox tinha experiência em construções de linhas férreas em áreas montanhosas, como era o caso do trajeto que a via iria percorrer. Foi dividida em três seções de construção: a planície de Santos; a serra e; o trecho até Jundiaí, saindo do ponto elevado alcançado pela segunda seção¹⁹. A estrada de ferro começou a operar oficialmente em 1867, com a inauguração das estações Santos, Cubatão, Raiz de Serra, Rio Grande, São Bernardo, Brás, São Paulo, Água Branca, Perus, Belém e Jundiaí²⁰. Nos anos posteriores, com o crescimento da linha e da demanda, surgiram outras paradas importantes. Dentre elas, a estação Hospedaria dos Imigrantes (1888), localizada ao lado da própria Hospedaria, no bairro do Brás. Soukef Jr. destaca ainda que as estações eram categorizadas, sendo de primeira, segunda ou terceira classe e, tais definições, eram colocadas devido à movimentação em cada uma delas:

Assim, em uma estação de primeira classe todas as composições paravam, enquanto que nas de segunda e terceira isto não ocorria.

Na São Paulo Railway, as estações de Santos e São Paulo eram de primeira classe; Jundiaí e Alto da Serra de segunda classe e as demais de terceira classe.²¹

A estação de Santos era a maior de todas elas. Como cidade portuária, era natural que o maior fluxo de pessoas e mercadorias passasse por ela e, portanto, não era de se estranhar que pessoas influentes, como o político Joaquim Floriano de Godoy, presumissem que a cidade seria o “grande empório comercial de S. Paulo”²². Porém, após a implantação das ferrovias,

¹⁷ PINTO, Adolpho Augusto. Op.Cit. p. 21.

¹⁸ Também chamada de “A Inglesa”, por ser construída com financiamento de empresários ingleses.

¹⁹ SOUKEF JÚNIOR, Antonio. A Preservação dos Edifícios da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí. 1ª. ed. São Paulo: Annablume Editora; FAPESP, 2013. p. 36.

²⁰ SOUKEF JR, Antonio. Op. Cit. p. 52. A estação Raiz de Serra era a estação inicial dos planos inclinados. A estação São Bernardo localiza-se no atual município de Santo André. A estação Belém posteriormente teve o nome modificado para Francisco Morato.

²¹ SOUKEF JR, Antonio. Op. Cit. p. 53.

²² GODOY, J. F. d. *apud* SOUKEF Jr, Antonio. Op. Cit. p. 54.

como mencionado anteriormente, é a própria cidade de São Paulo que assume esse caráter de polo comercial e administrativo, tornando-se o centro da elite cafeeira.

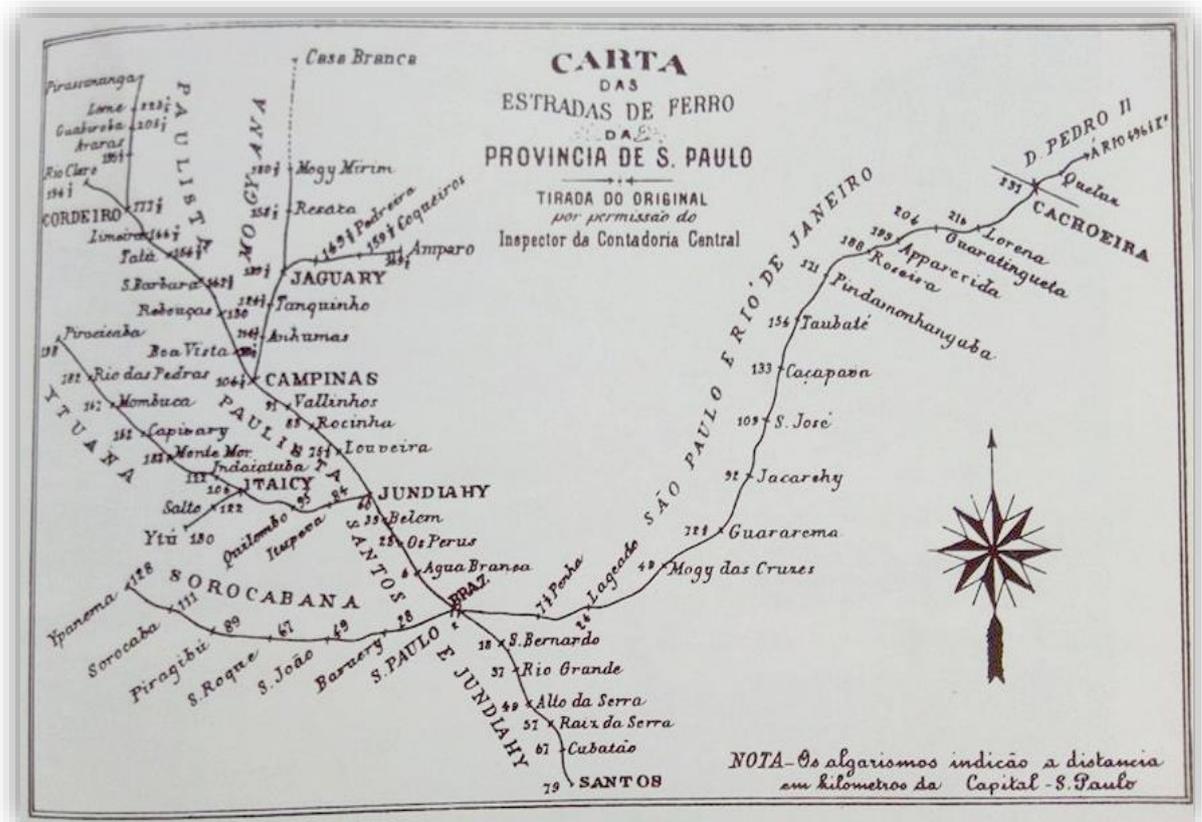


Figura 1: Mapa das Estradas de Ferro da Província de São Paulo publicado no Indicador de São Paulo para 1878. Fonte: COSTA, Cacilda Teixeira. O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil. São Paulo: Edusp, 2001. p. 121.

O sucesso da implantação da São Paulo Railway devia-se ao seu monopólio no acesso ao porto de Santos. Desse modo, todas as outras linhas que convergiam até a SPR e necessitavam chegar ao litoral eram obrigadas a pagar tributos para a concessão de uso da estrada de ferro. Ainda, Soukef Jr. aponta que:

A consequência dessa decisão é que o desenvolvimento ferroviário da província paulista ficou sob a responsabilidade dos cafeicultores (...). Por conta dessa demanda, as demais estradas de ferro paulistas serão implantadas acompanhando os cafezais, estimulando a criação ou o incremento de novos núcleos de povoamento.²³

²³ SOUKEF, Antonio. Op. Cit. p. 56.

Sendo uma linha lucrativa, suas edificações deveriam refletir essa realidade. Portanto, na última década do século XIX, muitas estações e paradas foram reconstruídas, além da criação de novas estações, entre elas, as estações Mooca e Lapa. Os novos edifícios refletiam a influência da arquitetura inglesa, além de receberem adaptações para comportar cada vez mais pessoas. Como cita Cacilda Teixeira da Costa, em *O Sonho e a Técnica*, no que concerne à arquitetura, “as estações foram, no primeiro momento, apenas uma plataforma e um pequeno barracão com alpendre, sustentado por elementos de ferro ou madeira sem ornamentação”²⁴. Esta remodelação das estações foi deveras importante não somente para receber com conforto um número maior de pessoas, mas também, para que fosse visto, com sua arquitetura, a imponência da linha de ferro que por ali transitava.

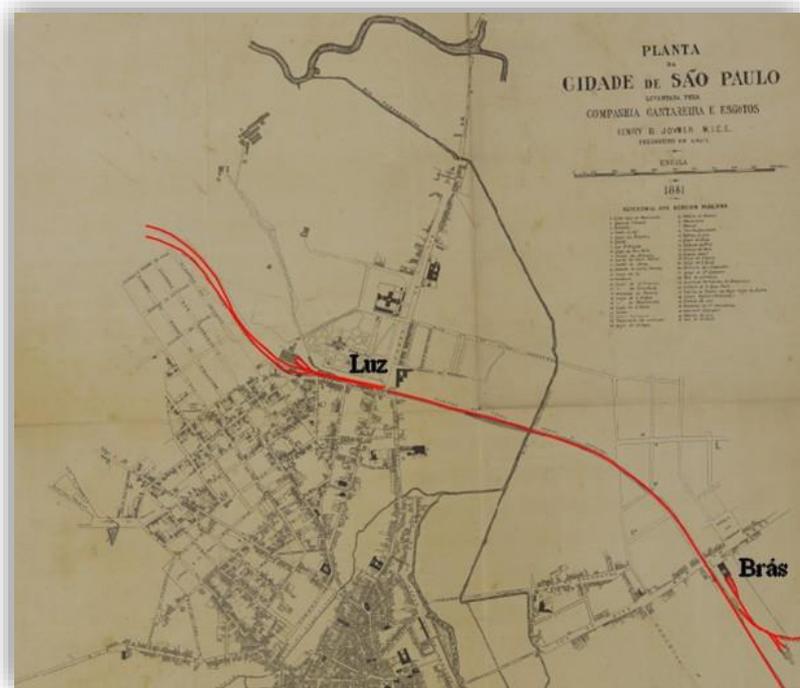


Figura 2: Planta da Cidade de São Paulo de 1881. A linha vermelha é o caminho da linha férrea. Fonte: <http://www2.unifesp.br/himaco/download_conteudo.php> . Vetorizado por Monaliza Caetano dos Santos. Nomeado por Ana Claudia Squarça para melhor localização espacial.

²⁴ COSTA, Cacilda Teixeira da. *O Sonho e a Técnica: A Arquitetura de Ferro no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001. p. 124.

Com estações por toda sua extensão, a cidade de São Paulo funcionava a todo vapor e sua população se espraiava cada vez mais pelo território. A Estrada de Ferro Central do Brasil (anteriormente, Estrada de Ferro Dom Pedro II), advinda do ramal da cidade de Cachoeira Paulista, tinha seu ponto final na Estação do Brás, fundada em 1877 e localizada no Brás. A EFCB era a linha que ligava a capital paulistana à capital federal, a cidade do Rio de Janeiro.

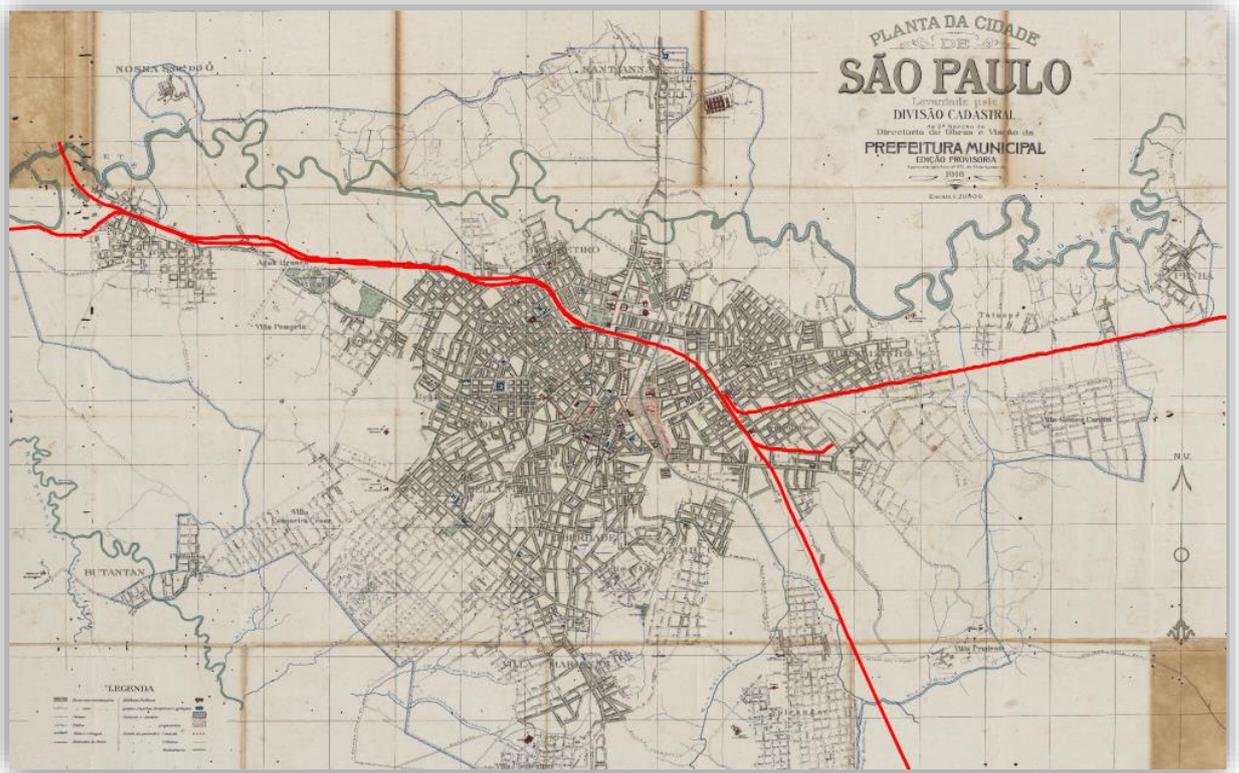


Figura 3: Linha férrea em vermelho, na Planta da cidade de São Paulo de 1916. A Estação do Brás se localiza na convergência entre as duas linhas. Fonte: <http://www2.unifesp.br/himaco/download_conteudo.php> . Vetorizado por Monaliza Caetano dos Santos.

O transporte interno da cidade de São Paulo também teve um grande progresso, com a implantação dos bondes. Apesar de existirem outros meios de transporte, como carros de boi e tálburis, Waldemar Corrêa Stiel relata, em sua importante obra *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*, que os preços altos cobrados para a utilização destas maneiras de locomoção os restringiam a apenas uma parcela da população²⁵. A necessidade de deslocamento por um preço justo era, portanto, cada vez mais crescente. Em 1871 há a

²⁵ STIEL, Waldemar C. *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*. São Paulo: Ed. MacGraw-Hill do Brasil Ltda; Edusp, 1976. p. 42.

assinatura da Lei Provincial n. 11, a qual autorizava a construção de diligências de tração animal sobre trilhos de ferro, partindo do centro para as “estações do Caminho de Ferro.”²⁶

Surge, então, a Cia. Ferro Carris, que depois teve seu nome modificado em definitivo para *Cia. Carris de Ferro de São Paulo*. Iara Sakitani Kako, em sua tese *O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930*, aponta que:

O serviço de bondes com tração animal foi iniciado no final do ano de 1872, com seis ‘carros’ (como eram chamados os bondes na época), logo aumentados para oito. Inicialmente, as linhas estabelecidas ligavam a região central da cidade, partindo da Rua do Carmo, com as estações de trem do Brás e da Luz.²⁷

Em 1888, passou-se a considerar o uso da tração elétrica, que substituiria a força animal, pela própria Cia. Carris de Ferro de São Paulo. O requerimento para a mudança foi feito pela própria Cia. Carris de Ferro, baseado em dados e estatísticas de economia recolhidos pela empresa, só foi efetivado em 1900, por outra companhia, “apesar dos protestos da companhia que explorava os bondinhos a burro.”²⁸ Em 1897, o Presidente da Câmara Municipal, Coronel Antonio Proost Rodovalho, assinou a Lei 304, autorizando a concessão para que os bondes elétricos funcionassem. Kako continua, em sua tese, mencionando que, em 1899, foi fundada a *The São Paulo Railway Light and Power Co.*²⁹, a afamada “Light”, que inicia os trabalhos de construção das linhas de bondes elétricos. A primeira a entrar em funcionamento, em 1900, é a linha da Barra Funda. “Em 1901, eram seis linhas de bondes elétricos funcionando: Avenida (circular), Barra Funda, Bom Retiro, Vila Buarque e Brás.”³⁰

As estações de bondes, devido à nova tecnologia, tiveram que passar por reformas e reconstruções completas, muitas mudando sua localização em alguns quarteirões e, assim como as estações ferroviárias da São Paulo Railway, sua arquitetura. É importante frisar que

²⁶ Ibidem, loc. Cit.

²⁷ KAKO, Iara Sakitani. *O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930*. Dissertação de doutorado. FFLCH - Universidade de São Paulo, 2013. p. 26

²⁸ STIEL, Waldemar C. Op Cit. p. 49.

²⁹ Stiel aponta que, para evitar confusões com a Estrada de Ferro São Paulo Railway, a palavra “Railway” foi alterado para “Tramway”. Ibidem, p. 124.

³⁰ KAKO, Iara S., op. cit., p. 28

as estações, no caso dos bondes, eram os pontos finais de cada linha, que tinham diversas paradas em seu itinerário. A reforma da Estação de Bondes do Brás para adequação com a tração elétrica, a muda de endereço para um terreno maior, que possibilitou a abertura da garagem para os bondes da cidade.



Figura 4: Linhas de bondes em 1933 no mapa da Planta da cidade de São Paulo de 1926. É notável o grau de espraiamento do meio de transporte pela capital paulista. Fonte: <http://www2.unifesp.br/himaco/download_conteudo.php> . Vetorizado por Monaliza Caetano dos Santos.

1.2 – O Brás da São Paulo

Localizado no centro-leste da capital, o Brás é um dos bairros mais tradicionais da cidade de São Paulo. Como outros distritos paulistanos, sua origem remonta a um núcleo majoritariamente rural, com seu povoamento inicial caracterizado por proprietários de chácaras. Ebe Reale, em *Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos*, destaca ainda que o núcleo populacional incipiente do local estava “ligado à Igreja do Senhor Bom Jesus do

Matosinhos³¹, erigida na segunda metade do século XVIII por um português proprietário rural da região”, José Brás³², cujo sobrenome acabou nomeando a região³³.

O povoado foi elevado, em 1818, à categoria de freguesia em decreto assinado pelo próprio rei, D. João VI, porém não perdeu suas características rurais. Até pouco mais da metade do oitocentos, seus habitantes eram predominantemente escravos e caseiros, “permanecendo seus proprietários a maior parte do ano em suas casas urbanas”.³⁴ Em 1867 foi inaugurado um chafariz na região, que passou a fornecer água pura para os moradores, outrora acostumados com as águas advindas do Rio Tamanduateí.

Durante o mandato de João Teodoro como presidente da província, o Brás viu grandes avanços acontecerem. Novamente, Ebe Reale relata que, durante este período,

Devemos destacar a ligação com o bairro da Luz (futura Rua João Teodoro), o saneamento das margens do Tamanduateí, e a construção da Ilha dos Amores, transformando o futuro Parque D. Pedro em local de banhos, esportes e divertimentos náuticos.³⁵

Outra mudança importante, destacada em diversas referências acerca do bairro, inclusive a significativa obra de Maria Celestina Teixeira Mendes Torres, *O bairro do Brás*³⁶, foi a transferência do local do cemitério, situado atrás da igreja. O pedido aconteceu em 1874 e foi efetivado em 1892³⁷, constituindo o atual Cemitério da Quarta Parada. Ainda na década de 1870, instalou-se no bairro uma fábrica da companhia inglesa *São Paulo Gás Co. Ltda*, dando origem ao Complexo do Gasômetro.

³¹ De acordo com o portal da Arquidiocese de São Paulo, a Igreja de Bom Jesus de Matosinhos localizava-se onde atualmente está a E.E. Romão Pulgari.

³² Em algumas bibliografias, encontra-se grafado “José Braz”.

³³ REALE, Ebe, op. cit., p. 3.

³⁴ Ibidem, p. 9. Propriedades que, segundo a autora, merecem destaque: a Chácara do Ferrão, de Domitila de Castro Canto e Melo; Chácara do Bispo, do Barão de Souza Queiroz, e; Chácara Losbiel e Chácara do francês Joly, fornecedoras de flores para a cidade.

³⁵ REALE, Ebe. Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos. São Paulo: Pioneira; Edusp, 1982. p. 13.

³⁶ “Primeiro prêmio do I Concurso Municipal de História dos Bairros de São Paulo, promovido pelo Departamento de Cultura da Secretaria de Educação e Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, e outorgado pela Comissão Julgadora constituída por Myriam Ellis, Ernani Silva Bruno e Pedro Brasil Bandecchi.” Como visto no próprio livro.

³⁷ TORRES, Maria Celestina T. M. O Bairro do Brás. São Paulo: Oficina Gráfica Municipal, 1969. p.102-105.



Figura 5: Planta da Capital do Estado de São Paulo e seus arrebaldes, desenhada por Jules Martin em 1890. IN: REALE, Ebe. Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos. São Paulo: Pioneira; Edusp, 1982. p. 23.

Porém, como visto anteriormente, o fato que mudaria a região completamente, foi a chegada da ferrovia. Em 1867 foi inaugurada a parada do Brás da Estrada de Ferro São Paulo Railway. Dez anos depois, foi instalada no bairro a Estação do Norte, ponto final da Estrada de Ferro D. Pedro II/Central do Brasil. Maria Celestina T. M. Torres, ainda em *O bairro do Brás*, relata que “(...) a S. P. R. e a Estrada de Ferro Central do Brasil irão exercer decisiva influência no povoamento e na valorização dos terrenos dos bairros do Brás e da Mooca, onde se instalará a maioria dos trabalhadores (...)”³⁸ O ano de 1877 trouxe também a instauração da linha de bondes com destino ao bairro, tornando-o um bairro privilegiado na questão de transportes – atendido tanto pela linha férrea quanto pelos veículos de tração animal.

³⁸ Ibidem, p. 107.

A implantação das estradas de ferro foi um dos motivos para a construção da nova Hospedaria dos Imigrantes, que aconteceu no Brás. Chegando no Porto de Santos e subindo para a capital paulistana pelos trilhos, o bairro era efetivamente o primeiro contato dos estrangeiros com a nova terra, antes dos mesmos se dirigirem para seus locais de trabalho – em sua maioria, fazendas cafeeiras no interior de São Paulo. Porém, muitos deles, em especial italianos, escolheram o local para fazer morada. Assim, alojando-se em cortiços ou vilas, os imigrantes impulsionaram o crescimento populacional do Brás, que passou a ver seu caráter rural mudar com rapidez para assumir feições definitivamente urbanas, na virada para o século XX.

“O progresso chega e, com ele, as primeiras indústrias”, como destaca Ebe Reale³⁹. Com o calçamento da Rua do Brás, a via que dava acesso às estações e ao ponto de bonde, os proprietários das chácaras passaram a lotear seus terrenos, destinando-os à função residencial e industrial. Segundo Maria Celestina T. M. Torres, para evitar alarde dos antigos moradores, que por vezes protestavam contra a instalação das fábricas no bairro, os industriais “propõem à Municipalidade a permuta de terrenos, facilitando o alargamento e o prolongamento de ruas”⁴⁰.

Os melhoramentos não param de acontecer nos anos seguintes. Surgiram os Grupos Escolares, os cortiços foram derrubados para dar origem às vilas, “com casas mais espaçosas e higiênicas, pois, nestas habitações era comum o surgimento de surtos de febre tifoide e outras doenças”⁴¹ e locais de sociabilidade e lazer passaram a existir, como teatros.

Como supracitado, devido à modernização que acontecia na área, foi necessária a adequação dos edifícios públicos para atender à crescente demanda populacional. Sendo assim, a parada do Brás da São Paulo Railway foi derrubada para dar espaço a uma estação maior e mais compatível com os requisitos da época, não somente operacionais, mas também visuais: momento em que sua arquitetura foi também alterada.

³⁹REALE, Ebe. Op. Cit. p. 21

⁴⁰ TORRES, Maria Celestina T. M. Op. Cit. p. 115.

⁴¹ REALE, Ebe. Op. Cit. p. 26.



Figura 6: Primeira Estação do Brás, em 1867, antes da reformulação. Foto de Militão Augusto de Azevedo. Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/braz.htm>>. Acesso em 25/11/2017.



Figura 7: Estação do Brás, já reformulada. Sem data. Autor desconhecido. Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/braz.htm>>. Acesso em 25/11/2017.

O mesmo processo ocorreu com o ponto de bondes, que mudou seu lugar de origem para um espaço com cabine operacional e um grande estacionamento. Waldemar C. Stiel, no pedido de tombamento da Estação de Bondes do Brás, em 1991, aponta que:

Em vista do aumento dos carros [bondes] e a expansão do tráfego, a estação foi se tornando pequena, sem possibilidade de aumento. Então, cerca de 1908, foi construída nova estação, pouco antes da primitiva, na esquina da Rua José de Alencar [com a Avenida Celso Garcia], onde se situava a cocheira da Cia. Viação Paulista, e onde está até hoje como garagem de trólebus.⁴²

A Estação Ferroviária do Brás e a Estação de Bondes do Brás, importantes edifícios históricos da cidade de São Paulo, estão presentes até os dias de hoje no bairro do Brás, tutelados pelos órgãos estadual e municipal de preservação. O tombamento de ambos os bens, contudo, evidenciou uma série de questionamentos sobre os meios e métodos de preservação em nossa cidade, temas que serão tratados adiante.



Figura 8: Edifício de 1918, central da Telefônica localizada no terreno da Estação de Bondes. Fonte: Foto anexada ao parecer de 2005 de Marly Rodrigues no Processo de Tombamento da Estação de Bondes do Brás.

⁴² STIEL, Waldemar C. Pedido de tombamento anexado ao Processo de Tombamento CONDEPHAAT – 28682 - 91 referente à Estação de Bondes do Brás.

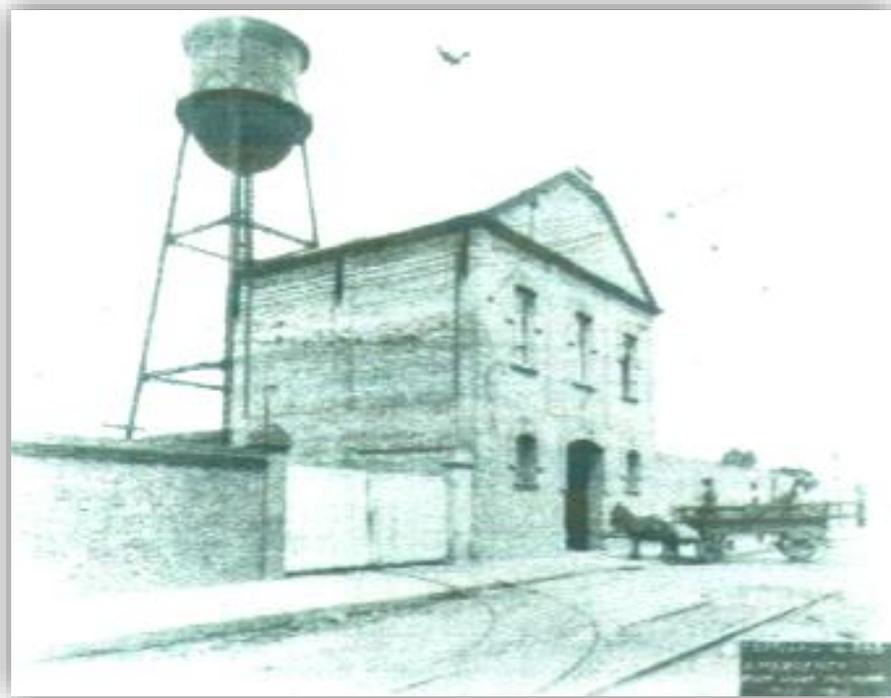


Figura 9: Unidade de emergência da Estação de Bondes, localizada na rua José de Alencar, em 1916.
Fonte: Foto anexada ao parecer de 2005 de Marly Rodrigues no Processo de Tombamento da Estação de Bondes do Brás.

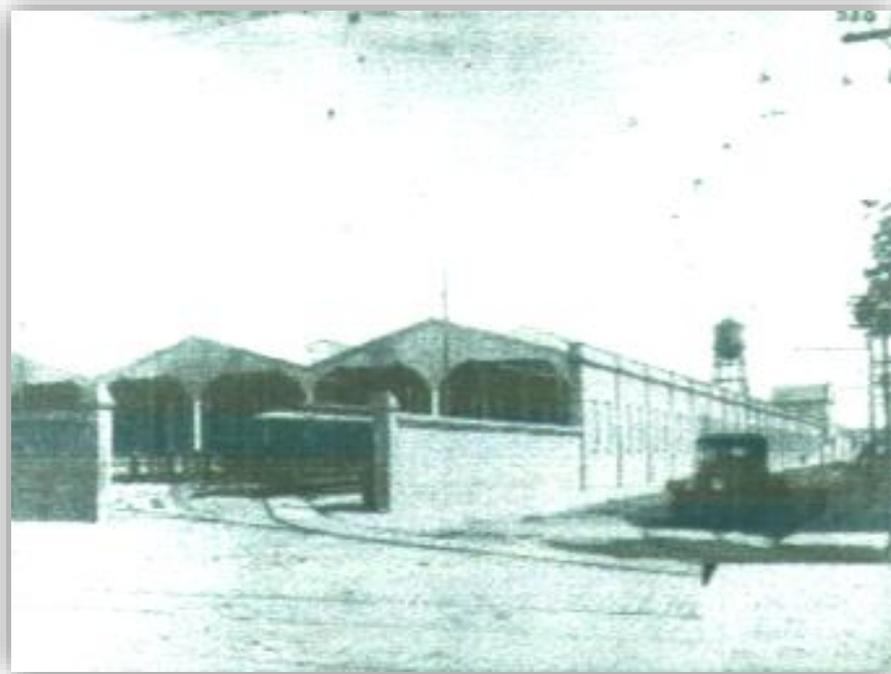


Figura 10: Entrada da Estação de Bondes, esquina da Av. Celso Garcia com Rua José de Alencar, 1913. .
Fonte: Foto anexada ao parecer de 2005 de Marly Rodrigues no Processo de Tombamento da Estação de Bondes do Brás.



Figura 11: Interior da garagem da Estação de Bondes do Brás, 1930. . Foto anexada ao parecer de 2005 de Marly Rodrigues no Processo de Tombamento da Estação de Bondes do Brás.

CAPÍTULO II – O patrimônio do Brás

Em nível mundial, a inquietude com relação à preservação do patrimônio edificado advém, sobretudo, das transformações ocorridas no século XIX, em grande parte associadas ao desenvolvimento industrial, o que culminou em uma grande mudança na paisagem urbana, com edifícios sendo demolidos em larga escala para dar espaço para outros com um uso mais adequado ao local. Sobre isso, Manoela Rossinetti Rufinoni destaca que:

O interesse pelos tecidos urbanos e a atribuição de valor histórico, estético e memorial aos conjuntos arquitetônicos são temas que ganharam força, sobretudo, ao longo do século XIX, quando uma série de transformações – impulsionadas tanto pela atividade industrial como pela própria alteração nas relações políticas, econômicas e sociais no contexto europeu – provocaram alterações profundas na configuração de diversas cidades e, conseqüentemente, irreparáveis perdas no cenário arquitetônico e urbano.⁴³

No século seguinte, essa tendência também reverberará no Brasil, quando tomará corpo uma consciência maior acerca da importância dos bens edificados como patrimônio histórico a ser preservado. Na terceira década de 1900, especificamente no ano de 1937, foi criado o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, SPHAN – o atual IPHAN, contando com uma junta de intelectuais de diversas áreas. Neste primeiro momento, com funcionários majoritariamente mineiros, pernambucanos, baianos e cariocas, São Paulo não foi um estado priorizado na proteção de bens. Por ter uma arquitetura modificada devido à influência de imigrantes no século XIX, não interessava ao SPHAN, pois, segundo Paulo César Garcez Marins, “a modernidade paulista, a rigor, perturbava os modernistas paulistas do SPHAN e seus colegas do Rio de Janeiro.”⁴⁴

⁴³ RUFINONI, Manoela R. *Preservação e Restauro Urbano: intervenções em sítios históricos industriais*. São Paulo: Fap – Unifesp; Edusp, 2013. p. 27

⁴⁴ MARINS, Paulo César Garcez. *Trajatórias de preservação do patrimônio cultural paulista*. IN: SETÚBAL, Maria Alice (coord. do projeto). *Terra Paulista: trajetórias contemporâneas*. São Paulo: CENPEC/Imprensa Oficial, 2008. p. 138/139.

Em razão disso, portanto, bens edificados que ajudaram a construir o estado de São Paulo foram derrubados sem um devido estudo ou sem ser notada sua relevância. Marins destaca que:

Fazendas, indústrias e vilas operárias, casarios urbanos, festas e estações ferroviárias foram assim perdidos em grande quantidade, sem que se pudesse estabelecer uma triagem dos exemplares que deveriam permanecer para testemunhar expressões culturais dos antigos paulistas.⁴⁵

Advindo de tensões do IPHAN, que já não suportava as demandas específicas de cada região, acentuadas na década de 1960, surge o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico, o *Condephaat*, em 1968. Com a modernização do século XX, a necessidade de salvaguardar os bens históricos de São Paulo era cada vez maior. Adquirindo novos parâmetros para a proteção dos bens, por vezes distintos dos tomados pelo órgão federal, o Condephaat buscou preservar edifícios mais relacionados à história paulista. A expansão cafeeira, a industrialização e os lugares que evocavam a presença de imigrantes, critérios até então não utilizados pelo IPHAN na valorização patrimonial, foram entendidos pelo Condephaat como temas e bens historicamente importantes para São Paulo, portanto, passíveis de preservação.

O órgão paulista foi criado em um período histórico marcado pela repercussão, no ambiente urbano, dos avanços da modernidade e do crescimento do consumo em grande escala no país. A preservação advinha, então, do medo de perder os exemplares edificados que construíram o estado de São Paulo; bens que se expandiriam, numericamente e tipologicamente, conforme as décadas foram avançando. Marly Rodrigues, em *Imagens do Passado*, aponta que “os profissionais do patrimônio passaram a admitir o valor histórico de edificações que não se enquadravam na “arquitetura tradicional””⁴⁶, expandindo o conceito de patrimônio cada vez mais.

⁴⁵ MARINS, Paulo César Garcez. Op. Cit. p. 139.

⁴⁶ RODRIGUES, Marly. *Imagens do Passado: a instituição do patrimônio em São Paulo 1969-1987*. São Paulo: Editora UNESP; Imprensa Oficial do Estado; Condephaat; Fapesp: 2000. p. 50-51. É interessante notar que, em um primeiro momento, os bens não “convencionais” eram adicionados a uma lista onde era reconhecida sua importância histórica. A abrangência maior de tipos de edificações a serem preservadas se dá, de fato, a partir da década de 1980.

Como vimos, o Brás tornou-se, no início do século XX, um local com forte presença de fábricas e indústrias, devido principalmente à vantajosa presença da ferrovia. Beatriz Mugayar Kühl aponta que estes fatores estavam intrinsecamente ligados:

Considera-se o processo de industrialização intimamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário, (...). A industrialização em larga escala associa-se diretamente a esse meio de transporte, pois impulsionou as ferrovias e, por sua vez, foi por elas impulsionada; e para seu funcionamento, as ferrovias devem possuir uma estruturação industrial.

E continua, destacando que:

Essa articulação marcará por longo período a implantação e crescimento de indústrias e a transformação de numerosas cidades, existindo vários exemplos no próprio Estado de São Paulo em que a relação fábricas, habitação operária e ferrovias estrutura vastas zonas.⁴⁷

O estilo arquitetônico que vigorou no bairro, portanto, moldou-se a partir dessa função, contrastando com estilos surgidos na virada do século e que se tornavam populares nos lugares mais centrais de São Paulo, como o Neocolonial e o Art Deco. Não que não existissem exemplares com essas características no Brás: a reconstruída Estação do Norte é um grande exemplar de edifício Art Deco. Porém, o fato de não ter sido tombada, mesmo estando no mesmo terreno da Estação do Brás da São Paulo Railway, denota que seu valor histórico foi entendido diferentemente do que o de sua companheira de espaço, embora sua história seja tão importante quanto.

Os bens tombados pelo Condephaat no Brás são sete. Ao listarmos esses bens, percebemos uma certa regularidade em seus períodos de construção e em suas funções. São eles: a E. E. Padre Anchieta, antiga Escola Normal do Brás⁴⁸; a E. E. Romão Puiggari, primeiro grupo escolar do bairro; a E. T. E. Carlos de Campos⁴⁹; a Hospedaria dos

⁴⁷ KÜHL, Beatriz M. Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008. P. 40

⁴⁸ Processo Condephaat nº 25591-87.

⁴⁹ Ambas incluídas no Processo Condephaat nº 24929-86, juntamente com várias escolas da primeira república.

Imigrantes⁵⁰; o Complexo do Gasômetro⁵¹; a Estação Ferroviária do Brás⁵²; e a Estação de Bondes do Brás⁵³. A preservação de cada um destes edifícios aconteceu quando o órgão já compreendia diferentes bens e estilos arquitetônicos como históricos. Os primeiros bens a serem preservados no bairro foram a Estação Ferroviária do Brás e a Hospedaria dos Imigrantes, entre o final da década de 1970 e início de 1980. Nos anos 1980 também se localizam temporalmente os processos de tombamento das três escolas. No limite do século XX, surge a preocupação com a preservação da Estação de Bondes, que tem seu tombamento decretado já nos anos 2000, mesma época do pedido de tombamento do Complexo do Gasômetro. Esta gradatividade sugere uma crescente preocupação com os conjuntos de edifícios que possuem relações entre si.

Todos os edifícios preservados têm ligação com o desenvolvimento industrial do bairro e de São Paulo. Alguns mais, obviamente, como as duas estações e o Complexo do Gasômetro, porém, como aponta novamente Beatriz M. Kühl:

No que tange à arquitetura, um ponto a ser notado é que os ‘monumentos da industrialização’ se referem não apenas à arquitetura dos edifícios relacionados com as unidades de produção, mas se volta a todo o complexo de edifícios que pode compor um conjunto industrial – fábrica, residências, enfermaria, escola, etc. – além de abarcar unidades de produção de energia e meios de transportes; ademais, concerne também a edifícios pré-fabricados (total ou parcialmente), que são fruto do processo de industrialização.⁵⁴

Os bens tombados do Brás refletem, portanto, um passado industrial importante e ajudam na compreensão da maneira como se formou a cidade de São Paulo. Por sua vez, as estações, foco deste trabalho, têm grande relevância, pois foram, de certo modo, os edifícios que possibilitaram a chegada dos outros, viabilizando o ir e vir dos indivíduos e o aumento populacional do bairro.

⁵⁰ Processo Condephaat n° 20601-78.

⁵¹ Processo Condephaat n° 46662-03.

⁵² Processo Condephaat n° 20699-78.

⁵³ Processo Condephaat n° 28682-91.

⁵⁴ KÜHL, Beatriz M. Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro. p. 45.

Com arquitetura de tijolos aparentes, ambas são exemplares que se diferenciam das outras estações de trens e bondes da capital paulista. Com relação à Estação Ferroviária do Brás, Beatriz M. Kühl a descreve como “uma edificação de alvenaria de tijolos, com um pavimento, sendo a cobertura das plataformas feita com estrutura metálica”⁵⁵ e, ainda, “um exemplar significativo do emprego do tijolo, que se afirmava, na época, como o principal material de construção na cidade”⁵⁶. A Estação de Bondes também se diferencia pelo elemento na sua fachada. Waldemar C. Stiel, no pedido de tombamento destaca que se trata “de um precioso conjunto edificado em tijolos, mantendo-se aparente no acabamento das fachadas”⁵⁷. Pode-se presumir que, a escolha do material é devido ao próprio local em que estão inseridas: fabril, operário, industrial⁵⁸; o que as torna marcos importantes para a compreensão do passado do Brás.

As estações do bairro foram compreendidas e valoradas como patrimônio em momentos diferentes. Embora dividindo algumas características, não foram vistas com o mesmo potencial de expressar a história. Os pedidos de tombamento, portanto, aconteceram em duas épocas distintas.

O primeiro tombamento a ser realizado foi o da Estação Ferroviária do Brás, em 1978, quando as obras da linha 3 (vermelha) do metrô ocorriam a todo vapor. Com a intenção de ligar a região oeste (Barra Funda) com a leste (Itaquera), seu primeiro trecho passaria pelo bairro do Brás. A Estação Roosevelt seria, então, adaptada para receber o transporte metroviário. Porém, ao lado dela, a quase centenária construção de tijolos da Estação do Brás da S.P.R. corria o risco de sofrer alterações ou até mesmo de ser demolida. O Departamento do Patrimônio Histórico (DPH)⁵⁹ entrou, portanto, com a solicitação junto ao Condephaat

⁵⁵ KÜHL, Beatriz M. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial; Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998. p. 125.

⁵⁶ *Ibidem*. p. 126.

⁵⁷ STIEL, Waldemar C. *Pedido de tombamento*. Processo de tombamento Condephaat 28682 – 91: Estação de Bondes do Brás.

⁵⁸ A fachada de tijolos aparentes é encontrada também no edifício do Complexo do Gasômetro.

⁵⁹ O Departamento do Patrimônio Histórico (DPH) é um órgão paulista de difusão e preservação do patrimônio histórico. “Cabe ao Departamento do Patrimônio Histórico (DPH) a administração das casas históricas, bem como a guarda do acervo de bens móveis e dos documentos em suporte fotográfico, a salvaguarda do patrimônio histórico e cultural, constituído pelos elementos tangíveis que configuram a cidade e apoio ao Conpresp, conselho responsável pela aplicação da legislação municipal de tombamento.” Disponível em: <<http://spcultura.prefeitura.sp.gov.br/agente/2690/>>. Acesso em: 24/11/2017.

para que o histórico local fosse preservado. Após quatro anos, o pedido foi atendido, sendo um dos primeiros locais do Brás a ser tombado pelo órgão⁶⁰ e a primeira estação da linha⁶¹. Cabe aqui ressaltar que, posteriormente, todas as estações de prédios com importância arquitetônica e histórica da SPR foram preservados também pelo Condephaat, em 2010, muitos anos depois.

Com a estação de bondes, contudo, historicamente tão importante para o bairro quanto o edifício ferroviário, as coisas foram bem diferentes. O processo estendeu-se por quase dezessete anos, em uma época bem diferente do tombamento anterior: a virada do século XX. Em 1991, quando seu processo foi aberto a partir de uma solicitação advinda da Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo (APMTC)⁶², a cidade de São Paulo e o próprio bairro do Brás eram outros. Sua função industrial ficava para trás, dando espaço para uma nova faceta: a de bairro comercial. Funcionando como garagem dos trólebus da CMTC, ainda em funcionamento, sua importância histórica estava cada vez mais encoberta e seu prédio cada vez mais deteriorado. A APMTC buscou, então, a preservação imediata do bem, pois reconhecia que era um exemplar único na cidade, de uma época em que o bonde era o principal meio de transporte para a locomoção entre bairros. Em um arrastado e longo processo, o resultado final foi positivo e a estação foi, enfim, protegida. No entanto, após o tombamento, o local foi abandonado a sua própria sorte.

A seguir, veremos com detalhes os pormenores de cada processo.

⁶⁰ A Estação do Brás teve sua resolução de tombamento publicada em 03 de maio de 1982. Dias depois, foi tombado também o edifício da Hospedaria dos Imigrantes, em 06 de maio de 1982.

⁶¹ Ainda no mesmo mês e ano foi tombada a Estação da Luz, no dia 05.

⁶² A Associação de Preservação do Material do Transporte Coletivo (APMTC) foi uma entidade que, nas décadas de 1980 e 1990 buscava a preservação e salvaguardar a memória da história dos transportes coletivos de São Paulo. Disponível em: < <http://blogdogiesbrecht.blogspot.com.br/2011/05/waldemar-correa-stiel.html>>. Acesso em: 24/11/2017.

2.1 – Os processos de tombamento das estações do Brás

2.1.1 – Estação Ferroviária do Brás

Em 31 outubro de 1978, a pedido do DPH, chegou ao Condephaat a solicitação do tombamento de três bens históricos da zona leste paulistana: a Casa do Sítio do Capão, o Engenho do Sítio Araraquara, em Ermelino Matarazzo e a Estação Ferroviária do Brás. Alegando que a estação estava “bem conservada, em pleno uso, perdida na paisagem urbana que ajudou a compor” e, ainda, que “essa antiga parada é mais um vestígio da primeira estrada de ferro paulista ao lado da Estação da Luz, de características funcionais completamente distintas”⁶³, o pedido destacou a importância do local como polo de atração de indústrias e pessoas e como um marco de mudança das feições do bairro. O mesmo pedido afirmou, ainda, a importância da própria arquitetura de tijolos: “um exemplar documental, também, da fase em que o tijolo passa a predominar como técnica nas construções paulistanas”⁶⁴.

No Condephaat, o processo foi recebido pelo arquiteto e urbanista Carlos Lemos, diretor técnico do órgão, entre 1968 a 1981. Lemos incumbiu a também arquiteta Vera Maria de Barros Ferraz de fazer o parecer do bem, para que se desse o início do processo de tombamento. Ferraz apresentou, em fevereiro de 1979, sua análise, na qual ela cita que o prédio está em “acelerado processo de demolição”, devido à vontade da Rede Ferroviária Federal (RFFSA)⁶⁵ de “unir os prédios da Estação do Norte e do Braz”.

Devido a essa situação, o processo foi oficialmente aberto no mesmo mês, “de acordo com voto do Conselheiro Relator Ulpiano Bezerra de Meneses”, historiador. A partir de então, enquanto o pedido era analisado, o bem já estava assegurado e não era permitida nenhuma intervenção de destruição, demolição, mutilação ou alteração sem o aval do órgão.

⁶³ Departamento do Patrimônio Histórico. Pedido de tombamento. Processo de tombamento Condephaat 20699 – 78: Estação do Brás.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ A Rede Ferroviária Federal S. A. “era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes.” Disponível em: < <http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm> > . Acesso em 24/11/2017.

Em vistoria realizada em março do mesmo ano, notou-se que uma parte do prédio já havia sido destruída, para dar espaço às novas plataformas que estavam sendo construídas. Vera Maria de Barros Ferraz, então, coloca que se “faz necessário um ofício com urgência à Rede Ferroviária Federal embargando o prosseguimento das obras”, para que nada mais do edifício fosse danificado ou destruído.

Meses depois, em julho, Ferraz, em nova vistoria, notou que o prédio com saída para a rua Domingos Paiva se mantinha íntegro e que o que havia sido destruído era de pouca importância, fato corroborado pelo parecer de Carlos Lemos, poucos dias depois. Lemos, assegurando a boa situação do prédio, coloca que, pela opinião do Setor Técnico de Conservação e Restauro (STCR), “o processo está suficientemente instruído, podendo ser ajuizado o mérito de seu tombamento pelo E. [Egrégio] Conselho”. Em agosto de 1979, o conselheiro Nestor Goulart Reis Filho, arquiteto e cientista social, se mostrou favorável ao tombamento e, na sessão de 10 de setembro, o Egrégio Colegiado ratificou essa decisão, assinada pelo presidente do órgão, o arquiteto Ruy Ohtake. O Condephaat, então, repassou a informação aos interessados, para a possibilidade de contestação.

É aí que o maior entrave do processo ocorre: seu pedido apresentava um equívoco, colocando a Praça Agente Cícero, s/n, como endereço da estação. O fato, aparentemente pequeno, embargava as obras do Metrô, que estavam sendo realizadas pela RFFSA, pois o endereço refere-se à Estação Roosevelt (antiga Estação do Norte) e não à Estação do Brás que o DPH pretendia preservar. Em 22 de outubro de 1979, José Teófilo dos Santos, superintendente regional da RFFSA, enviou ao Condephaat um ofício informando que a preservação do prédio da rua Domingos Paiva estava nos planos do Metrô e que, em reunião com Carlos Lemos, havia sido decidido que ele era suficiente.

Carlos Lemos, no último dia de outubro, reconheceu o erro, colocando que “realmente temos que reconhecer que houve falta de precisão em nossa comunicação à Rede Ferroviária Federal sobre o pretendido tombamento da Estação do Brás – pois o endereço que demos era o da Estação do Norte, sua vizinha lindeira”, questão que havia sido elucidada em reuniões passadas, como afirmou José Teófilo. Lemos ainda destaca que o Condephaat estava esperando o projeto de proteção que seria apresentado pela RFFSA, para enfim a resolução de tombamento ser aprovada pelo Egrégio Colegiado. Com isso, as obras do Metrô foram liberadas e o tombamento foi confirmado.

Em junho de 1981, finalmente, Ruy Ohtake pede para que se elabore as resoluções de tombamento e o texto de publicação, bem como o encaminhamento do processo à conselheira

Lúcia Falkenberg⁶⁶, para que esta organizasse a solenidade do tombamento. Finalmente, em 03 de maio de 1982, a Estação do Brás, localizada na Rua Domingos Paiva, teve sua proteção oficialmente decretada.

2.1.2 – Estação de Bondes do Brás

No início dos anos 1990 – com a expansão dos carros, ônibus e outros meios de transporte, inclusive o próprio metrô, que engatinhava em suas primeiras linhas –, os bondes já não eram mais um meio de transporte utilizado em São Paulo. Portanto, a Estação de Bondes já se encontrava sem uso ativo há mais de trinta anos. Justamente essa falta de uso e a preocupação com o futuro do bem faz com que, em 23 de abril de 1991, a APMTC, representada pelo seu diretor de trabalhos, o arquiteto Ayrton Camargo e Silva, envie um ofício destinado ao presidente do Condephaat, Edgard de Assis Carvalho, antropólogo. É uma correspondência detalhada, na qual os interesses históricos, arquitetônicos, tipológicos e referenciais da Estação de Bondes são evidenciados, além de um histórico das estações de bondes paulistanas, feito pelo historiador já citado algumas vezes neste trabalho, Waldemar Corrêa Stiel. O pedido apresentou também a sugestão de construir no local o Museu do Transporte, a exemplo de um museu similar instalado na França. Um mês após, em 15 de maio, o Colegiado do órgão de proteção já assumia uma posição favorável, concordando com a abertura do processo. Após o encaminhamento de ofícios informando a decisão aos representantes do DPH, da Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo (CMTC), entre outros, ocorreu a primeira pausa no processo.

⁶⁶ Segundo Carlos Lemos, “socialite que comandou a criação do Condephaat”. IN: LEMOS, Carlos. Viagem Pela Carne. São Paulo: Edusp, 2005. P. 229.



Figura 12: Museu do Transporte da França. Fonte: Foto anexada ao pedido de tombamento da Estação de Bondes.

Após dois anos da abertura do processo, o presidente de CMTC, Francisco A. N. Cristovam, entrou em contato com o Condephaat para saber sobre o andamento da questão. A resposta foi rápida, informando Cristovam que o processo “encontra-se neste STCR em fase de instrução”. Portanto, estavam sendo realizadas pesquisas para definir o que era importante ou não para ser preservado, afinal a área era muito extensa. Em 1994, porém, a arquiteta Sueli Ferreira de Bem, à época diretora técnica do STCR, apontou que o processo ainda aguardava instruções, que só sairiam em 1996, quando a historiadora Marly Rodrigues fez um parecer positivo a respeito do valor histórico do bem, evidenciando sua unicidade, para ser enviado novamente ao STCR.

Durante três anos o processo manteve-se parado, até que, novamente, Ayrton Camargo e Silva, em nome da APMTC, voltou a fazer contato com o Condephaat em 1999, para saber em que situação se encontrava sua solicitação:

Em virtude de já terem se passados sete anos desde a solicitação original de tombamento, e de não termos recebido ao longo de todos esses anos informações referentes à tramitação do processo de tombamento do bem em questão, reiteramos

nosso pedido original, solicitando também informações sobre a data prevista de sua conclusão.⁶⁷

Não obtendo resposta, o diretor de trabalhos pressiona o órgão, em ofício de 26 de janeiro de 2000, quando iria ocorrer o centenário de introdução do bonde à tração elétrica na cidade:

Tendo em vista até o momento da ausência de informações referentes à essa solicitação, vimos reiterar os termos do pedido encaminhado a V. Sa., e ainda sem resposta, lembrando também que em Maio próximo será completado o primeiro centenário de introdução do bonde elétrico na cidade de São Paulo, sendo assim o tombamento dessa histórica construção uma excelente oportunidade para assegurar a preservação de parte da história desse sistema de transporte, que tanto marcou a cidade e seus habitantes durante quase 70 anos.⁶⁸

Apesar dos pedidos para manifestação em caráter de urgência do STCR, não houve resposta por parte do órgão.

Na década de 2000, a CMTC já não mais existe, tendo passado suas funções para a SPTrans. Em 2005, o engenheiro Jorge Bayerlein, gerente geral de projetos, obras e engenharia de custos desta empresa entrou em contato com o Condephaat, “solicitando vistas ao processo” de tombamento da Estação de Bondes, pois era necessário que algumas reformas fossem realizadas. O órgão, agora presidido por José Roberto F. Malhem, advogado, respondeu que o processo se encontrava disponível para ser consultado e confirmou a posição de que o bem não poderia ser modificado de maneira alguma.

No mesmo ano, em outubro, um longo e detalhado estudo feito por Marly Rodrigues acerca do processo, do bairro e da estação foi anexado à documentação, causando um imediato impacto. Em novembro, o conselheiro Carlos Alberto Degelo afirmou que “não resta a menor dúvida quanto à importância daquelas instalações como referência histórica de São Paulo”, aprovando seu tombamento. O Colegiado, então, aprovou a decisão do conselheiro e, em 28 de novembro do 2005, a solicitação caminhou para sua conclusão. Porém, somente em julho do ano seguinte, a minuta de resolução foi publicada.

Ainda em 2006, Walter Pires, em nome da Prefeitura do Município de São Paulo, entrou em contato com o Condephaat pedindo cópias do processo de tombamento da Estação

⁶⁷ Processo de tombamento Condephaat 28682 – 91: Estação de Bondes do Brás.

⁶⁸ *Ibidem*.

de Bondes, pois o Conpresp, órgão municipal de preservação do patrimônio cultural, também manifestava interesse no tombamento do edifício.

Em 1 de dezembro de 2007, Silvana Rubino, professora da Unicamp, na função de Conselheira Relatora do Condephaat, apresentou seu parecer afirmando que era “necessário retrocedermos um pouco e nos perguntarmos as razões de um processo aparentemente simples ficar parado por mais de quinze anos”, fazendo um breve resumo do mesmo e evidenciando todas as faltas de comunicação do órgão para com os interessados. Rubino terminou recomendando a aprovação da minuta, afinal o tombamento já havia sido autorizado no ano anterior.

Finalmente, em 23 de janeiro de 2008, o Governo do Estado de São Paulo publicou a resolução de tombamento da Estação de Bondes do Brás. O tombamento, porém, não recaiu sobre todas as edificações existentes no mesmo terreno da estação, determinando apenas que qualquer alteração nessas outras edificações deveria ser comunicada ao Condephaat. Em março, enfim, o edifício foi cadastrado no Livro do Tombo do órgão.

2.2 – O que os processos revelam? Análise dos tombamentos

Ambos os processos de tombamento revelam a dificuldade, não só de se proteger o patrimônio industrial, mas, sobretudo, de efetivamente preservá-lo e mantê-lo em consonância com os avanços e novas vocações urbanas que o entorno vivencia na contemporaneidade. Antônio Soukef Júnior nota que:

Está claro que essas particularidades [dos bens industriais] prejudicam a análise do patrimônio industrial, a começar pela escala urbana das áreas ocupadas por eles, a complexidade das relações espaciais estabelecidas com os antigos sistemas de produção e a dificuldade de adaptá-los a novos usos que respeitem sua configuração, permitindo ao mesmo tempo sua reintegração ao tecido urbano contemporâneo.⁶⁹

De fato, nos dois bens estudados, notamos que as condições de inserção desses edifícios na dinâmica urbana atual não são propícias para garantir a sua proteção e preservação. No caso da Estação de Bondes do Brás, a falta de uma nova destinação ao edifício é preocupante. Atualmente, quase dez anos após a finalização do processo de tombamento, o edifício

⁶⁹ SOUKEF JÚNIOR, Antonio. A Preservação dos Edifícios da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí. 1ª. ed. São Paulo: Annablume Editora; FAPESP, 2013. p. 143.

permanece subutilizado e absolutamente desprezado por seus responsáveis, a SPTrans: um órgão público. Lembremos que o processo sugeria uma possível função para o local, o Museu dos Transportes, reforçando a tendência de se atribuir usos culturais aos bens tombados. Sabemos, contudo, que a viabilização de um museu demanda muitas negociações e recursos, motivo pelo qual, muitas vezes, propostas como essas permanecem no papel. Um bem tombado, no entanto, não precisa, necessariamente, receber um novo uso “cultural”. Ulpiano Bezerra de Meneses apresenta essa discussão em seu texto *A cidade como bem cultural*, ao problematizar a ideia de cultura “concebida como um segmento da vida à parte, embora nobilitado e nobilitante, e que, por isso, deve receber atenção e uso ‘compatível’,”⁷⁰ ou seja, a ideia de que um bem edificado, após ser entendido como patrimônio e ter sua preservação efetivada, deva receber usos tão importantes quanto a função que o mesmo desempenhou no passado, e que nenhuma outra seria tão “nobre” quanto a de tornar o local um espaço de cultura.

Essa iniciativa tem sido repetida à exaustão em diversos bens tombados por todo o estado de São Paulo. Não é raro encontrarmos antigas estações que viraram centros culturais ou museus, sem, porém, um estudo prévio das reais necessidades e vocações do local em que o edifício está inserido. Quando a função cultural não é efetuada, o bem fica à mercê das intempéries climáticas e das depredações causadas pelo homem, como é o caso da Estação de Bondes, com pichações em todo seu entorno.

Quase dezessete anos se passaram desde o início até o fim do processo de tombamento e a questão que fica é a mesma que Silvana Rubino colocou: quais as razões para um processo tão simples ficar tanto tempo parado? É interessante notarmos, em um primeiro momento, o retorno da solicitação de proteção da estação ao parecer de especialistas, repetidas vezes, para que pudessem corroborar o edifício como patrimônio, ao contrário do estudo de tombamento da estação ferroviária. Quando se trata de estudos detalhados acerca do bem que poderia vir a ser tombado, o processo de tombamento da Estação de Bondes é muito mais abrangente do que a de trens e, portanto, acaba sendo uma fonte de pesquisa muito rica quando nos referimos à história do próprio local e do bonde em São Paulo.

⁷⁰ MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. *A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance da preservação do patrimônio ambiental urbano*. IN: MORI, Victor Hugo; SOUZA, Marise Campos de; BASTOS, Rossano Lopes; GALLO, Haroldo (Orgs.). *Patrimônio: atualizando o debate*. São Paulo, Iphan, 2006. p. 38.

Talvez, e essa é uma hipótese que aqui levantamos, pelo fato de a segunda estação não fazer mais parte do cotidiano paulistano, teria sido mais difícil enxergá-la como um patrimônio importante. Não que o Condephaat não houvesse notado, desde o início, que a estação era um local precioso da história paulistana, afinal, em poucos dias, o pedido de tombamento converteu-se em processo. No entanto, é possível que a falta de presença efetiva no dia-a-dia dos indivíduos que frequentam a região, tenha tornado mais difícil justificar a necessidade de sua preservação, pois não se verificava um apelo social, por mais importância que o local possa ter tido no passado.

Não deixemos, porém, de fazer uma ressalva: obviamente, os motivos e as circunstâncias foram distintos em cada caso. A Estação do Brás se encontrava em pleno funcionamento, arraigada ao cotidiano paulistano e inserida em uma grande reforma; enquanto a Estação de Bondes do Brás já se encontrava desativada e destituída de suas funções originais, abrigando apenas a função de garagem de ônibus.

Ao nos depararmos com a função que esses bens possuem nos dias atuais, percebemos um fator constante: a perda de protagonismo no cotidiano do bairro. Ainda em pleno uso, o edifício tombado da estação ferroviária é hoje uma pequena parte do complexo que compõe a Estação do Brás. Porém, restrita em seu espaço, nota-se que a participação efetiva na vida dos passageiros não é relevante. Algumas das linhas de trem que lá estão sequer possuem um campo de visão de suas plataformas para o edifício preservado, como é o caso da Linha 12 – Safira. Além disso, com poucas catracas de entrada e saída, os passageiros pouco a utilizam, optando pelo acesso à estação pela Praça Agente Cícero ou pela entrada do Metrô, a poucos metros de distância. Ainda em uso, porém de forma limitada, a Estação Ferroviária do Brás encontra-se preservada justamente por isso. Há manutenção constante, feita pela CPTM, órgão que a administra nos dias de hoje.

A situação da Estação de Bondes, no entanto, vai na contramão deste caminho. Cada vez mais deteriorada pela ação do tempo e de pessoas que a depredaram com pichações ou utilizando-a como depósito de lixo, suas edificações e as paredes de tijolos do local se encontram abandonados à própria sorte, embora o pátio do estacionamento ainda seja utilizado como garagem pela SPTrans.

Notamos, portanto, que o tombamento não é a solução efetiva dos problemas do patrimônio edificado de uma cidade em constante mudança, como São Paulo. Novamente, Antonio Soukef Junior faz um importante apontamento, com relação às estações de Santos e Jundiáí, seu objeto de pesquisa, mas que cabe no contexto das duas estações do Brás:

A proteção atribuída pelo Estado, por meio do tombamento, é um reconhecimento da importância dos conjuntos de Santos e de Jundiaí, mas, por si só, não é suficiente para garantir a sobrevivência e a integridade de ambos. É preciso avançar mais. Talvez seja necessário criar novos instrumentos urbanísticos conciliando-os com métodos de planejamento urbano e territorial e com a teoria do restauro.⁷¹

Devido às características que esses edifícios apresentam, após a instauração de seus tombamentos, surge a questão de quanto essa prática seria eficaz para a proteção do bem em questão. Sem desmerecer a importância do tombamento como medida de salvaguarda do patrimônio, sua maior falha é não evidenciar ou não buscar funções posteriores para o bem tombado após a confirmação de que este é digno de preservação. Sonia Guerra alerta, em seu texto *O instituto do tombamento como garantidor do patrimônio cultural brasileiro*, que

Não basta o sistema legal direcionado à proteção e à preservação do patrimônio cultural brasileiro, não basta a existência de órgãos de proteção nos âmbitos federal, estadual e municipal (quando existem), se diversos bens tombados estão se deteriorando a cada dia.⁷²

Assim ocorre com as estações estudadas nesta pesquisa. Embora, como já dito anteriormente, a estação ferroviária não esteja de fato deteriorada, a memória que ela evoca já está desvinculada de seu passado, além de estar totalmente à sombra da Estação Roosevelt⁷³, que compõe hoje em dia a maior parte do que é a atual Estação do Brás.

Ambas, como edifícios importantes e exemplos do progresso da cidade de São Paulo, são evidências do processo de urbanização paulistana, em pleno crescimento e desenvolvimento desde o final do século XIX. O espaço urbano em que estão inseridas é um produto social de seu tempo e vem passando por constantes mudanças. Na últimas décadas, contudo, a velocidade dessas transformações assumiu proporções nunca antes vistas devido, sobretudo, ao aumento dos valores imobiliários desta região; “justamente por isso, ações como adensamento do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação de outras, mudanças do conteúdo social e econômico de edificações têm um ponto em comum: a

⁷¹SOUKEF JÚNIOR, Antonio. A Preservação dos Edifícios da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí. p. 144.

⁷² GUERRA, Sonia. O instituto do tombamento como garantidor do patrimônio cultural brasileiro. Revista Interdisciplinar de Direito. Faculdade de Direito de Valença (FAA). 2011. p. 302.

⁷³ A Estação do Norte foi criada pela Estrada de Ferro do Norte em 1875, próxima ao entrocamento entre esta estrada e a São Paulo Railway. O antigo edifício da Estação do Norte foi totalmente reformado na década de 1940, quando também recebeu uma nova denominação: Estação Roosevelt.

apropriação de uma renda da terra.”⁷⁴ Neste contexto, assumindo que o tombamento protege, além do edifício, o próprio terreno; podemos perceber que o abandono não é um ato fortuito. Ou seja, preservar um edifício faz com que seu terreno também seja preservado, independentemente do local em que esteja inserido. Com isso, acaba sendo interessante para o mercado imobiliário que alguns bens sejam devidamente esquecidos. Como afirma Silvia Helena Zanirato,

São atitudes como essas que explicam por que, embora haja a proteção legal, o que se vê em muitos casos são o descaso e a depredação do patrimônio em São Paulo. O abandono, as intervenções que descaracterizam os bens ao alterar seus aspectos históricos e paisagísticos, assim como decisões de "destombamentos" e as demolições encontram aí sentidos.⁷⁵

Compreende-se, portanto, um dos porquês das disparidades entre os pedidos de tombamento e as medidas posteriores de proteção do bem. Enquanto a Estação Ferroviária do Brás ainda se mantém como um local consolidado em sua função social urbana, a Estação de Bondes do Brás, na movimentada avenida Celso Garcia, cercada de comércio popular, é um atrativo local para qualquer outra finalidade – menos a de edifício histórico.

⁷⁴ CARLOS, A. F. A. apud ZANIRATO, Silvia Helena. São Paulo: Exercícios de Esquecimento do Passado. Dossiê São Paulo Hoje. São Paulo, 2011. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142011000100013 >. Último acesso em 19/07/2017.

⁷⁵ ZANIRATO, Silvia Helena. São Paulo: Exercícios de Esquecimento do Passado. 2011.



Figura 13: Interior da Estação Ferroviária do Brás em 2004. Foto Wilson de Santis Jr. Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/braz.htm>>. Acesso em 25/11/2017.



Figura 14: Exterior da Estação Ferroviária do Brás. Fonte: Google Maps/Street View. 2016. <<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em 25/11/2017.



Figura 15: Antigo edifício da Telefônica, pertencente ao conjunto da Estação de Bondes do Brás. Fonte: Google Maps/Street View. 2016. < <https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em 25/11/2017.



Figura 16: Entrada da antiga garagem de bondes – hoje de ônibus. Esquina da Av. Celso Garcia com a Rua José de Alencar. Fonte: Google Maps/Street View. 2016. < <https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em 25/11/2017.

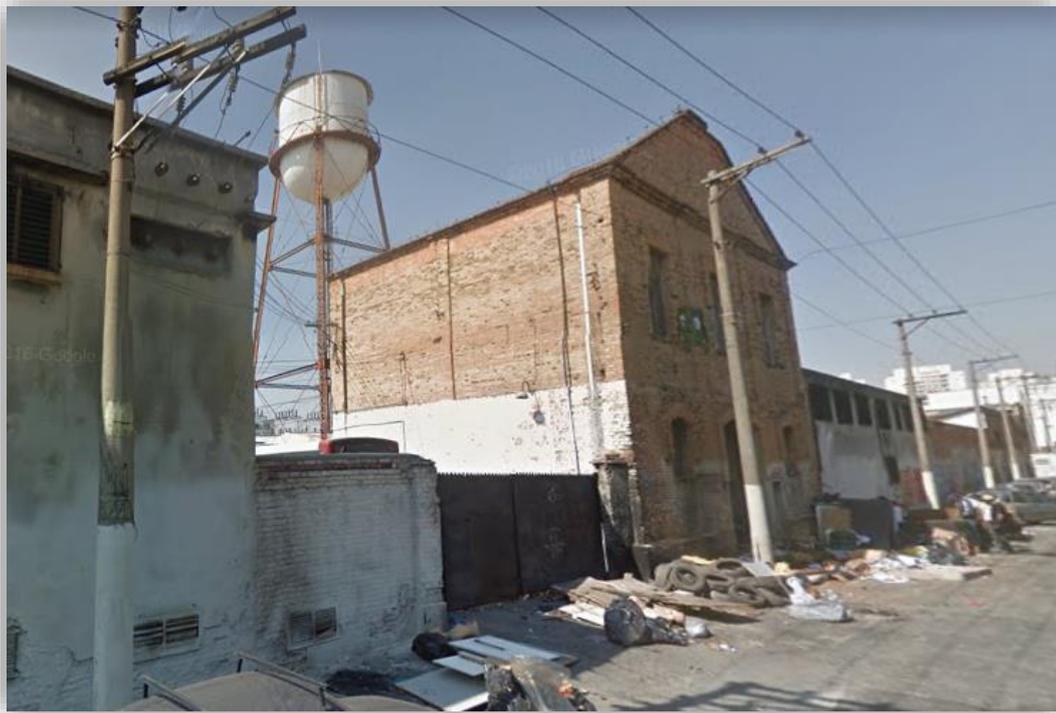


Figura 17: Edifício da antiga unidade de emergência. Fonte: Google Maps/Street View. 2016.
<<https://www.google.com.br/maps/>>. Acesso em 25/11/2017.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Inegavelmente, o Brás é um local de relevância para a história da cidade de São Paulo. Para além dos bens estudados, as outras edificações do bairro trazem também uma grande carga de significados e valores históricos e arquitetônicos, que evidenciam a importância do Brás no desenvolvimento paulista rumo à zona leste. Maria Celestina T. M. Torres, na década de 1960, declarava que “(...) indiscutivelmente, o centro da Zona Leste – comercial, industrial e cultural – é o Brás, cujo ‘coração’ se situa a dois quilômetros, mais ou menos, do centro de São Paulo (...)” e, desde então, em constante crescimento, o bairro não deixou de ser um símbolo para a capital paulistana.

Marly Rodrigues, em um dos pareceres anexados ao processo de tombamento da Estação de Bondes, destaca a relevância dos bens do bairro, ao dizer que:

A Estação de Bondes do Brás é também parte de um conjunto de bens materiais – estações ferroviárias, Hospedaria dos Imigrantes, inúmeros edifícios industriais – que compõe um conjunto representativo da formação histórica do bairro e da capital paulista. No imaginário coletivo está relacionado aos signos do trabalho, imagem de grande expressão no conjunto daquelas componentes do perfil da cidade que há décadas começou a ser construído.⁷⁶

As edificações históricas construídas no Brás, portanto, possuem uma estreita relação umas com as outras, pois, enquanto estavam em uso, se complementavam de certa forma. As indústrias necessitavam da ferrovia; os moradores, das linhas de bondes e escolas; e assim o desenho do bairro foi se formando, ao redor dos trilhos e das vias de acesso.

Suas características atuais foram modificadas por diversos fatores que se seguiram aos processos de industrialização e povoamento do bairro. Desde as primeiras décadas e no estender do século XX, o Brás passa a receber um novo contingente habitacional: os migrantes nordestinos, que influenciaram na mudança do caráter industrial para o comercial. Sobre isso, Odair da Cruz Paiva diz que,

⁷⁶ RODRIGUES, Marly. Parecer de 03 de outubro de 2005. Processo de tombamento Condephaat 28682 – 91: Estação de Bondes do Brás.

Bairros como o Bom Retiro, Brás, Mooca ou Pari são também exemplos de territórios migrantes que sofreram transformações significativas na sua paisagem no transcurso do século XX. A sobreposição de correntes migratórias num mesmo espaço, transformou o Bom Retiro: de bairro judeu a partir da primeira metade do século XX à presença predominante de coreanos e bolivianos nos dias de hoje. Processo semelhante ocorreu com o Brás e a Mooca: redutos de italianos, espanhóis e portugueses, esses bairros foram paulatinamente transformados pela presença de migrantes nordestinos.⁷⁷



Figura 18: A influência da migração nordestina no Brás foi tamanha que, em 2010, foi inaugurado o Monumento ao Migrante Nordestino, na Praça da Concórdia, próximo à Estação Ferroviária do Brás. Fonte: < http://www.monumentos.art.br/monumento/monumento_ao_migrante_nordestino> . Acesso em: 25/11/2017.

A Estação Ferroviária do Brás e a Estação de Bondes do Brás, contudo, permanecem como lembranças reais de uma época em que eram as principais formas de acesso ao local, inseridas dentro das mudanças ocorridas no bairro. É interessante notar, também, que o Brás sofreu um processo de ressignificação de sua característica industrial, assim como outros bairros da cidade de São Paulo. Hoje em dia, poucas indústrias de fato existem no local, voltadas para o ramo têxtil que se tornou a grande imagem do bairro com suas ruas comerciais. Além disso, os prédios existentes das grandes fábricas do passado foram

⁷⁷ PAIVA, Odair da Cruz. *Histórias da (I)migração: imigrantes e migrantes em São Paulo entre o final do século XIX e início do século XX*. São Paulo: Arquivo Público do Estado, 2013. p. 133.

reutilizados por empresas e têm suas funções modificadas, servindo como igrejas ou universidades particulares, segundo Rafael Faleiros Paula⁷⁸.

Diferentemente do abandono que ocorre com a Estação de Bondes do Brás, estes edifícios que receberam novos usos e não estão tombados, se encontram em constante preservação devido ao fato de que mantêm uma funcionalidade até agora. Entende-se, portanto, que manter o local em uso é essencial para que ocorra uma efetiva preservação do patrimônio após ser decretada sua proteção. Antonio Soukef Júnior afirma que, além disso, é também imprescindível que impulsionemos o debate sobre como tratar os conjuntos industriais de interesse cultural, “conciliando a teoria com a prática”. Este seria “o único modo de preservar as especificidades únicas e irreproduzíveis que cada um desses documentos possui”, pois “somente a compreensão dessa singularidade poderá garantir o sucesso de qualquer intervenção sobre eles.”⁷⁹

Em uma breve defesa do Condephaat, podemos imaginar a dificuldade de buscar a particularidade em cada um dos bens tutelados pelo órgão, por se tratar de um conjunto de profissionais de várias áreas diferentes e visões diferente. Logo, é compreensível a diferença nas abordagens das diversas solicitações. De todo modo, esse fator reforça a importância do debate sobre a efetividade do tombamento como documento de preservação.

É perceptível que a discussão acerca de como tratar os bens tombados, em especial em lugares em constante crescimento e urbanização como a cidade de São Paulo, é essencial e atual. Os edifícios estudados são apenas mais um exemplo de como a preservação não se efetiva somente na tutela oficial, pois o instrumento de tombamento não atinge a atribuição de uma nova funcionalidade como recurso para salvaguardar a leitura do passado. Nota-se, portanto, que o necessário para a conservação do bem é, após o tombamento, garantir uma função social definida. Caso contrário, em uma metrópole que necessita de constantes mudanças, os valores histórico e arquitetônico do bem podem se perder diante de poderosos interesses econômicos e políticos.

⁷⁸ PAULA, Rafael Faleiros. Implicações socioespaciais da desindustrialização e da reestruturação do espaço em um fragmento da metrópole de São Paulo. Dissertação de mestrado. FFLCH – Universidade de São Paulo, 2007. p. 17.

⁷⁹ SOUKEF JÚNIOR, Antonio. A Preservação dos Edifícios da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí. 1ª. ed. São Paulo: Annablume Editora; FAPESP, 2013. p. 143.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fontes

Processo de tombamento CONDEPHAAT - 20699-78: Estação do Brás.

Processo de tombamento CONDEPHAAT – 28682 -91: Estação de Bondes do Brás.

Bibliografia

ANTUNES, Alessandra Martins. **A rede ferroviária e a urbanização da freguesia do Brás: Estudo onomástico construtivo**. Dissertação de doutorado. São Paulo: FFLCH -Universidade de São Paulo, 2007.

BEM, Sueli Ferreira de. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP – Universidade de São Paulo, 1998.

COSTA, Cacilda Teixeira da. **O Sonho e a Técnica: A Arquitetura de Ferro no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

GUERRA, Sonia. **O instituto do tombamento como garantidor do patrimônio cultural brasileiro**. Revista Interdisciplinar de Direito. Faculdade de Direito de Valença (FAA). 2011.

KAKO, Iara Sakitani. **O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930**. Dissertação de doutorado. FFLCH - Universidade de São Paulo, 2013.

KUHL, Beatriz M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial; Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

LEMOS, Carlos. **Viagem Pela Carne**. São Paulo: Edusp, 2005.

MARINS, Paulo César Garcez. *Trajetórias de preservação do patrimônio cultural paulista*. IN: SETÚBAL, Maria Alice (coord. do projeto). **Terra Paulista: trajetórias contemporâneas**. São Paulo: CENPEC/Imprensa Oficial, 2008, p. 137-167.

- MOURA, Carlos E. M. **Vida Cotidiana em São Paulo no Século XIX: memórias, depoimentos, evocações.** São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.
- PAIVA, Odair da Cruz. **Histórias da (I)migração: imigrantes e migrantes em São Paulo entre o final do século XIX e início do século XX.** São Paulo: Arquivo Público do Estado, 2013.
- PAULA, Rafael Faleiros. **Implicações socioespaciais da desindustrialização e da reestruturação do espaço em um fragmento da metrópole de São Paulo.** Dissertação de mestrado. FFLCH – Universidade de São Paulo, 2007.
- PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública em São Paulo;** introdução e notas de Célio Debes. 2. Ed. São Paulo: Governo do Estado, 1977.
- REALE, Ebe. **Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos.** São Paulo: Pioneira; Edusp, 1982.
- REIS, Philippe Arthur dos. **Construir, morar e viver para além do centro de São Paulo: Os setores médios entre a urbanização e as relações sociais do Brás (1870 – 1915).** Dissertação de mestrado. FAU – Universidade de São Paulo, 2017.
- RODRIGUES, Marly. **Imagens do Passado: a instituição do patrimônio em São Paulo 1969-1987.** São Paulo: Editora UNESP; Imprensa Oficial do Estado; Condephaat; Fapesp: 2000.
- ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo.** São Paulo: Studio Nobel; Fapesp, 1997.
- RUFINONI, Manoela R. **Preservação e Restauro Urbano: intervenções em sítios históricos industriais.** São Paulo: Fap – Unifesp; Edusp, 2013.
- _____. *Arquiteturas e territórios da indústria em São Paulo.* IN: VARGAS, Heliana Comin; ARAUJO, Cristina Pereira de. **Arquitetura e mercado imobiliário.** Barueri, São Paulo: Manolo, 2014.
- SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira.** 5ed. 3reimpr. São Paulo: Edusp, 2013. 5
- SAES, Flavio. de. **As ferrovias de São Paulo 1870-1940.** São Paulo: Hucitec, 1981.
- _____. *São Paulo republicana: vida econômica.* IN: PORTA, Paula (org.). **História da Cidade de São Paulo**, v.3: a cidade na primeira metade do século XX. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

SEGAWA, Hugo. **Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na Passagem do Século XIX ao XX.** São Paulo: Ateliê Editorial, 2004

_____. *São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954.* IN: PORTA, Paula (org.). **História da Cidade de São Paulo**, v.3: a cidade na primeira metade do século XX. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

SOUKEF JÚNIOR, Antonio. **A Preservação dos Edifícios da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí.** 1ª. ed. São Paulo: Annablume Editora; FAPESP, 2013.

STIEL, Waldemar C. **História dos Transportes Coletivos em São Paulo.** São Paulo: Ed. MacGraw-Hill do Brasil Ltda; Edusp, 1976.

_____. **História do Transporte Urbano no Brasil: bondes e trólebus.** São Paulo: Pini; Brasília: EBTU, 1984.

TORRES, Maria Celestina T. M. **O Bairro do Brás.** São Paulo: Oficina Gráfica Municipal, 1969.

ZANIRATO, Silvia Helena. **São Paulo: Exercícios de Esquecimento do Passado.** Dossiê São Paulo Hoje. São Paulo, 2011. Disponível em: <
http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142011000100013 >.
Último acesso em 19/07/2017.