



**Os  
braços  
de  
Sorocaba:  
de 1:100.000 a 1:1**



**Os  
braços  
de  
Sorocaba:**  
de 1:100.000 a 1:1

motivações .....	6
proposta: ensaio-projeto .....	10
sobre lugares de memória .....	14
1:100.000 .....	18
1:500 .....	30
1:250 .....	48
1:100 .....	66
1:1 .....	82
agradecimentos .....	92
referências bibliográficas .....	95

Ketlyn Caroline Gonçalves de Freitas

Universidade de São Paulo  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Trabalho Final de Graduação  
Orientação: Joana Mello

junho de 2024

## motivações

No último ano de graduação fui, gentilmente, apresentada ao livro *Autobiografia Científica*, de 1981, do arquiteto Aldo Rossi. Os escritos contidos no livro sintetizaram uma identificação buscada por anos dentro do curso de Arquitetura e Urbanismo: o desejo de unir o imaginário e inquietações apreendidas pela vivência pessoal na cidade de origem, até o ingresso na faculdade, com a prática do ofício em outro contexto urbano, sendo essas as chaves subjetivas para o exercício objetivo da profissão. O autor imprime que é por meio da mistura de nossa autobiografia pessoal e história cívica que emerge a identidade de nós mesmos como arquitetos, sendo impossível remover o subjetivo e o emocional da cidade, e favorável ao equilíbrio da forma analítica e da narrativa ao considerar como as cidades são e como poderiam ser.

Aprendendo e aprendendo razões em uma realidade distinta em capital cultural e financeiro do

ponto original em que parti, nunca havia conseguido dissociar exercícios de projeto e discussões teóricas sobre as cidades dessa realidade primeira, que sustenta os motivos pelos quais elegi o curso da FAU. Dessa maneira, como último exercício acadêmico antes de ingressar no exercício da profissão, este Trabalho Final de Graduação é um ensaio pautado pela autobiografia pessoal e familiar em favor da memória e da construção coletiva da cidade, utilizada como elemento que norteia o exercício de arquitetura.

As motivações são conjugadas em verbos na primeira pessoa, mas as ações se justificam pelo desejo de praticar o ofício em propostas para a terceira pessoa.

Sorocaba e São Paulo possuem uma ligação subjetiva para mim: o ponto A é de onde parti, a primeira cidade que experienciei; o ponto B é a cidade em que estou, que me deu instrumentos para compreender outras cidades. Ambas são insumos subjetivos, mas So-

rocaba e São Paulo também são ligadas objetivamente. As duas cidades integram a chamada Macrometrópole Paulista, um complexo urbano expandido do estado de São Paulo, conectado por dinâmicas próprias de influência econômica e por eixos viários em rede, que pautam deslocamentos e fluxos de moradia, estudo e trabalho<sup>1</sup>.

No final do século XIX, um importante eixo de conexão entre Sorocaba e São Paulo é desenhado por meio da implantação do braço ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana, uma linha tronco que se desmembra pelo interior à partir da ferrovia Santos-Jundiaí, sob o intuito de escoar a produção de gêneros agrícolas e manufaturados para o litoral.

A construção do braço ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana foi pautada pela condição pioneira da cidade de Sorocaba no cenário econômico do Brasil na época: a cidade havia ganhado o título de “Manchester Paulista” que, assim como a cidade inglesa, possuía o

maior pólo industrial têxtil de seu país. Ao contrário de outras cidades do interior, Sorocaba não se configurava como uma cidade que detinha, em essência, um gênero agrícola como base de sua economia, mas sim, pelo seu processo de manufatura. O início do século XX foi marcado pela crescente populacional operária, concentrada em bairros assentados às margens dos trilhos da Sorocabana, eixo estruturante da cidade.

Foi na Vila Hortência, o bairro operário mais antigo de Sorocaba em que nasci e, desde 1912, em que se estabeleceu toda a minha família, braços da produção industrial da cidade. Ao levantar as carteiras de trabalho familiares de quatro gerações anteriores, pude constatar que a trajetória operária no trabalho de antigas fábricas têxteis se alinhava com a ocupação do espaço histórico de estruturação da cidade e pautam parte significativa do meu imaginário e pensamentos sobre o tecido urbano.

Desde os anos 1950, com o implemento de expressivas políticas governamentais de cunho rodoviarista, o eixo que conecta ambas as cidades foi substituído pelas rodovias Castelo Branco e Raposo Tavares. Foi por meio de uma linha de ônibus que liga essas duas cidades que viajei para São Paulo.

No século XXI, com a consolidação da substituição do modal dos trilhos pelo transporte sobre rodas, e da diversificação do pólo industrial e da economia geral de ambas as cidades, a Estrada de Ferro Sorocabana e as antigas fábricas têxteis caíram no esquecimento coletivo. Estruturas completas que marcaram a paisagem de minha infância e adolescência ao andar pelo bairro e que fazem parte da história local são, hoje, tratadas com abandono ou convertidas em centros de consumo que desconsideram o lugar, o tempo e a memória da cidade. O que parece ser interpretado como um fantasma de outrora, sempre se manteve vivo dentro de

<sup>1</sup> PASTERNAK, S.; BÓGUS, L. M. Macrometrópole paulista: estrutura sócio-ocupacional e tipologia dos municípios – Mudanças na primeira década dos anos 2000. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S. l.], v. 21, n. 2, p. 431, 2019.

Da esquerda para a direita, de cima para baixo:

**Imagens 01 e 02.** Registro cotidiano do posto de compra de passagem para Sorocaba, no Terminal Rodoviário da Barra Funda, em São Paulo. Fonte: Arquivo pessoal.

**Imagem 03.** Trens abandonados na orla ferroviária sorocabana. Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul.

**Imagem 04.** Registro em carteira de trabalho de Benedito Gonçalves, meu bisavô, como operário na Fábrica de Têxtil Santa Maria, roída por traças. Fonte: Arquivo pessoal.

**Imagem 05.** Antiga Fábrica Têxtil Santa Rosália, convertida em Hipermercado Extra, em Sorocaba. Fonte: Divulgação.

**Imagem 06.** Registro cotidiano no Hipermercado Extra. Fonte: Divulgação.

**Imagem 07.** Antiga Fábrica Têxtil Nossa Senhora da Ponte (Cianê), convertida em shopping, em Sorocaba. Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul.

**Imagem 08.** Registro cotidiano atual Shopping Cianê. Fonte: Divulgação.



minha casa, por meio da transmissão oral de histórias de família, que sempre tratou as memórias de trabalho como memórias de vida.

Isso não é uma realidade e uma experiência individual isolada. Como parte de um grupo, são notáveis as iniciativas de centros de memória independentes, grupos de ex-funcionários e moradores de bairros operários que tentam coletar, reunir, transmitir e difundir registros sobre a memória operária por meios virtuais. Um exemplo dessa tentativa é o Centro de Memória Operária de Sorocaba que, desde 1998, busca resgatar e preservar a memória da classe trabalhadora da cidade por meio de relatos e registros documentais da comunidade operária, sem uma sede física, publicando o material levantado em mídias e eventos pontuais.

Em São Paulo, pude observar condições semelhantes. Durante o período do ciclo do café, uma estação da Companhia São Paulo

Railway foi estabelecida na região da Água Branca para facilitar o escoamento da produção do Vale do Paraíba para o Porto de Santos. A chegada da ferrovia impulsionou significativamente o desenvolvimento industrial do bairro. Às margens de uma extensa orla ferroviária, o bairro da Lapa concentra antigas fábricas, descendentes do operariado paulistano e características morfológicas de um bairro com moldes similares ao que reconheci na Vila Hortência, em Sorocaba. São identificadas arquiteturas reminentes de seu passado industrial, que hoje dispõem de novos usos ou encontram-se em estado inoperante. É no bairro que os trilhos de trem que imbricam os antigos ramais da Estrada de Ferro Sorocabana e da Santos-Jundiaí se conectam e marcam a paisagem que pauta a divisão da Lapa de Baixo, de origem operária, do Altos da Lapa, de outra característica socioeconômica. É no baixio do tecido urbano da Lapa em que se detém o projeto

Museus de Bairro - Lapa, que visa recuperar a história local associada à memória operária da região, trabalho semelhante ao conhecido em Sorocaba.

Estabelecendo pontos de contato na configuração urbana dos bairros de ambas as cidades, identificando a ausência de espaços que abriguem usos sensíveis ao passado operário das áreas, defini a oportunidade de um exercício. Interpretado com base na experiência autobiográfica, exercito neste trabalho intervenções de caráter coletivo que se conectam de forma analítica e emocional, entre ponto A e ponto B.

Hoje, ao ter a oportunidade de exercer a prática de um ofício que não é braçal, me proponho a pensar como Sorocaba e São Paulo poderiam reinterpretar seu trato com os *braços* das cidades.

## proposta: ensaio-projeto

Literalmente, *braço* é o segmento que se estende do ombro do corpo humano e se articula com a mão. Essencialmente, uma ramificação, um desmembramento de um corpo maior, que amplifica e articula um movimento por extensão. Em sentido figurado, *braço* é a mão-de-obra, representada pela figura do trabalhador. No dicionário possível de empregos de *braço*, a anatomia e a ação se cruzam, mas é quando falamos sobre uma cidade que percebemos: a mudança de escalas altera o sentido da palavra.

Como um corpo urbano, a cidade também possui seus braços.

É na macroescala que a estruturação urbana se realiza. Essa ramificação pode ocorrer por uma componente natural - como um braço de rio, que até chegar ao mar, interioriza o continente e dá lugar a assentamentos em seu leito d'água -, ou de forma artificial, quando construído pela mão humana. Nesses casos, quando com linhas férreas e estradas que abrem caminhos,

o braço é a infraestrutura. Na anatomia da cidade, são os braços de infraestrutura que possibilitam a extensão do movimento entre corpos urbanos.

Ao aproximarmos o *zoom*, a microescala é capaz de focar em como a construção do espaço urbano se dá pela anatomia humana de braços. Como um grande canteiro coletivo e inconcluso, a cidade é erguida pedra sobre pedra, trabalho sobre trabalho. Na escala da edificação, a medida do corpo humano é a régua para o projeto, enquanto que a atividade desempenhada por seus habitantes é o que lhe confere ânimo. Um desenho implantado em 1:500 que se realiza no cotidiano em escala 1:1.

Como proposta, este Trabalho Final de Graduação é um ensaio sobre os braços da cidade, o ferroviário e o operário, por meio da aproximação de escalas de projeto.

Em primeiro plano, se evidencia o braço que conecta ambas as cidades - a

ferrovia. Em segundo plano, se evidenciam os locais de trabalho dos braços às margens do trem - as fábricas. Em terceiro plano, o objeto móvel que se desloca entre as duas cidades - o trem. Em último plano, se evidenciam os braços em si - os operários.

Tomando a prancha A0 como um formato consolidado para a representação de grandes escalas em arquitetura, mas que também permite que partes do corpo humano sejam decalcadas em tamanho real na folha devido as suas dimensões, esse ensaio projetual utiliza as medidas de 84,1cm x 118,9cm de um plano para representar a aproximação de escalas abordadas. Unificadas em linguagem, as escalas são representadas por meio de pinturas. O formato A0 é recortado em tecido de algodão cru em sentido poético à atividade têxtil algodoeira, elemento mobilizador da construção da Estrada de Ferro Sorocabana e das fábricas eleitas como espaços de intervenção. É,

também, uma expressão de manualidade em alegoria a ideia de braços abordada.

Representada em escala 1:100.000, é proposta a recuperação do trecho da antiga Estrada de Ferro Sorocabana que liga Sorocaba a São Paulo, como eixo de ligação com ainda relevante importância nas dinâmicas de deslocamento pendular entre as duas cidades, em contraposição a um caminho realizado hoje, majoritariamente, pelo carro, em favor de um transporte coletivo. Apesar da recente proposta de âmbito federal que integra o Programa de Aceleração de Crescimento, que visa implantar uma linha ferroviária dentro dos próximos trinta anos conectando Sorocaba à São Paulo, o projeto, à priori, não considera a requalificação de um eixo logístico já estabelecido.

A máquina, objeto oposto à coisa orgânica que é a pessoa, têm nos braços de trabalhadores sua força-motriz de operação. Ao pensarmos na atividade industrial do final do século XIX e início do século XX no estado

de São Paulo, o advento do trem e a consolidação das fábricas de manufatura foram estruturantes para o espaço intra urbano brasileiro<sup>2</sup>.

Em menores escalas, estão representados os locais de trabalho dos braços às margens do trem, as fábricas. Para isso, foram escolhidos dois edifícios que possuem elementos em comum: antigas fábricas têxteis cortadas pelo antigo ramal da Estrada de Ferro Sorocabana. Em 1:500, um sítio histórico de origem da cidade abriga uma antiga fábrica desativada em Sorocaba, na região do Além-Ponte, Vila Hortêncica. Em extensa metragem, é representada de modo a conter seu entorno de influência. Em 1:250, uma antiga fábrica na Lapa, em São Paulo, com apenas dois galpões, é representada com maior aproximação no plano do tecido. Ambas evidenciam a preexistência e intervenções.

Na ideia de inversão da lógica ligada ao desempenho da atividade braçal, o programa escolhido para os edifícios remete ao lazer e à

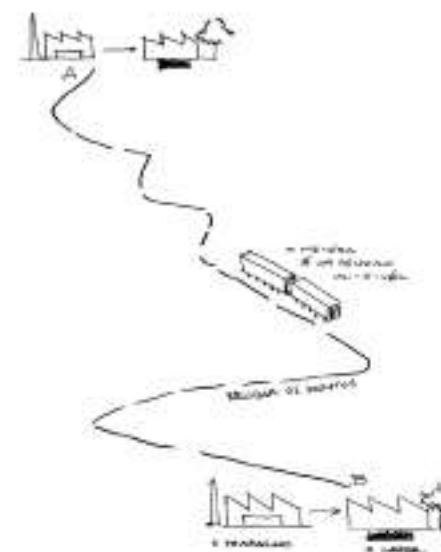
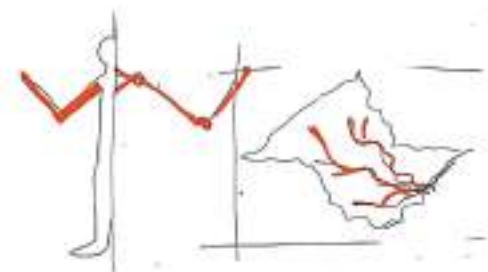
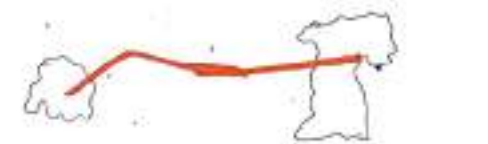
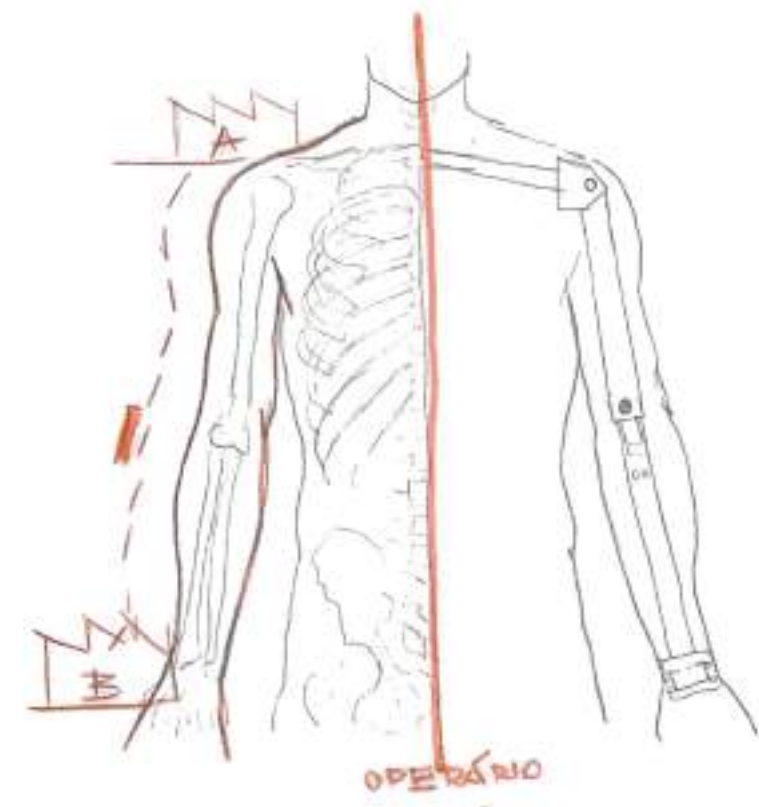
<sup>2</sup> VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. Editora Studio Nobel, 1998, São Paulo, Brasil.

memória: os edifícios abrigam piscinas públicas, áreas verdes e um museu, que conta com salas de pesquisa, triagem de arquivos e acervo, implantados em bairros com histórico operário que podem alimentar e difundir o lastro da memória operária local. A proposta da piscina se justifica por uma atividade não utilitária oferecida pelo edifício, oposta à ideia de espaço de trabalho, sendo a busca pela água (a praia, a piscina) a resposta dada pelo trabalhador sempre que pergunto sobre o desejo de lazer aos finais de semana, fora da jornada de trabalho. As áreas se justificam pela proposta alternativa à transformação das antigas fábricas em centros de consumo contemporâneos (shoppings, hipermercados) e reocupações dos edifícios que desconsideram a memória coletiva.

Entre esses dois pontos, um antigo vagão de trem da Estrada de Ferro Sorocabana cruza a linha férrea recuperada e recebe intervenção

de caráter expográfico, permitindo a coleta de relatos das pessoas em viagem, bem como a exposição de arquivos pertinentes a ambos os acervos de memória operária, o sorocabano e o paulistano. Como objeto de projeto interna ao trem é representada em escala 1:100 no plano A0.

Em escala 1:1, são representados os braços em si. Decalcados em tamanho real, estão os braços de familiares que exerceram a atividade operária em linhas de produção e mantém essa memória viva para além de um espaço material e das carteiras de trabalho.



Próxima página:

**Croqui 01.**  
Escala de braços.  
Elaboração própria.

## sobre lugares de memória

Embora não seja a memória um tema essencialmente contemporâneo, é contemporânea a noção de “lugares de memória”. Esse conceito foi formulado pelo historiador francês Pierre Nora, exposto em seu livro *Les lieux de mémoire* (Os lugares de memória), de 1984. Um lugar de memória pode variar desde o objeto material e concreto, localizado geograficamente, até o objeto mais abstrato e intelectualmente construído. Pode, portanto, ser um monumento, um personagem, um museu, um arquivo, ou mesmo um símbolo, um lema, um evento ou uma instituição. Para o autor, porém, esse objeto só constitui um lugar de memória a partir do momento em que escapa do esquecimento e é reinvestido pelas emoções de uma comunidade, referenciando-se assim a uma história coletiva. Acerca disso, Nora cita:

*“Mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arqui-*

*vos, só é lugar de memória se a imaginação o investe de aura simbólica. Mesmo um lugar puramente funcional, como um manual de aula, um testamento, uma associação de antigos combatentes, só entra na categoria se for objeto de um ritual. Mesmo um minuto de silêncio, que parece o extremo de uma significação simbólica, é, ao mesmo tempo, um corte material de uma unidade temporal e serve, periodicamente, a um lembrete concentrado de lembrar. Os três aspectos coexistem sempre (...). É material por seu conteúdo demográfico; funcional por hipótese, pois garante ao mesmo tempo a cristalização da lembrança e sua transmissão; mas simbólico por definição visto que caracteriza por um acontecimento ou uma experiência vivida por pequeno número, uma maioria que deles não participou.”* (Nora, P.; Aun Houry T. Y, pp. 22, 2012).

Entretanto, o autor é enfático ao considerar que esses espaços só existem, pois a História é frágil às lembranças, pois essas são tantas quantas são os grupos vivos,

e está pautada na constante disputa de narrativas. A História universaliza, enquanto que a memória é carregada de potência individual. Quando posta em instância coletiva, a memória carece de constante transmissão. Em contrapartida à amnésia coletiva, os lugares de memória se justificam pela tentativa de conter ameaças ao esquecimento por parte de um grupo.

É com a obra de Nora que, dez anos depois, em 1992, Ulpiano Bezerra de Meneses, célebre professor da Universidade de São Paulo e responsável pela reorganização dos espaços museais da instituição, irá dialogar em *‘História, Cativa da Memória?’*:

*“O tema da memória hoje está em voga mais do que nunca. Multiplicam-se as casas de memória, centros, arquivos, bibliotecas, museus, coleções, publicações especializadas. [...] Isso tudo, é claro, é positivo, na medida em que não se reflète só a salutar emergência da consciência política, como*

*também recolhe, organiza e conserva indicadores empíricos preciosos para o conhecimento de fenômenos relevantes e merecedores de análise e apreensão histórica.”* (Meneses, pp. 9, 1992).

As décadas de 70 e 80 marcaram anos que foram pontos de inflexão no pensamento quanto à memória de grupos e na transformação da abordagem de narrativas históricas. A coletânea francesa *d’A História da Vida Privada*, publicada em 1985, assim como *Os Esquecidos da História - operários, mulheres e prisioneiros*, de Michelle Perrot, em 1988, são exemplos relevantes desse movimento no mesmo período. Como espaços materiais que sediam e comunicam esses princípios, os museus foram influenciados por essas questões, passando a abordar e coletar acervos relacionados às memórias difíceis do pós-guerra e evidenciar outros grupos sociais que não apenas aqueles de museus históricos nacionais. Inaugurada em 1972, a Declaração da Mesa-Redonda de Santiago<sup>3</sup>,

no Chile, é um marco da chamada Nova Museologia, abordagem museológica que confere princípios simbólicos associados ao patrimônio imaterial, bem como a diversidade na interlocução com o acervo, como ativos a serem explorados pelas instituições museais acerca de grupos contra hegemônicos historicamente, podendo ser aludida à premissa benjaminiana de “escovar a história a contrapelo”. Insurgem museus com narrativas daqueles que não possuem nomes próprios, a História feita pelas pessoas que não fizeram história. De tal forma, a tipologia de Museu de Memória, está inserida na ordem de uma revisão necessária para as dinâmicas do mundo presente.

A Declaração cita:

*“[...] O museu é uma instituição a serviço da sociedade, da qual é parte integrante e que possui nele mesmo os elementos que lhe permitem participar na formação da consciência das comunidades que ele serve; que ele pode contribuir para o*

*engajamento destas comunidades na ação, situando suas atividades em um quadro histórico que permita esclarecer os problemas atuais, isto é, ligando o passado ao presente, engajando-se nas mudanças de estrutura em curso e provocando outras mudanças no interior de suas respectivas realidades nacionais.” (Declaração da Mesa-Redonda de Santiago do Chile - ICOM. Tradução Marcelo M. Araújo e M<sup>a</sup> Cristina ° Bruno, pp.1, 1972).*

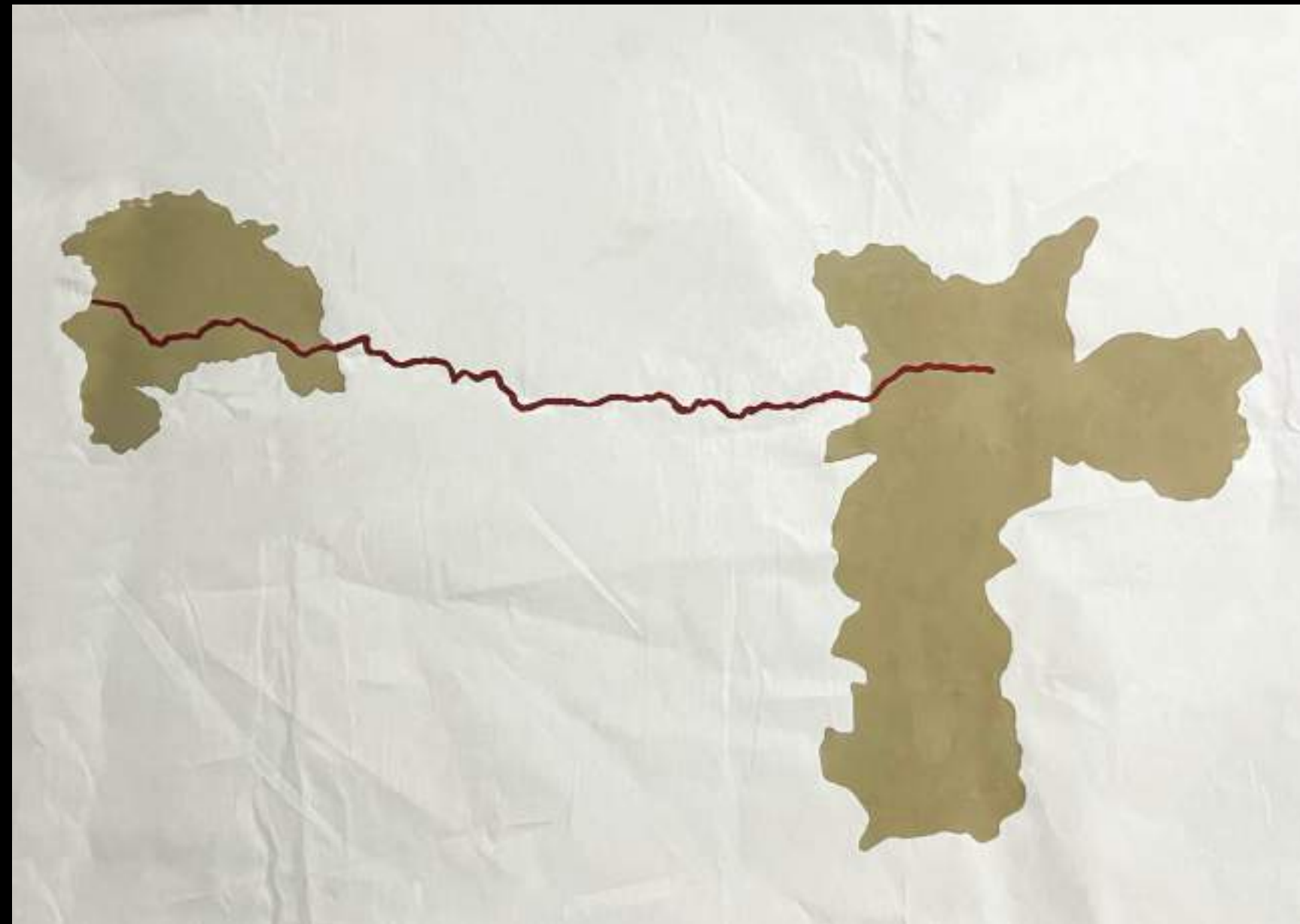
Como premissa, o virtual Centro de Memória Operária de Sorocaba defende que *“Se aos ricos e poderosos se já reservaram os nomes das principais ruas, avenidas, monumentos e bairros, devemos lutar para que os trabalhadores tenham a sua história conhecida, reconhecida e preservada.”* A construção de uma sede física que converta essa necessidade em programa por meio da arquitetura está amparada pelos princípios da Nova Museologia. Pierre Nora expressa que se o que museus e arquivos se defendem, se não estivessem ameaçados, tampouco haveria

necessidade de construí-los. Nesse sentido, justifica-se a viabilização de propostas que amparem espaços que abriguem lastros de grupos vivos revisitados historicamente, por parte da interdisciplinaridade de outras áreas do conhecimento. De tal maneira, neste trabalho, são propostos pequenos estudos de projeto que vislumbram esse horizonte.

**Imagem 09.**  
Trabalhadores constroem a base do Monumento ao Tropeiro e ao Algodão. Sorocaba, 1972.  
Fonte: Grupo Sorocaba Antiga.



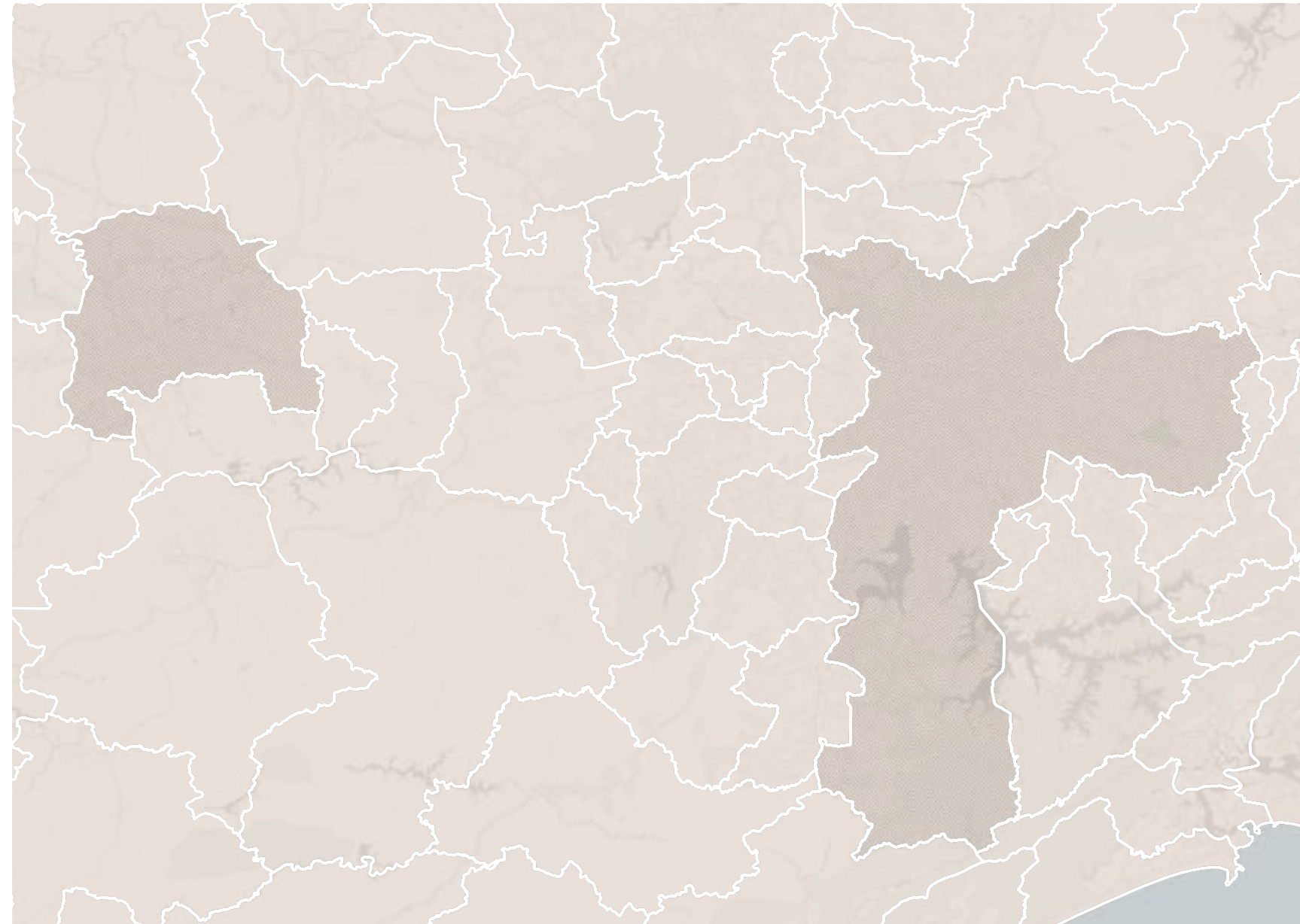
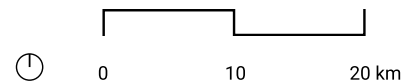
1:100.000





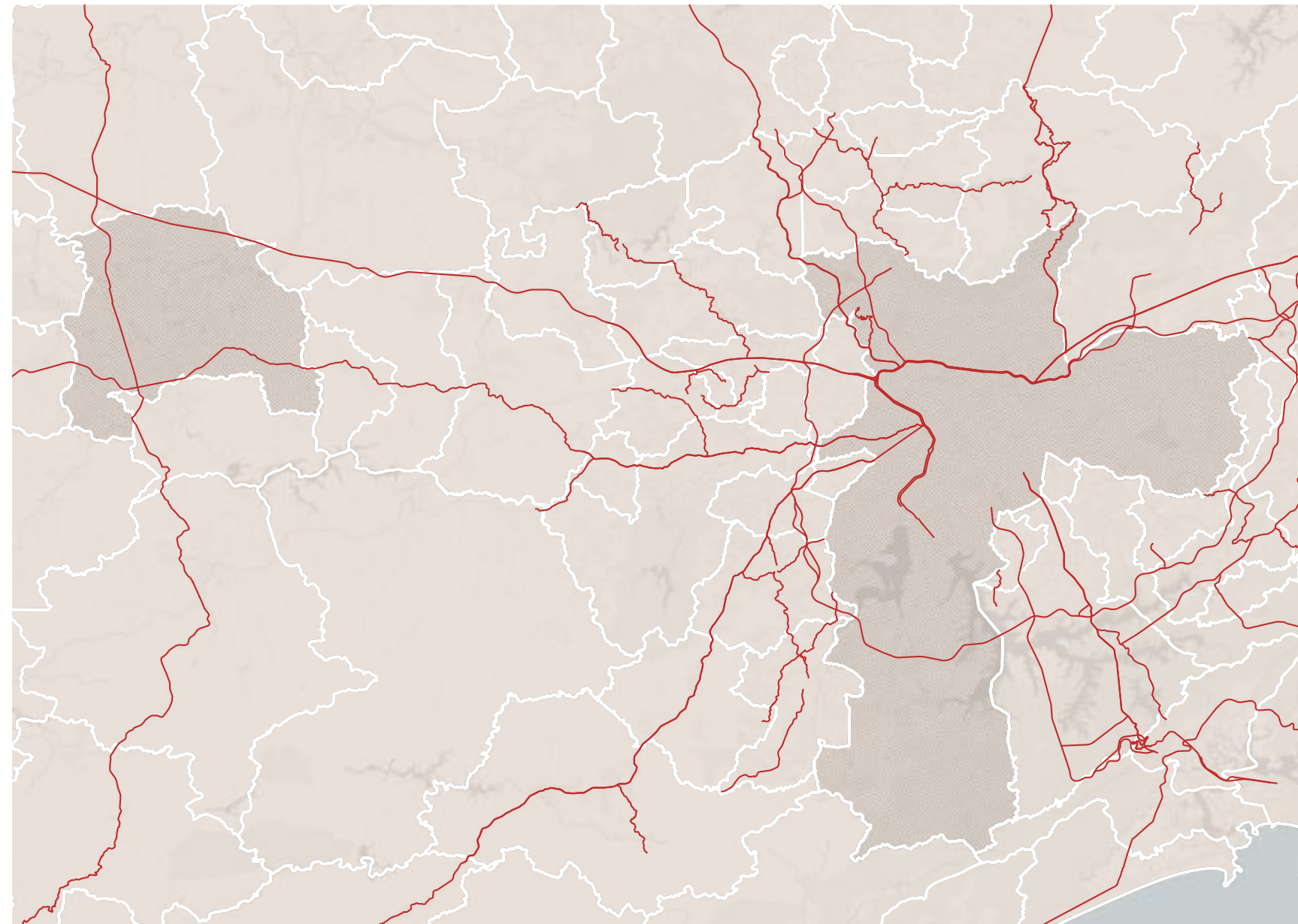
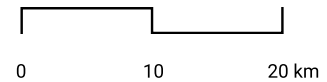
*Próxima página:*

**Mapa 02.**  
Limites administrativos cidades de São Paulo e Sorocaba.  
Elaborado por Isabela Rodrigues.



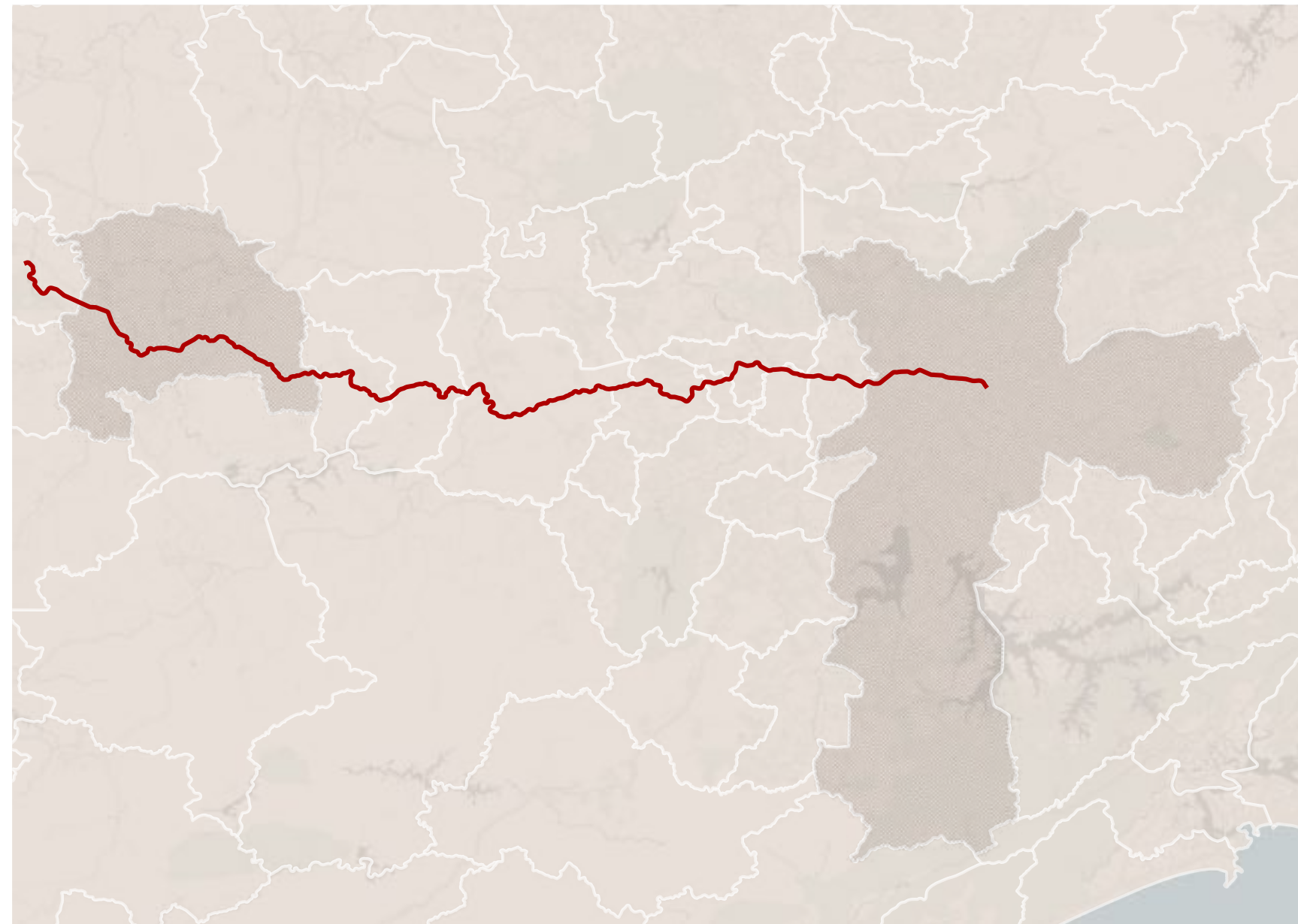
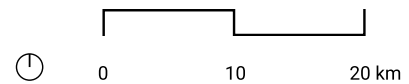
*Próxima página:*

**Mapa 03.**  
Principais eixos  
rodoviários que  
perpassam  
Sorocaba e São  
Paulo.  
Elaborado por  
Isabela Rodrigues.



*Próxima página:*

**Mapa 04.**  
Traçado de  
recuperação do  
eixo Sorocaba-São  
Paulo da Estrada  
de Ferro.  
Elaborado por  
Isabela Rodrigues.



**Imagem 10.**

Trem cruza orla ferroviária da Lapa no sítio de projeto. Trens abandonados no Ramal da EFS. Fonte: Arquivo pessoal.

**Imagem 11.**

Trem abandonado em ramal da EFS que cruza ponte sobre Rio Sorocaba, sítio de projeto. Fonte:

*Próxima página:***Imagem 12.**

Reminiscências trilhos da EFS no sítio de projeto em Sorocaba. Fonte: Arquivo pessoal.

**Imagem 13.**

Plataforma de embarque da EFS, na estação Lapa, em 1958. Fonte: Luiz Correa.

Apesar da relevante mobilização para integrar e encurtar distâncias entre cidades que possuem uma dinâmica crescente, os primeiros estudos de traçados para o trecho não citam estudos de viabilidade e recuperação da estrutura já estabelecida pela Estrada de Ferro Sorocabana.

Nesse sentido, é proposta a recuperação do trecho, com estações estabelecidas entre o Centro de Sorocaba, na região da Vila Hortênciã, e na estação Lapa, da linha Diamante, em São Paulo. Em levantamento realizado, é por onde o original trecho da EFS cruzava, após passar da Esta-

ção Júlio Prestes, na Luz, em que detinha um armazém de gêneros agrícolas (atual Memorial da Resistência) e antes de desmembrar-se no ramal da ferrovia Santos-Jundiaí.

É entre esses dois sítios que estão também localizadas as antigas fábricas têxteis, objetos desse exercício. Somadas ao trem que conecta ambas, por características morfológicas e históricas que se relacionam, o deslocamento funcional e utilitário entre casa e trabalho pode receber sugestão de um lugar de lazer e memória entre cidades, à distância de uma viagem.



1:500



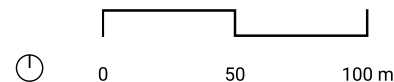
## 1:500

### *Próxima página:*

**Imagem 14.** Área original da Antiga Fábrica São Paulo às margens da linha férrea, local da intervenção sorocabana. Elaborado por Isabela Rodrigues.

### *Imagem satélite base:*

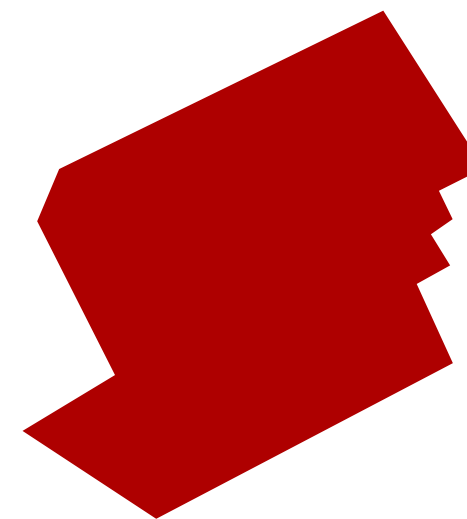
**Imagem 15.** Sítio da intervenção sorocabana. Fonte: Google Earth.



A escala 1:500 aproxima o sítio de projeto em Sorocaba, destacando uma área que congrega diversas camadas históricas da cidade, motivo esse de escolha do local para o exercício. Ao sul do recorte, está a Ponte Francisco Delosso, ligação da Zona Leste operária com o Centro Histórico. Este local, entre os séculos XVII e XVIII, foi palco da Feira de Muares, marcando o Além-Ponte e a região da Vila Hortência. No lado norte, estende-se a linha férrea da Estrada de Ferro Sorocabana, conectando o oeste do estado à capital e se ramificando em direção ao litoral. No meio dessas camadas, está localizada a antiga Fábrica São Paulo, fundada em 1909 pelo inglês John Kenworthy. Juntamente com as Fábricas Santo Antônio e Nossa Senhora da Ponte, fazia parte da Companhia Nacional de Estamparia, situadas às margens dos trilhos ferroviários. Devido à sua produção em escala nacional, essas fábricas ocupavam vastas áreas da cidade com dezenas de galpões. Na

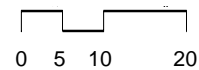
década de 1990, o complexo fabril de Sorocaba começou a encerrar suas atividades, e a Fábrica São Paulo, assim como outras de seu tempo, gradualmente foi sendo esquecida na paisagem entre a movimentada Avenida São Paulo e a marginal do Rio Sorocaba.

Apesar das várias tentativas de acessar o local para reconstituir uma base para projeto, a área restrita só possibilitou o levantamento de campo por seus arredores, espaços abertos entre muros, poucas fotos antigas e imagens aéreas.

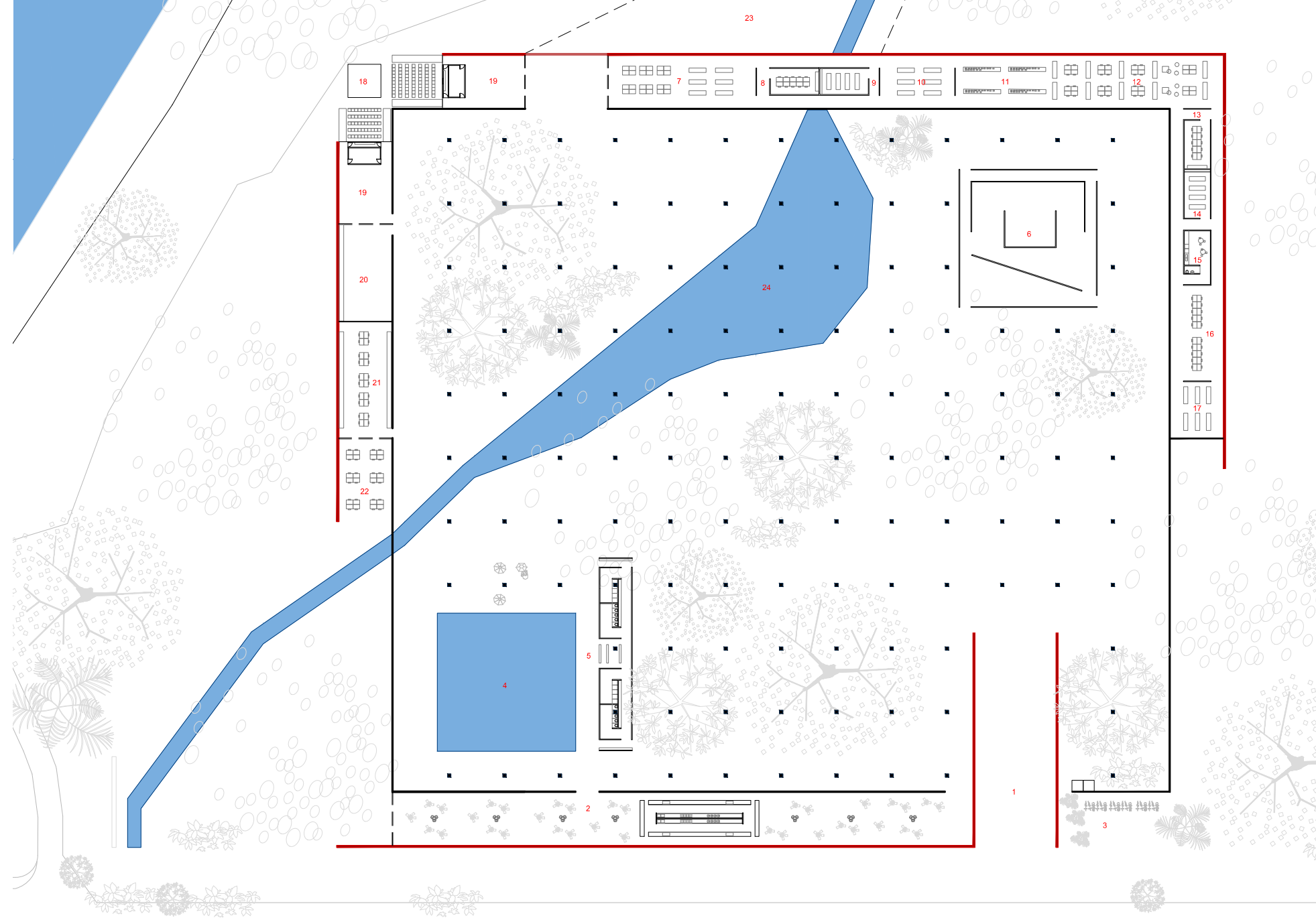


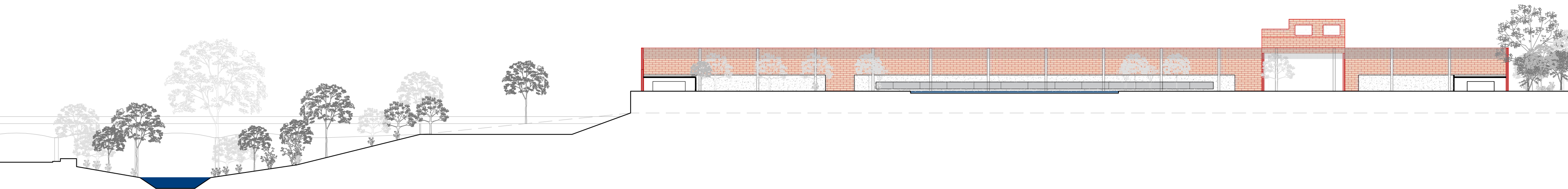


## PLANTA EDIFÍCIO VILA HORTÊNCIA

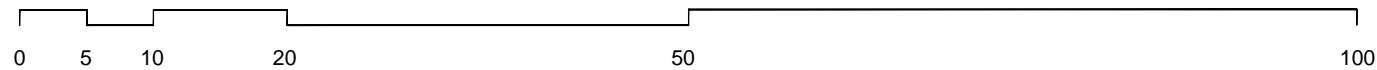


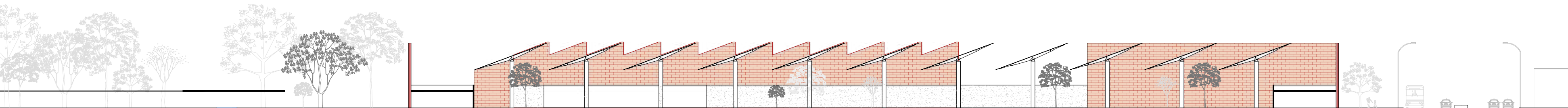
1. ENTRADA ANTIGA CASINHA HISTÓRICA
2. COMEDORIA
3. BICICLETÁRIO
4. PISCINA
5. BANHEIROS E VESTIÁRIOS
6. ESPAÇO EXPOGRÁFICO
7. TRIAGEM DE ARQUIVOS
8. SALA DE REGISTROS
9. CONTROLE
10. CONSULTA
11. CURADORIA
12. TRATAMENTO DE ARQUIVOS
13. SALA DE REUNIÕES
14. ALMOXARIFADO
15. REFEITÓRIO
16. SALA DE ESTUDOS
17. BIBLIOTECA
18. PALCO AO AR-LIVRE
19. ACESSO TEATRO AO AR-LIVRE
20. SALA MULTIUSO
21. ATELIÊ DE OFICINAS
22. OFICINA AO AR-LIVRE
23. MARQUISE LIGAÇÃO TREM-EDIFÍCIO
24. ESPELHO D'ÁGUA



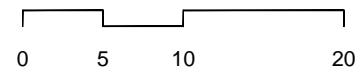


EDIFÍCIO VILA HORTÊNCIA  
CORTE LONGITUDINAL





EDIFÍCIO VILA HORTÊNCIA  
CORTE TRANSVERSAL



**Imagem 16.**

Antiga casa destelhada ao lado do muro da fábrica.  
Fonte: Arquivo pessoal.

*Próxima página:***Imagem 17.**

Raio-X do ombro direito de Jéssica Gonçalves, minha mãe. Exame realizado em decorrência de tendinite crônica causa por esforço repetitivo em linha de produção.  
Fonte: Arquivo pessoal.

Tendo em mãos apenas o desenho de seu perímetro, o partido do projeto se referencia nas antigas paredes da fábrica. Como operação, foram considerados os principais contornos, reorganizados em uma geometria reconhecível: o quadrado. Os vedos preexistentes de tijolos de barro foram duplicados em paredes mais baixas em altura que as paredes originais, em um distanciamento de 10 metros, criando um quadrado verdadeiro de novo material interno à preexistência, de forma que o programa pudesse ser acomodado “dentro das paredes”, em volumes lidos espacialmente como independentes.

Uma antiga casa do mesmo período da fábrica, possivelmente utilizada como sede administrativa ou residência de um funcionário de alto cargo, se mantém de pé e é vizinha do muro que cerca a fábrica. As condições físicas em que a casa se encontra foram um elemento disparador para pensar, por analogia, as feições do pro-

jeto de intervenção. A casa, destelhada e com seus vedos internos em ruínas, têm apenas nas paredes de seu contorno a arquitetura que guarda seu abandono: ervas daninhas e árvores que fazem as vezes de telhado com suas copas. O edifício, então, recebe árvores em seu interior, que se conectam com a mata ciliar da várzea do rio, ganhando caráter de parque urbano, trazendo continuidade do espaço externo para o espaço interno. Para caracterizar seu destelhamento, uma cobertura transparente angulada, sustentada por pilares em grelha a cada 10 metros, acordados com o gride das paredes criadas, alude aos antigos sheds da fábrica original. A casa também foi incorporada ao edifício, marcando seu “endereço” e conferindo-lhe uma entrada, ajudando também a estabelecer um contorno ortogonal reconhecível, dado que os lotes vizinhos criavam “dentes” à geometria original do lote da fábrica.

*De cima para  
baixo, da esquerda  
para a direita:*

**Imagem 18.**  
Telhado shed  
da antiga  
Fábrica São  
Paulo percebido  
entre árvores, da  
marginal do Rio.  
Fonte: Arquivo  
pessoal.



**Croqui 02.**  
Telhado da  
antiga Fábrica  
São Paulo.  
Elaboração  
própria.



**Imagem 19.**  
Registro atual  
Além-Ponte,  
reminiscências  
Fábrica São  
Paulo.  
Fonte: Arquivo  
pessoal.



**Imagem 20.**  
Registro de 1975  
do Além-Ponte,  
ao fundo chami-  
né da Fábrica São  
Paulo.  
Fonte: Grupo  
Memória  
Sorocabana.



**Croqui 03.**  
Estudos de  
implantação.  
Elaboração  
própria.

*Próxima página,  
da esquerda para  
a direita, de cima  
para baixo:*

**Diagramas e  
operações:**

**01.** Demolições

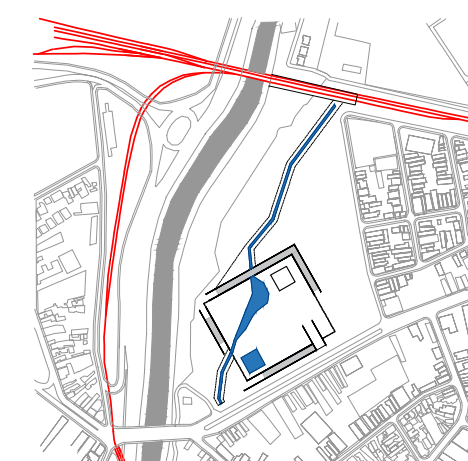
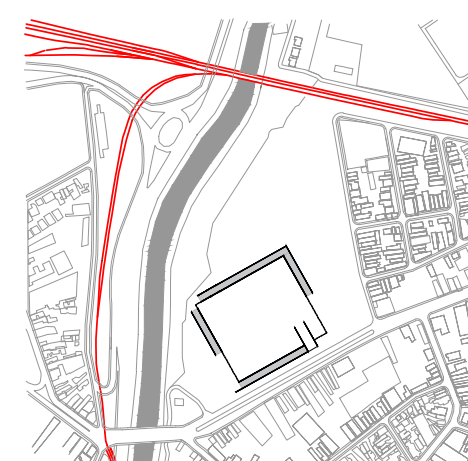
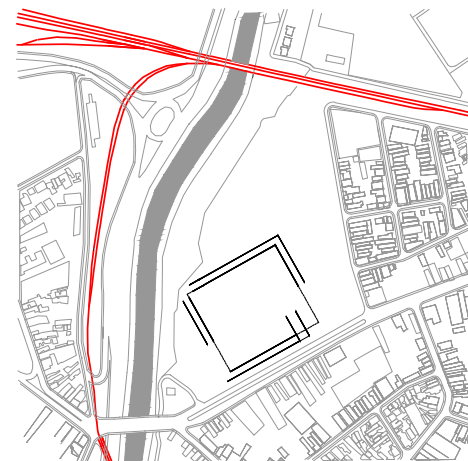
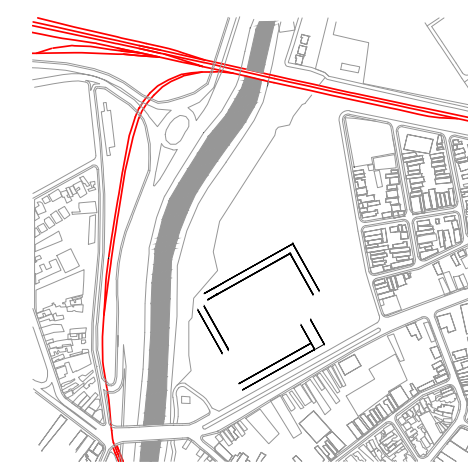
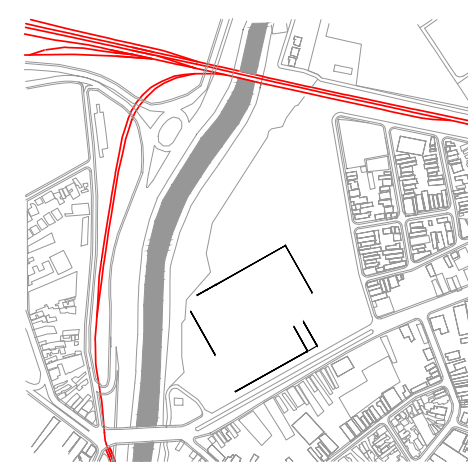
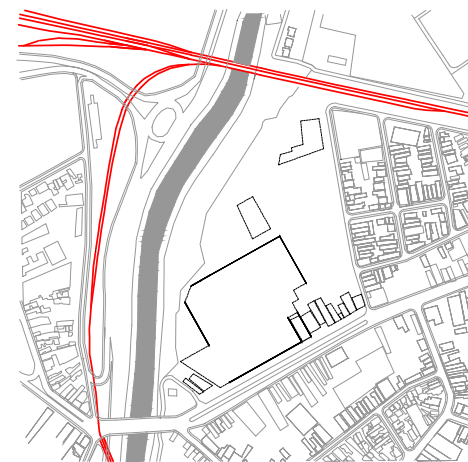
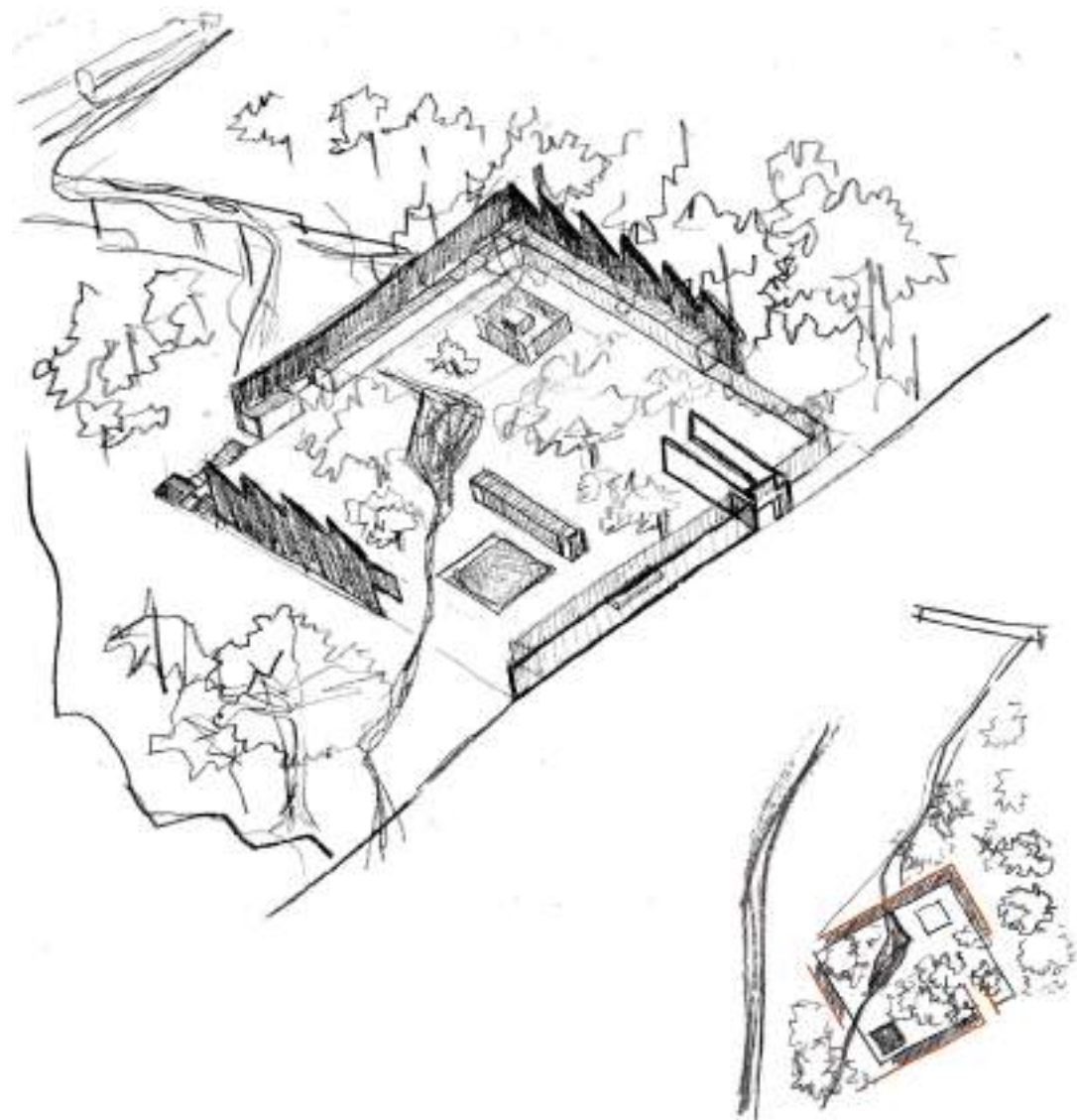
**02.** Vedos pre-  
existentes com  
incorporação da  
casa vizinha

**03.** “Offset” dos  
vedos existentes

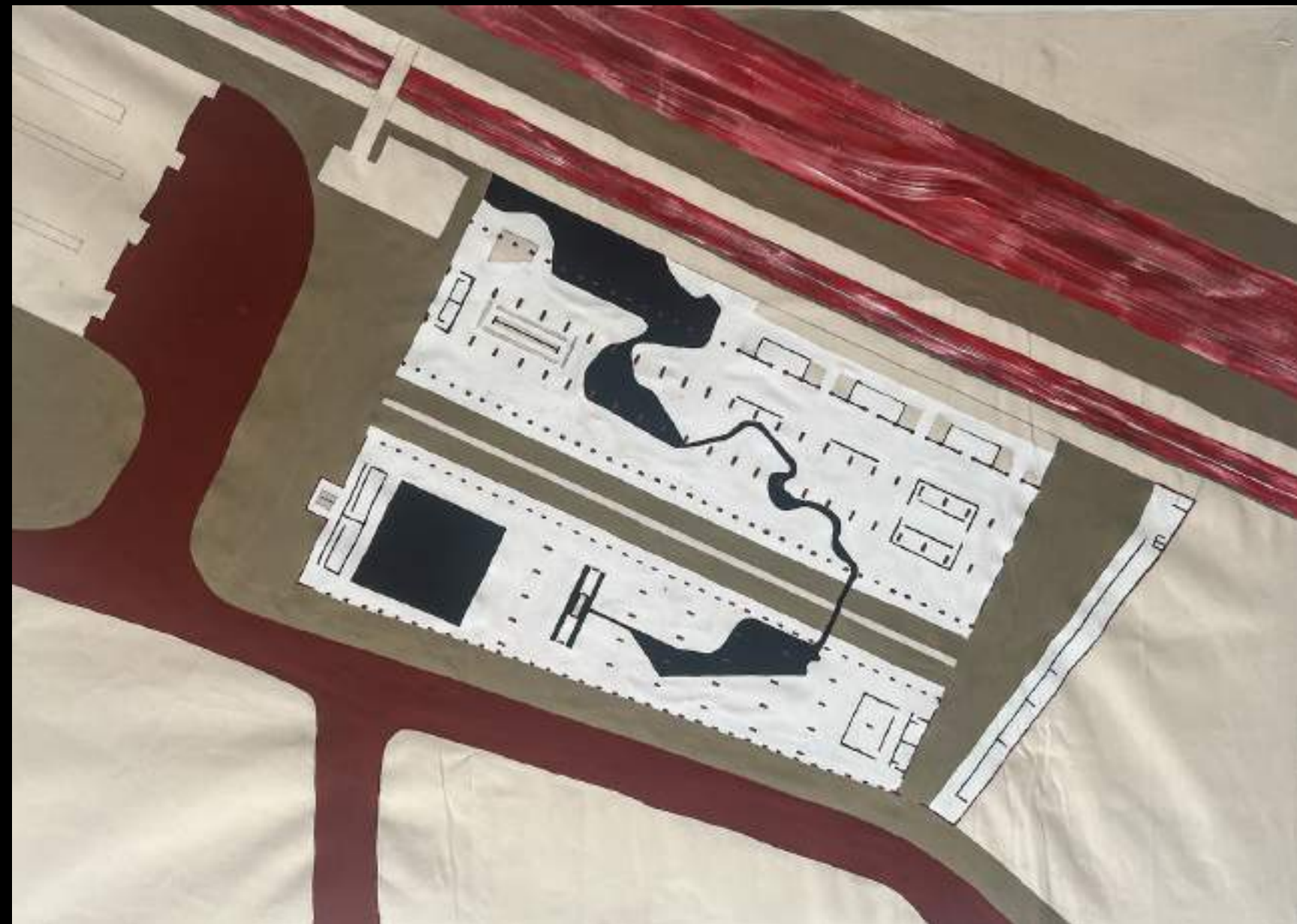
**04.** Comple-  
mento dos  
vedos criados em  
geometria regular

**05.** Programa  
“dentro das  
paredes”

**06.** Inserção da  
água



1:250



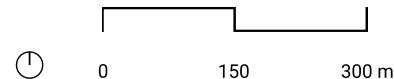
## 1:250

*Próxima página:*

**Imagem 21.**  
Área original da Antiga Fábrica Têxtil da Rua Guaicurus às margens da linha férrea, local da intervenção paulistana. Elaborado por Isabela Rodrigues.

*Imagem satélite base:*

**Imagem 22.**  
Sítio da intervenção paulistana. Fonte: Google Earth.



Na Rua Guaicurus, 1394, na região da Lapa, uma antiga fábrica têxtil datada do início do século XIX, está situada às margens da orla ferroviária. Os vedos e treliças originais preservados fazem parte da paisagem de quem passa pelo Terminal Lapa e pela estação da CPTM, que dividem o espaço público comum de uma praça com o edifício.

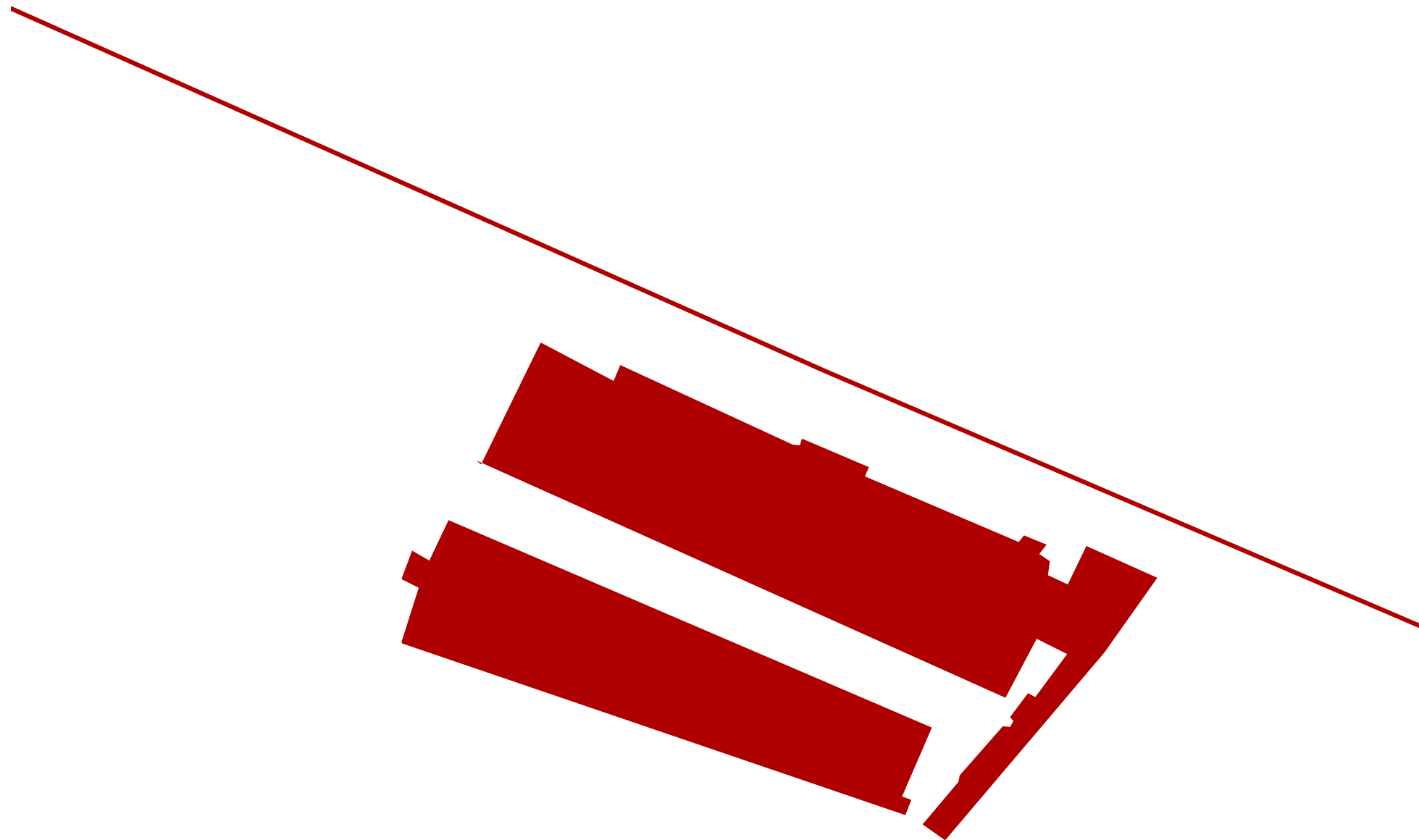
Desativada desde o encerramento de suas atividades nos anos 1970, de 1987 a 2013, a antiga fábrica sediou a Estação Ciência, espaço de difusão educacional gerido pela Universidade de São Paulo. Encerrado o projeto e desativada mais uma vez por quase uma década, hoje a antiga fábrica é sede da Junta Comercial de São Paulo.

Como exercício e reflexão de repensar os espaços históricos de trabalho operário, o atual uso não foi considerado nessa intervenção, dado que sua conversão atual descaracteriza a espacialidade interna do edifício por meio da inclusão de vedações que se justificam apenas dentro da lógica de um programa de necessidades essencialmente administrativo. Tombado nas esferas municipal e estadual, foram mantidos os elementos essenciais da arquitetura

do edifício. A arquitetura já estava lá, pouco se modificou da geometria original. As demolições tiveram como base a retirada das construções apêndice à antiga fábrica, que descaracterizaram o conjunto. De ganho, permitiu-se o alinhamento dos eixos dos antigos galpões e possibilitou um espaço entre a rua interna para atividades do edifício.

Colado ao lote vizinho, um novo volume foi implantado para abrigar o programa de reserva técnica, acervo e pesquisa como parte do lugar de memória. Ao contrário da operação do edifício sorocabana, em que uma casa histórica “marca” o endereço da fachada, pela ausência de um elemento característico que pautasse sua relação com a avenida, no caso da Lapa, sobram alusões à fachada da antiga fábrica da Rua Guaicurus. Nesse sentido, o novo bloco, de outra expressão, marca o endereço paulistano.

As treliças foram retiradas no trecho da piscina, para permitir o banho de sol e o salto de trampolim, intervenção realizada pela sugestão de altura da antiga torre da fábrica, que marca a paisagem com um elemento vertical animado.





**Imagem 23.**  
Trabalhador e treliças em trecho do galpão destelhado.  
Fonte: Arquivo pessoal.



**Imagem 24.**  
Orla ferroviária ao lado do galpão. Vista da passarela da estação Lapa.  
Fonte: Arquivo pessoal.



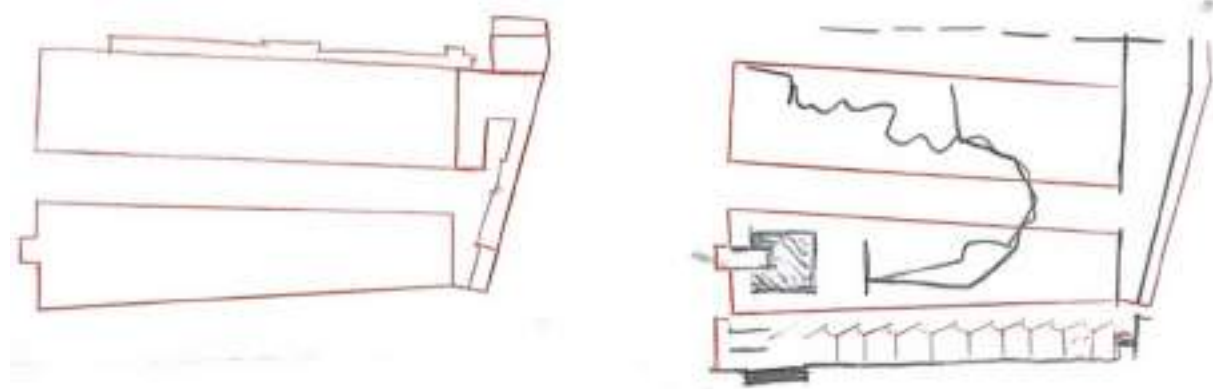
*Próxima página:*

**Imagem 25.**  
Raio-X das mãos de Rogério Onorato, padrao, após acidente de trabalho em linha de produção, ano de 2013.  
Fonte: Arquivo pessoal.





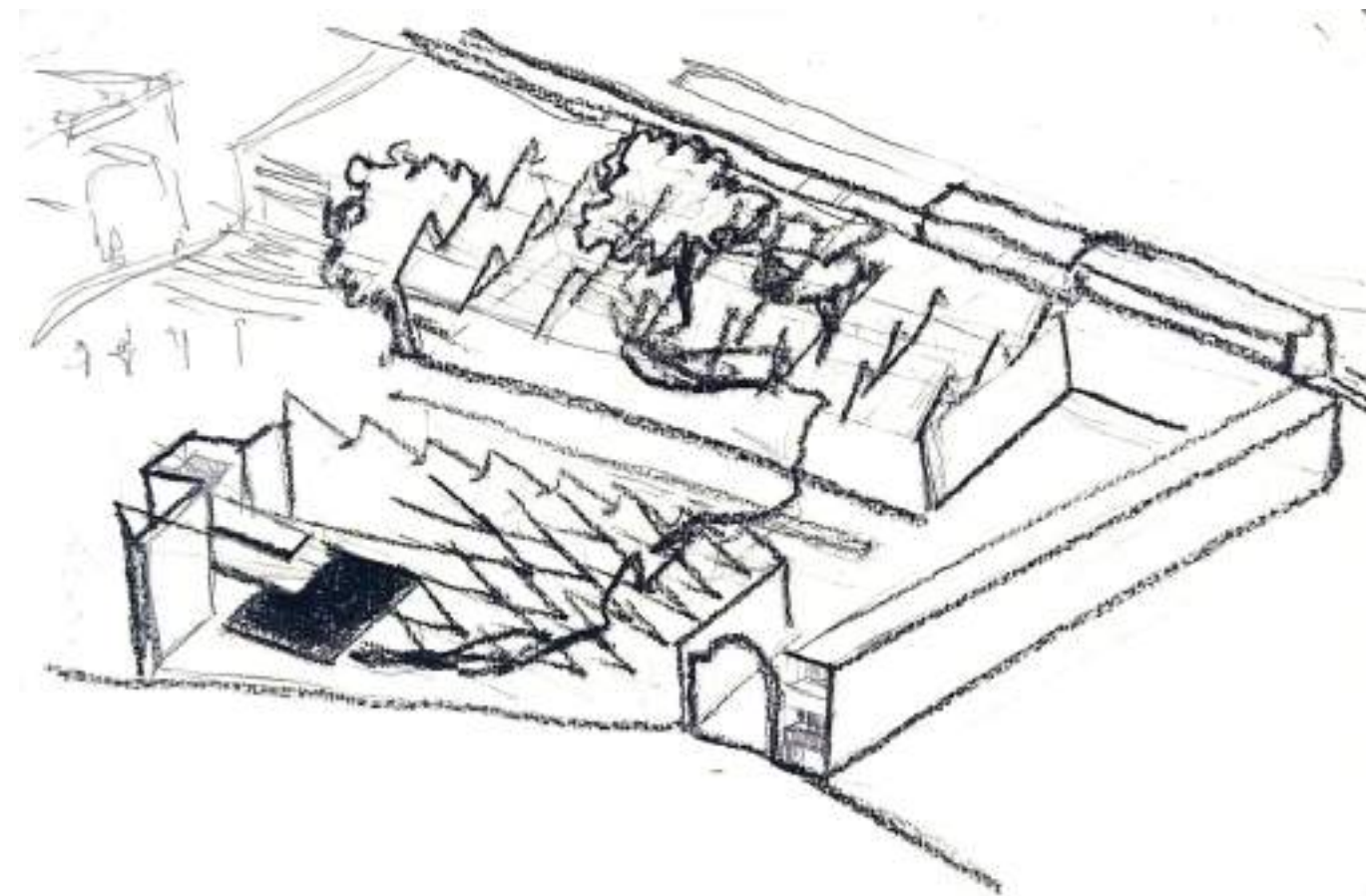
Croqui 04.  
Módulo de  
galpão da antiga  
fábrica.  
Elaboração  
própria.



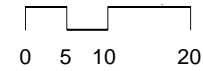
**Croqui 05.**  
Diagrama de operação: preexistência em vermelho, intervenção em preto. Elaboração própria.

*Próxima página:*

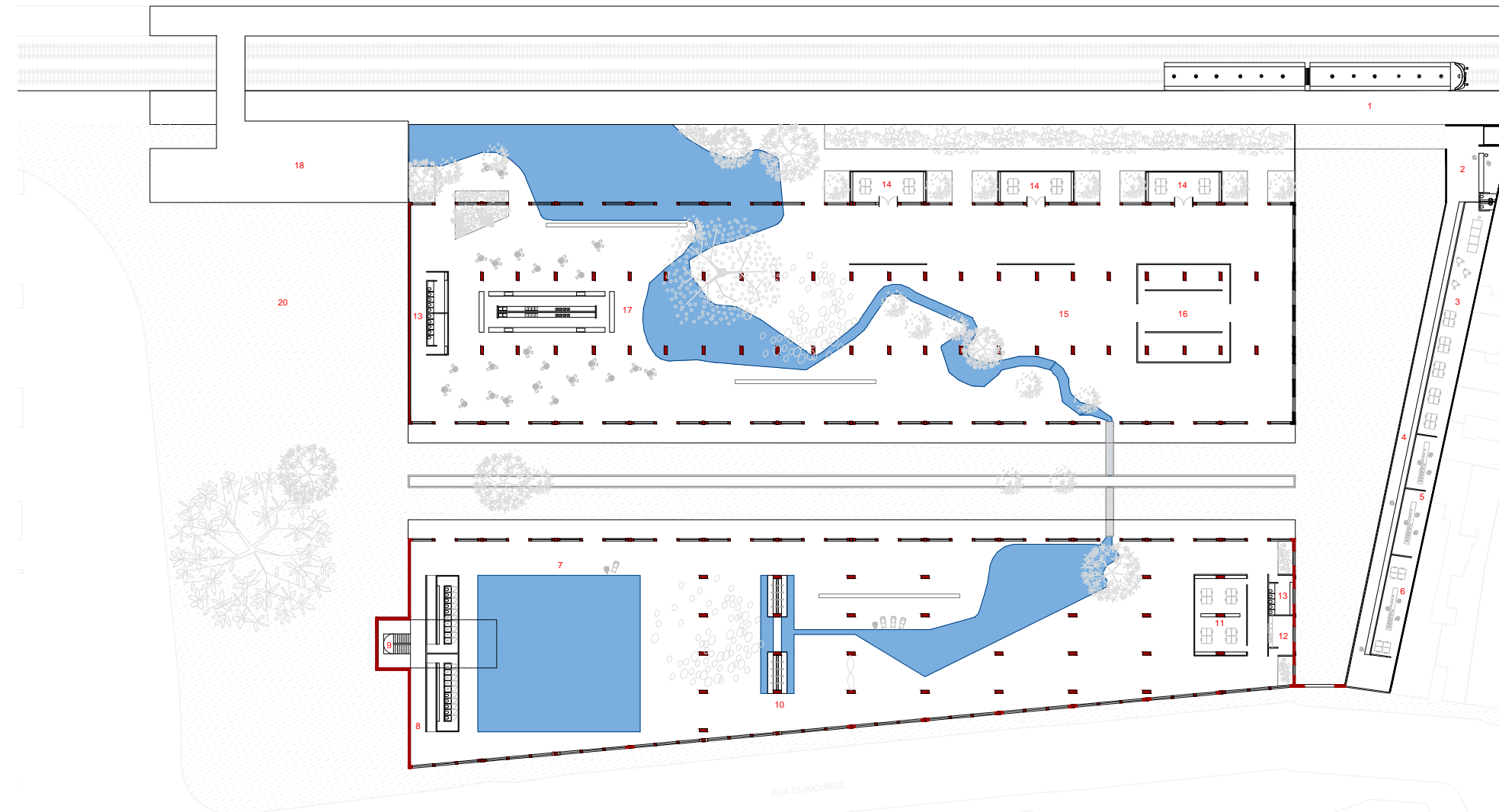
**Croqui 06.**  
Ideia de des-telhamento e intervenções. Elaboração própria.

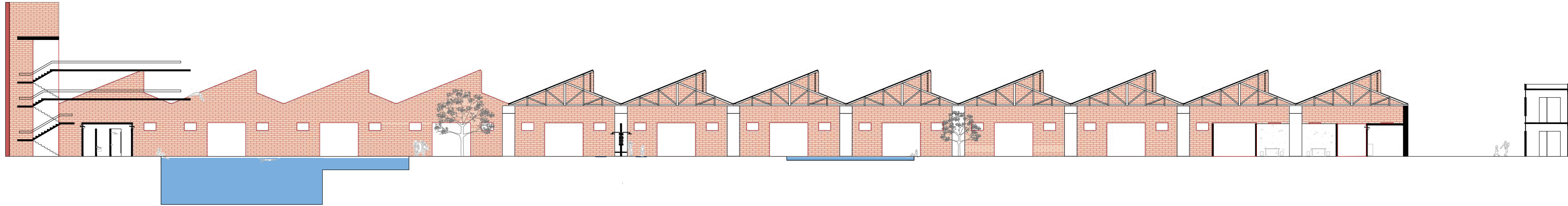


## PLANTA EDIFÍCIO LAPA

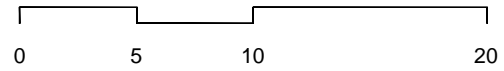


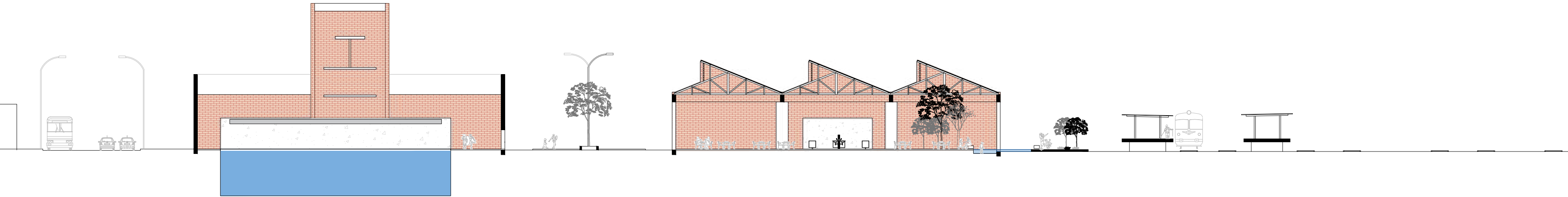
1. PLATAFORMA CARGA E DESCARGA DE ARQUIVOS
2. RECEPÇÃO CENTRO DE MEMÓRIA
3. TRIAGEM DE ARQUIVOS
4. CONSULTA DE ARQUIVOS
6. CURADORIA E ADMINISTRAÇÃO
7. PISCINA
8. VESTIÁRIOS
9. TRAMPOLIM
10. CHUVEIRÕES
11. SALAS DE OFICINAS
12. REFEITÓRIO
13. SANITÁRIOS
14. SALAS MULTIUSO
15. ESPAÇO EXPOGRÁFICO
16. PINACOTECA
17. COMEDORIA
18. ESTAÇÃO LAPA CPTM - LINHA 9 DIAMANTE
19. TERMINAL DE ÔNIBUS LAPA
20. PRAÇA DAS BARRAQUINHAS/CAMELÔS



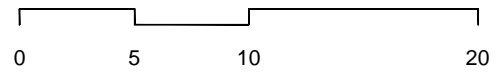


EDIFÍCIO LAPA  
CORTE LONGITUDINAL

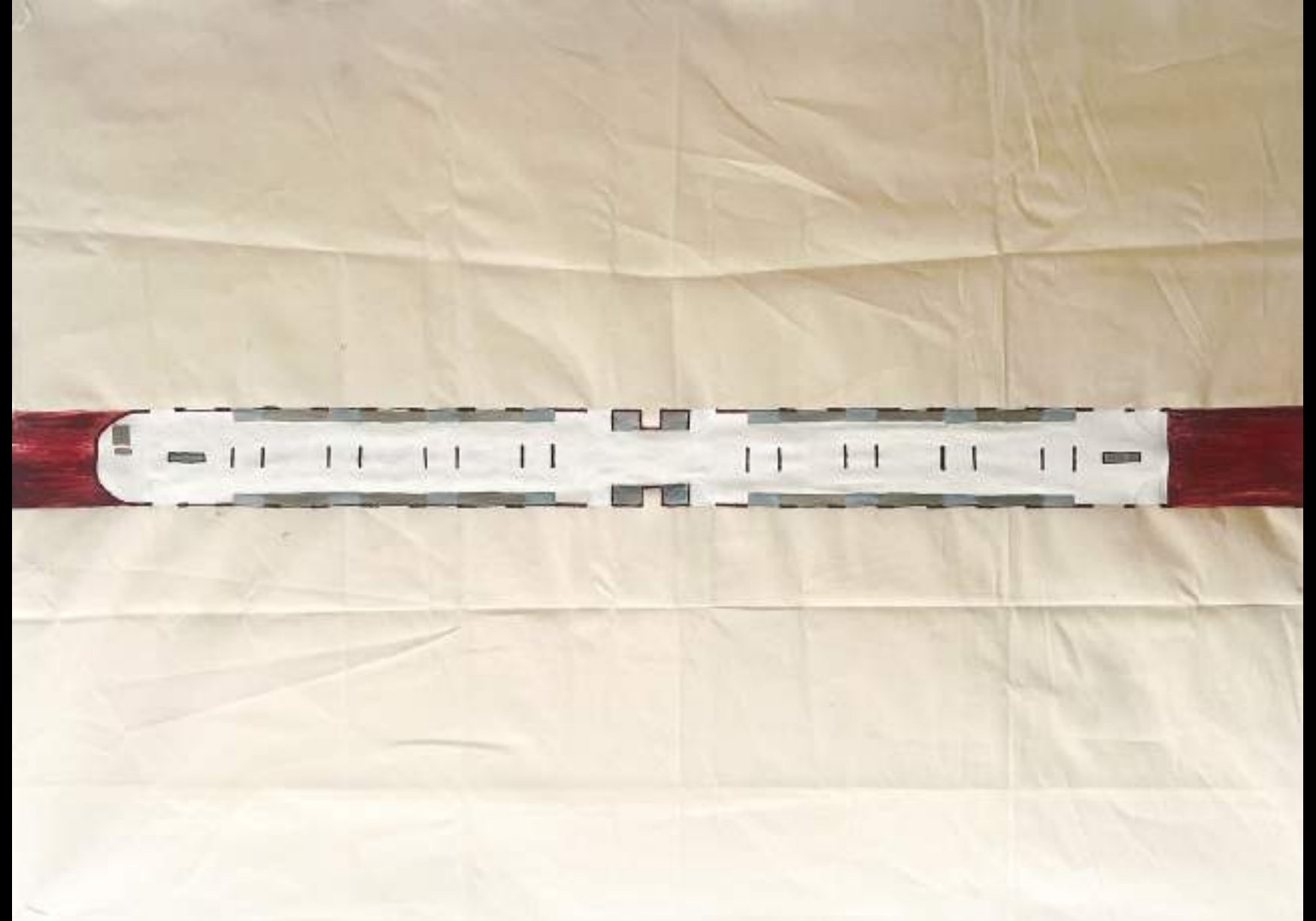




EDIFÍCIO LAPA  
CORTE TRANSVERSAL



1:100



## 1:100

*Próxima página:*

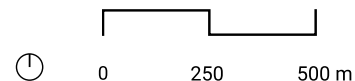
### Imagem 26.

Conjunto de antigas fábricas margeiam a Estrada de Ferro Sorocabana. A imagem mostra a localização das quatro fábricas têxteis de sorocaba, cortadas pelo trem. Elaborado por Isabela Rodrigues.

*Imagem satélite base:*

### Imagem 27.

Linha férrea corta o centro de Sorocaba. Fonte: Google Earth.



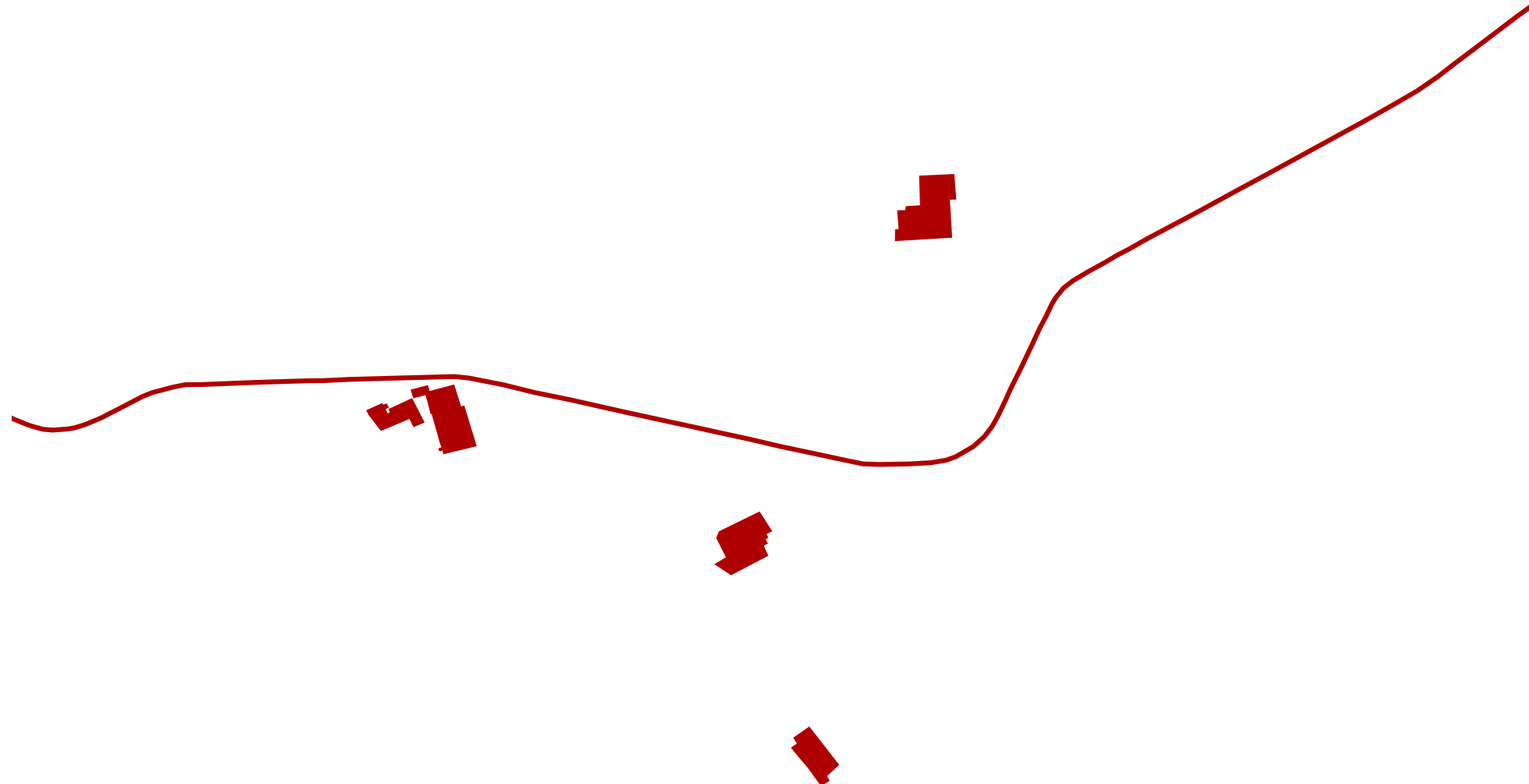
Ligando Sorocaba e São Paulo, uma peça móvel realiza o movimento de vai-e-vém. Um convite teatral a uma viagem pela memória operária entre as cidades, para além da relevância utilitária de um eixo que conecta os pontos.

O deslocamento pendular pautado pelo trem, propõe recuperar dois antigos carros de passageiros da desativada empresa Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), que administrava a Estrada de Ferro Sorocabana. Reativada em proposta na escala 1:100.000 entre os sítios de projeto, os vagões expográficos se conectam à nova linha operante que tracionam esse apêndice.

A visão das janelas é mantida livre, pois a paisagem também é um elemento de leitura de aspectos socioculturais e econômicos expressos morfologicamente, e pode ser percebida em trajeto por uma linha temporal itinerante que recorta os espaços que cruza. Em um curto período, a realidade se altera na velocidade

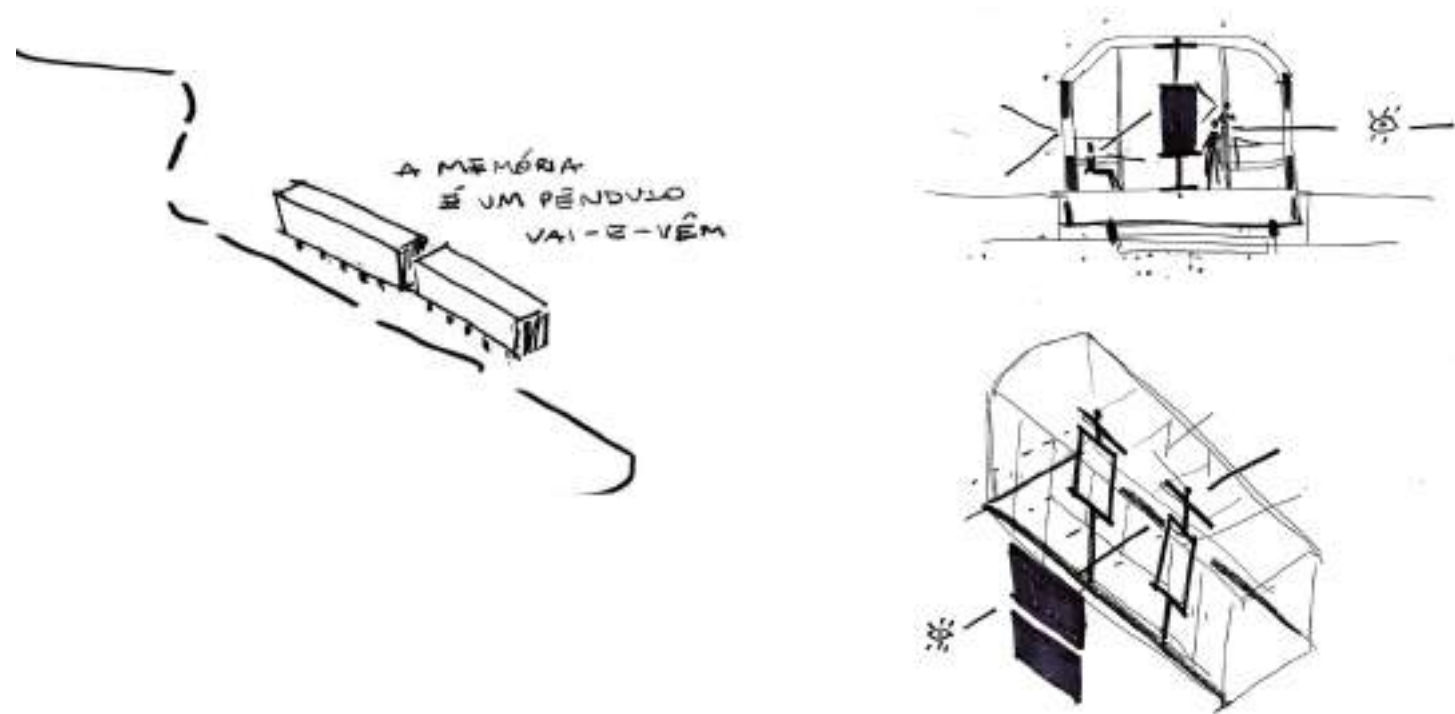
percorrida, e o quadro do que é exposto nas janelas muda também. Para isso, os suportes expográficos são intercalados com os limites dos caixilhos.

Com os assentos locados paralelos às paredes, e não dois a dois transversalmente, é possível ganhar mais espaço para os corredores permitirem a circulação pela exposição. Entre as fileiras de assentos há mesas para exposição de peças. Na antiga cabine do maquinista uma pequena área permite um banco e um totem com equipamento de áudio, que permite a coleta de relatos de passageiros em viagem.



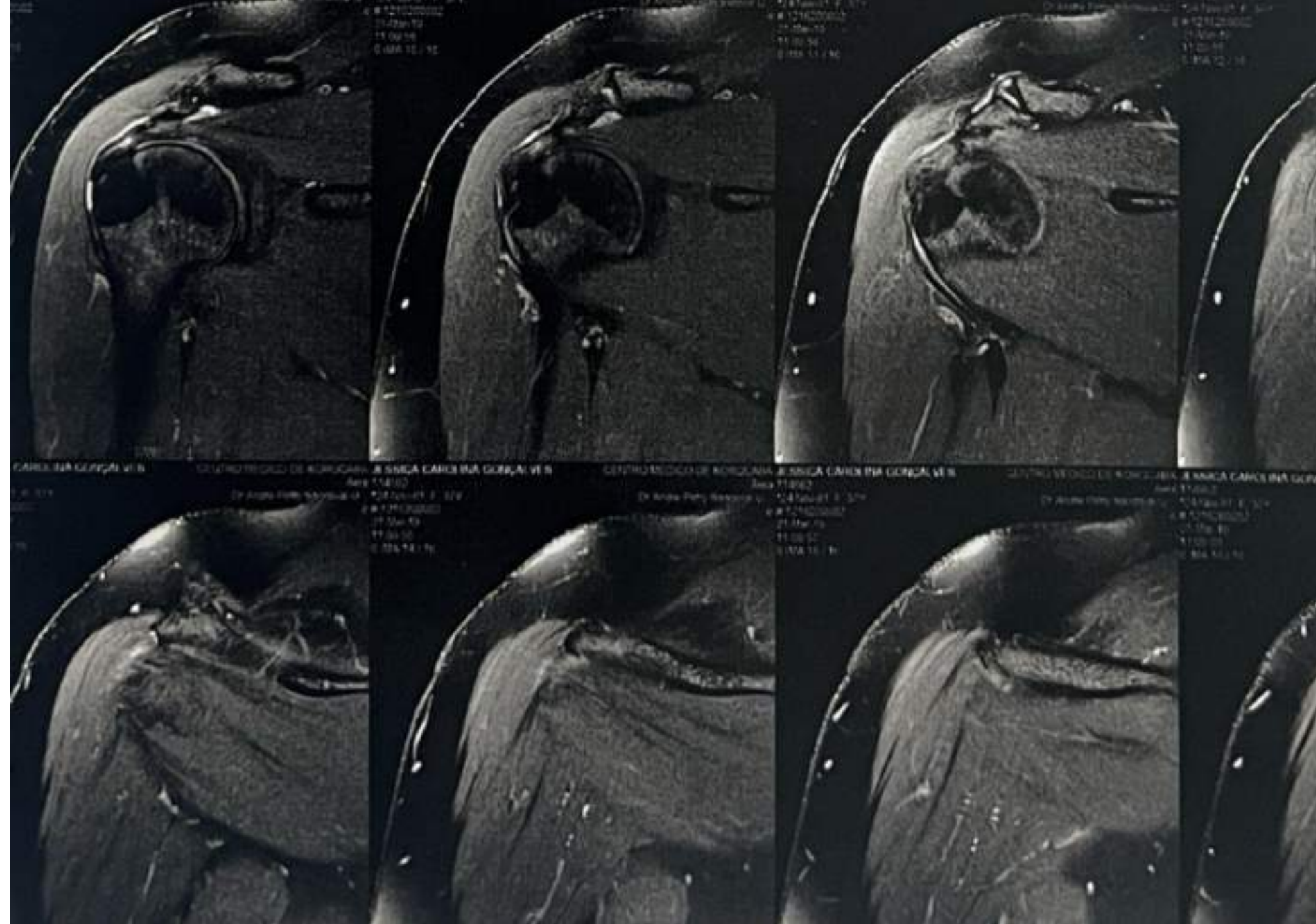


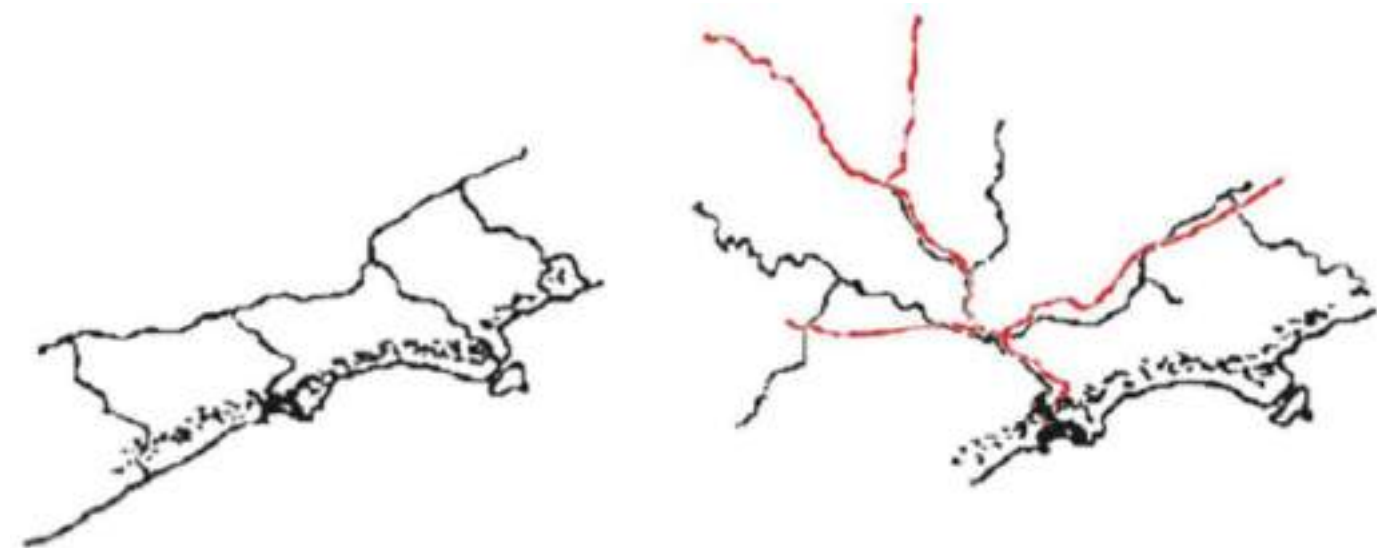
**Croqui 07.**  
Trem  
expográfico.  
Elaboração  
própria.



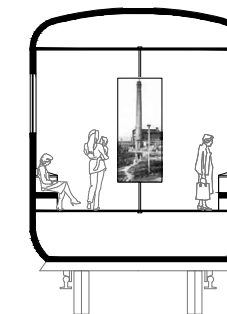
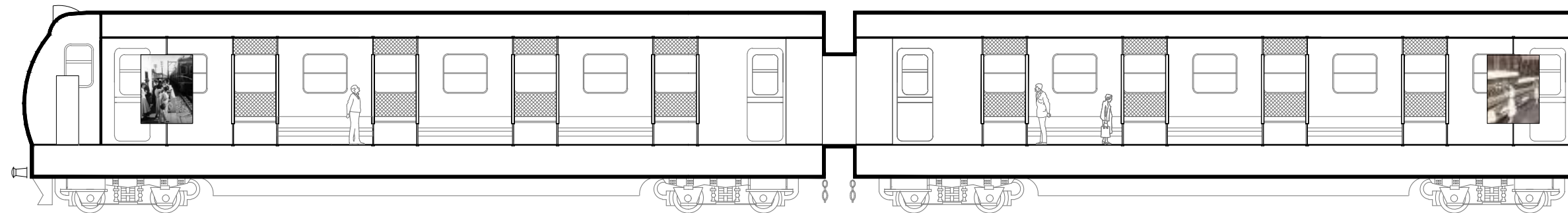
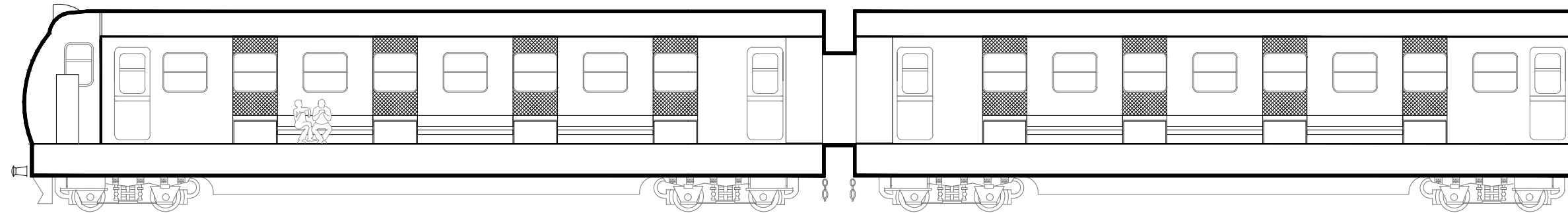
*Próxima página:*

**Imagem 28.**  
Ultrassonografia  
do ombro  
direito de Jéssica  
Gonçalves, minha  
mãe. Exame  
realizado em  
decorrência de  
tendinite crônica  
causa por esforço  
repetitivo em li-  
nha de produção.  
Fonte: Arquivo  
pessoal.





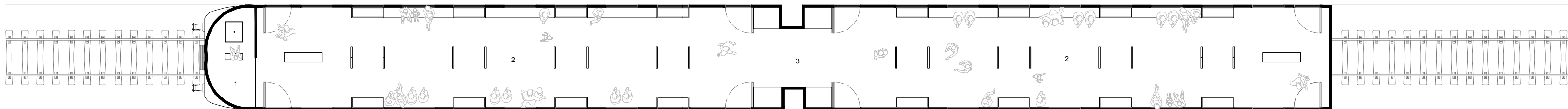
**Croqui 08.**  
Os caminhos na  
Região de São  
Paulo. À esquer-  
da, os caminhos  
litoral-planalto  
até 1850. À  
direita, os eixos  
ferroviários (em  
vermelho)  
criados a partir  
de 1867.  
Fonte: De Luccia,  
2018, p. 7.

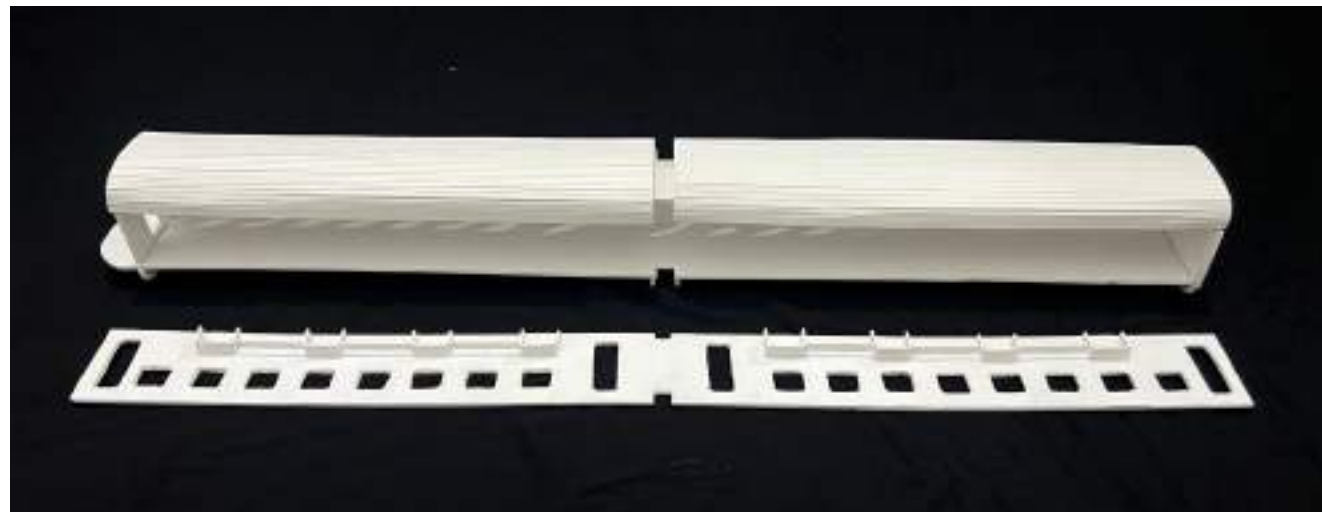


**VAGÃO EXPOGRÁFICO  
PLANTA E CORTES**



- 1. CABINE PARA COLETA DE RELATOS
- 2. ESPAÇO EXPOGRÁFICO
- 3. ARMÁRIOS APOIO TÉCNICO

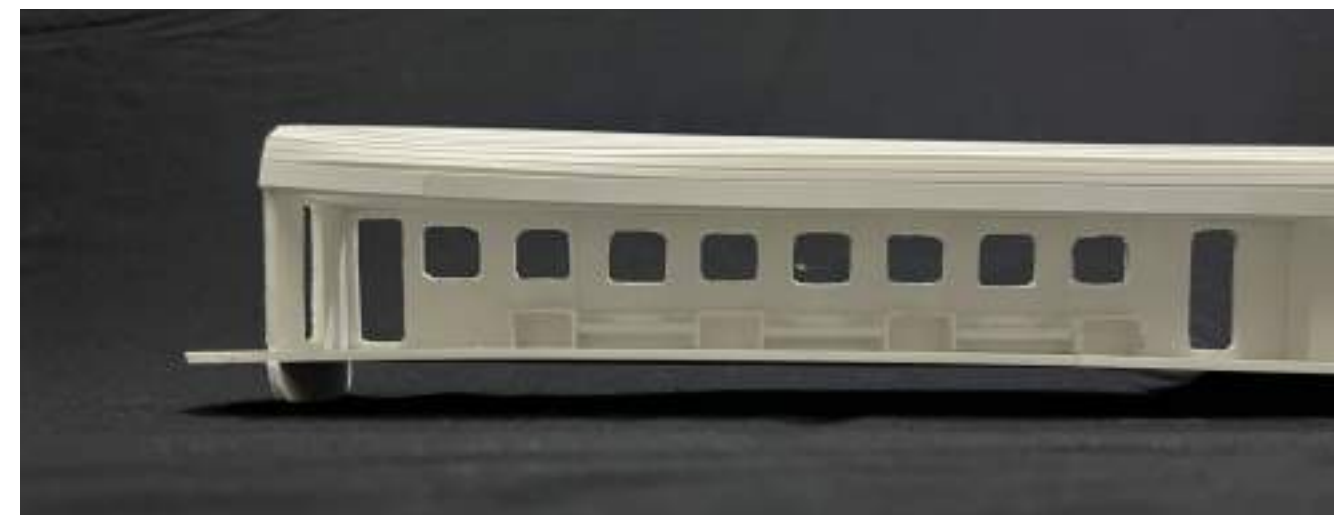




**Imagens 29 e 30.**  
Estudo volumétrico do trem expográfico, em escala 1:150.

*Próxima página:*

**Imagens 31 e 32.**  
Estudo volumétrico do trem expográfico, em escala 1:150.



**Imagem 33.**  
Carro de passageiros da Estrada de Ferro Sorocabana abandonado. Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul.



**Imagem 34.**  
Vagões abandonados da Estrada de Ferro Sorocabana são rebocados por cabos e cruzam ponte sobre Rio Sorocaba para manobra em pátio ferroviário. Fonte: Autoria desconhecida.



1:1



## 1:1

Próxima página,  
da esquerda para  
a direita, de cima  
para baixo:

**Imagem 35 e 37.**  
Carteira de Trabalho Antônio Moron, tataravô, operário da Fábrica Têxtil Santa Maria.

**Imagem 36.**  
Registro em carteira de Mariana Carvilho, tataravó, como tecelã e fiandeira na Fábrica Têxtil Santa Maria.

**Imagem 38.**  
Registro de dispensa de Mariana Carvilho, tataravó, na Fábrica Têxtil Santa Maria.

**Imagem 39.**  
Registro em carteira de Benedito Gonçalves, bisavô, como operário na mesma Fábrica que os sogros.

**Imagem 40.**  
Carteira de Trabalho Nilza Mourão, tia-avó, operária da Fab. Santa Maria, filha de Benedito e Aparecida, também operários.

Fontes: Arquivo pessoal.

Por meio de pés e polegadas, o corpo é utilizado como unidade de medida. Na historiografia dos sistemas métricos, o braço também já foi utilizado como um parâmetro. Há cerca de quatro mil anos, o cúbito, correspondente a distância do cotovelo até o final do dedo médio, era a unidade de medida referencial para aferir distâncias entre espaços. A natureza humana na condição do exercício da natureza construída é o que justifica a antropometria. A realidade é vivenciada na escala 1:1.

Para mim, o braço sempre foi um referencial, mas distinto de métricas espaciais.

Em uma família de quatro gerações de operários, a referência de trabalho que tornava toda a realidade possível, era o exercício braçal do ofício em linhas de produção.

Parte do ciclo econômico marcado pelas indústrias têxteis, tataravó, tataravó, bisavô, bisavô e tias-avós maternos foram braços de

linhas de tecelagem. Entre os anos 1912 a 1985, trabalharam na antiga Fábrica Santa Maria, na Vila Hortência, também às margens da Estrada de Ferro Sorocabana - hoje, um condomínio. O declínio do transporte ferroviário se justifica pela ascensão do fomento às políticas rodoviaristas dos anos 1950, que pautaram a diversificação do parque industrial sorocabano. Com a instalação de indústrias automobilísticas na região, o ingresso de minha mãe em uma linha de produção de embreagens para carros, motos e caminhões, em minha infância, deu continuidade ao mercado trabalho operário de minha família.

Os registros familiares coletados por meio de carteiras de trabalho e histórias sobre fábricas que ouvi serem contadas ao longo da vida, integram um grupo social - esse, para quem proponho, de forma universal, uma arquitetura que sinalize a memória e o direito ao lazer para além das jornadas de trabalho, na cidade.



Nesta página, da esquerda para a direita, de cima para baixo:

**Imagem 41.** Atestado do Juizado de Menores de Sorocaba autoriza o trabalho de Neide Gonçalves, 13 anos, como operária na Fábrica Santa Maria.

**Imagens 42 e 43.** Condições do tempo sobre carteiras de trabalho.

**Imagens 44 e 45.** Carteira do trabalho do menor, de Adilson Prata, avô, ex-operário de torno da EFS.

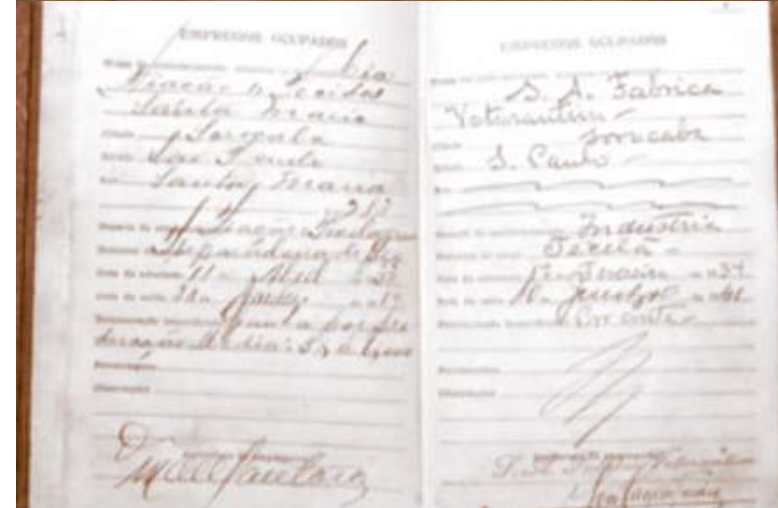
Próxima página, de cima para baixo, da esquerda para a direita:

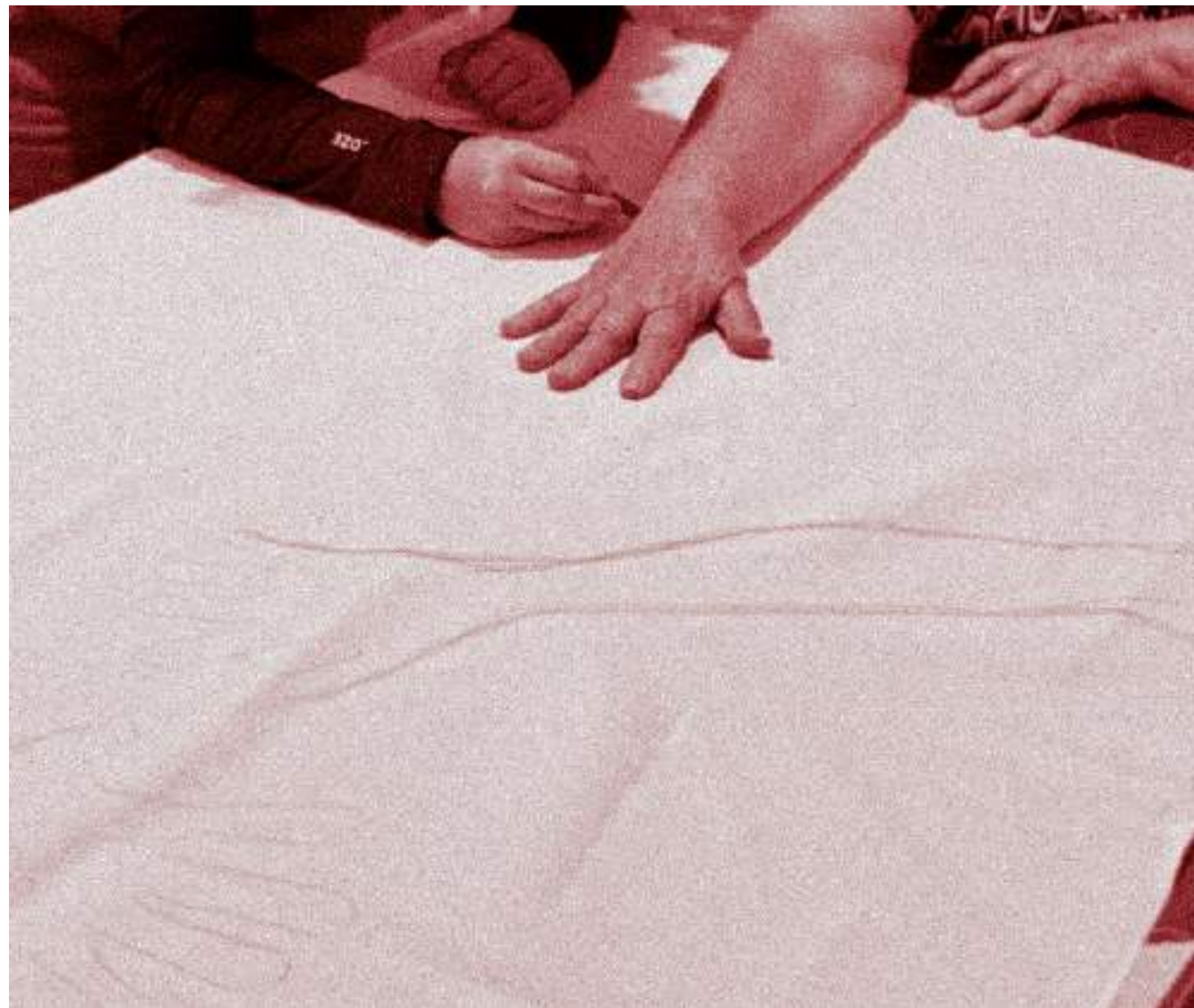
**Imagem 46 e 47.** Carteira profissional de Mariana Carvilho, tataravó.

**Imagem 48.** Atestado de dispensa do trabalho na Fab Santa Maria, Benedito Gonçalves, bisavô.

**Imagens 49 e 50.** Carteira de trabalho de Jéssica Gonçalves, minha mãe, operária de linha de produção de peças automotivas.

Fontes: Arquivo pessoal.





**Imagem 51.**  
Decalque dos  
braços de Neide  
Gonçalves, tia-a-  
vó, ex-operária  
da Fábrica Santa  
Maria.  
Fonte: Arquivo  
pessoal.

A dor nos braços, que eu nunca senti e, provavelmente, não sentirei ao exercer uma profissão, sustentaram a minha possibilidade de exercer uma atividade intelectual. Essa é a escala. Por isso, os braços de Sorocaba são a unidade de medida de todos os espaços que eu pude estar. O referencial de dimensão daqueles espaços que ainda não existem, mas que o exercício da arquitetura pode mensurar.



1:100,000



1:500



1:250



1:100



1:1

## agradecimentos

Agradeço:

À minha mãe, Jéssica, meu primeiro abrigo e o primeiro braço que me carregou;

À minha avó, Nilde, que construiu a casa em que vivi e me ensinou a contar casas amarelas;

Às minhas irmãs, Yasmin e Helena, por todas as infâncias debaixo do mesmo teto;

À minha tia, Jeniffer, que é uma irmã;

Ao meu padrasto, Rogério, por ser um pai;

Ao meu avô, Adilson, por ter me levado à escola;

À minha tia-avó Nilza, por guardar até hoje todos os meus desenhos de criança;

À minha tia-avó Neide, por ensinar como pintar um tecido na infância;

Ao Júnior e à Juliana, por todo o incentivo;

À minha amiga Kauani, pela juventude na Vila Hortência e pela arte compartilhada;

À Maria Carolina, que me ensinou a ler.

A todos os professores da Escola Municipal Dr. Achilles de Almeida e da Etec Fernando Prestes, por ajudarem a enxergar outras realidades possíveis. Aos primeiros que dividiram o sonho da FAU comigo: Gabriel Vasto, Matheus Popst e Ísis Ruiz.

Aos amigos da FAU que contribuem para a minha formação, dentro e fora da sala de aula.

Por todos os karaokês, a: Ana Makul, Beatriz Colpani, Beatriz Leal, Ciro Higashi, Isabella Flores, João Igor, Kauan Cristiano, Karen Takahashi, Luiza Gaspar, Mateus de Souza, Marcela Santos, Mariana Iglecias, Marina Fodra, Natália Bruciaferi e Nathielli Ricardo.

Em especial,

À Danyella, que integra um palmo completo de amizades da vida que se pode contar nos dedos;

Ao Mateus Evangelista, por compartilhar comigo um teto, razões do ofício e tantas lições de arquitetura;

À Isabela Rodrigues, por compartilhar comigo um teto, um trecho da Castelo Branco e tantos sonhos comuns de FAU;

Ao Caetano, paranaense habitante de alma da metrópole fluvial;

Ao João Miguel Suguihara, em quem a arquitetura habitou seus sonhos de criança;

Ao Lucas Borges, que reza por mim e tem o coração feito de arquitetura, pipoca e groselha;

À Maria de Fátima, que tornou o silêncio confortável em meu primeiro ano de FAU;

Ao João Gabriel Oliveira, por me apresentar São Paulo;

À Yolanda Battaglia, por confiar a mim a orelha de seu livro e uma escuta que vai além;

À Evelyn, que conheci no dia

da matrícula, com quem dividi uma pensão e se forma hoje, no mesmo dia que eu;

A Isabela Floures, Matheus Alves, Felipe Leônidas e Pedro Carpinelli, amizades que o museu uniu. A Camila e Edson, por terem sido pilares do MuBE para mim;

A Beatriz, Débora e Tarcísio, por terem sido casa fora de casa.

A todos os professores da FAUUSP que pautaram minha formação, em especial àqueles que mostraram lições de Arquitetura e Urbanismo que nunca esquecerei: Alexandre Delijaicov, Antônio Carlos Barossi, Caio Santo Amore, Catharina Pinheiro, Estevam Vanale Otero, Francine Sakata, Guilherme Wisnik, Joana Mello, Karina Leitão, Luciana Royer, Reginaldo Ronconi e Silvio Soares Macedo.

Ao Guilherme Pianca, pela generosidade ao apresentar o ofício da profissão;

À Maria Beatriz, por todo o cuidado nos processos do estágio;

Aos colegas de estágio, por todas as tardes.

Ao Arquivo da USP e à Junta Comercial de São Paulo, por disponibilizarem a consulta às plantas do edifício na Lapa.

A todos que não foram diretamente citados, mas dividiram um sonho e uma cidade comigo.

## referências bibliográficas

BADDINI, Cássia Maria. **Sorocaba no Império, Comércio de Animais e Desenvolvimento Urbano**. São Paulo, Annablume/FAPESP, 2001.

BONADIO, Geraldo. **Sorocaba: a cidade industrial - Espaço Urbano e vida social sob o impacto da atividade fabril**. Sorocaba, 2004.

CAMPOS, Gustavo Soares Pires de. **Espaço Intra Urbano na Cidade de Sorocaba**. Trabalho Final de Graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2015.

CARVALHO, Rogério Lopes Pinheiro de. **Fisionomia da cidade: Sorocaba – cotidiano e desenvolvimento urbano – 1890-1943**. Dissertação de doutorado. Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2008.

DELIJAICOV, Alexandre. **Arquitetura do lugar**. *PISEAGRAMA*, Belo Horizonte, n. 3, p. 30-31, jul. 2011.

FRIOLI, Adolfo; BONADIO, Geraldo (org.). **Sorocaba 350 Anos: Uma História Ilustrada**. Sorocaba, Fundação Ubaldino do Amaral, Abr. 2004, p.13.

ICOM. *Declaração da Mesa-Redonda de Santiago*. Tradução: Marcelo M. Araújo e M<sup>a</sup> Cristina ° Bruno. Chile, 1972.

DE LUCCIA, Oliver Paes de Barros. Projeto de arquitetura de infraestruturas urbanas fluviais do Rio Tamanduateí. 2018. Dissertação (Mestrado) – FAU USP, São Paulo, 2018.

MASSARI, Marco Antônio Leite. **Arquitetura Industrial em Sorocaba: o caso das fábricas têxteis**. Dissertação de mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2011.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. *A História, cativa da memória?*. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, n.34, pp.9-24. São Paulo, 1992.

MONTENEGRO, Antonio T. **História oral e memória - a cultura popular revisitada**. São Paulo, Contexto. Caminhos da História, 1992. São Paulo.

NETO, Adalberto Coutinho de Araújo. **Sorocaba operária: Ensaio sobre o início do Movimento Operário de Sorocaba**. Universidade de Sorocaba, 2015.

NORA, Pierre. *Les lieux de mémoire*. France, Paris: Gallimard, 1984.

NORA, P.; AUN KHOURY, T. Y. ENTRE MEMÓRIA E HISTÓRIA: A PROBLEMÁTICA DOS LUGARES. Projeto História : Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, [S. l.], v. 10, 2012. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101>. Acesso em: 17 jun. 2024.

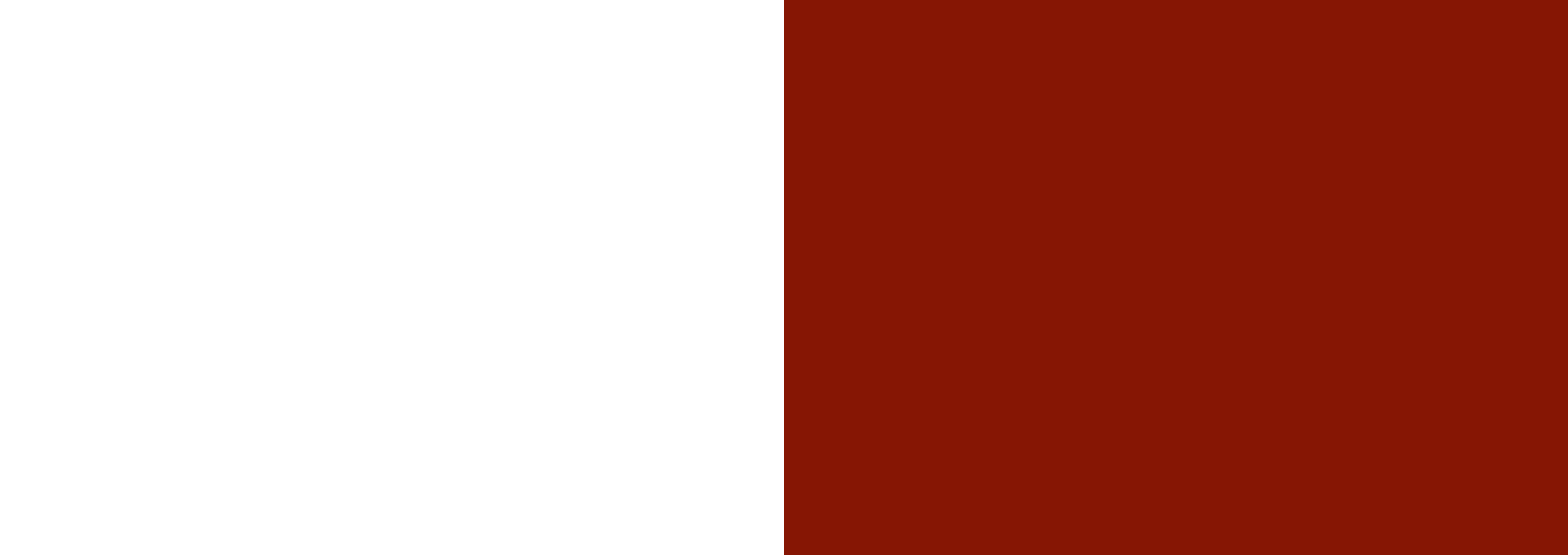
PASTERNAK, Suzana. BÓGUS, Lúcia Maria. **Macrometrópole paulista: estrutura sócio-ocupacional e tipologia dos municípios - Mudanças na primeira década dos anos 2000**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol 21 n.2, maio-agosto de 2019.

PERROT, Michelle (Org.). **História da vida privada, 4: Da Revolução Francesa à Primeira Guerra**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

PROST, Antoine. **O trabalho**. In: História da vida privada, 5: Da Primeira Guerra a nossos dias. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

ROSSI, Aldo. Autobiografia Científica. Edições 70, Lisboa, Portugal, 2013.

TAVARES, Jefferson. **Formação da macrometrópole no Brasil: construção teórica e conceitual de uma região de planejamento**. EURE vol 44, N° 133, p 115-134, 2008.



Ketlyn Caroline Gonçalves de Freitas  
FAUUSP

