

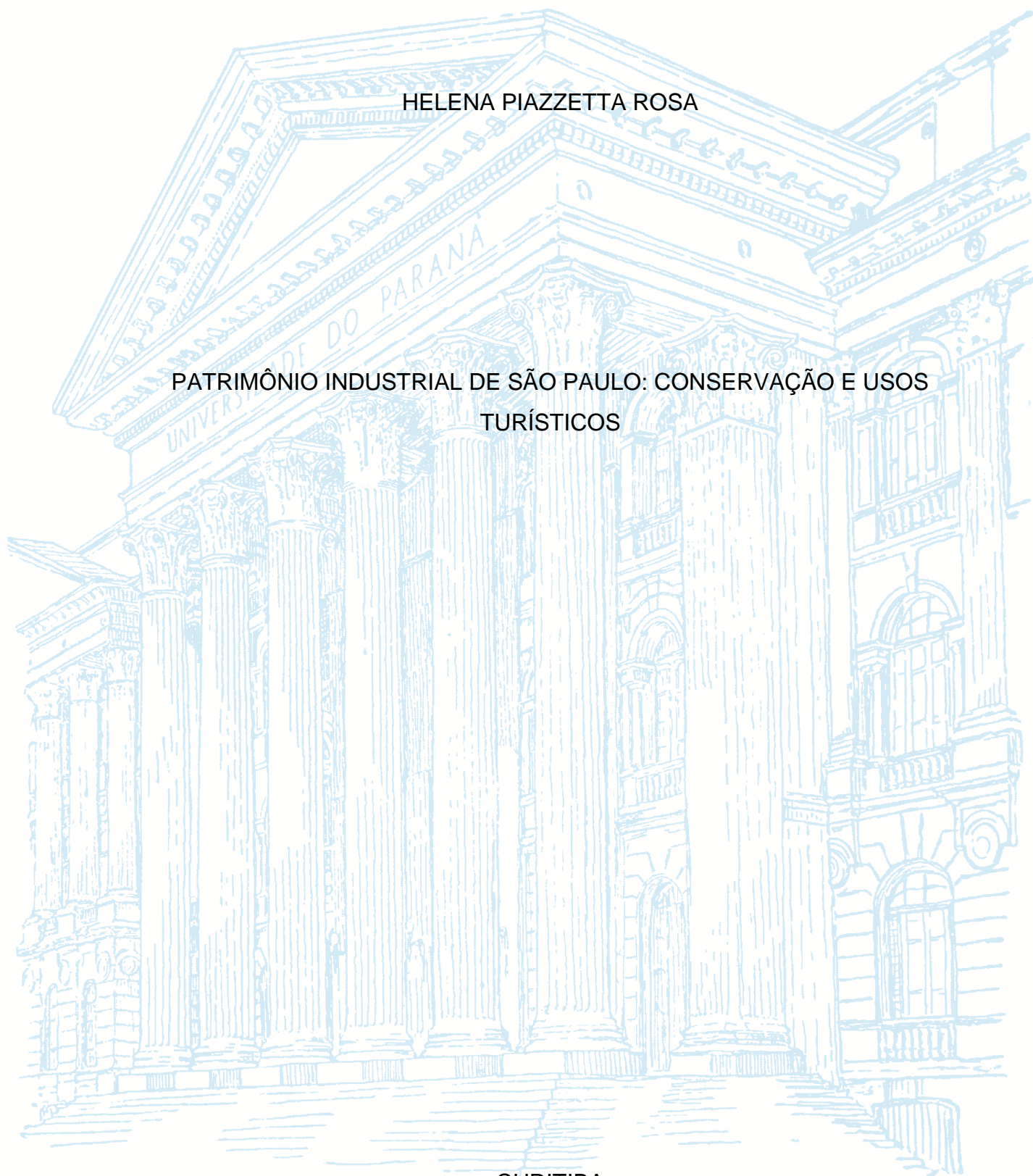
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

HELENA PIAZZETTA ROSA

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE SÃO PAULO: CONSERVAÇÃO E USOS
TURÍSTICOS

CURITIBA

2018



HELENA PIAZZETTA ROSA

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE SÃO PAULO: CONSERVAÇÃO E USOS
TURÍSTICOS

Projeto de Planejamento e Gestão do Turismo apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Turismo, Curso de Turismo, Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Sandro Campos Neves

CURITIBA

2018

RESUMO

A cidade de São Paulo é um modelo de urbanização aliada à industrialização, com remanescente patrimônio Industrial de grande relevância histórica local e indaga-se se a situação atual de conservação do Patrimônio Industrial da Cidade de São Paulo possibilita seu uso turístico. A partir disso, o objetivo desta pesquisa é analisar a potencialidade do uso turístico do Patrimônio Industrial da Cidade de São Paulo, buscando em bibliografia específica e documentos oficiais Municipais. Criou-se uma base teórica abordando Patrimônio Industrial, a urbanização da Cidade de São Paulo com enfoque nos bairros Brás e Mooca e discutiu-se Roteiros Turísticos, para formatação de um projeto de turismo. Com base em uma metodologia qualitativa e pesquisa exploratória, criou-se as ferramentas de coleta de dados, sendo Roteiros de Observação Simples e questionários, aplicados em meio físico e digital. A partir desses instrumentos foi possível verificar a atual situação do Patrimônio Industrial da cidade, estabelecer um perfil do potencial visitante e elaborar um guia turístico nos formatos impresso e digital, para desenvolvimento deste segmento pouco explorado na capital.

Palavras chave: Patrimônio Industrial. São Paulo. Guia Turístico

ABSTRACT

The city of São Paulo is a model of urbanization allied to industrialization, with patrimonial remnants of industrial importance of local and local importance of current activity of conservation of industrial patrimony of the city of São Paulo. From there, the objective is to analyze the potentiality of use of the Industrial Patrimony of the City of São Paulo, seeking official documents and Municipal Documents. It was created a theoretical base addressing Industrial Patrimony, an urbanization of the City of São Paulo with focus on the Neighborhoods and Moça and discussed Tourist Routes, to format a tourism project. Based on a qualitative methodology and exploratory research, created as tools of data collection, being Simple Observation scripts and questionnaires, applied in physical and digital media. Once the instruments were able to verify the current situation of Industrial Heritage, create a new profile of potential and develop a new digital approach

Keywords: Industrial Patrimony. Sao Paulo. Tourist guide.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - MAPA DA CIDADE DE SÃO PAULO NO SÉCULO 17	20
FIGURA 2 - MARCAÇÃO DOS PONTOS LEVANTADOS ATRAVÉS DA PESQUISA E DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	26
FIGURA 3 - POSIÇÃO DOS PONTOS NO MAPA	32
FIGURA 4 - RECORTE DO QUADRANTE NOROESTE	33
FIGURA 5 - FACHADA DO ANTIGO RESTAURANTE SANTA ROSA	33
FIGURA 6 - VISTA LATERAL DO CONJUNTO PELA RUA MONSENHOR ANDRADE.....	34
FIGURA 7 - VISTA DA ENTRADA PELA RUA DO BUCOLISMO	34
FIGURA 8 - DETALHE DO INTERIOR DO UM PRÉDIO.	35
FIGURA 9 - ANDAR SUPERIOR DO PRÉDIO PRINCIPAL.....	35
FIGURA 10 - BAIRRO DO BRÁS VISTO DO TELHADO DO PRÉDIO PRINCIPAL.	36
FIGURA 11 -COMPARAÇÃO NA MUDANÇA DA FACHADA.....	37
FIGURA 12- IMAGEM AÉREA DE SATÉLITE COM DETALHE PARA DISPOSIÇÃO DOS GALPÕES	38
FIGURA 13- FOTOS DA FACHADA DO COMPLEXO.....	38
FIGURA 14- VISTA DA RUA DO GALPÃO RESTANTE TECELAGEM SANT'ANNA	39
FIGURA 15- RECORTE DO QUADRANTE SUDOESTE	40
FIGURA 16 - COMPARAÇÃO NA MUDANÇA DA FACHADA DA FÁBRICA DE TECIDOS LABOR	41
FIGURA 17 - FÁBRICA DE DISCOS CONTINENTAL EM 2011	42
FIGURA 18 - ÚLTIMO REGISTRO DO CONJUNTO DE GALPÕES INDUSTRIAIS COM ARQUITETURA DO SÉCULO 18	43
FIGURA 19 - QUADRANTE SUDESTE DA PESQUISA	43
FIGURA 20 - VISTA DA RUA DA FACHADA DO MUSEU DA IMIGRAÇÃO	45
FIGURA 21 - ENTRADA ARSENAL DA ESPERANÇA	45
FIGURA 22- FÁBRICA DA ALPARGATAS NA DÉCADA DE 1930.....	46
FIGURA 23 - DETALHE NA FACHADA	46
FIGURA 24 - DETALHE ESTRUTURA DO TELHADO	47
FIGURA 25 - FACHADA DO ANTIGO COTONIFÍCIO CRESPI NA ESQUINA DAS RUAS JAVARI E TAQUARI.	48

FIGURA 26 - PASSARELA DE FERRO FUNDIDO.....	48
FIGURA 27 - PRÉDIO DA ANTIGA FÁBRICA DA ANTARCTICA PAULISTA	49
FIGURA 28 - CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DO PROJETO	57
FIGURA 29 - MENU PRINCIPAL APLICATIVO	62
FIGURA 30 - LOCALIZAÇÃO DO PONTO NO MAPA	63
FIGURA 31 - GUIA IMPRESSO	64
FIGURA 32 - GUIA IMPRESSO COM MAPA.....	64

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - FAIXA ETÁRIA DOS VIAJANTES	50
GRÁFICO 2 - FORMATO DO GUIA TURÍSTICO.....	52

LISTA DE TABELAS

TABELA 1- PONTOS LEVANTADOS POR PESQUISA BIBLIOGRÁFICA.....	29
TABELA 2- ATUALIZAÇÃO DOS DADOS PELA PESQUISA DE CAMPO.....	30
TABELA 2- ATUALIZAÇÃO DOS DADOS PELA PESQUISA DE CAMPO (continuação).....	31

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1 PROBLEMAS E OBJETIVOS DE PESQUISA	11
2 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO E SEUS USOS TURÍSTICOS	13
2.1 Patrimônio Industrial e Turismo.....	13
2.2 Turismo Técnico Industrial	17
2.3 Roteiros Turísticos	18
2.4 A cidade de São Paulo.....	19
3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	22
3.1 TIPO DE PESQUISA	22
3.1.1 Quanto à natureza	22
3.1.2 Quanto aos objetivos	23
3.2 COLETA DE DADOS.....	23
3.3. Procedimentos técnicos	25
4. ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA	28
4.1 PESQUISA DE CAMPO.....	28
4.2 - QUESTIONÁRIOS APLICADOS.....	50
4.3 - OBSERVAÇÃO DE CAMPO X QUESTIONÁRIOS	52
5. PROJETO DE TURISMO: GUIA ILUSTRADO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE SÃO PAULO	54
5.1 DESCRIÇÃO DO PROJETO.....	54
5.2 ETAPAS PARA EXECUÇÃO DO PROJETO	56
5.2.1 Descrição das Etapas para a Execução do Projeto (com cronograma).....	56
5.2.2 Cronograma de realização das Etapas de Execução do Projeto	58
5.2.3 Descrição dos Recursos Humanos envolvidos em cada etapa	58
5.2.4 Descrição do Orçamento e dos desembolsos por etapa	59
5.2.5 Avaliação do retorno do investimento	61
5.5.6 - Esboços dos guias.....	62
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	65
7. REFERÊNCIAS	67

1. INTRODUÇÃO

O Turismo Industrial, segmento ainda pouco explorado no Brasil, é comumente definido pela visita a empresas de manufaturas para exposição de modos de produção e usos de tecnologias (OLIVEIRA, 2012). Outro ponto que pode-se analisar é requalificação das estruturas fabris em desuso para possível utilização turística.

São Paulo é um modelo de urbanização associada ao processo de industrialização. Pelos diversos ciclos econômicos que passou, seu patrimônio industrial atual supõe-se vasto, apesar do dinamismo das construções e polos industriais.

Com tímido início durante a produção cafeeira entre as décadas de 1880 e 1890, a abertura de estradas de ferro e implementação de redes elétricas, aliada a presença de imigrantes europeus e consolidação do mercado local contribuiu para expansão e crescimento da indústria Paulista (MAMIGONIAN, 1976). Nas décadas seguintes seu polo industrial superou a indústria do Rio de Janeiro, em importância e relevância, crescendo mais que o dobro do restante das indústrias do Brasil (SOUSA, 2009).

Até meados do século 20, o crescimento dos bairros foi impulsionado com a intensificação da industrialização ao longo das estradas de ferro São Paulo *Railway* (atualmente Santos- Jundiaí) e a Central do Brasil (ligando a capital ao Rio de Janeiro). Dois bairros foram fundamentais durante esse processo: Brás e Mooca. O primeiro, com centros comerciais frequentados pela classe alta da cidade e o segundo, majoritariamente residencial, rapidamente se transformaram em bairros operários. (RODRIGUES, 2006). Ambos tiveram suas populações esvaziadas ao longo do tempo e possuem grande potencial de estudo da história e do processo de industrialização da capital.

A verificação da atual situação de imóveis industriais nestes locais, com potencial turístico, é um início para formatação de guias turísticos que levariam a atividade para outros eixos dos que os já consolidados na capital.

1.1 PROBLEMAS E OBJETIVOS DE PESQUISA

A partir desta primeira observação, surge o com problema principal de pesquisa: “A atual situação do Patrimônio Industrial da cidade de São Paulo possibilita seu uso turístico?”

Para respondê-lo, foram estabelecidos alguns objetivos de pesquisa que serão alcançados por através da bibliografia compilada nesta pesquisa. Tem-se como objetivo geral “ Analisar a potencialidade do uso turístico do Patrimônio Industrial de São Paulo”.

Para atingir o objetivo geral, foram delimitados objetivos específicos de pesquisa:

- Levantar bibliografia sobre Patrimônio, com ênfase em Patrimônio Industrial
- Verificar em fontes de dados se há indicação de existência de demanda desse segmento na cidade;
- Identificar o patrimônio industrial com potencial turístico na cidade de São Paulo, nos bairros Brás e Mooca;
- Analisar a potencialidade do patrimônio identificado para formatação de um Guia Turístico.

Com base no exposto, este trabalho terá uma estrutura com referencial teórico, procedimentos metodológicos, análise de resultados e descrição do projeto de turismo. Foram compilados dados coletados através de pesquisa de campo e analisados para estudo de viabilidade e criação de um guia turístico tendo por principal atrativo e motivação o patrimônio Industrial.

O referencial teórico será estruturado em tópicos que garantirão melhor compreensão do objeto de estudo em seu âmbito local, a Cidade de São Paulo. Será abordado o Patrimônio, em suas múltiplas interpretações e motivações, com foco no Patrimônio Industrial, apresentando estudos de caso deste segmento. Há exemplos, em Paris e Londres, do aproveitamento de estruturas e instalações fabris, dando início ao movimento de valorização de fábricas já desativadas. E ainda, será apresentado exemplo da cidade americana de Lowell, que é exemplo de valorização e conservação do Patrimônio Industrial desativado.

Os procedimentos metodológicos serão apresentados em sequência. Serão descritos o tipo de pesquisa, sua natureza, procedimentos e técnicas de coleta de dados e descrevendo os instrumentos de coleta dados utilizados para investigar o Patrimônio Industrial em São Paulo, seu estado de conservação e potencial uso turístico. Será descrito também o instrumento de coleta de dados que possibilitará a verificar o perfil do público alvo, bem como a presença ou ausência de público interessado neste tema.

Seguirá a análise de dados coletados, expondo a situação atual do patrimônio industrial levantado pela pesquisa, perfil de público encontrado e discussão sobre a viabilidade de criação do projeto idealizado.

Por último, tendo como base a análise de resultados, somando-se a dados obtidos na pesquisa bibliográfica, será apresentado o projeto de turismo resultante. O projeto consiste em propor a criação de um guia turístico que engloba antigas fábricas dos bairros Brás e Mooca que hoje estão desativadas mas que são importantes marcos para a região.

2 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO E SEUS USOS TURÍSTICOS

Para um melhor entendimento sobre a temática do presente estudo, serão aprofundados neste capítulo temáticas para construção do projeto almejando alcançar seus objetivos, verificando a possibilidade da criação de um guia turístico com o Patrimônio Industrial da cidade de São Paulo, mais especificamente nos bairros Brás e Mooca.

Esta revisão teórica aborda o Patrimônio Industrial e o Patrimônio Cultural, além de seus usos turísticos já consolidados. Apresenta também relações entre Turismo e Patrimônio, com enfoque no patrimônio industrial. E por fim, apresenta um panorama da atividade turística da cidade de São Paulo e apresenta os bairros específicos desta pesquisa.

2.1 Patrimônio Industrial e Turismo

A seguir será discutido o Patrimônio Industrial e seus usos turísticos. Por ser um segmento relativamente pouco explorado em âmbito nacional, há diversos entendimentos acerca do tema, quanto à sua amplitude, público alvo, motivação e objetivos.

O patrimônio Industrial abrange construções, parques industriais, minas abandonadas, estruturas e maquinário fabril e pode se estender a vilas e moradias de operários.

O turismo de patrimônio industrial teve sua origem na Europa. Com enfoque na preservação de patrimônio fabril de Londres, Abad (2004) estuda o movimento inglês da década de 50 que viu a necessidade, movido pelo movimento francês da década de 40, de abrir as portas das fábricas para visita do público em geral, em um passo para a modernidade. Essa abertura, segundo o autor, possibilitou uma releitura das instituições fabris que, com a crescente urbanização da cidade, passavam a ter cada vez menos espaço nos centros urbanos. Os planos de zoneamento destinavam áreas afastadas para indústrias e os antigos prédios fabris haviam dois caminhos: demolição e construção de prédios populares; ou manter a estrutura operante, mas com abertura ao público externo.

Iniciou-se, então, um processo de conservação de alguns edifícios industriais que formavam parte do passado histórico do Reino Unido e que explicavam as formas de vida de uma sociedade nascida durante a revolução industrial. A ideia era revitalizar os “elefantes brancos” de áreas antes afastadas da cidade, além de encontrar formas para reorganizar o mobiliário urbano e condições de habitação ao redor de antigas fábricas (ABAD, 2004).

Ainda segundo o autor, o Turismo de Patrimônio Industrial pode ser observado sob a motivação do visitante em visitar fábricas ou parques industriais desativados, com intuito de visualizar o patrimônio com uma perspectiva patrimonial ou histórica (ABAD, 2004). São espaços com interesse artístico e interação com o visitante, retratando um determinado período de industrialização, com exemplares de maquinários com fins artísticos e recreativos. Essa perspectiva teria maior interesse cultural e amplo uso turístico, segundo o autor.

Outro estudo de caso, que é referência na questão de preservação e reutilização de estruturas, é o do *Ironbridge George Museum*. Localizado nas margens do Rio Severn, região que já foi a principal produtora de ferro da Grã Bretanha, abriga atualmente um forno de fundição, datado de 1709. Este forno foi descoberto em 1959 pelos proprietários da fundição *Coalbrookdale*, dona da área na época. Junto ao forno, inicialmente expuseram amostras de produtos da antiga fundição (FERNANDEZ; RAMOS, 2004).

Um movimento de recuperação do patrimônio industrial do Vale de Ironbridge teve início em 1968, logo após a criação da Fundação de Museus do Vale de Ironbridge. Com projeto de difusão cultural através da preservação das técnicas de produção do local, iniciaram restauração da ponte de ferro no ano seguinte. Em 1979 foi inaugurado o Museu de Ferro. Na sequência, a Fundação remodelou parte da área de Blitz Hill, vilarejo de estilo vitoriano, preservando seus armazéns de carvão, tijolos e forjas (FERNANDEZ; RAMOS, 2004).

Puche (1996) descreve outros exemplos da revitalização e uso de estruturas industriais no Vale do Rio Severn, pela mesma Fundação, como a fábrica de cerâmica de Jackfield, em atividade desde 1840; a fábrica de porcelana de Coalport, primeira fábrica do tipo na região com início das atividades em 1795. A porcelana produzida sob o comando de John Rose era mundialmente famosa e premiada. Além, o autor descreve diversas propriedades da família Darby e fazendas produtivas do Vale.

Segundo últimos dados (2006), os museus sob guarda da Fundação de Museus do Vale de Ironbridge recebem cerca de 300.000 visitantes ao ano, gerando cerca de 50 milhões de dólares.

Através do turismo de patrimônio industrial, pode-se reconhecer a influência da indústria na história e cultura da população local e verificá-la através de antigas fábricas, museus, minas desativadas, depósitos, parques fabris e suas estruturas (como fornos, maquinário, canais desativados, cavas); todos com potencial turístico.

A contemplação de paisagens é ação inerente a visita de novos lugares, possibilitando ao visitante explorar e descobrir o local. A arquitetura e funcionalidade das instalações industriais chamam atenção de olhares, tanto quanto às naturais. Cappel (1995) aborda o turismo industrial como visita a instalações industriais já em desuso e complexos industriais ainda ativos, ressaltando que essa é uma atividade que pode ser agregada a outras rotas já existentes, apenas consolidando a visita.

A complementaridade da oferta turística e reinvenção da paisagem é discutida por Moura (2009). Uma atividade não necessariamente se sobrepõe a outra, mas coexistem em um mesmo espaço.

Como exemplo ilustrativo do potencial dinamizador de atrativos industriais, cita-se a mina de sal de Wieliczka, na Polônia. Após reconhecida pela UNESCO como patrimônio mundial em 1978, vem recebendo um número crescente de visitantes que percorrem seus interiores e conhecem a história e cotidiano de seus antigos trabalhadores.

A preservação e gestão do patrimônio industrial não pode seguir as mesmas pautas do patrimônio artístico, uma vez que o elemento de relevância não é sua singularidade, mas seu tempo de existência e utilização por um extenso número de pessoas (OLIVEIRA, 2012). Dessa forma, o patrimônio industrial pode contribuir na construção da compreensão mais profunda de um processo histórico, uma vez que sua existência e seus objetos tenham um grande tempo de utilização.

Sobre o patrimônio Industrial, Fernandez e Ramos (2004) discute o uso deste patrimônio e seu potencial uso turístico, seja por seu valor arquitetônico, museológico ou recreativo. Apresenta casos nos Estados Unidos e Europa que reforça a ideia de utilização de estruturas industriais em roteiros. Os autores apresentam o caso das manufaturas têxteis de Lowell, no Estado de Massachussets (Estados Unidos) que, a partir de 1977 iniciou o processo de valorização das

estruturas fabris. A ideia de preservação e revitalização de centros e construções nos Estados Unidos começou por volta de 1930, com a criação de um conselho de preservação em Charleston, na Carolina do Sul, para preservação de seu centro histórico. Atualmente, mais de 2.300 cidades por todo o país criaram seus comitês e centros de preservação (LOWELL, [201-]).

O caso de Lowell pode parecer tardio, mas é hoje uma referência em restauro e reutilização de estruturas. Uma das cidades mais antigas dos EUA, sua indústria têxtil, uma das principais do país desde meados do século XX, não conseguiu escapar da grande recessão de 1930. Com isso, diversas fábricas faliram e prédios foram abandonados e demolidos em 1960. Na próxima década, um fundo de revitalização foi destinado a Lowell que, em 1971 iniciou a projeção de revitalização de áreas e prédios abandonados, mas que foram símbolo de crescimento para a cidade. O projeto se iniciou pela Antiga Prefeitura e uma pequena porção do centro histórico, incluindo prédios residenciais, comerciais e religiosos, em 1975. Em 1977 foi a vez da área do Canal da cidade receber reconhecimento histórico de sua importância para formação da cidade. Nesta áreas estão as principais indústrias têxteis.

Todo esse processo continua até os dias atuais, com a criação do Conselho Histórico e Lowell (*The Lowell Historic Board* -LHB) e criação do Distrito Histórico de Lowell (*Downtown Lowell Historic District* - DLHD) na década de 1980. Segundo dados da prefeitura de Lowell ([201-]), houve investimento de aproximadamente 1 bilhão de dólares, desde sua criação, e requalificação de 98% da área de 490 mil metros quadrados do Distrito Histórico.

O geógrafo Capel (1995), afirma que a utilização desta herança industrial não deve se reduzir ao prédios abandonados ou estruturas velhas. Há que se incorporar os Museus técnicos-científicos especializados, estações e linhas férreas, elevadores de montanhas (bondinhos e cabos), eclusas, diques secos e diversas outras estruturas e espaços ligadas as indústrias. Todos esses elementos possuem particularidades cênicas que podem ser incorporados em projetos de turismo cultural-industrial.

E o crescente número de projetos de preservação de patrimônios industriais é uma porta de entrada às áreas afetadas pelo fim de uma atividade econômica antes proeminente (FERNANDEZ; RAMOS, 2004). Apesar de vários projetos de visita a instalações fabris serem de cunho educacional, não se pode negar a potencialidade

turística. Podem ser desenvolvidos diversos pontos de desenvolvimento da localidade, verificar a evolução de tecnologias e mudança das relações socioeconômicas de determinada sociedade. Novamente, o patrimônio Industrial, se utilizado de forma organizada, é um elemento diferencial na oferta turística e ponto competitivo para agregar valor ao destino.

Ainda sobre a utilização do Patrimônio Industrial, Fernandez e Ramos completa que:

[...]algunos de estos proyectos se pueden incluir dentro de los movimientos de dinamización territorial que en las últimas décadas proponen que es posible observar que los recursos del turismo, el ocio, la promoción cultural, natural y de cualquier tipo de atractivo con un cierto interés, integran una potencial estrategia de futuro en algunas áreas del interior. (FERNANDEZ; RAMOS, 2004, p 61).

Portanto, é possível o desenvolvimento integrado do Turismo Industrial, ainda que como atividade complementar. Dessa forma, é possível aumentar a estadia do turista/ visitante, gerando mais desenvolvimento à localidade.

2.2 Turismo Técnico Industrial

Este segmento de Turismo pode ser definido como o motivado pelo desejo de conhecer técnicas de produção ou formas de processamento de um produto em escala industrial (HOLDERBAUM, 2008). Temos diversos exemplos de fábricas que se tornam atrativo com esta motivação: fábricas de chocolate em Gramado, Cervejarias, Metalúrgicas e de diversos outros setores.

Um estudo de caso realizado acerca do Turismo técnico Industrial ocorreu na cidade de Joinville /SC. O estudo apresenta esse segmento como potencializador do turismo da região. Para estudo do objeto de sua pesquisa, um segmento turístico da cidade de Joinville, Holderbaum (2008) se apoia na definição de Turismo Industrial como a “atividade de visitar uma empresa ou indústria onde o turista pode conhecer todo o processo de fabricação dos produtos” (trad. de HOLDERBAUM, 2008). Esse segmento turístico também compreende a visita com fins educacionais, culturais e não se restringe ao patrimônio industrial antigo, mas também o atual (em uso).

O autor ainda comenta a integração de visita a fábricas em seus roteiros receptivos, com o desenvolvimento de rotas pelos seus interiores. Com isso, o turista

tem a oportunidade de conhecer o potencial econômico da cidade e produtos de fabricação local. Com isso, pode-se criar pontes com novos investidores e contatos de negócios, com a popularização e expansão da marca.

Para Moura (2010), o segmento do turismo técnico industrial se alicerça nos fluxos de oferta e demanda interessada para produção de roteiros específicos. O público pode ser dividido em turistas que visitam a região por diversos motivos a fim o turismo industrial; e visitantes que se destinam às indústrias e comércio locais. A autora analisa a potencialidade turística industrial do Município de Araucária/PR.

O potencial para desenvolvimento de atividades de Turismo técnico Industrial é apoiado pela infraestrutura já existente no Município, que possibilitou implementação do Roteiro de Turismo Rural “Caminhos do Guajuvira”. Além do mais, Araucária apresenta um dos maiores parques industriais do Estado (MOURA, 2009). Segundo dados municipais de 2008, seu parque industrial emprega aproximadamente 40.000 pessoas nas quase 3.000 unidades empresariais, nas áreas petroleira, de celulose, agroindústria e pequenas indústrias variadas. Isso já gera um fluxo de visitantes de negócios.

Moura (2010) ainda aponta a proximidade e facilidade de acesso à Capital como fator determinante para prosperidade de novos roteiros turísticos. Então, há infraestrutura, oferta, acesso e demanda ainda não específica. Para conclusão de sua pesquisa, Moura (2010) discorre sobre o papel do desenvolvimento do Turismo Industrial em Araucária.

Apesar de descrito nesta pesquisa, o Turismo técnico industrial não é o foco. Apresentou-se para esclarecer ao leitor a diferença de motivação entre o Turismo Técnico Industrial e o Turismo de Patrimônio Industrial. Esse segundo será a base para construção do projeto e produto final resultante.

2.3 Roteiros Turísticos

Forma de agregar diversos atrativos em um produto, os Roteiros Turísticos são exemplos de como ordenar a atividade turística em determinado espaço, com possibilidade de controlar e prever o fluxo. Além do mais, diversificam a oferta turística e atuam na dinamização do espaço (SANTOS; SANTOS; CAMPOS, 2012) Para criação e fundamentação de novos roteiros, faz-se necessária verificação de requisitos pré existentes ao seu desenvolvimento.

Segundo Bahl (2004), é imprescindível a verificação de infraestrutura básica existente, acesso aos atrativos, demanda identificada e organização sistemática de atrativos de um mesmo segmento. A forma de organização e disposição dos pontos caracteriza a definição do produto, se Roteiro ou Rota turístico. O Ministério do Turismo (2005) define rota como “um percurso continuado e delimitado cuja identidade é reforçada ou atribuída pela utilização turística” e já Roteiro como “itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística”. Ou seja, enquanto a rota é planejada com um início em um fim, o Roteiro é circular, dando mais liberdade ao visitante para iniciar de qualquer ponto que lhe convenha. Isso não irá interferir na compreensão do produto.

Além do mais, os roteiros possibilitam “uma exposição temática ampla e baseada em conteúdos culturais-naturais despertam o interesse das pessoas e preenchem suas necessidades de evasão e deslocamento, motivando-as a viajar” (BAHL, 2004). Portanto, justifica-se a escolha de Roteiros para o presente estudo, uma vez que o Turismo Industrial pode ser trabalhado como produto complementar e abre um gama de possibilidades de temáticas a serem desenvolvidas, tais como a arquitetura fabril, a técnica e tecnologia da indústria, a passagem de tempo de determinada sociedade.

2.4 A cidade de São Paulo

A cidade de São Paulo, maior cidade do Brasil em número de habitantes e território, foi fundada em 1554 e é também maior polo de negócios do Brasil. Ao longo de seus 464 anos, a capital paulista passou por diversos ciclos econômicos, como a comercialização de produtos agrícolas, da indústria cafeeira (nos idos de 1880 a 1935); crescimento das indústrias metalúrgicas (a partir de 1920) e de commodities.

Com início em uma pequena vila, a Cidade de São Paulo teve crescimento acentuado com a transferência da Capital do Brasil para o Rio de Janeiro. No início do século XIX, a política de organização da cidade era pautada por diretrizes imperiais, na qual apenas limitava espaços para igrejas, prédios oficiais e comércio.

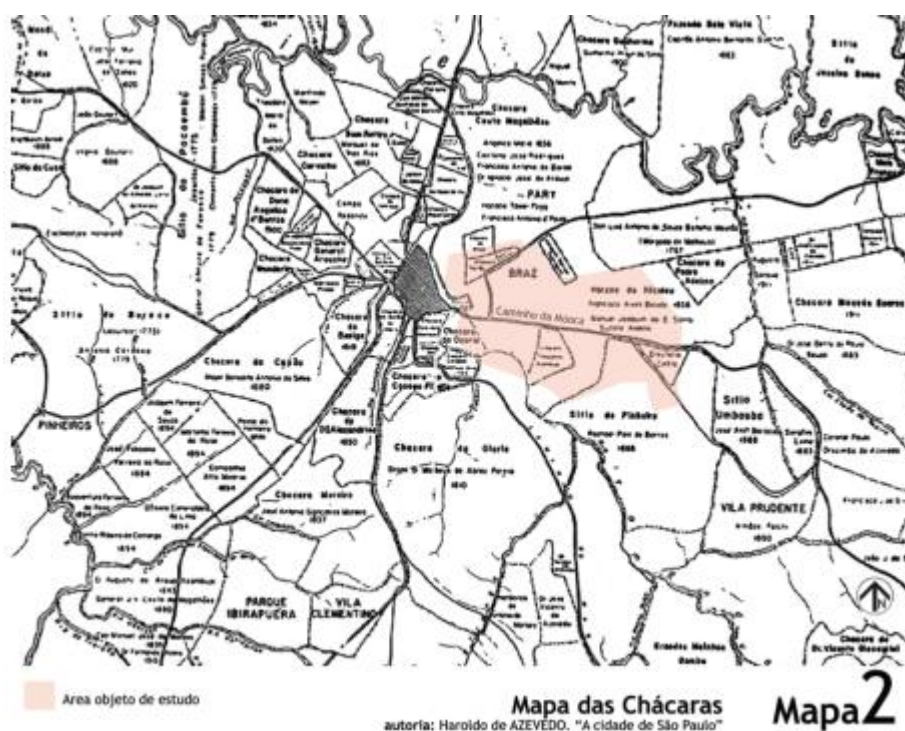
A partir de 1972 estabeleceu-se efetivamente um Plano Diretor para a capital paulista, integrando os anteriores planos setoriais, a partir da promulgação da Lei

7.802 de 1972. Com isso, definiram-se às áreas de altas, média e baixas concentrações demográficas, além da delimitação de zonas de comércio e indústria. Houveram modificações da Lei de zoneamento de sua criação até o momento atual (SOUSA, 2009).

O presente estudo irá verificar a atual situação do patrimônio industrial com potencial turístico, que é um início para formatação de guias turísticos que levariam a atividade para outros eixos dos que os já consolidados pelo Estado na capital. O objeto de análise serão dois bairros com histórico industrial: Brás e Mooca.

O bairro do Brás (originalmente com essa grafia) aparece pela primeira vez em na planta da cidade de São Paulo de 1810, que mostra um adensamento populacional no centro histórico, ladeado à leste pelo cinturão de chácaras - onde hoje se localiza o Brás (RODRIGUEZ, 2006)- como pode ser visto abaixo

FIGURA 1 - MAPA DA CIDADE DE SÃO PAULO NO SÉCULO 17



Fonte: Rodrigues (2006)

Segundo descrito por Rodriguez (2006), o “bairro do Brás surgiu das propriedades de Francisco Alves Bicudo e Manoel Joaquim do Espírito Santo, até pelo menos 1856”.

Neste mapa já está presente o Caminho da Mooca, que levava à outras chácaras, como ao Sítio do Pinheiros às propriedades de Raphael Agenor Paes de Barros. (RODRIGUES, 2006).

Com a implantação de duas importantes ferrovias, o mapa destes bairros seria cortado na vertical pela Ferrovia Santos-Jundiaí, posterior São Paulo Railway, inaugurada em 1867 e horizontalmente pela ferrovia Central do Brasil, inaugurada em 1869. Atualmente essas linhas férreas são utilizadas pela linha de trens Metropolitanos - CPTM e pela linha do Metrô, respectivamente.

A proximidade com o centro da cidade (principal zona econômica da época) e a presença de duas ferrovias favoreceu a instalação de diversas fábricas nos bairros do Brás e Mooca a partir de 1880 (RODRIGUEZ, 2006), até a década de 1970, quando grande parte das indústrias já estavam desativadas ou instaladas em outros endereços com maior possibilidade de crescimento.

Alguns remanescentes deste patrimônio industrial dos bairros é descrita por Bardese (2011) que cita 3 conjuntos de edificações pertencentes à Indústrias Reunidas Matarazzo, além de diversos galpões construídos ao longo das linhas Férreas. Rodriguez (2006), também apresenta exemplares de edifícios que já foram indústrias operantes, como o Cotonifício Crespi, Fábrica da Bavária que posteriormente se tornou Fábrica da Antártica Paulista, além da Fábrica das Alpargatas, Hospedaria dos Imigrantes do Brás e Fábrica de Tecidos Labor.

Segundo as autoras, todos os exemplos citados fazem parte da memória dos bairros, estando presentes na paisagem atual. A presente pesquisa selecionou, a partir dos exemplares levantados pelas autoras Rodriguez (2006) e Bardesi (2011) os atractivos com maior potencialidade de integrar um guia turístico. Essa real viabilidade será discutida nos capítulos seguintes.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Neste capítulo serão abordados os procedimentos metodológicos para realização desta pesquisa. Será descrita o tipo de pesquisa, sua natureza, os procedimentos técnicos para coleta de dados e sua classificação referente aos objetivos. Além do mais, será descrito forma de análise de dados para verificação do potencial turístico e existência de atrativos para formatação de um guia turístico industrial de São Paulo.

3.1 TIPO DE PESQUISA

Segundo Gil (2010, p. 32), a pesquisa “é desenvolvida mediante o concurso dos conhecimentos disponíveis e a utilização cuidadosa dos métodos e técnicas de investigação científica”. A fim de se identificar a natureza metodológica do trabalho, deve-se levar em consideração seus objetivos, fontes de obtenção de dados e procedimentos de coleta. Estes pontos serão descritos na sequência.

3.1.1 Quanto à natureza

Para desenvolvimento do tema, se realizará pesquisa qualitativa, buscando classificar e analisar o objeto de pesquisa em suas particularidades e especificidades. Segundo Godoy (1995a), nesta natureza de pesquisa, “um fenômeno pode ser melhor compreendido no contexto em que ocorre e do qual é parte, devendo ser analisado numa perspectiva integrada”. Uma de suas principais características é a flexibilidade de sua estrutura, podendo o pesquisador, no decorrer da pesquisa, encontrar outros enfoques.

A pesquisa seguirá documental, sendo “documentos” entendida de uma forma ampla, incluindo os materiais escritos (como por exemplo jornais, informes técnicos, memorando e relatórios), estatísticas e gráficos (GODOY, 1995b). Essa fonte de dados, primária, pode ser revisitada e analisada sob diferentes óticas, adaptando melhor ao objetivo de pesquisa. Ou seja, os dados contidos nos documentos se mantêm por longos períodos de tempo e “por terem origem num determinado contexto histórico, econômico e social, retratam e fornecem dados sobre esse

mesmo contexto. Não há, portanto, o perigo de alteração no comportamento dos sujeitos sob investigação” (BAILEY, 1982).

3.1.2 Quanto aos objetivos

Por haverem poucos dados acerca do tema, a pesquisa se classifica como exploratória, o que também dá maior liberdade para adequação de técnicas de pesquisa e coleta de dados ao longo da pesquisa. Segundo Gil (2010, p. 45), essa técnica de pesquisa tem como finalidade “proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito”. Uma forma de desenvolvimento de pesquisas exploratórias é por meio de exemplos que estimulem a compreensão e dimensão do objeto de pesquisa e seu contexto (SELITIZ *et al.*, 1967). Para tanto, é imprescindível um levantamento bibliográfico e documental, observação com roteiro padronizado e estudo de caso.

É considerada também de caráter descritivo com base em bibliografia. São essas, a descritiva e a exploratória, comumente utilizados pelos pesquisadores das ciências sociais com atuação prática e criação de material posterior.(GIL, 2010 p. 48).

3.2 COLETA DE DADOS

Para coleta de dados foi aplicada pesquisa bibliográfica e documental, uma vez que a bibliografia específica do tema não é ampla (GIL, 2010). Dessa forma, o material de pesquisa foi composto por artigos científicos, mapas e relatórios municipais. A escolha de bibliografia referente ao assunto requer cuidado segundo o autor pois fontes secundárias de dados podem fornecer dados processados de forma equivocada. Para evitar multiplicação de erros, é necessária verificação de dados em mais de uma fonte, confrontando-as.

A coleta de documentos, por sua vez, não pode ser realizada de forma arbitrária, mas seguindo hipóteses ou propósitos de pesquisa. Segundo Godoy (1995b), uma vez coletados, os dados devem ser analisados com uma metodologia definida. Segundo Bardin (1977), as informações (de dados escritos ou verbais) podem ser analisadas por frequência de mensagens e sua posterior interpretação, para gerar um sentido e aplicação.

A criação de um modelo de investigação permitirá melhor análise dos dados coletados em visita de campo. Para formulação deste modelo poderão ser utilizados roteiros de análise de documentos, tais como mapas, planos Municipais e Projetos. Isto originará a formatação de um roteiro de observação simples.

Além do mais, a investigação de campo com observação simples foi indispensável para constatação de hipóteses e formatação do produto final. Esta observação se estruturou com roteiro simples. Nele foram observadas questões pertinentes a viabilidade de inclusão de atrativos em guias turísticos, como pontos de acesso e distâncias de principais vias, acessibilidade do local, existência de visitação ou possibilidade de abertura para visitação e condições de conservação do local.

Este roteiro contém a) informações gerais: Nome do local (antiga fábrica, parque industrial, vila operária), endereço, data da visita, Natureza do edifício (Pública ou Privada); b) dados de acesso: principais vias de acesso, linhas de ônibus / metrô nas proximidades, condições do pavimento e passeio (acessibilidade, estacionamentos); c) caracterização do local: Apresenta elementos da fachada / estrutura original?, Permite visitação no interior do edifício (guiada ou livre)?, Apresenta algum elemento de resgate histórico (placa, linha do tempo).

E ainda, o uso de questionários em meio digital e impresso destinado ao público visitante de São Paulo e potenciais visitantes. O objetivo do questionário é abordar a motivação da viagem e possível interesse em adquirir um guia de bolso sobre antigas fábricas e instalações fabris. O formato deste guia também será questionado (se impresso ou digital, por meio de app ou site adaptado para versão mobile).

O questionário aborda a) Perfil Socioeconômico: cidade de origem, idade, grau de instrução, sexo, situação profissional atual; b) dados sobre viagens: frequência de viagem, destino e duração da viagem, motivação, meio de transporte utilizado; c) Motivação/interesse pelo tema do projeto: interesse em conhecer a história local ou eventos importantes para a localidade interesse em arquitetura fabril; interesse em Patrimônio Históricos; interesse em locais históricos da região ou com resgate histórico; utilização de um guia de bolso e formato (impresso ou digital).

3.3. Procedimentos técnicos

Para formação de referencial teórico de pesquisa, foram levantados temas a fim de proporcionar embasamento técnico e conceitual de pesquisa, utilizando referências teóricas já analisadas e publicadas. Utilizou-se pesquisa exploratória de acordo com Gil (2010), para familiarizar-se com um tema ainda pouco explorado, e documental como aborda Godoy (1995). Esse referencial aborda os temas: Patrimônio, Patrimônio Industrial e seu uso turístico, Zoneamento da cidade de São Paulo com ênfase nos Bairros Brás e Mooca e Guias turísticos

Para constituição do referencial teórico, os principais autores utilizados acerca de Patrimônio Industrial em seu conceito mais amplo e seus usos turísticos foram uso Puche (1996), Abad (2004), Fernandez e Ramos (2004), Holderbaum (2008), Moura (2004), Oliveira (2012), Lowell ([201-]), Capel (1995), Saia (1989). Utilizou-se pesquisa bibliográfica. Quanto a cidade de São Paulo, através de pesquisa bibliográfica e documental, com consulta também a mapas e relatórios municipais os autores consultados foram Sousa (2009), São Paulo (2016), Oliveira (2014), Rufoni (2004). Acerca do objeto de estudo, os bairros Brás e Mooca, os autores Bardese (2011), Rodriguez (2006), Vargas (2013) e Falcetta (2013) elucidaram um panorama da história de sua urbanização, crescimento e modificação ao longo das décadas. E ainda, para formatação de ideias acerca do objeto tema do projeto e melhor entendimento sobre a função de Roteiros Turísticos utilizou-se pesquisa bibliográfica sendo os principais autores Bahl (1998), Bahl, Nitsche (2012).

Esse referencial teórico foi construído levando em consideração os assuntos e temas necessários para se atingir aos objetivos deste estudo, juntamente com a observação de campo e questionários.

Com a observação de campo, seguindo o roteiro já citado anteriormente, foi possível coletar dados para formatação do produto deste estudo, um guia de bolso. Para observação foram selecionados previamente dois bairros de São Paulo, com embasamento no referencial teórico. Neles, foram delimitadas ruas e regiões específicas, onde foi possível observar potenciais edifícios componentes do guia. Como é possível visualizar no Mapa (figura 1), as regiões selecionadas estão próximas à linha férrea ou a avenidas importantes. Através de pesquisa bibliográfica foram levantados inicialmente 12 imóveis com características válidas a este estudo:

construções industriais desativadas com algum elemento preservado (fachada, estrutura interna, possível visitação).

FIGURA 2 - MARCAÇÃO DOS PONTOS LEVANTADOS ATRAVÉS DA PESQUISA E DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO



Fonte: A autora (2018)

Os pontos no mapa são (seguidos de seus logradouros):

- 1- Moinho Matarazzo - Rua do Bucolismo, Brás
- 2 - Fábrica Mariângela - Rua Monsenhor Andrade, Brás
- 3- Tecelagem Sant'ana - Rua Monsenhor Andrade, ao lado da ferrovia
- 4 - Metalurgica Matarazzo - Rua Caetano Pinto, Brás
- 5 - Hospedaria dos Imigrantes - Rua Visconde de Parnaíba, Mooca
- 6 - Fábrica Alpargatas São Paulo - Rua Dr. Almeida Lima, Mooca
- 7 - Cotonifício Rodolfo Crespi - Rua Javari, Mooca
- 8 - Passarela metálica - Rua da Mooca sob os trilhos da ferrovia, Mooca
- 9 - Fábrica Antartica Paulista - Av. Presidente Wilson, Mooca
- 10 - Fábrica de Tecidos Labor - Rua da Mooca, Mooca
- 11- Fábrica de discos Continental - Rua Luís da Gama, Mooca
- 12 - Galpões industriais do séc 19 - Rua da Mooca, Mooca

A área destacada no Mapa se expõe os limites dos bairros Brás e Mooca no final do século 19 e foi usado de referência para pesquisa de campo. São os limites da área: a norte na intersecção entre Av. dos Estados e ferrovia Santos - Jundiaí; a leste, seguindo a ferrovia até intersecção com a linha férrea do metrô (linha 3 - Vermelha) e se estendendo até a rua Bresser; ao Sul, pela Rua da Mooca até intersecção da Rua Luis Gama com a Av. dos Estados que fecha o limite oeste da área.

Os questionários fornecem um perfil do turista/ visitante para direcionamento do produto ao público específico. Para sua aplicação, foram elegidas duas formas: em meio digital e presencial. Sobre a primeira, os questionários foram dispersos em Grupos da rede social Facebook, relacionados a Turismo. Esses grupos foram selecionados por conter um público específico de viajantes, e potenciais turistas de São Paulo. Já sobre a forma presencial, o local escolhido foi o centro da cidade, próximo à pontos turísticos onde a concentração de turistas e visitantes da capital é maior. Escolheu-se também o final de semana como dia de aplicação, acrescentando ainda mais a oportunidade do encontro com o público desejado.

Se tratando de uma pesquisa qualitativa, a amostragem de questionários não deve ser definida meramente com fórmulas. Segundo Vieira (2014), a amostragem em pesquisas com esta depende muito do resultado que se espera atingir. A autora indica que deve-se iniciar com um número baixo de questionários para testar a compreensão do entrevistado e realizar ajustes, se necessários, para atingir o objetivo esperado.

Considerando os dados mais recentes sobre o número de visitantes de São Paulo (Observatório do Turismo, 2014), o total de turistas chegou à 15,1 milhões. Ainda segundo o relatório, destes, 12,1% tinham sua motivação voltada a atividades de lazer, o que totaliza cerca de 1,87 mil visitantes. Indo mais adiante, desta fatia motivada ao lazer, 3,9% usufrui principalmente da “Cultura”, o que nos leva a uma parcela de 71.256 turistas aproximadamente. Considerando essa população, o número de questionários deve girar em torno de 100, ou até que haja saturação das respostas (Vieira, 2014). Este número de questionários foi obtido de forma digital e presencial. Os dados coletados serão discutidos no próximo capítulo.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA

Neste capítulo serão expostos e analisados os dados levantados pela presente pesquisa, que servirão de base para construção de um projeto de turismo. Primeiramente serão expostos os dados coletados em pesquisa de campo, com aplicação do instrumento de coleta de dados, os 12 pontos levantados, seu estado atual e possível uso turístico. Esses potenciais atrativos foram definidos conforme critério já apresentado anteriormente e analisados em visitas de campo que ocorreram nos dias 30/08, 13/09 e 29/09/2018.

Serão analisados também os dados coletados com os questionários aplicados em meio digital (em grupos de rede social) e presencial. A aplicação presencial ocorreu nos dias 22 e 23/09 próximo ao posto de informações turísticas na Praça da República, no centro de São Paulo. Esse local foi escolhido por ser próximo à área de estudo, com fácil acesso à pontos de ônibus com trajetos passando pelo Brás e Mooca, além da maior concentração de turistas, devido à proximidade do ponto de embarque do Circular Turismo (linha de ônibus turística da Capital).

4.1 PESQUISA DE CAMPO

Através da pesquisa bibliográfica foram selecionados 12 pontos de potenciais atrativos turísticos. Para verificação e atualização de dados, foi aplicado roteiro de observação em visitas a campo. Este roteiro, conforme explicado no capítulo anterior, abrange dados de identificação (nome do local, data da visita, natureza - pública ou privada), de visitação e acesso (possibilidade de visitas, rotas de acesso) e de caracterização turística (elementos de fachada ou arquitetura preservados, existência identificação de resgate histórico). Na tabela abaixo são apresentados os pontos e sua situação atual conforme levantado na pesquisa bibliográfica. Esses dados foram confrontados com a observação de campo.

TABELA 1- PONTOS LEVANTADOS POR PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

	Nome da Fábrica	Situação levantada pela pesquisa bibliográfica	Logradouro
1	Moinho Matarazzo	Uma parte do conjunto é uma casa de eventos esporádicos (entrada pela Rua do Bucolismo), outra parte está desativada (entrada pela rua Monsenhor Andrade) e em uma ponta funciona o Restaurante Santa Rosa	R. do Bucolismo - Brás, São Paulo - SP, 03008-040
2	Fábrica Mariângela	Abriga um centro importador e comercial de atividade diversa e eu outra parte um estacionamento.	Rua Monsenhor Andrade - Brás, São Paulo
3	Tecelagem Sant'ana	Prédio totalmente ocioso	R. Monsenhor Andrade - Brás, São Paulo - SP
4	Metalurgica Matarazzo	Prédio totalmente ocioso	R. Caetano Pinto - Brás, São Paulo - SP, 03216-050
5	Hospedaria dos Imigrantes	Abriga Museu do Imigrante	R. Visc. de Parnaíba, 1316 - Mooca, São Paulo - SP, 03164-300
6	Fábrica da Alpargatas	Parte da fachada conservada, hoje abriga a Universidade Anhembi-Morumbi	R. Dr. Almeida Lima, 1134 - Parque da Mooca, São Paulo - SP, 03164-000
7	Fábrica da Antartica Paulista	Atualmente parte da instalação é usada como entreposto de distribuição da Ambev	Av. Presidente Wilson, 274 - Mooca, São Paulo - SP, 03107-900
8	Cotonifício Crespi	Atualmente abriga um supermercado. Edifício demolido em 2005, mas com fachada parcialmente preservada.	Rua Javari - Mooca, São Paulo - SP, 03112-100
9	Passarela de Ferro	Em processo de degradação, sem manutenção	Passarela sob estrada de ferro, Rua Visconde de Parnaíba
10	Fábrica de Tecidos Labor	Parte do edifício funciona como estacionamento e parte é utilizada para distribuição de mercadorias	R. da Mooca, 815
11	Fábrica de Discos Continental	Parte desativada e outra funciona como estacionamento	Av. do Estado com Luis Gama
12	Galpões Industriais do séc 18	Ociosos	Rua da Mooca, 07

Fonte: A autora (2018).

Como pode-se observar na TABELA 1, cinco edificações se encontravam ociosas ou subutilizadas, uma abriga uma universidade, um museu, e cinco funcionam com atividades comerciais. Segundo levantamento bibliográfico, todos os doze pontos apresentaram fachada com elementos originais preservados ou aparentes (modo de construção industrial com tijolos à mostra, formato de janelas e aberturas na fachada).

Nas visitas de campo foi possível confrontar e atualizar esses dados o que foi essencial para construção do produto desta pesquisa. Nas visitas a campo optou-se por diferentes modais de transporte para se chegar à área estudo: linha de metrô (Linha 3 - Vermelha, estação Brás), linha da CPTM (Linha 10 - Turquesa, estação Mooca - Juventus), linhas de ônibus que partem da região central (Praça da República e Praça da Sé) e de automóvel. Dessa forma foi possível avaliar a ligação dos atrativos pesquisados com outras áreas da cidade e a mobilidade urbana neste trecho.

A partir do roteiro construiu-se uma tabela com a situação atual de cada imóvel, para comparação com os dados obtidos anteriormente.

TABELA 2- ATUALIZAÇÃO DOS DADOS PELA PESQUISA DE CAMPO

	Nome da Fábrica	Situação atual segundo pesquisa de campo	Logradouro
1	Moinho Matarazzo	Uma parte do conjunto está desativada, mas há uma casa de shows esporádicos com entrada pela Rua do Bucolismo que permite visitas mediante agendamento.	R. do Bucolismo - Brás, São Paulo - SP, 03008-040
2	Fábrica Mariângela	Abriga a Center Brás um centro importador e comercial de atividade diversa. O estacionamento está desativado.	Rua Monsenhor Andrade - Brás, São Paulo
3	Tecelagem Sant'ana	Estrutura externa em bom estado de conservação. Abriga atualmente a Associação Aliança da Misericórdia, uma associação que presta apoio material e espiritual	R. Monsenhor Andrade - Brás, São Paulo - SP
4	Metalurgica Matarazzo	Prédio totalmente descaracterizado. Atualmente o espaço abriga a igreja Universal do Reino de Deus	R. Caetano Pinto - Brás, São Paulo - SP, 03216-050
5	Hospedaria dos Imigrantes	Abriga Museu do Imigrante na frente e o pátio interno é o Albergue Arsenal da Esperança. Em ambos é possível visitação. O primeiro cobra ingresso de R\$ 10,00 sendo gratuito aos sábados. No segundo é possível mediante agendamento.	R. Visc. de Parnaíba, 1316 - Mooca, São Paulo - SP, 03164-300

Fonte: A autora (2018)

TABELA 2- ATUALIZAÇÃO DOS DADOS PELA PESQUISA DE CAMPO

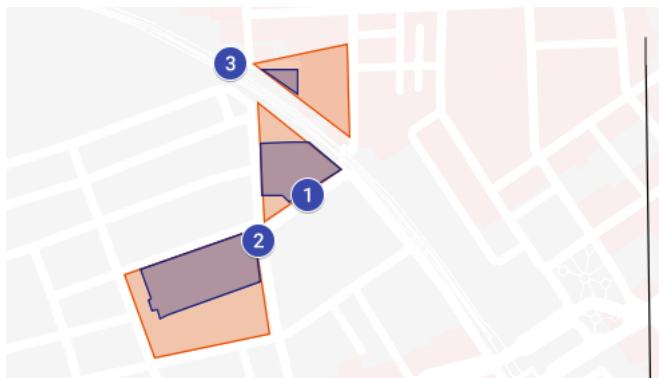
(conclusão)

	Nome da Fábrica	Situação atual segundo pesquisa de campo	Logradouro
6	Fábrica da Alpargatas	Parte da fachada conservada, hoje abriga a Universidade Anhembi-Morumbi. O interior do prédio também conserva algumas características originais. É possível conhecer o interior da instituição sem agendamento para pequenos grupos.	R. Dr. Almeida Lima, 1134 - Parque da Mooca, São Paulo - SP, 03164-000
7	Fábrica da Antartica Paulista	Atualmente é uma propriedade privada adquirida em 2016. É possível visitação do pátio interno mediante agendamento. Não � possível acesso no interior dos prédios.	Av. Presidente Wilson, 274 - Mooca, São Paulo - SP, 03107-900
8	Cotonifício Crespi	Atualmente abriga um supermercado. Edifício demolido em 2005, mas com fachada parcialmente preservada.	Rua Javari - Mooca, São Paulo - SP, 03112-100
9	Passarela de Ferro	Em processo de degrada�o, sem manuten�o.	Passarela sob estrada de ferro, Rua Visconde de Parnaíba
10	Fábrica de Tecidos Labor	Prédio totalmente ocioso, não � possível visita�o interna.	R. da Mooca, 815
11	Fábrica de Discos Continental	Prédio demolido em 2015. Atualmente há diversos galpões no local.	Av. do Estado com Luis Gama
12	Galpões Industriais do séc 18	Ociosos. Difícil visualiza�o dos edifícios e sem possibilidade de visita interna.	Rua da Mooca, 07

Fonte: A autora (2018)

Pelo que pode ser observado durante a pesquisa de campo, alguns espaços tiveram sua fun o alterada desde o levantamento bibliográfico de Rodriguez (2006) e Bardese (2011). Utilizou-se o mapa abaixo como guia para observa o, sendo que a numera o dos pontos condiz com a ordem de atrativos descritos nas tabelas.

FIGURA 4 - RECORTE DO QUADRANTE NOROESTE



Fonte: Autora (2018)

Sobre o número 1 no mapa, o Moinho Matarazzo, que iniciou sua construção em 1899 e logo expandiu sua área, é um exemplar de conservação da estrutura interna. Apesar da rua estreita com estacionamento de ambos os lados, ao passar pelo portão de grades altas o visitante se depara com o pátio amplo ladeado por prédios de 3 a 4 andares. Atualmente o antigo conjunto do Moinho Matarazzo abriga, em quase sua totalidade, a Fabriketa - espaço de eventos que funciona desde 2013 lá. A administração do local não permitiu o registro de imagens, mas autorizou o uso das fotos já usadas para divulgação do local. O restaurante Santa Rosa, presente na pesquisa de Bardesi (2011) fechou as portas em 2015. Atualmente o espaço do restaurante está abandonado e fechado.

FIGURA 5 - FACHADA DO ANTIGO RESTAURANTE SANTA ROSA.



Apesar de degradada por pichações, a fachada está em bom estado.

Fonte: A autora (2018)

FIGURA 6 - VISTA LATERAL DO CONJUNTO PELA RUA MONSENHOR ANDRADE



Fonte: A autora (2018)

Já a Fabriketa, espaço de eventos, está em operação e tem agenda cheia pelo menos até segundo semestre de 2019. Os shows e eventos, geralmente noturnos e aos fins de semana, tem capacidade para até 1500 pessoas. Há opção de pátio externo e espaço coberto, dentro dos prédios que antigamente abrigava o moinho. Internamente não houveram grandes modificações na estrutura dos armazéns, o que possibilita ao visitante vislumbrar a organização e produção fabril.

FIGURA 7 - VISTA DA ENTRADA PELA RUA DO BUCOLISMO



Fonte: A autora (2018)

FIGURA 8 - DETALHE DO INTERIOR DO UM PRÉDIO.



Assoalho original de madeira

Fonte: Divulgação Fabriketa (2015)

FIGURA 9 - ANDAR SUPERIOR DO PRÉDIO PRINCIPAL.



Estrutura restaurada em 2013 mantendo as características originais.

Fonte: Divulgação Fabriketa (2015)

FIGURA 10 - BAIRRO DO BRÁS VISTO DO TELHADO DO PRÉDIO PRINCIPAL.



É possível visualizar grande número de galpões.

Fonte: Divulgação Fabriketa (2015)

Segundo a Administração do espaço, o pedido de visitação não é comum, mas é possível agendar uma visita guiada para grupos de até 20 pessoas, com pelo menos 2 semanas de antecedências, sem custo. O local é de fácil acesso, ficando a apenas 650 metros da estação da linha 3 - Vermelha do Metrô e a 02 quadras da Rua do Gasômetro, importante via de ligação da região. Atualmente não há fluxo turístico no local, mas há possibilidade de criação.

A Tecelagem Mariângela fica em frente ao conjunto do Moinho Matarazzo e foi criada pela companhia para fabricação de sacos para atender à produção do moinho. Construída em 1907 como ampliação do departamento cotonifício do moinho, atualmente é ocupada pelo Center Brás, centro comercial do bairro. Lá há diversos serviços, desde correio, passando pela importação de produtos alimentícios chineses à comercialização de produtos para o campo. O pátio interno é a grande atração deste lugar, pois mantém a estrutura de diversos galpões largos que antigamente abrigavam os teares e áreas de fiação. O fluxo de pessoas é intenso, mas não de visitantes. Conversando com a administração do local, o conjunto passou por um grande processo de conservação em 2005, com recuperação de partes da fachada e colocação de azulejos imitando alvenaria na parte interna, para

sua reconstituição. Alguns detalhes da fachada sofreram alterações como pode ser observado na imagem comparativa a seguir:

FIGURA 11 -COMPARAÇÃO NA MUDANÇA DA FACHADA.



Fábrica em 1918. Arquivo do Museu da Imigração de São Paulo

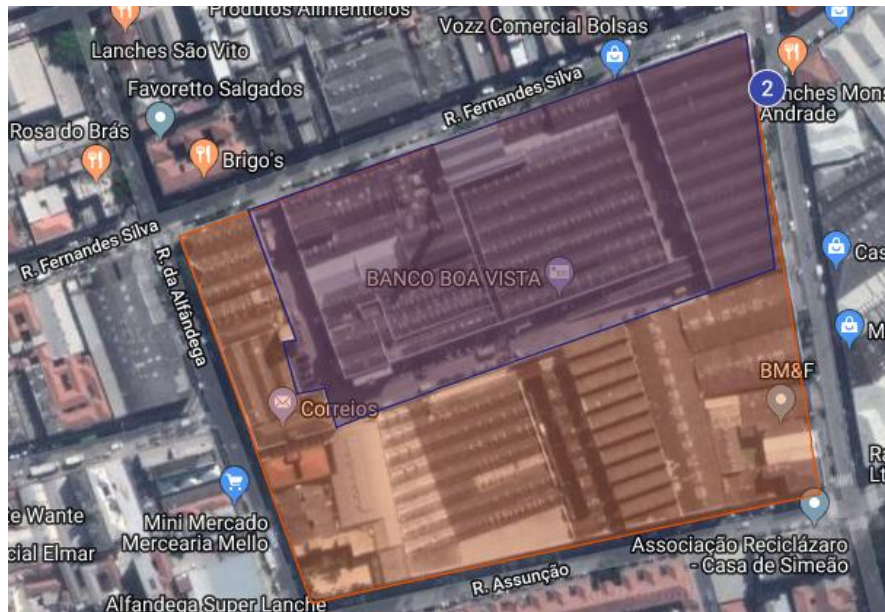


Fábrica nos tempos atuais.

Fonte: A autora (2018)

Infelizmente a administração do local não autorizou a realização de fotos, mas pelas visitas realizadas no local foi possível coletar informações para descrever o lugar. O pátio interno mantém as características originais da disposição dos galpões. Pela da entrada da Rua Monsenhor Andrade (que pode ser vista na imagem 12) há uma catraca de acesso que fica liberada para acesso. Logo após chegar a área aberta, há uma rua a esquerda que leva à 6 galpões de empresas de importação e exportação de produtos do campo. Voltando à entrada e seguindo em direção ao interior da fábrica há uma rampa do lado esquerdo, que fica em frente à administração, e leva ao pátio superior. Nele há um grande galpão com que serve como depósito de diversos materiais. Do lado oposto à primeira rua há uma segunda rua que leva à mais 4 galpões e a um prédio com outras salas administrativas.

FIGURA 12- IMAGEM AÉREA DE SATÉLITE COM DETALHE PARA DISPOSIÇÃO DOS GALPÕES



Fonte: A autora, Google Maps (2018)

FIGURA 13- FOTOS DA FACHADA DO COMPLEXO



Entrada do complexo pela Rua Monsenhor Andrade. A autora.

Fonte: A autora, (2018)



Vista interna da entrada pela Rua Monsenhor Andrade. A autora.

O fluxo de turistas não é presente ainda no local, mas é possível agendar uma visita com pelo menos 4 semanas de antecedência, sem custo, para grupos de

até 15 pessoas. Na visita guiada, segundo a administração, será falado sobre a história do prédio, a recuperação do prédio feita por conta do processo de tombamento a nível Municipal em 1992. O acesso ao local é fácil, também ficando próximo à Rua do Gasômetro e ao Metrô.

O outro ponto no quadrante é a Tecelagem de Juta Sant'ana, localizada do outro lado da linha férrea. Construída em 1918, era uma importante fábrica da região, que produzia sacas de 60 kg juta para cereais e café de exportação. O dono e idealizador da fábrica, Jorge Street criou a primeira vila operária do Brasil, a Vila Operária Maria Zélia, localizada no bairro do Belenzinho, distante 1 quilômetro da fábrica. Vale uma visita em outra oportunidade. As casas, igreja, comércio e serviços não sofreram muitas alterações desde aquela época, possibilitando ao Turista conhecer mais sobre o modo de vida operária do início do século 20.

Atualmente a Tecelagem abriga a Associação Aliança da Misericórdia, que fornece apoio espiritual e material aos fiéis. Do antigo conjunto sobrou apenas 3 galpões localizados ao lado da ferrovia. A administração do local também não autorizou tirar fotos mas é possível visualizar os galpões da rua de acesso.

FIGURA 14- VISTA DA RUA DO GALPÃO RESTANTE TECELAGEM SANT'ANNA



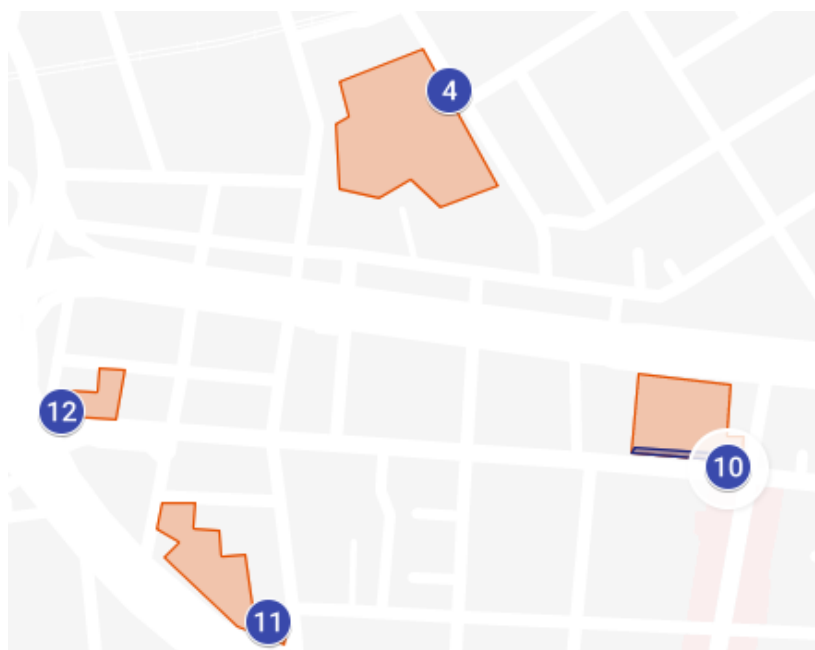
. Fonte: A autora, Google Street View (2018)

A associação recebe peregrinos de diversas regiões do estado de São Paulo, estando acostumados com um fluxo considerável de pessoas, segundo a administração do local. O acesso pode ser feito por uma passarela de ferro ao lado do Moinho Matarazzo para cruzar a ferrovia. A rua de acesso, também Rua Monsenhor Andrade, não tem saída em frente à Associação mas tem bastante espaço para estacionamento de carros ou ônibus pequeno. A visitação pode ser realizada à área externa das construções, não sendo permitido entrar nas áreas reservadas à manutenção do espaço e comuns aos fiéis.

No próximo quadrante estão 4 fábricas e instalações mais próximas à Avenida dos Estados, já no bairro da Mooca. Esses atrativos a seguir são, infelizmente, os que tem menos características preservadas, ou que já não existem mais. Entretanto não são menos importantes para a pesquisa, uma vez que fazem parte da paisagem e memória dos moradores e frequentadores locais.

Como pode ser observado no mapa, não há sobreposição de uma área azul no destaque laranja dos números 4, 11 e 12,0 indicando que não há possibilidade de visitação ou não há elementos conservados.

FIGURA 15- RECORTE DO QUADRANTE SUDOESTE



Fonte: A autora (2018)

O número 4 no mapa corresponde à antiga Metalúrgica Matarazzo situada na Rua Caetano Pinto, importante rua de comércio da região, construído em 1923,

funcionando até a década de 70 no prédio. Atualmente o edifício é ocupado por uma Igreja do Reino de Deus. Nota-se então mudança na situação do imóvel levantada por Rodriguez (2006) que indicou o imóvel como ocioso, mas com características do prédio ainda presentes. Após a reforma feita para a instalação da Igreja no prédio, em 2009, paredes internas foram derrubadas, colunas foram revestidas com azulejos e a fachada foi descaracterizada (cor e detalhes foram trocados). Pouco resta para inclusão deste ponto no guia.

O próximo é o número 10, edifício da antiga Fábrica de tecidos Labor, construído em 1911 e que funcionou até 1987 no mesmo endereço. Atualmente a fábrica encontra-se totalmente abandonada mas é possível apreciar a fachada que, mesmo com alterações e adaptações para modernização do local, conserva grande parte de suas características. Depois que a fábrica se mudou, um estacionamento ocupou o prédio e segundo Rodriguez (2006) houveram alterações na disposição das salas e colunas de sustentação para adequar ao novo funcionamento. É possível verificar as alterações na imagem comparativa a seguir:

FIGURA 16 - COMPARAÇÃO NA MUDANÇA DA FACHADA DA FÁBRICA DE TECIDOS LABOR



Foto atual da fachada. Nota-se perda de detalhes que a deixou monocromática. A autora.

Fonte: A autora (2018)



Aspecto geral da Fábrica

Foto da Fábrica em 1932. Arquivo Departamento de Patrimônio de São Paulo.

O edifício fica na Rua da Mooca, uma importante via da região, sendo de fácil acesso com automóvel ou linhas de ônibus. Como está sem desativado, não foi possível contatar algum responsável pelo local para informar sobre possibilidade de visita no interior do edifício ou atual estado de conservação do interior. Entretanto, o edifício vale uma visita, também por que, em 2014 foi incluído na pasta

de conservação de Patrimônio, pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (na resolução 22/17).

Os próximos dois atrativos, números 11 e 12 se referem respectivamente à Fábrica de Discos Continental e a galpões do século 18, já desativados. Infelizmente esses dois conjuntos foram demolidos, não restando vestígios de sua existência.

Da Fábrica de discos restou um registro por imagem de Wilson Natale, em 2011. A fábrica, que ficava na Av. dos Estados com entrada pela Rua Luís Gama, hoje é um terreno desocupado.

Já o outro ponto, número 12, eram um conjunto de galpões desativados, com arquitetura do século 18. Esses eram exemplares únicos da região, remanescentes da época de chácaras e fazenda de café e criação de gado. Utilizado, provavelmente como galpão de armazenamento e estocagem de grãos e produtos agrícolas, os donos ou construtores do conjunto são desconhecidos (Rodriguez, 2006).

FIGURA 17 - FÁBRICA DE DISCOS CONTINENTAL EM 2011



Na época o prédio abrigava comércio em geral.

Fonte: Wilson Natale (2011)

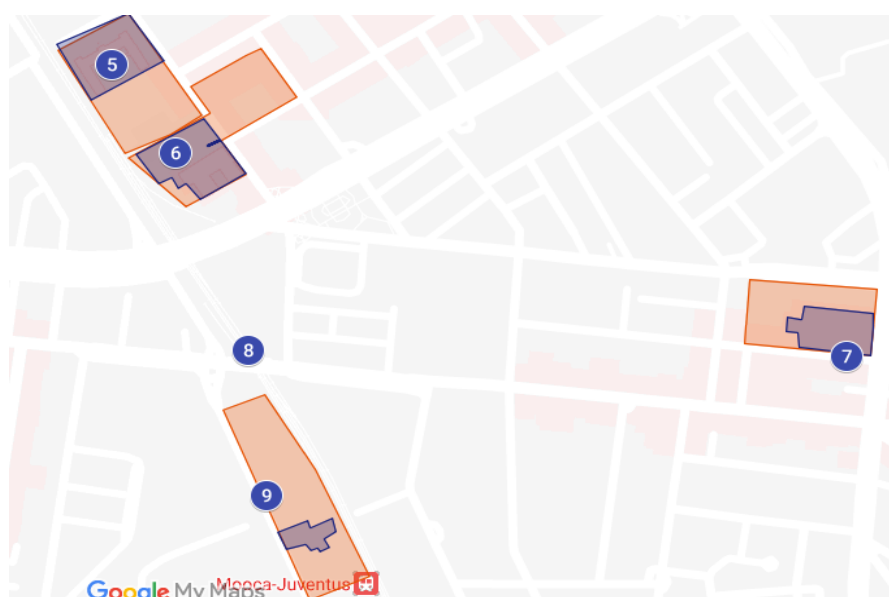
FIGURA 18 - ÚLTIMO REGISTRO DO CONJUNTO DE GALPÕES INDUSTRIAIS COM ARQUITETURA DO SÉCULO 18



Fonte: Rodriguez, 2006

No último quadrante de investigação há 05 pontos de grande interesse para esta pesquisa. Dentre eles estão uma Universidade e um Museu, que mantiveram as características originais preservadas em quase sua totalidade. A seguir, os pontos apresentados serão a Hospedaria do Imigrante (5), a fábrica da Alpargatas (6), o Cotonifício Crespi (7), a Passarela de ferro (8) e a Fábrica Antarctica Paulista (9).

FIGURA 19 - QUADRANTE SUDESTE DA PESQUISA



Fonte: a autora (2018)

Esses pontos estão localizados na Baixa Mooca, próximos à Ferrovia da CPTM. O ponto mais acima do mapa, número 5, corresponde à Antiga Hospedaria do Imigrante do Brás, construída em 1885 e inaugurada dois anos depois. Esse edifício foi um importante ponto de acolhimento de imigrantes que chegavam ao estado de São Paulo para trabalhar em lavouras de café ou nas indústrias da cidade. Após uma grande reforma em 1993, parte do conjunto tornou-se museu em 1997, abrigando o memorial do imigrante, com entrada pela rua Visconde de Parnaíba. A outra parte ainda cumpre sua função social, abrigando o Arsenal da Esperança, casa que abriga até 1.200 homens em situação de rua. Lá eles recebem uma acolhida digna e possibilidade de mudança na situação de vida.

O Museu da Imigração do Estado de São Paulo está aberto de terça-feira à domingo, com exposições permanentes e temporárias. A visita tem custo de R\$ 10,00 (com benefícios de meia entrada previstos em lei), sendo sábado a entrada gratuita. É possível adquirir um áudio guia na entrada por R\$ 4,00. Para aquele visitante que não agendou uma visita guiada (para grupo de no máximo 25 pessoas, com uma semana de antecedência, mediante disponibilidade), essa ferramenta acresce muito a experiência do visitante. O acesso de carro é mais fácil, entretanto faltam estacionamentos próximos com grande capacidade. De ônibus ou Metrô é necessário andar cerca de 03 quadras do ponto ou estação mais próxima.

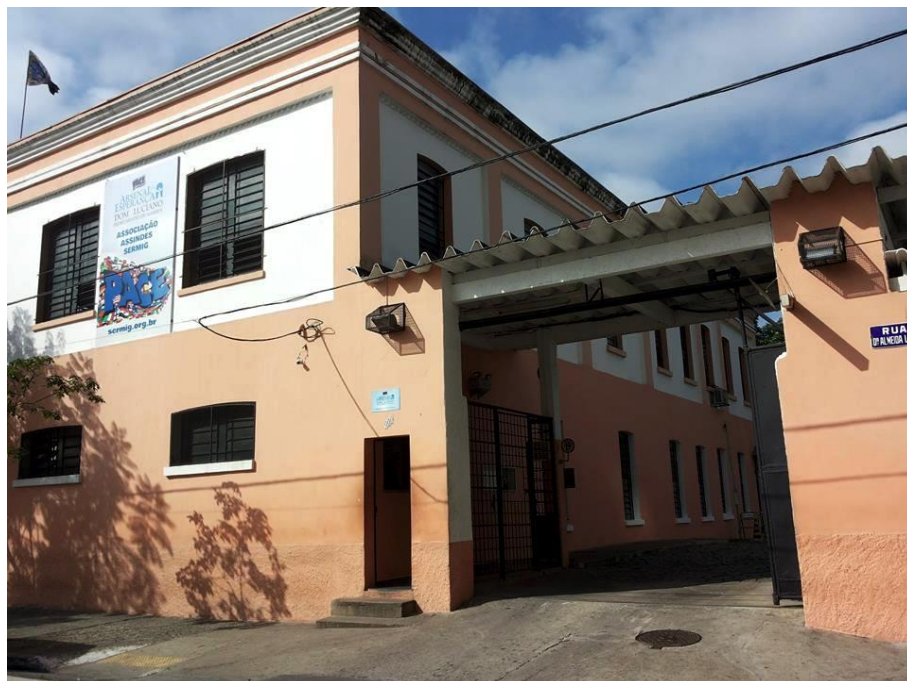
Já o Arsenal da Esperança, em fundado desde 1996, funciona com o trabalho de voluntário e doações. A visita de grupos não é comum do local, segundo a administração, mas é possível agendar uma visita guiada, desde que com fim específico. Neste caso, será possível conhecer as áreas comuns da casa, ficando restritos alojamentos e outras instalações particulares dos acolhidos. Não é permitido tirar fotos nem fazer filmagens no interior, para proteção da imagem dos residentes temporários.

FIGURA 20 - VISTA DA RUA DA FACHADA DO MUSEU DA IMIGRAÇÃO



Fonte: A autora (2018)

FIGURA 21 - ENTRADA ARSENAL DA ESPERANÇA



Fonte: Arsenal da Esperança, divulgação (2014)

O ponto número 06 no mapa corresponde à antiga fábrica da Alpargatas, empresa brasileira fundada em 1907 por um grupo de investidores brasileiros e o escocês Robert Fraser que logo criaram a Sociedade Anonyma Fábrica Brasileira de Alpargatas e Calçados. Seu principal produto era voltado à trabalhadores das fazendas de café, já que as alpargatas eram leves e duráveis. Pouco depois a empresa mudou seu nome para São Paulo Alpargatas Company S/A. A produção ocorria em uma fábrica na Mooca, que funcionou até a década de 60. Depois mudou-se para um terreno maior para acomodar seu crescente número de modelos (Alpargatas, 2018). O complexo original ficou fechado até a década de 90, quando em 1997 a Universidade Anhembi-Morumbi expandiu sua grade de cursos e criou um novo campus onde era a antiga fábrica. Grande parte da estrutura dos galpões foi mantida, como as vigas do teto, fachada externa e colunas de sustentação.

É possível conhecer as instalações da Universidade mediante agendamento prévio e disponibilidade de colaboradores para acompanhar o grupo (de no máximo 15 pessoas). O enfoque da visita são as instalações da Universidade e tudo que ela oferece. A história do prédio é pincelada de leve no início do tour, onde é possível observar os antigos galpões. Nas imagens a seguir pode-se verificar o estado de conservação das estruturas mencionadas.

FIGURA 22- FÁBRICA DA ALPARGATAS NA DÉCADA DE 1930



Fonte: Companhia Alpargatas, história (2012)

FIGURA 23 - DETALHE NA FACHADA



Fonte: A autora (2018)

FIGURA 24 - DETALHE ESTRUTURA DO TELHADO



Fonte: A autora (2018)

O próximo ponto, número 07, corresponde ao antigo Cotonifício Crespi, construído em 1898 e que hoje abriga um Supermercado de rede. O edifício ocupava a quadra inteira entre a Rua dos Trilhos, Javari, Taquari e Visconde de Laguna e foi construído como obra de ampliação do Cotonifício. Com quatorze mil fusos e cerca de quinhentos teares, era um local de trabalho certo para diversos imigrantes que chegavam à capital. A indústria têxtil funcionou no local até 1963 e o edifício ficou desocupado até 2003, quando um supermercado se instalou no local (Rodriguez, 2006). Infelizmente grande parte da estrutura foi demolida para adequação à nova função, ficando preservada parte da fachada.

A visitação no local, então, é possível, mas o foco de interesse está no lado de fora. A administração do local não retornou o contato sobre a preservação da fachada ou sobre o processo de instalação do Supermercado. O acesso é fácil, tanto de automóvel quanto ônibus. A Rua dos Trilho é uma importante ligação da região, com linhas de ônibus que ligam o bairro ao centro.

FIGURA 25 - FACHADA DO ANTIGO COTONIFÍCIO CRESPI NA ESQUINA DAS RUAS JAVARI E TAQUARI.



Fonte: A autora (2018)

O ponto número 8 no mapa corresponde à passarela de ferro, que possibilita aos pedestres ligação entre os dois lado da rua da Mooca, passando sobre a ferrovia da CPTM. Essa passarela de ferro fundido, datada da década de 20, está em estado de deterioração, com buracos nos degraus e certa instabilidade ao passar por ela. Sua estrutura é um dos exemplares das passarelas que ainda restam dessa época, e importante para condução até o próximo ponto no mapa, a antiga Fábrica Antártica Paulista (9).

FIGURA 26 - PASSARELA DE FERRO FUNDIDO



Fonte: Rodriguez (2006).

Construída em 1892, para abrigar a cervejaria Bavária, o complexo da fábrica Antártica Paulista se destaca na paisagem do bairro da Mooca, podendo ser visto de vários pontos da região. A produção da cerveja Antártica (hoje pertencente à Ambev) ocorreu na fábrica até 1995, quando o complexo produtivo foi desativado, funcionando apenas uma pequena área de distribuição por três anos consecutivos. O conjunto ficou por quase duas décadas desativado quando foi vendido a um grupo de empresários em 2010, que decidiu fazer do espaço um centro cultural e de comércio, segundo a administração do local. Atualmente grande parte dos edifícios encontram-se em obra ou com risco de desabamento, por terem sua estrutura bastante deteriorada.

Quando questionados sobre a possibilidade de visitação do prédio, informaram que   possível grupos de até 8 pessoas, mediante agendamento e disponibilidade de horários do local. A visita englobaria o pátio externo, o prédio da administra o chegando até a área da chaminé, que se destaca ao longe. A obra está no começo e deve demorar pelo menos mais 6 anos até abertura regular ao público. Não foram autorizadas fotos no interior do complexo. O acesso   instala o   fácil com linhas de ônibus (há um ponto de ônibus em frente) e de carro (com estacionamentos na rua.

FIGURA 27 - PRÉDIO DA ANTIGA FÁBRICA DA ANTARCTICA PAULISTA



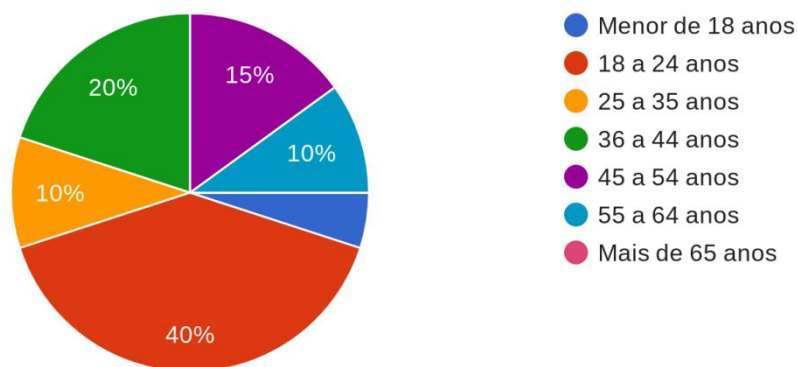
Fonte: Rodriguez (2006).

4.2 - QUESTIONÁRIOS APLICADOS

Para complemento dos dados de pesquisa, foi criado um questionário em meio digital e impresso com objetivo de traçar um perfil para o visitante alvo da pesquisa e direcionar o projeto proposto. Foram aplicados um total de 135 questionários, sendo 95 digitais (dispersos em grupos de rede social) e 40 impressos, coletados em 02 dias do final de semana (dias 22 e 23 de setembro), aplicados pela autora, próximo ao posto de informação turística da Praça da República.

Sobre os dados socioeconômicos dos visitantes, a maioria tinham entre 18 e 24 anos (40%), seguidos das faixas etárias de 36 a 44 anos (20%) e 45 a 54 anos (15%), mostrando a maioria jovem, mas com número considerável de visitantes acima de 45 anos, totalizando 35%. A maioria dos entrevistados eram do sexo feminino, sendo 65% contra 35% do sexo masculino.

GRÁFICO 1 - FAIXA ETÁRIA DOS VIAJANTES



Fonte: A autora (2018)

Os visitantes eram provenientes principalmente (em uma ordem decrescente) do próprio estado de São Paulo (35%), Rio de Janeiro (22%), Paraná (17%), Distrito Federal (12%) e Rio Grande do Sul (8%), sendo a maioria vinda da capital destes estados e Distrito. Quanto à escolaridade, a maioria estava cursando o ensino superior (32%), seguidos pelos que já concluíram uma graduação (25%).

Acerca dos dados de viagem, 50% costuma viajar pelo menos uma vez por ano, seguido dos que viajam duas vezes por ano (25%). A maioria viaja para outros estados brasileiros (49%) seguidos daqueles que viajam dentro do seu próprio estado (32%). O meio de locomoção preferido é o avião (42%), seguido por Carro particular (34%) e ônibus (20%). As viagens têm duração média de 6 a 10 dias e as principais motivações para escolha de um destino são: a Cultura Local, destinos de Sol e Praia e a Beleza paisagística do local.

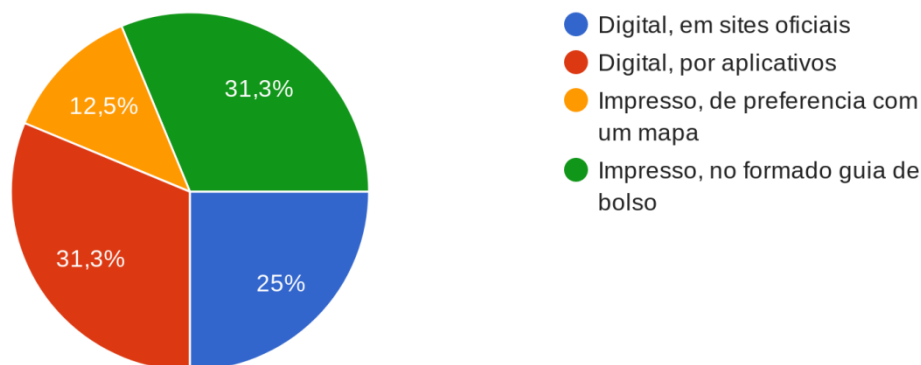
Os segmentos mais visitados nos destinos são Bares e restaurantes, seguidos por Locais Históricos e Feiras de Artesanato. A grande maioria dos viajantes (75%) utiliza guias turísticos para decidir quais locais visitar e desses, o meio preferido é o digital, em sites oficiais.

Quando questionados sobre o tema específico da pesquisa, se já haviam visitado uma fábrica, a grande maioria (60%) não tinha visitado, mas tinha interesse, seguidos pelos 30% que já haviam visitado uma fábrica. Algumas das citadas foram fábricas de chocolate em Gramado, cervejarias (como a Bodebrown em Curitiba e Bamberg em Belo Horizonte) e fábricas têxteis (Fábrica da Hering em Blumenau).

Perguntou-se então do que mais se lembravam da visita. A maioria apontou o modo de produção como memória mais forte, seguido da História da empresa e da arquitetura da construção. Indagou-se então o que lhes motivou a visitar uma fábrica e a maioria apontou a relevância histórica da Fábrica para a região como principal fator (40%), seguidos pela curiosidade sobre os modos de produção (35%).

De todos os 135 entrevistados, nenhum pensa em fábricas quando visita a capital Paulista, mas 60% consideraria incluir uma fábrica ou indústria em sua visita, caso não fosse muito dispendioso. Além do mais, 93% teria interesse em adquirir um guia turístico com fábricas que foram importantes para São Paulo. Os formatos mais citados são o Digital, por aplicativos e o Impresso, no formato guia de Bolso.

GRÁFICO 2 - FORMATO DO GUIA TURÍSTICO



Fonte: A autora (2018)

Portanto, percebemos um perfil de turista jovem, que viaja frequentemente e com interesse cultura. Há uma grande aceitação de fábricas como atrativos histórico culturais, apesar de não serem a motivação de escolha do destino, ou um diferencial. Percebemos também um público conectado, que opta pela praticidade e facilidade de um aplicativo, mas que também não descarta um bom guia de bolso impresso.

4.3 - OBSERVAÇÃO DE CAMPO X QUESTIONÁRIOS

Como materialização da pesquisa, levando em consideração os atrativos levantados e o perfil de visitante encontrado, a criação de um guia de bolso seria um produto viável e que divulgaria o Patrimônio Industrial da cidade de São Paulo. Esse guia seria composto inicialmente por nove dos doze pontos analisados na presente pesquisa, uma vez que três pontos não apresentavam mais características e elementos da fachada ou estrutura originais, impossibilitando dessa forma a observação do Patrimônio Industrial. As características não estavam mais presentes na "Metalúrgica Matarazzo", ponto número 04 do mapa, que está totalmente descaracterizado, apesar do edifício ainda existir; na Fábrica de Discos Continental, número 11 do mapa, cujo prédio foi demolido em 2013; e nos Galpões Industriais, número 12 do mapa, que não são mais visíveis da rua, devido à construção de um edifício residencial.

Pela proximidade dos atrativos restantes (os nove que ainda possuem características patrimoniais), seria viável percorrê-los a pé ou utilizando o transporte

público da região (linhas de ônibus, trens e metrô). A criação de um roteiro temático agregaria esses pontos e desenvolveria fluxo turístico na região, hoje quase inexistente.

Com a circulação de turistas e com crescente procura por visitação nestes atrativos, seria possível melhor organização para atendimento da atividade. Pode-se afirmar esse cenário com base nos dados coletados em pesquisa de observação de campo, uma vez que, quando questionados sobre possibilidade de visitação, a maioria dos locais disse não receber visitantes, mas haver a possibilidade de visitas mediante agendamento.

O agrupamento dos atrativos em um roteiro temático seria bem aceita pelos visitantes abordados com os questionários desta pesquisa. O perfil encontrado é de um público jovem, interessado por cultura e história local. O uso de guias turísticos foi citado como fonte de verificação de atrativos a serem vistos no destino e, aliando esse dado ao de que nenhum dos respondentes pensa em "Fábricas" quando visita à capital paulista, há um potencial de desenvolvimento de produtos culturais para diversificar ainda mais a experiência deste visitante.

Os dados dos questionários e pesquisa de campo serviram de base para a criação do projeto que será descrito na sequência.

5. PROJETO DE TURISMO: GUIA ILUSTRADO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE SÃO PAULO

5.1 DESCRIÇÃO DO PROJETO

O projeto proposto no presente estudo resultará em um produto que atende ao objetivo do trabalho, contribuindo para desenvolvimento de um uso turístico dos pontos analisados. Uma forma de atingir esse objetivo é através de um guia de bolso impresso e digital (aplicativo) contendo locais de antigas fábricas importantes para a região do Brás e Mooca. Esse guia poderá ser baixado no celular ou obtido junto aos postos de informação turística de São Paulo. Na forma digital, será um aplicativo que apresentará ao visitante os atrativos dispostos em um mapa, contendo a história do local (construção, material fabricado, usos posteriores), fotos antigas e uma descrição em áudio de memórias que moradores ou frequentadores do local possuem sobre a edificação ou o entorno. Será utilizada localização via GPS do celular para posicionar o visitante no mapa e auxiliá-lo na identificação do atrativo. O formato impresso, seguirá o padrão do aplicativo, mapa com atrativos identificados, foto e descrição de texto. Para acesso ao áudio disponível no aplicativo, haverá um código QR que poderá ser lido pelo celular do viajante, iniciando a faixa. Em ambos os formatos serão expostos dez atrativos, sendo eles: Moinho Matarazzo, Fábrica Mariângela, Tecelagem Sant'ana, Metalúrgica Matarazzo, Hospedaria dos Imigrantes, Fábrica Alpargatas São Paulo, Cotonifício Rodolfo Crespi, Passarela metálica, Fábrica Antarctica Paulista e Fábrica de Tecidos Labor. Os locais escolhidos são parte do patrimônio industrial da cidade ainda existente, mesmo que não conservados como tal.

O projeto será direcionado para visitantes da capital que tenham interesse em história local e cultura ou arquitetura industrial. Para conhecer os atrativos do guia não será necessário aplicativo, mas a experiência será mais completa caso o visitante possua um aparelho celular. Em meio digital, será possível ouvir o texto, pois o aplicativo conterà audiodescrição, além do áudio com memórias e falas de habitantes locais.

A realização deste projeto se dará de duas formas. O aplicativo será desenvolvido com computadores ligados à internet, e realizado por uma empresa especializada em tecnologia de georeferenciamento (posição no mapa definida com

GPS) em aplicativos. Os aplicativos ficarão disponíveis para download nas lojas de aplicativos App Store e Apple Store (para sistema Android e IOS respectivamente). Já o guia de bolso impresso contará com uma agência de design para formatação do Layout, e uma gráfica para impressão e encadernamento dos guias. Eles estarão disponíveis nos postos de informação turística, localizados principalmente nas regiões centrais. Dessa forma, o visitante já estará próximo a pontos de ônibus ou estações do metrô que o levarão aos locais indicados no Guia. O treinamento dos colaboradores dos postos de informação turística será realizado pela São Paulo Turismo (SPTuris), empresa oficial de turismo e eventos da cidade de São Paulo, responsável pelos postos.

O lançamento do aplicativo bem como a versão impressa do guia tem data prevista inicial para 08 de maio de 2019, dia em que se comemora o Dia Nacional do Turismo, celebrando o desenvolvimento da atividade em território nacional. O início do desenvolvimento do aplicativo e guia impresso será no início do ano de 2019 (em janeiro), acompanhando o calendário de desenvolvimento de projetos da SPTuris. O projeto deverá ser finalizado até dia 19 de abril, deixando uma margem para testes, reparações e revisões no aplicativo e guia impresso.

A criação deste guia turístico proporcionará valorização de estruturas e resgate de uma parte importante da história da construção de São Paulo. Será possível incluir locais de relevância arquitetônica e histórica local que não fazem parte do acervo de conservação atual. Os formatos deste guia se justificam com as respostas obtidas nos questionários e os atrativos levantados através da análise bibliográfica. Há uma parte importante da memória da construção e desenvolvimento da cidade de São Paulo que pode ser resgatada com esse projeto, que fará com que o turista observe de outra forma as construções e alterações na paisagem e no tecido urbano.

Considerando as funcionalidades do aplicativo (mapa com posicionamento GPS, Texto, audiodescrição e áudio complementar), o custo para sua criação giraria em torno de R\$ 14.500,00 segundo a Workana (grupo empresarial que reúne freelancers de diversas áreas). Soma-se a esse valor inicial o custo de manutenção e armazenamento mensal de R\$ 200,00, o valor para inserção do aplicativo na plataforma Play Store, de USD 25,00 (uma única vez) e na App Store de USD 99,00 (anualmente).

Já o guia impresso tem custo aproximado de R\$ 4.000,00 para formatação do design, impressão e encadernação dos guias, segundo orçamento da Gráfica Valilo. Foi considerado um guia com formato A6 (10,5x14,8cm) em papel couche 90mg com 12 páginas e impressão colorida. A tiragem inicial será de 1000 exemplares para distribuição. O projeto será apresentado a SPTuris para que a empresa financie os custos, uma vez que esse projeto promoverá o turismo em regiões centrais pouco exploradas, além da valorização de seu patrimônio.

5.2 ETAPAS PARA EXECUÇÃO DO PROJETO

A execução do projeto se dará em em 04 etapas, desde a coleta de áudio entrevistas, textos, imagens e posicionamento geográfico dos pontos no mapa até seu lançamento. Serão 11 semanas para coleta e desenvolvimento dos guias e 3 semanas para testes, revisão e treinamento dos colaboradores dos posto de informação turística. O desenvolvimento destas atividades serão descritas a seguir e podem ser observadas na imagem 27.

5.2.1 Descrição das Etapas para a Execução do Projeto (com cronograma).

O desenvolvimento do projeto se início com a apresentação do projeto à SPTuris, para patrocínio e desenvolvimento, na segunda semana de janeiro. A primeira etapa tem duração de 6 semanas, começando na primeira semana de Fevereiro. Ela consiste no levantamento de fotos antigas dos atrativos, para que o visitante possa observar a mudança do edifício ao longo do tempo; marcação dos pontos no mapa para localização do visitante; entrevistas com moradores e frequentadores antigos da região e gravação de seus relatos; e preparação dos textos de cada atrativo, abordando sua construção, proprietários originais e atuais, produtos produzidos e detalhes da arquitetura estrutural.

FIGURA 28 - CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DO PROJETO

Etapas de execução do Projeto						
Etapa	Atividade	Início da atividade	Término da atividade	Duração Total	Recursos Humanos	Custo
1	Apresentação do projeto à SPTuris	Segunda Semana de Janeiro	Segunda Semana de Janeiro	5 dias	Turismólogo e gestores da Direção de Turismo da SPTuris	Sem custo
1	Levantamento de fotos antigas dos atrativos, marcação dos pontos no mapa, entrevistas com moradores antigos, gravação de seus relatos; e preparação dos textos de cada atrativo	Primeira Semana de Fevereiro	Segunda Semana de Março	6 semanas (30 dias)	Turismólogo	R\$1.800,00
2	Desenvolvimento dos guias impresso e digital	Terceira Semana de Março	Segunda Semana de Abril	5 semanas (20 dias)	Agência de Tecnologia mobile - desenvolvedores de aplicativos	R\$14.400,00
3	Teste e revisões do aplicativo.				Agência de Identidade Visual - Designer Gráfico	R\$1.250,00
	Teste e revisões do guia impresso	Terceira Semana de Abril	Primeira Semana de Maio	3 semanas (13 dias)	Agência de Tecnologia mobile, Beta testers, turismólogo	Sem custo
	Treinamento de colaboradores				Gráfica, Turismólogo	R\$2.725,00
4	Lançamento dos guias ao público	18 de Maio de 2018	--	--	Gerencia de Turismo, colaboradores dos Postos de informação turística, turismólogo	R\$300,00
					Agencia de tecnologia mobile, gerencia de Turismo da SPTuris	R\$ 458,80*
				68 dias		
				R\$20.475,00		

* valor correspondente à USD 124.00 na cotação do dia 31/10/2018

Fonte: A autora (2018)

A segunda etapa terá início na terceira semana de Março, com duração de 5 semanas. Nela serão desenvolvidos os guias impresso e digital, simultaneamente. O guia digital em formato de aplicativo será desenvolvido por uma agência especializada em tecnologia mobile com georreferenciamento e o guia impresso será desenvolvido por uma agência gráfica.

A terceira etapa consiste em testes no aplicativo e revisão das informações e textos, bem como teste dos QR codes presentes no guia impresso. Com isso será possível corrigir eventuais erros do funcionamento do aplicativo ou na formatação do guia impresso. A terceira etapa tem início dia 19 de Abril, terceira semana do mês, e tem duração de três semanas. Neste período também ocorrerá o treinamento dos colaboradores dos postos de informação turística, que irão distribuir os guia prestar esclarecimentos ao visitante acerca do tema e produto, caso haja.

Por fim, a última etapa é o lançamento simultâneo dos guias em versão impressa e digital no dia 08 de Maio.

5.2.2 Cronograma de realização das Etapas de Execução do Projeto

Atividades	Janeiro/ 2019	Fevereiro/ 2019	Março/ 2019	Abril/ 2019	Mai/ 2019
Apresentação do projeto à SPTuris	Segunda semana				
Levantamento de fotos antigas dos atrativos, marcação dos pontos no mapa, entrevistas com moradores antigos, gravação de seus relatos; e preparação dos textos de cada atrativo		Primeira semana	Segunda semana		
Desenvolvimento dos guias impresso e digital			Terceira semana	Segunda semana	
Teste e revisões do aplicativo e guia impresso e treinamento de colaboradores				Terceira semana	Primeira semana
Lançamento dos guias ao público					18/05/2019

5.2.3 Descrição dos Recursos Humanos envolvidos em cada etapa

Para realização de cada etapa são necessários diferentes colaboradores. Para apresentação à SPTuris, será necessário um turismólogo com conhecimento do tema e projeto que apresentará para a Diretoria de Turismo da empresa. Esse departamento, segundo Raquel Venturi - Gerente de Turismo, indica projetos ligados

à inovação e tecnologia à pasta de Desenvolvimento e Inovação, que possui verba específica para este fim. Para o levantamento de imagens antigas, entrevista com antigos moradores e gravação e preparação dos textos de cada atrativo será necessário um turismólogo com conhecimento prévio da área de estudo e formas de abordagem para entrevistas. Já para a marcação dos pontos no mapa, um colaborador da Agência de Tecnologia auxiliará o turismólogo com marcação via GPS.

A segunda etapa (desenvolvimento dos guias) contará com duas equipes atuando simultaneamente. Para criação do aplicativo será necessário um desenvolvedor de softwares mobile, de uma Agência especializada. Já para criação do guia impresso será necessário um Designer Gráfico para montagem do Layout e formatação dos dados no formato desejado. Ambos utilizarão os dados coletado na etapa 1 do projeto.

Para a próxima etapa, de revisão e testes, o aplicativo será utilizado por usuários *Beta Testers*, que o utilizarão por um período de tempo determinado, reportando sua experiência à Agência de Tecnologia. Dessa forma, *bugs* de funcionamento ou incoerências com localização, texto ou áudio poderão ser corrigidos. Já os guias serão revisados pelo turismólogo com conhecimento prévio do tema, para verificar a sequência dos conteúdos e fluidez do guia. Ainda nessa etapa, a Diretoria de Turismo da SPTuris treinará seus colaboradores que trabalham nos postos de informação turística, onde serão distribuídos os guias. Este treinamento poderá ser ministrado pelo turismólogo em conjunto com a Gerência de Turismo, que está em contato mais direto com os colaboradores em questão.

E por último, para entrega dos guias, será necessário um desenvolvedor de softwares para inserir os aplicativos nas plataformas online para download (App Store e Apple Store), e uma gráfica para impressão e encadernamento dos guias impressos. A distribuição do material será por conta da SPTuris via canal já implantado para esta finalidade.

5.2.4 Descrição do Orçamento e dos desembolsos por etapa

Os custos da execução do projetos variam de etapa a etapa. Primeiramente, para a apresentação à SPTuris não haverá custos, pois o espaço será próprio da

empresa. Já para coleta das imagens, texto e áudios há o custo com pagamento do Turismólogo responsável por essas atividades. Com base na média salarial de turismólogos no Brasil no ano de 2017, prevê-se gasto de R\$ 1.800,00. O total de gastos da primeira etapa então será de R\$ 1.800,00.

Para a próxima etapa haverá os custos de desenvolvimento dos guias. Com o aplicativo, haverá os gastos do desenvolvedor de aplicativos, estimado em R\$ 14.400,00. Este valor contempla o aplicativo para sistemas Android e IOs. Já com o guia impresso haverá os custos do Designer gráfico responsável pela elaboração do Layout e formatação do produto. Considerando a média salarial da categoria em 2017 estima-se valor de R\$ 1.250,00. Portanto, o valor total desta etapa será R\$ 15.650,00.

Na terceira etapa, de revisão e testes, não haverá custos por parte dos Beta Testers (testadores de aplicativos) ou do turismólogo que fará a revisão do guia impresso. O único custo será da impressão dos guias, após revisados. Segundo orçamento da Gráfica Valilo já mencionado acima, o custo seria de R\$ 2.725,00. Foi considerado um guia com formato A6 (10,5x14,8cm) em papel couche 90mg com 12 páginas e impressão colorida. A tiragem inicial será de 1000 exemplares para distribuição. E ainda, para treinamento dos colaboradores haverá custo de R\$ 300,00 para contratação do turismólogo com conhecimento prévio do projeto, para explanações e apresentação do guia. Portanto, o custo total desta etapa será R\$ 3.025,00.

Por último, para a quarta etapa que consiste no lançamento dos guias, haverá o custo de publicação nas plataformas online de aplicativos, de aproximadamente R\$ 458,80 (valor correspondente à USD 124.00 na cotação do dia 31/10/2018). Como já dito anteriormente, o valor para inserção do aplicativo na plataforma Play Store é de USD 25,00 (uma única vez) e na App Store é de USD 99.00 (anualmente).

Após lançamento será necessário aproximadamente R\$ 200,00 para manutenção do aplicativo no servidor de dados (segundo empresa Workana) e custo de impressão das tiragens seguintes.

Portanto, o valor do projeto até o lançamento do produto é de R\$ 20.475,00 e o tempo total de desenvolvimento é de 68 dias.

5.2.5 Avaliação do retorno do investimento

O projeto será apresentado para a SPTuris, para financiamento dos custos de execução, que possui verba destinada a projetos de inovação e tecnologia. O retorno do investimento acontecerá com o aumento do tempo de estadia no destino, uma vez que é apresentado um novo produto de Turismo Cultural. Além do mais, é possível ter retorno financeiro com os downloads dos aplicativos nas plataformas virtuais Play Store e App Store e a seguir será explicado como.

Segundo publicação na revista Forbes, publicada em 2013 e atualizada em 2017, desenvolvedores com grande número de downloads são remunerados em alguns centavos por download. Os aplicativos começam a ficar rentáveis a partir de 60 mil downloads na plataforma Android e 40 mil downloads na plataforma iOS. A loja de aplicativos Play Store paga em média US\$ 0.01875 por download a partir da cota mínima. Já a App Store é mais generosa, pagando até US\$ 0,10 por download. Portanto, Há um retorno de US\$ 1.125,00 (R\$ 4.1462,5 - para cotação do dólar no dia 31/10, R\$ 3,70) na primeira plataforma e US\$ 4.000,00 (R\$14.800,00 para mesma cotação) na segunda.

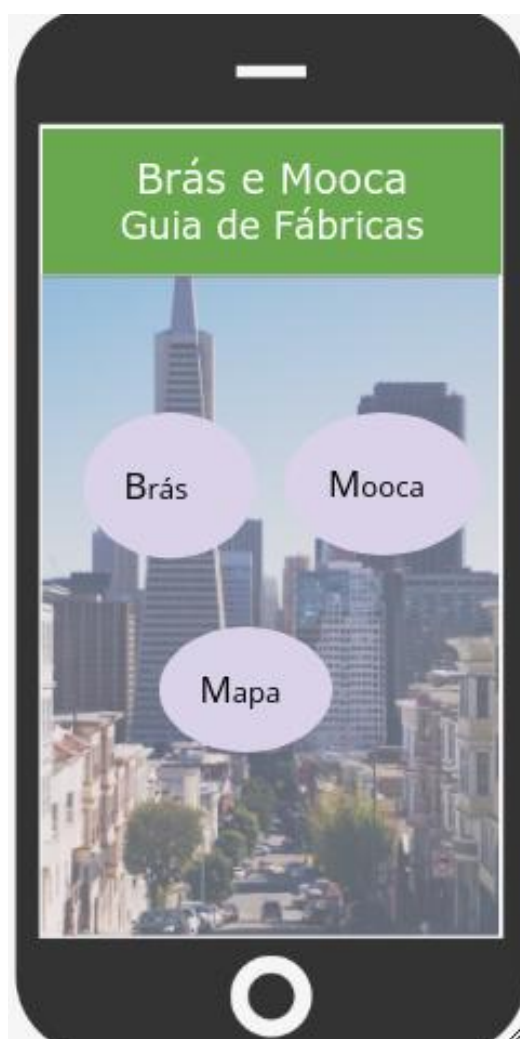
Considerando que o número de turistas em São Paulo em 2014 foi de 15 milhões, não será trabalhoso conseguir o número mínimo de downloads e recuperar em pouco tempo o investimento inicial, além de gerar receita para manutenção mensal

5.5.6 - Esboços dos guias

As informações dos atrativos no guia estarão divididas por Bairro de localização do atrativo (inicialmente Brás e Mooca). O usuário poderá ainda escolher a opção "Mapa", que abrirá um mapa interativo com a disposição e distancias dos atrativos. Utilizando a ferramenta de GPS do celular, será possível traçar rotas entre atrativos, apresentando o melhor trajeto e ainda agrupando mais atrativos em um mesmo percurso.

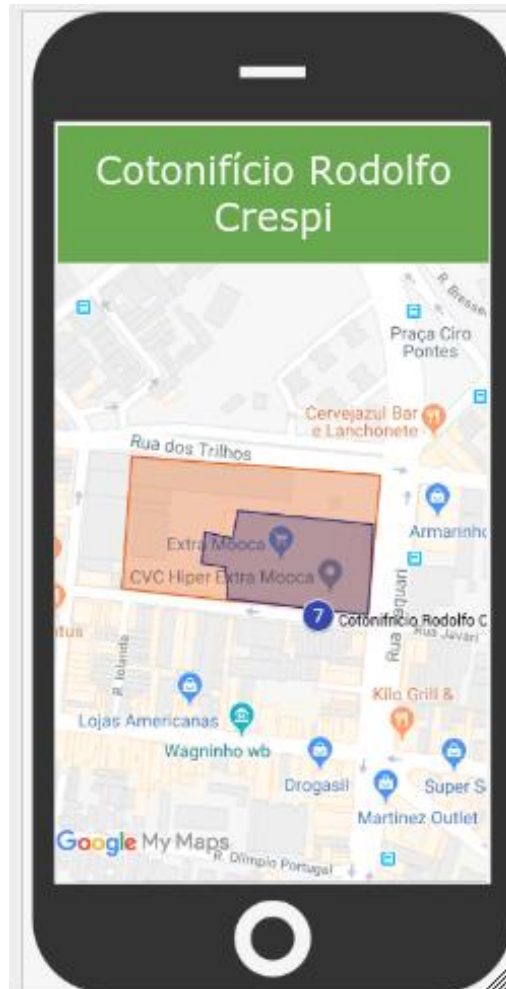
No formato impresso os atrativos estarão divididos por bairros também, e haverá um mapa planejado com os atrativos dispostos nele. Não será possível ao usuário traçar rotas entre eles, mas haverá sugestões de rotas e sequência de atrativos, por proximidade.

IMAGEM 29 - MENU PRINCIPAL APLICATIVO



Fonte: A autora (2018)

FIGURA 30 - LOCALIZAÇÃO DO PONTO NO MAPA



Fonte: A autora (2018)

FIGURA 31 - GUIA IMPRESSO



Fonte: A autora (2018)

IMAGEM 32 - GUIA IMPRESSO COM MAPA



Fonte: A autora (2018)

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa analisou o Patrimônio Industrial de São Paulo e sua potencialidade de uso turístico, elaborando, ao final, um guia turístico. A capital paulista é um exemplo único no país de urbanização associada ao processo de industrialização. O acervo patrimonial da cidade ainda é vasto, apesar do “progresso” e avanço que mudam a paisagem urbana. Vários dos pontos levantados por essa pesquisa já passam por um processo de Tombamento ou de Interesse de conservação à nível Municipal ou Estadual.

Com essa base, procurou-se, através de pesquisa bibliográfica, documental e de campo verificar o atual estado de conservação e uso desses edifícios e complexos. Ao longo do levantamento bibliográfico encontraram-se planos para requalificação de edifícios, dos bairros e ainda planos de restauro e conservação dos pontos levantados por essa pesquisa. Conclui-se então que há importância dessas estruturas para história local.

O objetivo geral deste trabalho foi justamente a análise da existência de patrimônio Industrial conservado e se seria possível utilizá-lo para fins turísticos. Pode-se dizer que esse objetivo foi atingido, uma vez que foram analisados doze atrativos que compuseram um guia turístico ao final. Os objetivos específicos de pesquisa contemplavam o levantamento bibliográfico acerca do tema, verificação de fontes de dados sobre existência de demanda deste segmento, identificação do patrimônio Industrial e análise de sua potencialidade.

O primeiro objetivo específico foi alcançado durante o referencial teórico, uma vez que foi encontrado diversos autores que trabalham o tema. Quanto ao segundo, verificaram-se dados durante a pesquisa de campo com observação e questionários. Percebeu-se então o desconhecimento dos visitantes quanto ao patrimônio industrial da cidade, mas desejo de conhecê-lo.

Identificou-se patrimônio industrial através de pesquisa bibliográfica e foi constatado seu atual estado nas pesquisas de campo. Infelizmente dois dos atrativos levantado foram demolidos, impossibilitando sua análise. E analisou-se a potencialidade do patrimônio na formatação de um guia turístico que, conforma questionários, seria desenvolvido nos formatos digital e impresso.

Há muito ainda o que se estudar acerca do tema, inclusive expandi-lo para outras regiões da cidade e que sabe do estado. Há questões sociais que pode ser

abordadas, como o modo de vida operária, as greves operárias que ocorreram no Brasil e ainda formas de conservação destes atrativos.

7. REFERÊNCIAS

- ABAD, C. J. P. **La reutilización del patrimonio industrial como recurso turístico.** Aproximación geográfica al turismo industrial, 2004.
- BAILEY, K. D. **Methods of social research.** 2. ed. New York: Free Press, 1982.
- BARDIN, L **Análise de conteúdo.** Lisboa: Edições 70, 1977.
- BRASIL. Casa Civil. **Turismo Cultural:** orientações básicas. 3. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.
- _____. **Roteirização Turística:** cadernos de normas. Brasília, 2005, p. 31.
- CAPEL, H. **El turismo industrial y el patrimonio histórico de la electricidad.** Sevilla: Scripta Vetera, 1995.
- CRUZ, R. de C. A. **Políticas de turismo e território.** São Paulo: Contexto, 2002.
- FERNÁNDEZ, G; RAMOS, A G. **El patrimonio industrial como recurso para crear rutas turísticas:** algunas propuestas en Argentina. Caderno Virtual de Turismo. Vol. 4, N° 4, 2004.
- GODOY, Arilda Schmidt. **Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades.** RAE - Revista de Administração de Empresas, São Paulo, v. 35, n. 2, p. 57-63, 1995.
- _____. **Pesquisa qualitativa tipos fundamentais.** RAE - Revista de Administração de Empresas, São Paulo, v. 35, n. 3, p. 20-29, 1995.
- HOLDERBAUM, B S, **Turismo Industrial de Joinville:** la puesta en valor de edificios que poseen interés histórico y cultural añadidos y su entorno. CULTUR – Revista de Cultura e Turismo. ano 02 – n. 01 – jan/2008.
- LOUIS, Tristan. **How Much Do Average Apps Make?.** Revista Forbes digital. Disponível em: <<https://www.forbes.com/08/10/how-mch-do-avrage-apps-make/>>
- LOWELL, Prefeitura de . **Preservation in Lowell.** [201-]. Disponível em: < <https://www.lowellma.gov/575/Preservation-in-Lowell>> Acesso em 22 de Maio de 2018.
- MENESES, J. N. C. **História e Turismo Cultural.** Belo Horizonte: Autêntica, 2006.
- MOURA, I. B, OLIVEIRA, G. T, FIGUEIREDO, A. C, Plano Diretor Estratégico De São Paulo (Pde-sp): Análise Das Estratégias Sob A Perspectiva Do Desenvolvimento Orientado Ao Transporte Sustentável. In: **Cidade e Movimento:** mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. IPEA, São Paulo, 2016

MOURA, N. **Araucária (Paraná, Brasil):** um território para o turismo industrial. Turismo & Sociedade, Curitiba, v. 3, n. 2, p. 220-235, outubro de 2010

NICOLAS, D.H. **Elementos para um analisis sociogeografico del Turismo.** In. Rodrigues, Adyr A. B. (org.). Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoque regionais. São Paulo: Hucitec, p.39-54. 1999

NOBRE, E. A. C. **Novos instrumentos urbanísticos em São Paulo:** limites e possibilidades. FAU/USP Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2012.

OLIVEIRA, Regina Soares de. **Renovação urbana nos bairros operários da cidade de São Paulo:** Brás e Belém (1992-2012). 2014. 302f. Tese (Doutorado em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

PUCHE, O. y MAZADIEGO, L. F. **Conservación del patrimonio minero metalúrgico español:** actuaciones recientes y propuestas. Tecnoambiente n 69. p. 39-43. 1997

TIMMS, D. **El mosaico urbano:** hacia una teoría de la diferenciación residencial. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local. 1976