UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO



CONSTRUIR NO CONSTRUÍDO

PROJETO DE UMA UNIVERSIDADE NA ANTIGA FÁBRICA DE CIMENTO DE PERUS

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

Diego Vernille da Silva 5660420
ORIENTADOR Alexandre Delijaicov



Dedicatória

Dedico este trabalho aos meus Pais, que sempre me incentivaram a trilhar o caminho do conhecimento, aos meus familiares e à minha noiva, cuja dedicação, esforço, carinho e paciência tornaram possível este momento.

Agradecimento

Agradeço aos professores e em especial ao meu Orientador, Alexandre Delijaicov, que me guiaram no percurso desta gradução e cujos ensinamentos possibilitaram a realização deste trabalho.

SUMÁRIO

1. PROJETO

9 1.1. SOBRE O PROGRAMA
10 1.2. O LUGAR
15 1.3. PROGRAMA
18 1.4. MEMORIAL DESCRITIVO
22 1.5. DESENHOS
50 1.6. MAQUETE ELETRÔNICA

2. ANEXO I

67 2.1. LEVANTAMENTO HISTÓRICO DO BAIRRO
68 2.2. O INÍCIO DO BAIRRO DE PERUS - A ESTAÇÃO DE TREM DA SÃO PAULO RAILWAY
70 2.3. O INÍCIO DA ATIVIDADE INDUSTRIAL
78 2.4. A FÁBRICA DE CIMENTO E OS BAIRROS OPERÁRIOS
74 2.5. PERIFERIZAÇÃO

3. ANEXO II - ALGUMAS IMPRESSÕES

81 3.1. VILAS OPERÁRIAS
86 3.2. FERROVIA
91 3.3. FÁBRICA

REFERÊNCIAS

99 BIBLIOGRAFIA
99 SITES
99 CRÉDITO DE IMAGENS

1. PROJETO

1.1. SOBRE O PROGRAMA

O presente trabalho final de graduação tem como objetivo a elaboração de um estudo preliminar para uma universidade na gleba da antiga fábrica de cimento de Perus, Zona Norte de São Paulo.

Tal programa não foi definido à priori, mas sim identificado no decorrer dos estudos sobre o local. A pesquisa iniciou-se tendo como foco o patrimônio arquitetônico tombado desta fábrica e a contribuição da mesma para a formação do bairro. Existia já o interesse em atribuir a estas estruturas remanescentes um novo programa, coerente com as necessidades atuais e sem descuidar dos parâmetros definidos para a preservação de tal patrimônio.

O problema da preservação do patrimônio industrial, também relatado como arqueologia industrial ou arqueologia da industrialização[1], ainda é bastante negligenciado, prevalecendo ações descuidadas e descompromissadas sobre o mesmo. Vemos isto cotidinamente na atuação do mercado imobiliário nos antigos bairros industriais de São Paulo, onde a manutenção de uma única chaminé, agora rodeada por grandes torres residenciais é anunciada como preservação da memória.

O que realmente faz despertar o interesse nestas regiões e a oferta de grandes lotes, relativamente baratos em regiões, muitas vezes, próximas ao centro da cidade. Este processo não é exclusividade de São Paulo ou mesmo do Brasil.

Com a antiga Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus não é diferente, mesmo estando consideravelmente afastada do centro de São Paulo. O proprietário já abriu processo no Conpresp, conselho de preservaçãodo município, sobre um empreendimento residencial que prevê converter as estruturas existentes num centro de compras.

Tal proposta vai na direção contrária das reivindicações do movimento civil responsável pelo tombamento da fábrica, que almejava com tal ação criar um centro de cultura do trabalhador, para servir como pólo de conhecimento e educação para a população que se estabeleceu no entorno desta companhia, além de preservar a memória de luta operária bastante intensa da qual a fábrica foi o palco. Como me disse durante a pesquisa Sidnei Fernandes Cruz, atual presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria do Cimento, Cal e Gesso de São Paulo (sindicato criado em Perus pelos trabalhadores da fábrica), a disputa que se põe desde o tombamento é pelo “direito de escrever a história”, pois cada uma das partes, com seus projetos divergentes para o local, desejam consolidar no espaço a sua visão e memória.

Desta forma, considerando os problemas relativos ao tratamento do patrimônio e a abrangência desejada para o equipamente a ser proposto, definiu-se que as pré-existencias abrigariam um equipamento público e o restante da gleba, que é relativamente grande frente o restante do bairro seria tratada como um parque. Para tal equipamento adotou-se a reivindicação de um movimento social envolvendo os habitantes da região Noroeste de São Paulo em prol da construção de uma universidade pública nesta região.

A região Noroeste é uma subdivisão da Zona Norte de São Paulo e abrange as subprefeituras de Freguesia do Ó/Brasilândia, Perus e Pirituba. O local de estudo, apesar de estar no distrito mais afastado do Centro do Município, é interessante para tal programa por sua acessibilidade privilegiada e as dimensões da área disponível. Tal acessibilidade é dada pela ferrovia, antiga São Paulo Railway e atual linha 7 da CPTM que conforma um dos limites da gleba, alêm da proximidade às rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Rodoanel.

Como base para se pensar uma universidade, foi utilizado o programa proposto no Concurso Público de Arquitetura realizado pela Unifesp para a construção de seu Campus em Diadema. O terreno base deste concurso guarda certas semelhanças com a situação encontrada na fábrica de cimento, como, por exemplo, a restrição para novas edificações, que no caso de Diadema, é dada pela proximidade da represa e imposição de grande faixa de preservação para vegetação envoltória. Já em Perus, tal restrição é dada pela própria fábrica e os critérios estabelecidos no processo de tombamento. E apesar da gleba da fábrica estar situada na mancha urbana do distrito, diferente do caso de diadema, e com sua macroacessibilidade dada pelos sistemas rodoviário e ferroviário como descrito acima, a articulação destes sistemas com o novo equipamento é um problema a ser enfrentado.

1. THIESEN, Beatriz Valladão. Arqueologia Industrial ou Arqueologia da Industrialização? Mais que uma questão de abrangência.

1.2. O LUGAR

Primeiro, cabe situar Perus em São Paulo e na Região Metropolitana. O distrito é sede da Subprefeitura de mesmo nome e situa-se na Zona Norte de São Paulo. Faz divisa com os municípios de Caieiras, Cajamar, Santana de Parnaíba, Barueri e Osasco. Os acessos principais se dão pelas rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Rodoanel, Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, também chamada estrada velha de Campinas e pela ferrovia, linha 7 da CPTM.

A Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus abrange mais do que apenas a gleba onde está situada a fábrica. Na verdade o que se tem é um complexo industrial que ia da extração do minério até o ensacamento e distribuição do cimento e ainda era a base do convívio e socialidade dos funcionários para além das horas de trabalho. Assim podemos dividir este complexo em cinco conjuntos: Extração, Produção, Transporte, Moradia e Lazer.

Primeiro temos a extração que se dava nas minas de calcário que encontravam-se no município de Cajamar. A produção é representada pela fábrica que fica em Perus próxima à ferrovia e representa a parte mais visível do complexo. Entre estes dois núcleos existe uma ligação ferroviária, a Ferrovia Perus-Pirapora. Esta partia das minas, seguia o curso do rio Juqueri e terminava numa plataforma da estação de Perus, paralela à São Paulo Railway.

O setor de moradia é representado pelas vilas operárias que foram construídas na própria gleba da fábrica, também em Perus. E a parte do lazer ficava com o clube dos funcionários, situado na margem direita do Ribeirão Perus, em frente aos edifícios de produção, situados na margem oposta.

Cabe então um outro agrupamento para o complexo: Dois núcleos, um em Perus e outro em Cajamar ligados pela ferrovia privada. O local escolhido para projeto é o núcleo de Perus, onde encontram-se os edifícios de produção, as vilas operárias e o clube de funcionários.

A gleba de Perus é caracterizada por um relevo acidentado, conformado à leste pela Ferrovia, à sul e sudoeste pela mancha urbana, à oeste pela Rodovia dos Bandeirantes e à Norte pela área de reflorestamento da Companhia Melhoramentos, fábrica de papel situada no município de Caieiras.

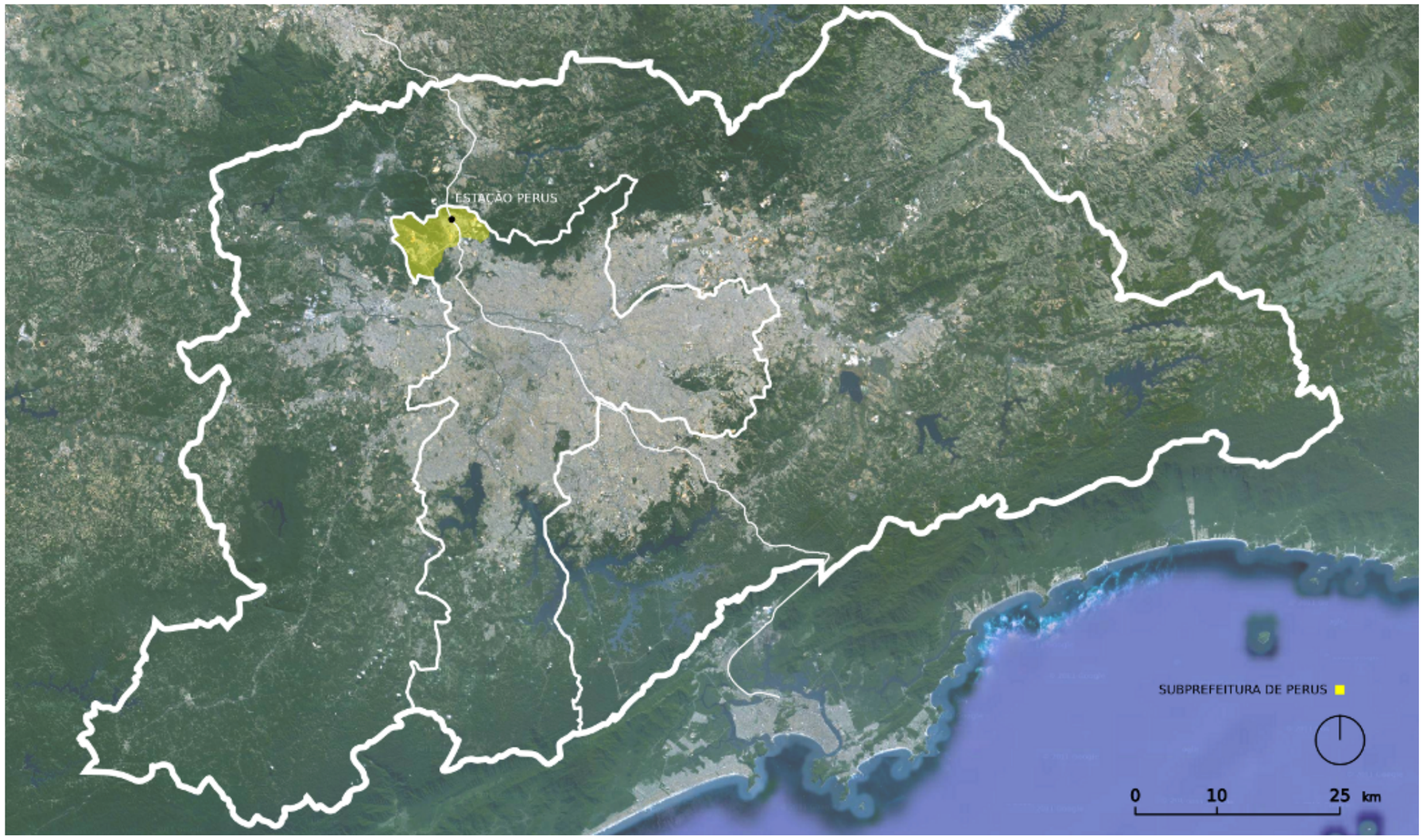
Do ponto de vista do patrimônio temos a Perus-Pirapora tombada em nível Estadual pelo Condephaat e os demais edifícios da gleba tombados em nível Municipal de Conpresp. As determinações do tombamento não coibem nenhum uso cujo projeto seja compatível aos níveis de preservação estabelecidos. De forma suscinta temos a preservação integral, ou Nível I (exterior e interior), de apenas dois edifícios, ambos ligados à Perus-Pirapora. Um deles é conhecido como casarão do M e servia como apoio às operações da ferrovia e o outro é uma cabine de controle de tráfego.

Os demais edifícios são definidos como preservação Nível II, onde exige-se a preservação integral do exterior. As modificações do interior, contudo, são restritas pela determinação de se preservar todo o maquinário pesado existente. Existem estruras menores sujeitas à níveis de preservação mais permissivos, mas a maioria destas já foi demolida à revelia das determinações legais.

A vegetação existente é majoritariamente eucalipto, e o ribeirão Perus, que divide a gleba em Norte e Sul, corre num vale com profundidade acentuada em certos pontos, tendo como área para espraiamento apenas o trecho exatamente em frente aos edifícios de produção, no ponto onde à Norte existia o clube de funcionários.

Existem apenas dois acessos rodoviários para toda a gleba, um à sul, próximo a estação de trem da CPTM e outro na Rua Mogeiro, divisa Sudoeste.

figura 1.
Localização da Subprefeitura de Perus na Região Metropolitana de São Paulo e Município de São Paulo com destaque para a ferrovia Santos-Jundiaí e a estação de Perus da CPTM.



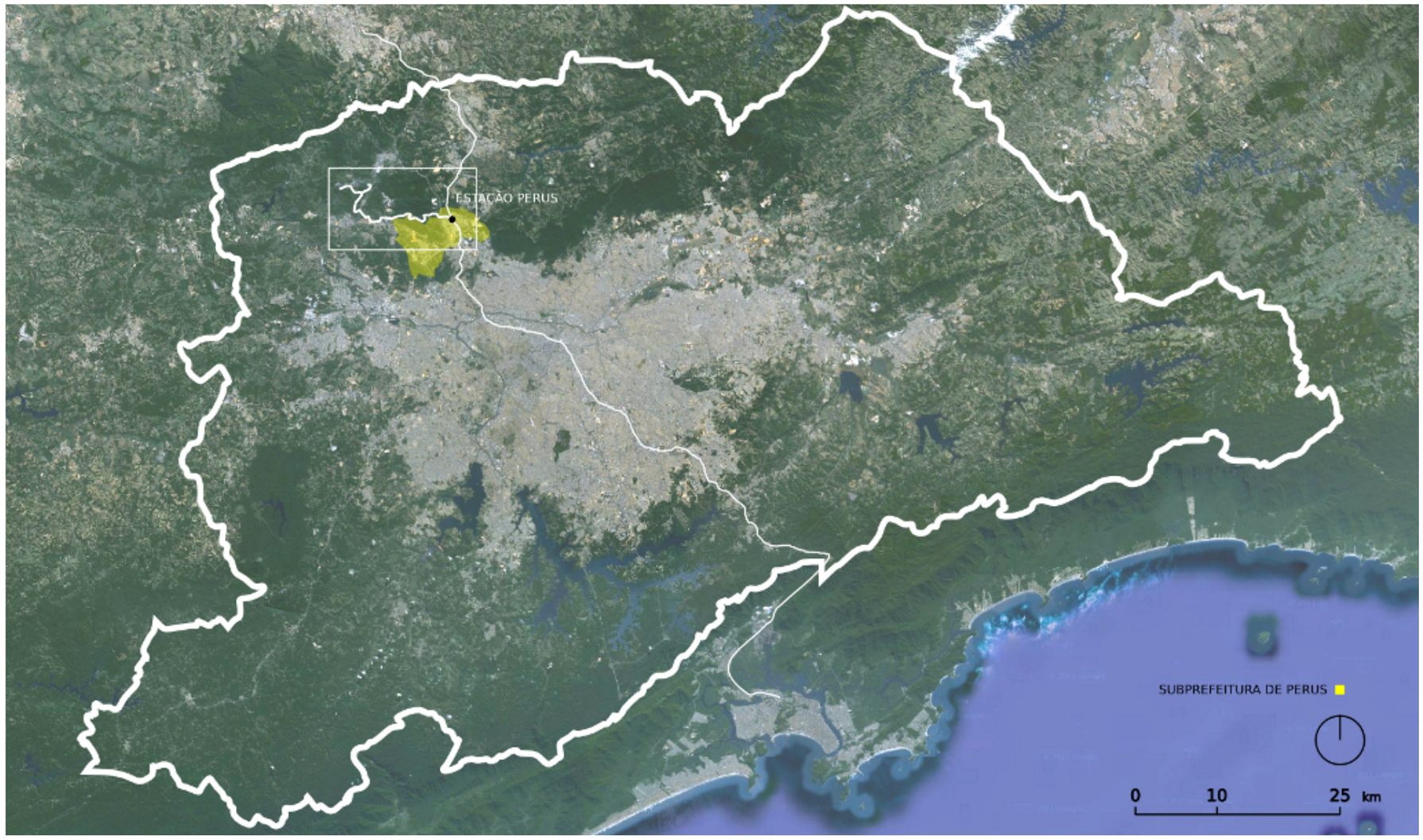


figura 2.
Destaque ao ramal da Perus-Pirapora, partindo da estação de Perus

figura 3.
Ferrovia Perus-Pirapora em destaque com a localização das antigas paradas. Podemos observar nesta imagem a conformação de núcleos populacionais no entorno destas paradas. A mancha urbana do distrito de Perus aparece do entorno da estação e podemos observar os principais eixos de tranporte da região.



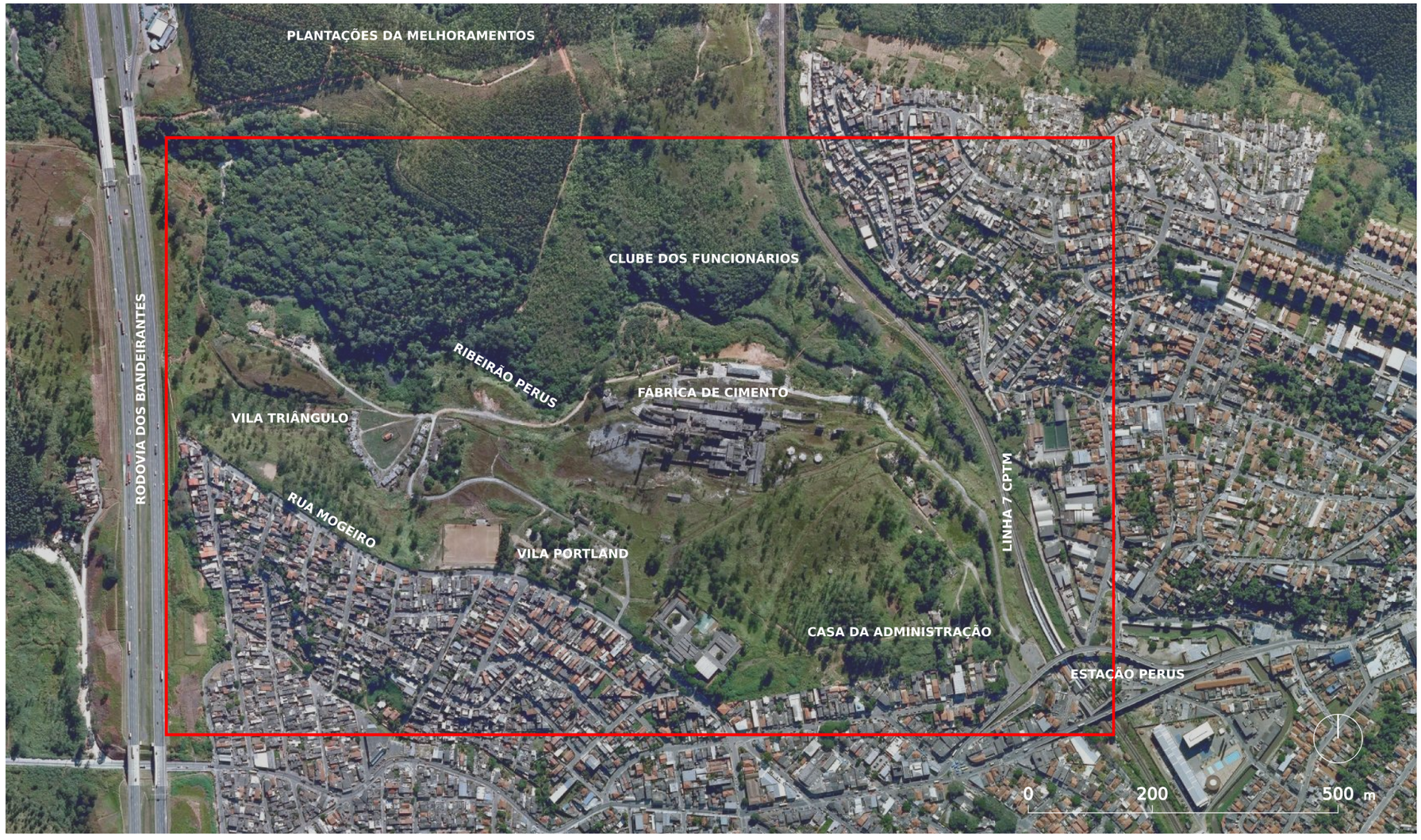


figura 4.
Gleba da Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus

1.3. PROGRAMA

Uma vez tendo sido escolhido o tema de projeto e a base para a construção do programa de necessidades enfrentou-se outro problema: Como abordar a construção deste programa? Seria simplesmente adotar todas as determinações contidas no concurso, com os mesmos cursos previstos, apenas deslocados espacialmente para este novo terreno base? Ou uma proposta de campus que seja complementar aos outros já existentes e de forma a aproveitar o potencial deste novo local?

Optou-se pela segunda opção, onde este novo campus seria complementar aos demais e de alguma forma fosse coerente com sua localização. Contudo, é sabido que não cabe ao arquiteto tais determinações e as mesmas são então encaradas apenas como referenciais para projeto e não se como a única possibilidade encontrada para o local.

Cabe então situar geograficamente os outros campus da Unifesp e seus respectivos cursos. Antes disto, no entanto, cabe lembrar que a Unifesp que até 2005 era uma universidade dedicada às ciências da saúde passa por um processo de ampliação de seu espectro de atuação e já conta com outros cinco Campus, para além da sede da Escola Paulista de Medicina, com cursos variados.

Assim temos os seguintes Campus: Vila Clementino, com os cursos de Ciências Biológicas, Enfermagem, Fonoaudiologia, Medicina e Tecnologias em Saúde; Baixada Santista, com os cursos de Educação Física, Fisioterapia, Nutrição, Psicologia, Serviço Social e Terapia Ocupacional; Guarulhos, com os cursos de Ciências Sociais, Filosofia, História, História da Arte, Letras e Pedagogia; Osasco, com os cursos de Administração, Ciências Contábeis, Ciências Econômicas e Relações Internacionais; São José dos Campos, com os cursos de Ciências da Computação e Matemática Computacional; Diadema, com os cursos de Ciências Biológicas, Ciências Químicas e Farmacêuticas, Engenharia Química, Farmácia e Bioquímica, e Química;

Os cursos de Diadema acontecem em local provisório, pois o Campus tema do concurso de arquitetura ainda não teve sua construção finalizada. Observamos que existem cinco cursos em Diadema atualmente, contudo, para o concurso foram previstos inicialmente quatro destes cursos, e assim, a base utlizada diz respeito ao funcionamento de quatro cursos. Cabe ressaltar que um dos pontos focais exigidos neste concurso era justamente a capacidade de expansão futura das intalações do campus sem, contudo, que isto implica-se na perturbação das outras atividades já em funcionamento no mesmo. Assim, o fato de hoje constarem para Diadema cinco cursos e não quatro não configura, a princípio, um problema.

É interessante notar que apesar da ampliação dos focos de estudo da Universidade em questão, seus Campus ainda são, de certa forma, temáticos. A idéia então para o Campus da Fábrica de Cimento é alterar este quadro. Assim, a proposta é substituir alguns dos cursos previstos no edital do concurso, a saber, Farmácia e Bioquímica, Ciências Biológicas, Química e Engenharia Química, por outros encontrados nos demais campus.

Tendo em vista o caracter fortemente relacionado às ciências humanas dado pelas questões do patriomônio, cursos desta natureza poderiam usufruir de diversas maneiras um campus como este a ser proposto no meio de uma antiga fábrica. Contudo, o oposto não deixa de ser interessante. Ou seja, a possibilidade de que pessoas cujos cursos são completamente alheios à estas questões, possam conviver diariamente com um ambiente tão singular pode ser enriquecedor para formar uma visão a cerca destas ditas questões relativas ao patrimônio. Por exemplo, a questão do uso do patrimônio arquitetônico, suas possibilidades e consequências para a preservação do bem, estrapolarão o meio acadêmico que tem o foco neste estudo e será enfrentada na prática por todos os estudantes do campus.

A proposta de cursos a serem inicialmente implantados neste campus então são: Ciências Socias, Ciências Econômicas, Ciências Biológicas e Ciências Químicas e Farmaceuticas. Desta forma, fica latente o desejo de expansão deste campus, uma vez que estes cursos inicialmente propostos são o fundamento de outros cursos, que estão explicitados nos outros campus. Por exemplo, o campus de Guarulhos, cuja base são as Ciências Socias e possui os cursos de Filosofia, História, História da Arte, Letras e Pedagogia.

E com estas opções, não se tem grandes conflitos com as determinações do programa solicitado no concurso público do campus de Diadema, uma vez que nenhum destes exige instalações diversas à salas de aula comuns e laboratórios de ensino e pesquisa da forma como estão descritos neste mesmo programa.

O Concurso definia diferentes escalas para projeto. Havia a escala urbanística, com determinações apenas da localização de certas funções no terreno, sem, contudo, definições projetuais na escala do edifício. Esta escala abrangia os programas relativos à manutenção do campus, a saber:

- almoxarifado geral;
- alojamento de vigias;
- depósito de ferramentas, utensílios e materiais;
- oficina multifuncional (civil, hidráulica e sanitária, elétrica, mecânica);
- oficina para jardinagem;
- oficina para manutenção de mobiliário, marcenaria;
- sala para arquivo morto do Campus;
- sala para sistemas de comunicação (rede e telefonia);
- sanitários e vestiários dos servidores (fem. e masc.).
- circulações (corredores, escadas, passarelas);

E também o setor de esportes:

- ginásio para esportes e atividades culturais;
- abrigo para barcos diversos;
- quadras poliesportivas cobertas;
- depósito de material desportivo;
- quadras poliesportivas descobertas;
- piscina semi-olímpica;
- deques para esportes náuticos;
- outros equipamentos;
- sanitários comuns e especiais e vestiários (fem. e masc.);

Contudo, para a relização deste presente projeto, foi dado foco aos programas que deveriam atingir a escala do edifício e assim, temos às seguintes funções para serem contempladas com o projeto:

- administrativas;
- acadêmicas em salas comuns;
- acadêmicas em laboratórios de ensino;
- acadêmicas em laboratórios de pesquisa;
- privativas dos docentes;
- de apoio acadêmico, culturais e de convivência;
- de alimentação e de convivência:
- externas ou a céu aberto.

Ficou então estabelecido para projeto os seguintes ambientes:

Funções administrativas:

Reitoria e Vice Reitoria (Uso em visita):
- sala (para Reitor ou Vice-Reitor em visita);
- sanitário privativo.

Reuniões
- Sala A (grande);
- Sala B (média);
- Sala C (pequena);
- sanitários comuns e especiais (masc. e fem.).

Departamento Acadêmico

Coordenador Acadêmico:
- sala do Coordenador (1 pessoa);
- secretaria (1 pessoa);
- sala para atendimento aos alunos;

Coordenador do Curso de Engenharia Química:
- sala do Coordenador (1 pessoa);
- secretaria (2 pessoas);

Coordenador do Curso de Química:
- sala do Coordenador (1 pessoa);
- secretaria (2 pessoas);

Coordenador do Curso Ciências Biológicas:
- sala do Coordenador (1 pessoa);
- secretaria (2 pessoas);

Coordenador do Curso Farmácia e Bioquímica
- sala do Coordenador (1 pessoa);
- secretaria (2 pessoas);

Reunião e recepção:
- 1 sala (12 pessoas);
- 1 sala (6 pessoas);
- sala espera e recepção;

- sanitários comuns e especiais (masc. e fem).

Departamento de Coordenação Administrativa

Coordenadoria Administrativa:
- 1 sala do Coordenador (1 pessoa);
- 1 secretaria (2 pessoas);
- 1 sala de espera (12 pessoas);
- 1 sala de reunião (12 pessoas).

Setor de Protocolo:
- 1 sala (2 funcionários ligados diretamente ao Coordenador);
- sala para arquivo em uso;

Setor de Contabilidade:
- 1 sala (1 responsável e 3 funcionários);

Setor de Relações Humanas:
- 1 sala (1 responsável e 3 funcionários);

Setor de Materiais. Compras e Almoxarifado:
- 1 sala (1 responsável, 6 funcionários);

Setor Jurídico:
- 1 sala (1 responsável e 2 funcionários);

Apoio
- sala para centro de processamento de dados;
- sala para suporte de rede;

- sanitários comuns e especiais (masc. e fem.).
- sala da Associação dos Docentes;
- sala do Sindicato dos Funcionários;
- sala para pronto socorro;

Funções acadêmicas em salas comuns:

- 24 salas de aula comuns (para 50 alunos cada);
- sanitários comuns e especiais (fem. e masc.);

Funções acadêmicas em laboratórios de ensino:

- 11 laboratórios (25 alunos cada);
- 4 salas para preparação de experimentos didáticos;
- 1 almoxarifado geral local (materiais para consumo imediato);
- 1 almoxarifado para reagentes local (materiais para consumo imediato);
- 1 ambiente para câmaras frias:;
- 2 depósitos locais;
- sanitários comuns e especiais (masc. e fem.);

Funções acadêmicas em laboratórios de pesquisa:

- 30 laboratórios de pesquisa (para 4 professores):
- 4 salas de preparo;
- sanitários comuns e especiais (masc. e fem.).

Funções privativas dos docentes:

- 30 salas privativas dos docentes (4 professores por sala);
- 6 salas para reuniões dos docentes e atendimento a alunos;
- 12 salas de estudo para 06 alunos;
- 2 copas (distribuídas para atender ao convívio destes usuários);
- sanitários comuns e especiais (masc. e fem.).

Funções de apoio acadêmico, culturais e de convivência:

- 1 saguão para encontros e distribuição;
- 1 anfiteatro pequeno (no mínimo 100 pessoas);
- 1 anfiteatro grande (no mínimo 300 pessoas);
- 1 mediateca (consulta e empréstimo):
- 2 salas para consulta (coletiva);
- 6 salas para grupos de estudo;
- sala para livros;
- sala para jornais e revistas;
- sala para filmes, fitas (audio e vídeo) e discos (CD, CVD etc.)
- depósito de aparelhos audiovisuais;
- 1 livraria, revistaria e papelaria;
- 1 loja de conveniência;
- 1 sala para a administração do Centro Acadêmico;
- sanitários comuns (masc. e fem);

Funções de alimentação e de convivência:

- cantinas para 1.200 alunos, 120 docentes e 240 servidores;
- sanitários comuns e especiais (masc. e fem.)

1.4. MEMORIAL DESCRITIVO

Um ponto crucial para o desenvolvimento do projeto mostrou-se logo cedo como sendo o acesso a este campus que seria proposto. Já foi mencionado a acessibilidade privilegiada do local escolhido e também que, apesar disso, a conexão dos modais de transporte disponíveis seria um desafio. Tal problema foi enfrentado partindo-se da premissa de reativação da Ferrovia Perus-Pirapora ao transporte cotidiano, fazendo a conexão da estação de Perus com o Município de Cajamar e neste percurso a construção de estações intermodais que conectariam a ferrovia às rodovias.

Esta decisão permitiria a criação de uma estação no próprio campus, e desta forma configuraria a ferrovia como principal acesso ao mesmo. Esta foi a opção adotada e assim propõe-se que o campus não possua grandes áreas de estacionamento, na verdade, muito pelo contrário, possua apenas algumas poucas vagas que serviriam à administração e talvez a parte dos professores.

A intenção é que seja estimulada a integração entre diferentes modais, prevendo então nas estações da Perus-Pirapora reativada a existência de garagens para automóveis e motocicletas, bicicletários e parada para ônibus.

Acredita-se que a utilização da ferrovia de forma cotidiana não só é compátivel com sua preservação como também poderia garantí-la, pois a mesma passaria a ser conhecida e reconhecida por sua importância histórica e econômica por uma população mais abrangente. Para não dizer que sua importância deixaria de ser apenas uma questão de história.

A não construção de bolsões de estacionamento permitiria um elevado nível de preservação do existente, ainda mais considerando a situação topográfica bastante difício do terreno da fábrica.

Temos então o acesso ao campus garantido pela estação a ser criada neste. Agora, para a intervenção na fábrica, outro problema se apresenta. Os edifícios existentes não possuem, em sua maioria, uma grande área coberta livre, como nos galpões facilmente encontrados em outras regiões industriais da própria cidade de São Paulo. Isto acontece porque, na verdade, boa parte dos edifícios existentes estão mais relacionados à uma máquina, do que, propriamente, à um edifício. Os equipamentos necessários à produção do cimento são de tal proporção que os edifícios construídos são na verdade a base para a instalação destas máquinas e não dizem propriamente respeito à escala humana.

Já nos dois edifícios em que a situação de uma grande cobertura se verifica, não faz sentido compartimentá-lo em salas menores, pois isto contribuiria negativamente à própria compreensão deste espaço criado, e assim, também não estaria coerente com as teorias de restauração que colocam o bem à ser preservado acima do uso que se pretende para ele. De forma simplificada, é o uso que deve se adequar à preservação do edifício e não o contrário.

A análise do programa permite facilmente perceber o grande número de salas e compartimentações necessárias, o que, logo de início contraria a situação verificada anteriormente. Assim, optou-se pela construção de um volume novo que comportaria a parte do programa inadequada aos edifícios existentes.

Este novo volume deveria conectar-se aos edifícios da fábrica que receberiam parte do programa da universidade mas que, ao mesmo tempo, permitisse o uso independente das partes. Isto porque como já mencionado, a intenção é criar um parque neste mesmo terreno, e o funcionamento deste parque seria independente do funcionamento da universidade.

Com isto posto, optou-se por destinar aos edifícios da fábrica, usos coerentes com um acesso amplo, para que a população que frequente o parque possa usufruir destas instalações. O programa então foi organizado prevendo para o edifício novo as funções de administrativas, acadêmicas em salas comuns, acadêmicas em laboratórios de ensino, acadêmicas em laboratórios de pesquisa e privativas dos docentes. E ficando então destinado às pré-existências as funções de apoio acadêmico, culturais, alimentação e convivência.

figura 5.
Mapa da Perus-Pirapora indicando as principais estações previstas.



Assim, primeiro, buscou-se um local para a instalação deste novo elemento. Verificou-se que no trecho entre as ensacadeiras e o restaurante dos funcionários, havia uma região sem nenhum elemento significativo do ponto de vista do patrimiônio. Neste ponto passa também a ferrovia, contudo, próxima aos edificios existentes, logo, não impedindo a construção de um novo volume. Adoutou-se então esta faixa como local para a intervenção com um novo edifício.

O desnível existente entre o platô da fábrica e o restaurante, situado na cota baixa, comporta a construção de dois níveis. Este desnivel também mostrou-se interessante para a posicionar a estação da Perus-Pirapora que seria o acesso principal ao campus.

Desta forma, a organização do volume novo foi definida posicionando as funções administrativas, privativas dos docentes e parte do apoio acadêmico, tais como livraria, revistaria, papelaria e administração do centro acadêmico, nos dois pisos abaixo ao platô da fábrica. A estação dá acesso ao nível mais baixo, em frente ao antigo restaurante, num pátio coberto que faz a distribuição para os demais ambientes do campus. Nesta cota chega também uma rampa que vem da cota da fábrica, onde poderia ser posicionado o estacionamento. No que seria o piso térreo, a cota da fábrica, temos um piso livre, que desta forma não retira aos frequentadores do parque a visão que se tem para o vale do ribeirão Perus e a enconsta de vegetação abundante da outra margem.

As demais funções previstas para este edifício estão posicionadas em dois pavimentos elevados. O primeiro abriga os laboratórios de ensino e pesquisa, onde a modulação dos pilares, em vãos de 6m x 10,8m permitem diversos arranjos. Já o segundo piso abriga as salas de aula, que têem a face Norte como face principal. Nestes pavimentos, a circulação horizontal se dá em corredores abertos para a face sul, onde descortinam-se todos os edifícios de produção da fábrica. O acesso a partir do pátio se dá pelas torres de circulação vertical que concentram as escadas de emergência, os elevadores e as escadas convencionais. Esta última abre-se à paisagem do entorno e encontra, na passagem do piso dos laboratórios para o das salas de aula, um patamar amplo, que possibilita o encontro e o desfrute da paisagem.



figura 6.
Destaque da área de intervenção que receberá o edifício novo.



figura 7.
Edifícios da fábrica que receberão programas da universidade

Já sobre a utilização dos edifícios da fábrica, optou-se pela reconfiguração do antigo restaurante como a cantina principal do campus, e a mesma podeira também ser utilizada pelo parque, independentemente da universidade. As demais funções foram alocadas nos edifícios da produção.

Os tanques de óleo, que possuem dimensão considerável, cerca de 8m de altura por 13 de diâmetro, foram identificados com um carácter mais livre de intervenção. Não há um programa definido para eles, poderiam ser estúdios de som, pequenos auditórios, salas para alguma aula específica ou mesmo galerias para exposição ou produção de arte. Desta forma, a proposta foi não definir um uso especifico, mas sim buscar configurações singulares para cada um e uní-los num mesmo “térreo”. Para tal foi proposta uma laje que os une e configura um piso com pé-direito de 3m donde acessa-se os tanques.

As configurações distintas foram estabelecidas com diferentes aberturas, para alguns existem duas entradas, para outros, apenas uma, e diferentes coberturas, alguns totalmente cobertos, outros com clarabóias nos corredores perimetrais, e um até sem cobertura alguma.

Os dois galpões com estrutura mais significativa foram definidos como auditórios. O chamado “Depósito de Clinquer” foi configurado como um anfiteatro, com duas platéias, uma em frente à outra e o palco ao centro. A capacidade máxima obtida foi 546 lugares. Já o outro, o “Depósito de Pedras”, tornou-se um auditório para 320 lugares.

Às “Ensacadeiras”, estutura com 8 silos mais visível do conjunto arquitetônico, que suporta o letreiro “CIMENTO PERUS” em sua cobertura, foi reservado a midiateca. O principal elemento deste projeto são as estantes para livros e mídias que na verdade são pilares que sustentam as lajes internas e possuem uma circulação vertical à seu redor. Estas circulações existem em abundância pois, dada as dimensões dos silos, uma única grande circulação que estrutura-se todo o conjunto mostrou-se ineficaz, pois certamente exigiria grande destruição do existente, o que não é de forma alguma a intenção do projeto.

O objetivo é que a parte exterior mantenha-se o mais preservada possível, respeitando-se então a pátina do tempo e o interior, embora com maior liberdade legal para intervenção, seja também respeitado ao máximo, para que não se cai nas pseudo-restaurações que mantém o exterior apenas como uma casca, um continente, onde o interior pode ser dilacerado e preenchido livremente.

O antigo edifício de laboratórios da fábrica foi definido apenas indicativamente como edifiício de apoio, e esta numa posição conveniente para concentrar os serviços de manutenção do campus.

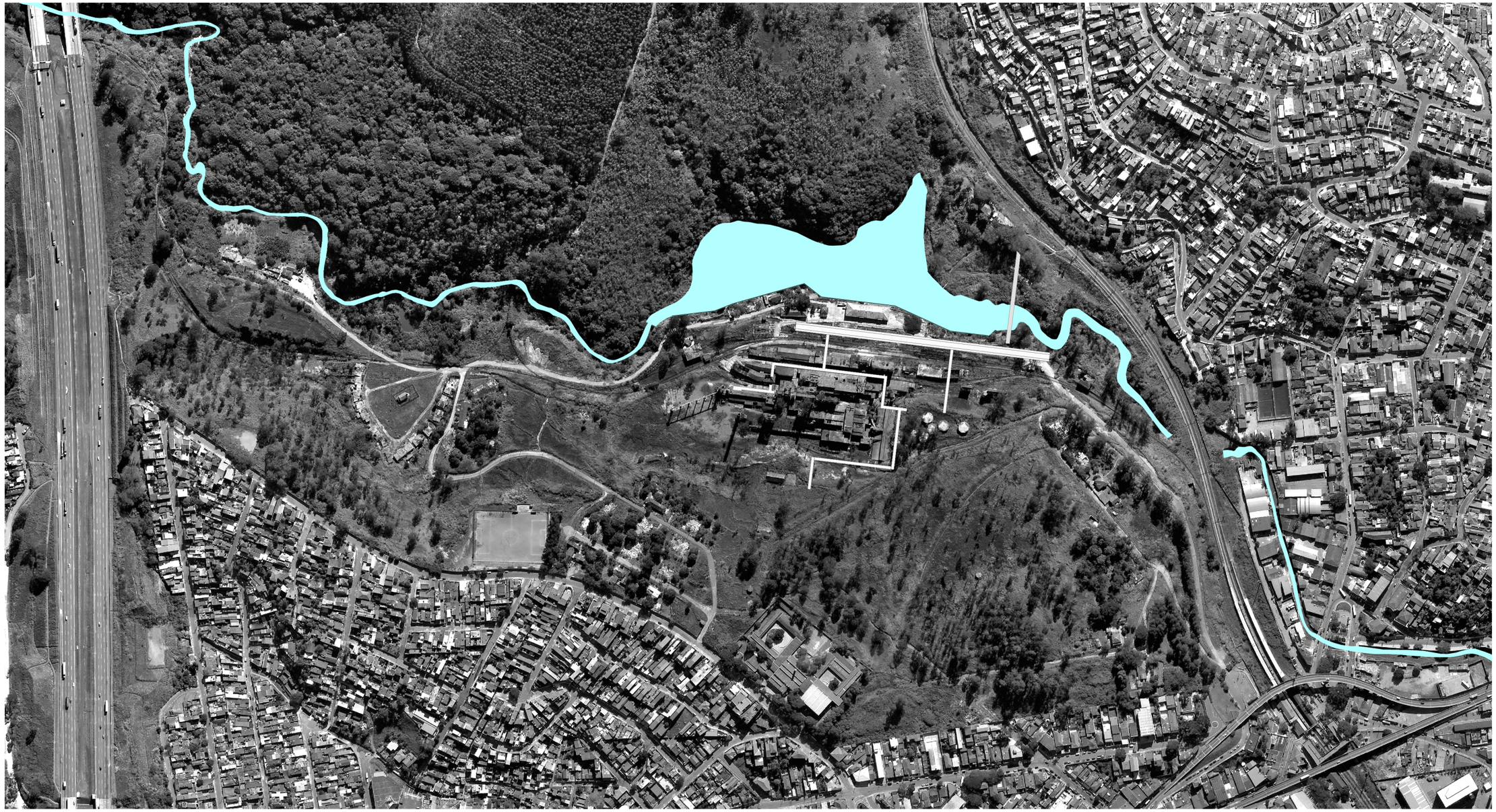
A conexão de todos estes elementos se dá por uma passarela metálica elevada, que percorre os espaços livres em meio às pré-existências e possibilitaria uma articulação fluida entre os diversos equipamentos que compõe o campus. Desta forma, para o parque, este conjunto de equipamentos interligados poderia funcionar como um centro cultural. E com esta possibilidade em mente, a passarela liga-se também ao terreno, o que torna o parque parte intergrante do conjunto proposto. Tal ligação se dá através de um elevador que chega à uma praça na parte alta do terreno, sobre o talude que limita o platô do setor de produção.

Como uma proposta inicial para a configuração deste parque e também arrematando a área de projeto com seus novos usos, imagina-se a mudança de local da barragem existente no ribeião Perus para um trecho mais à Oeste, num momento em que o rio corre bastante encaixado no vale. Esta mudança possibilitaria a criação de um espelho d'água considerável, justamente em frente ao restaurante e onde antes encontravam-se os açudes do clube de funcionários, conhecidos por carramanxão. Desta forma, o que antes eram os fundos do restaurante poderia agora configurar-se como um deque para o rio, uma nova frente.

Estabelecendo novas relações, edifícios existentes complementando novos e vice-versa, reestabelecendo a importância de um antigo caminho de ferro e alterando a forma como esta paisagem, que já está posta, poderia ser apreciada pelas pessoas, espera-se que o objetivo da preservação deste lugar para as próximas gerações seja alcançado.

1.5. DESENHOS

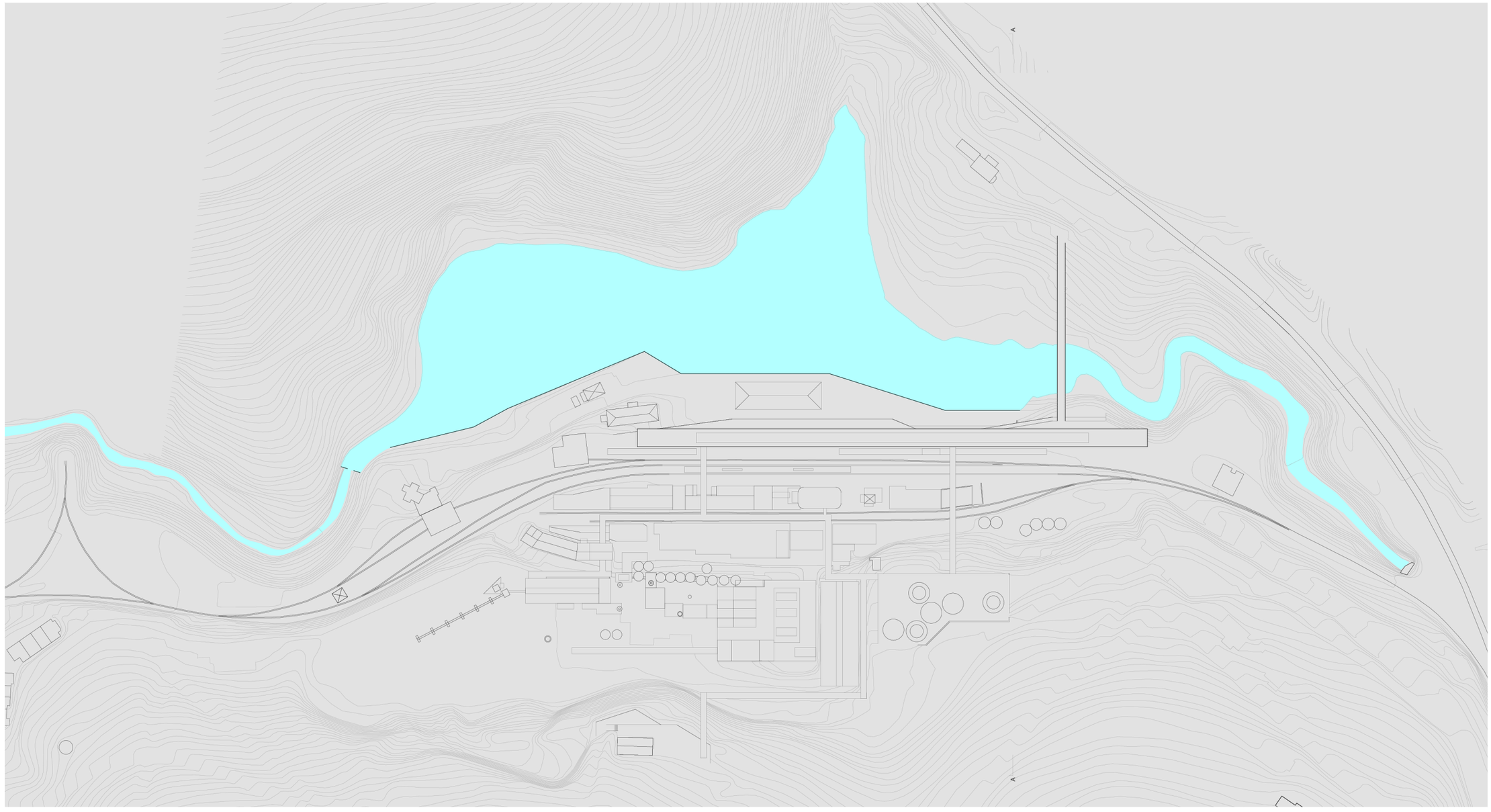




PLANTA DE SITUAÇÃO

escala 1:5000

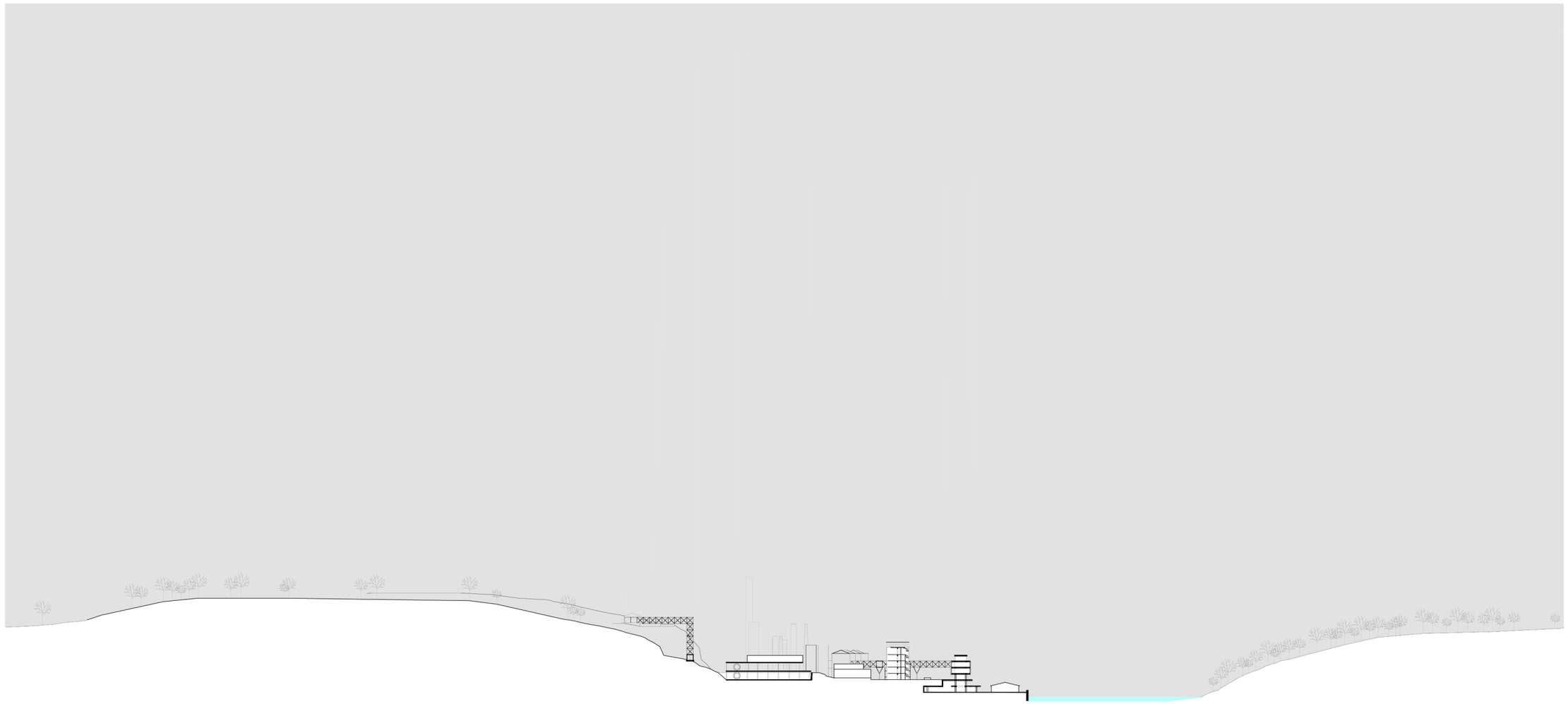
10 50 100 200



PLANTA DE SITUAÇÃO

escala 1:2500

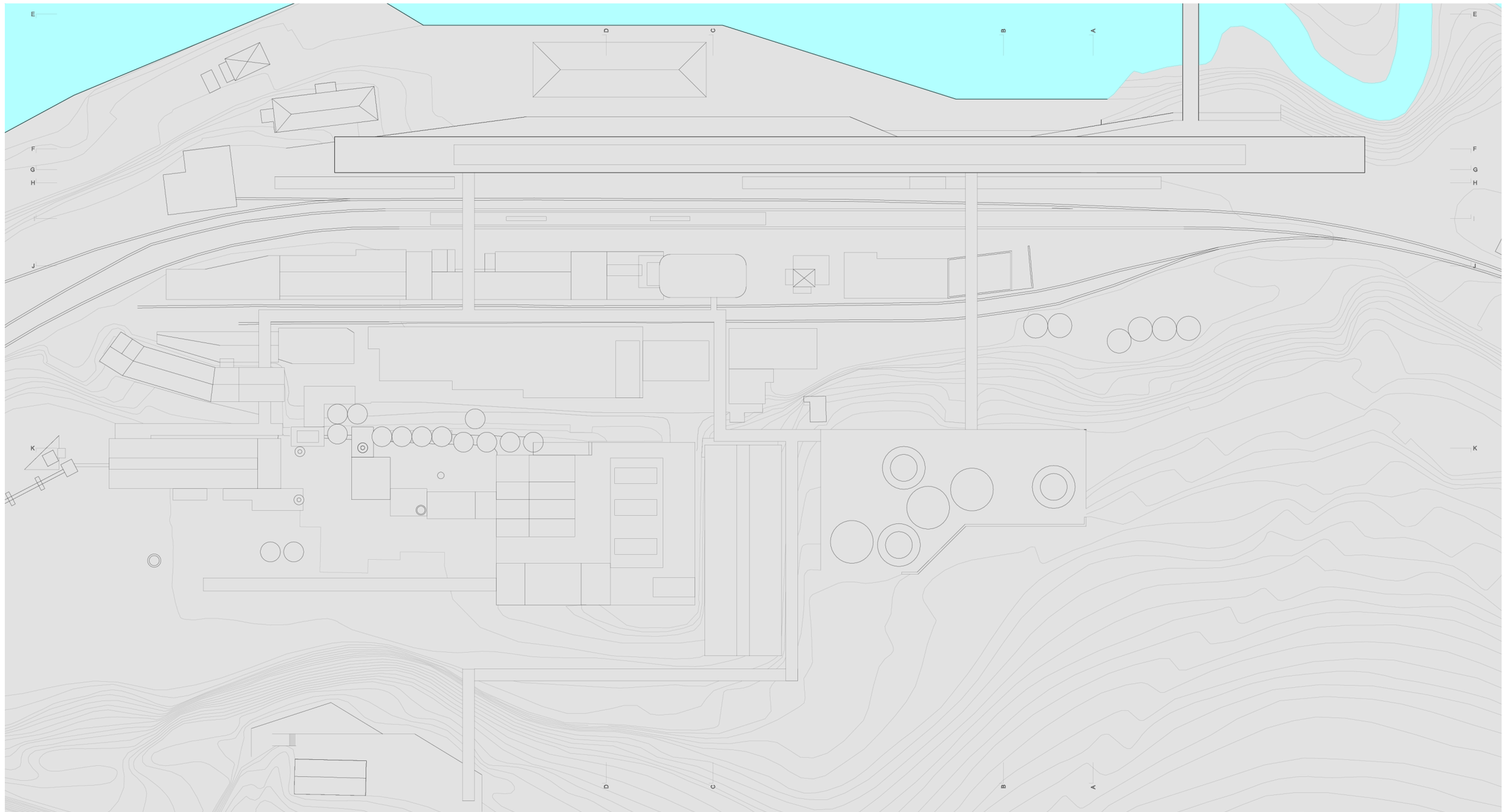
5 25 50 100



CORTE TRANSVERSAL

escala 1:2500

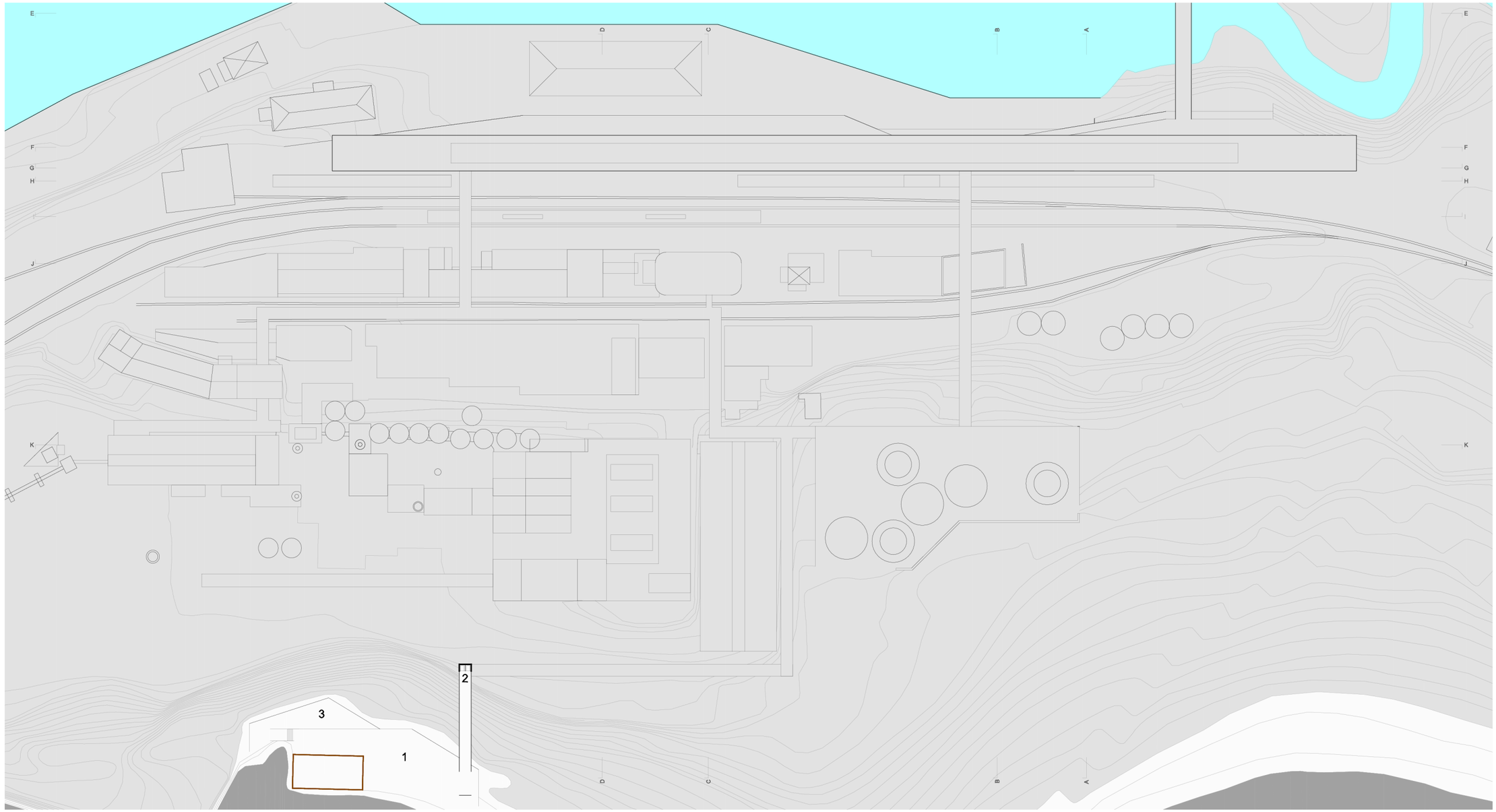
5 25 50 100



IMPLANTAÇÃO

escala 1:1250

5 10 25 50



PLANTA NÍVEL 768.60 |1. praça de acesso |2. elevadores |3. mirante

escala 1:1250

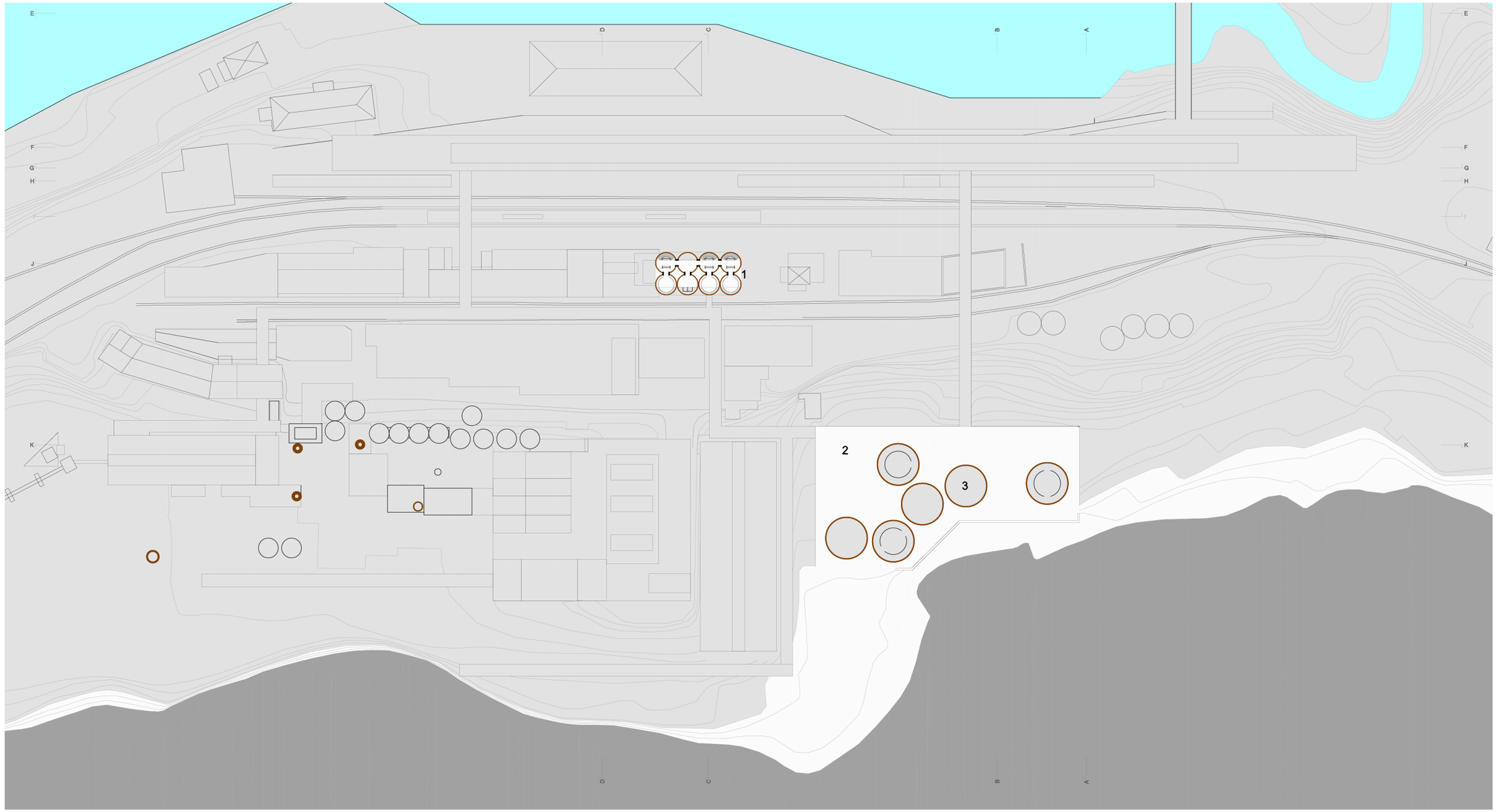
5 10 25 50



PLANTA NÍVEL 754.20 |1. café |2. mirante

escala 1:1250

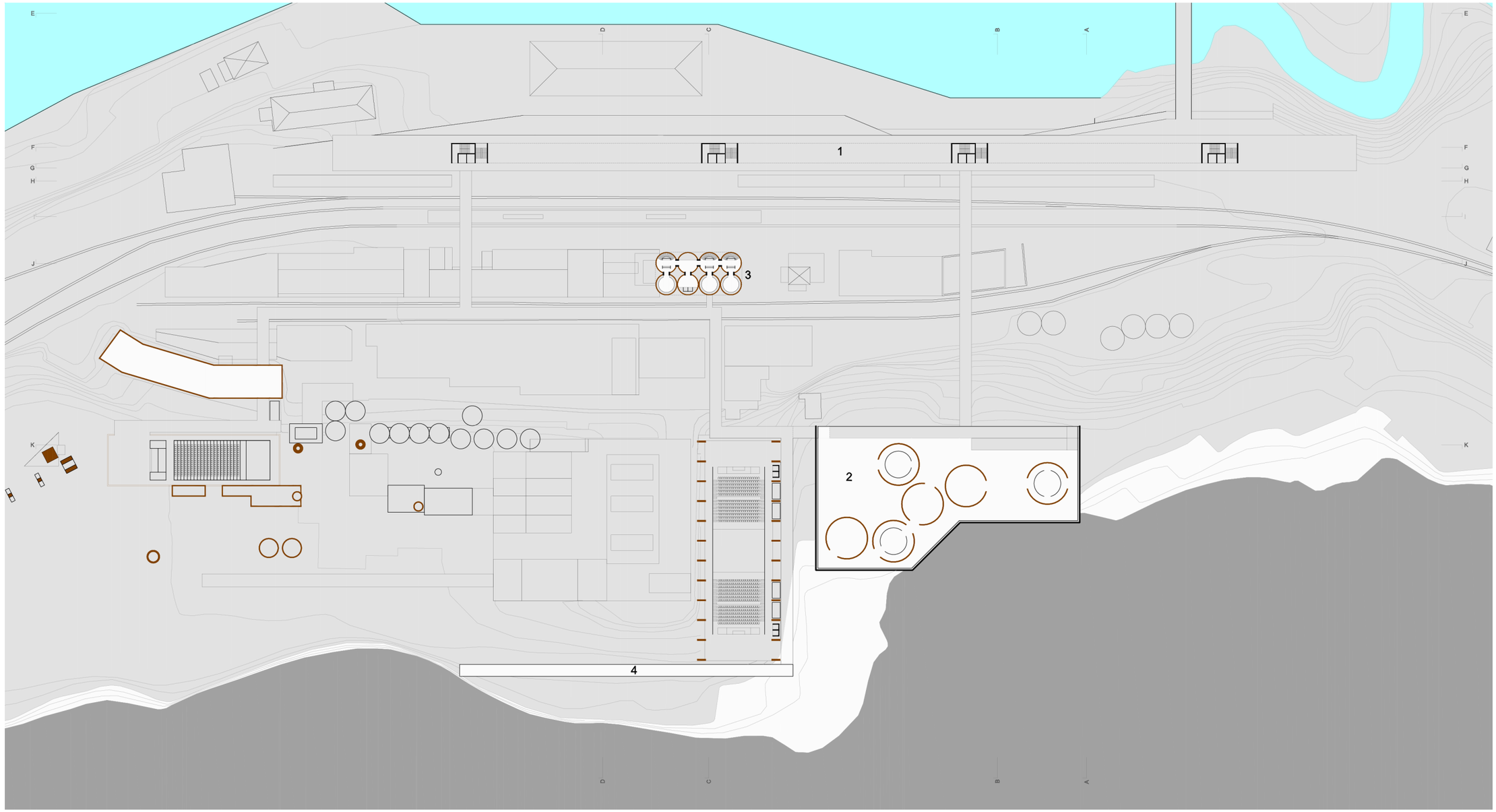
5 10 25 50



PLANTA NÍVEL 750.60 |1. biblioteca |2. mirante |3. salas multiuso

escala 1:1250

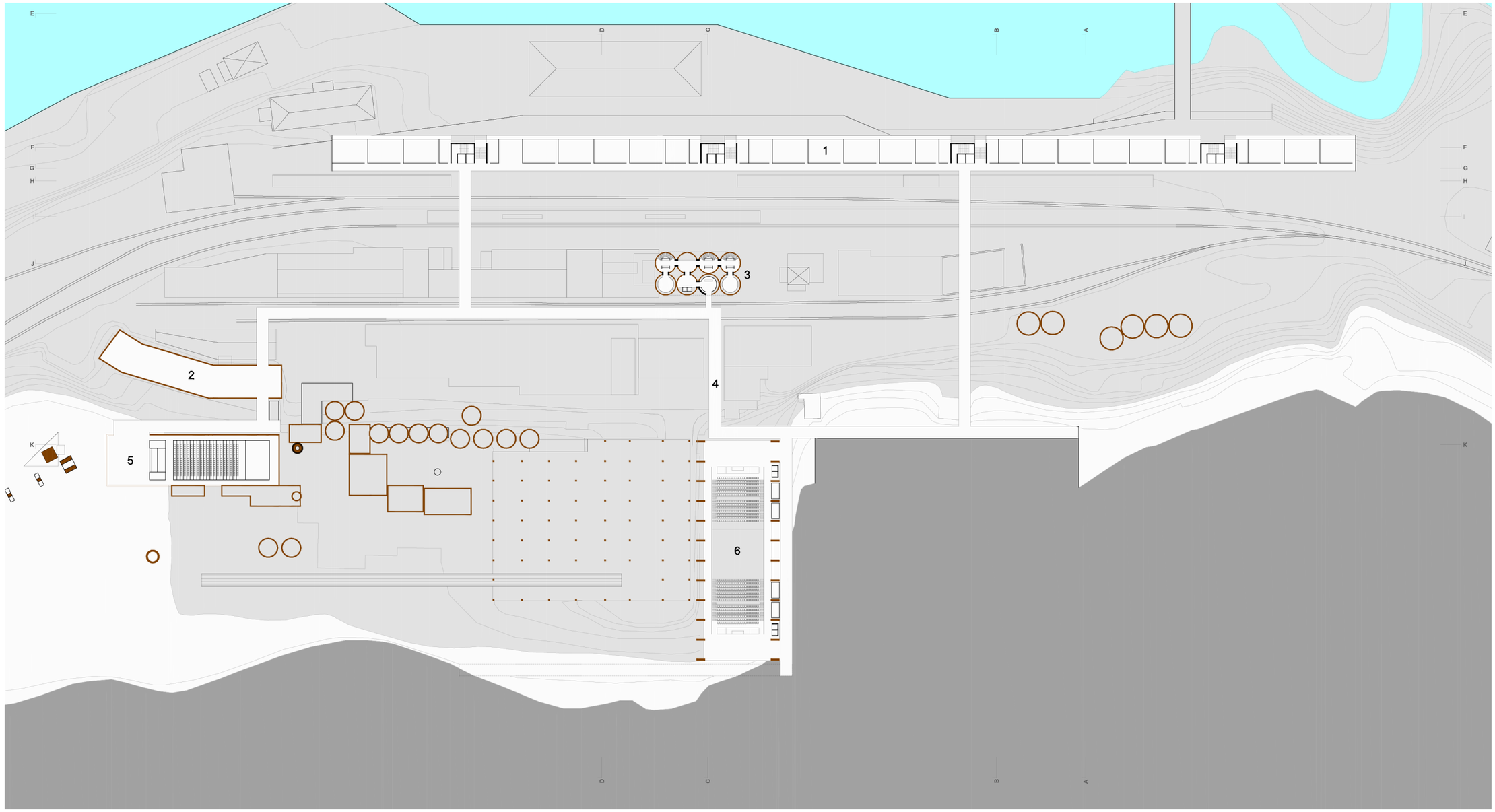
5 10 25 50



PLANTA NÍVEL 747.00 |1. terraço |2. salas multiuso |3. biblioteca |4. passarela

escala 1:1250

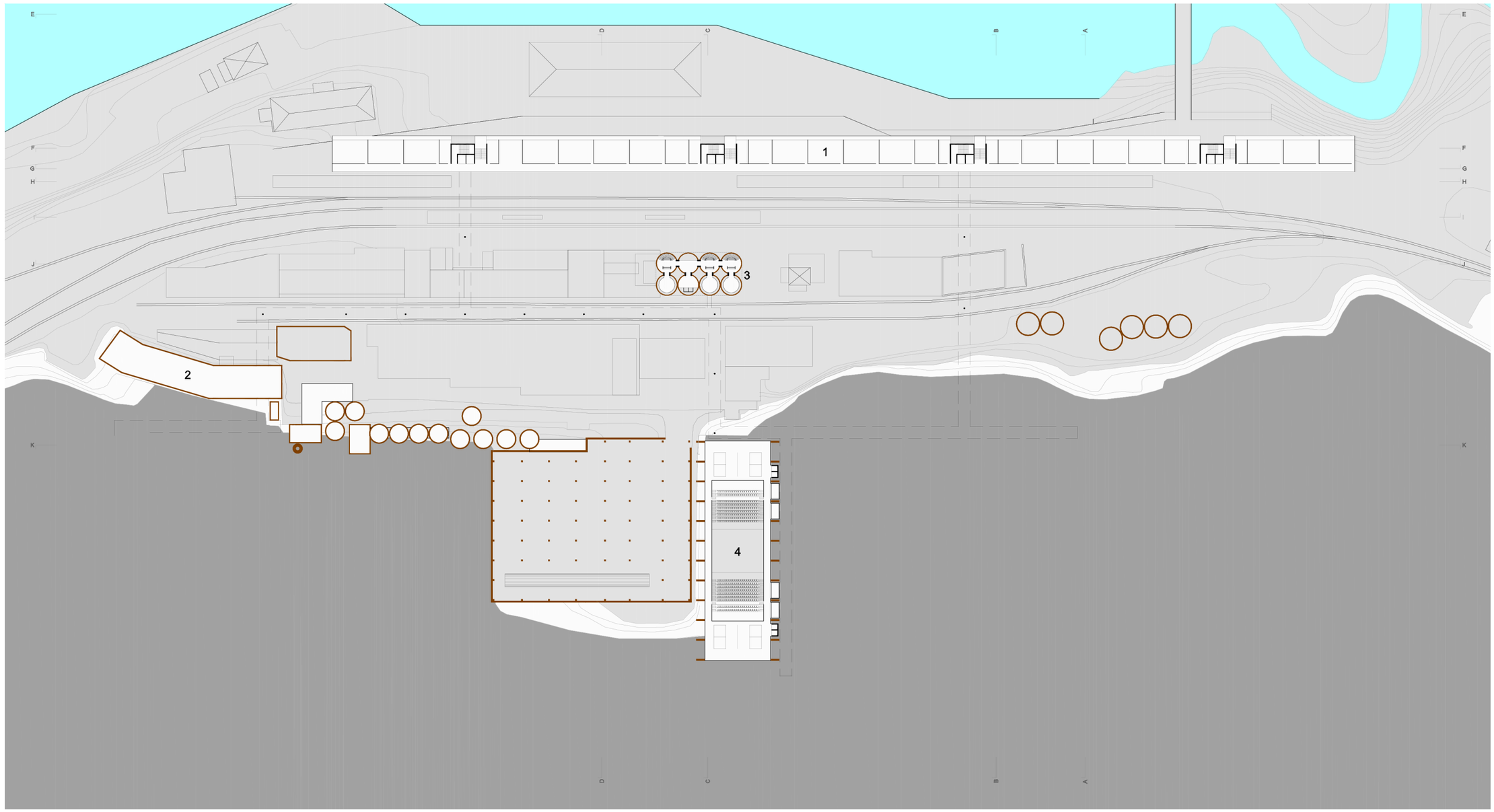
5 10 25 50



PLANTA NÍVEL 743.40 |1. salas de aula |2. edifício de apoio |3. biblioteca |4. passarela |5. auditório |6. anfiteatro

escala 1:1250

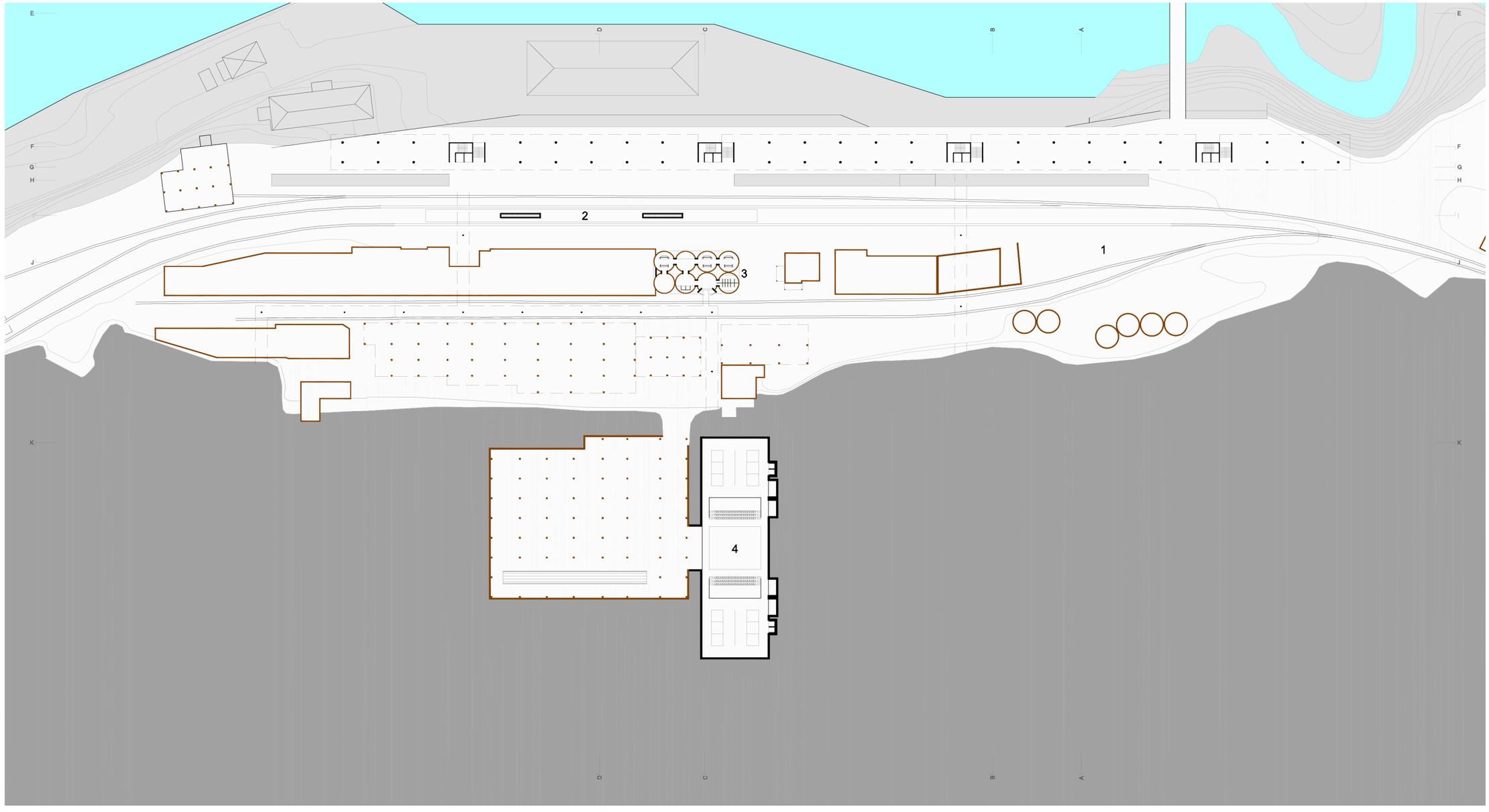
5 10 25 50



PLANTA NÍVEL 739.80 |1. laboratórios |2. edifício de apoio |3. biblioteca |4. anfiteatro

escala 1:1250

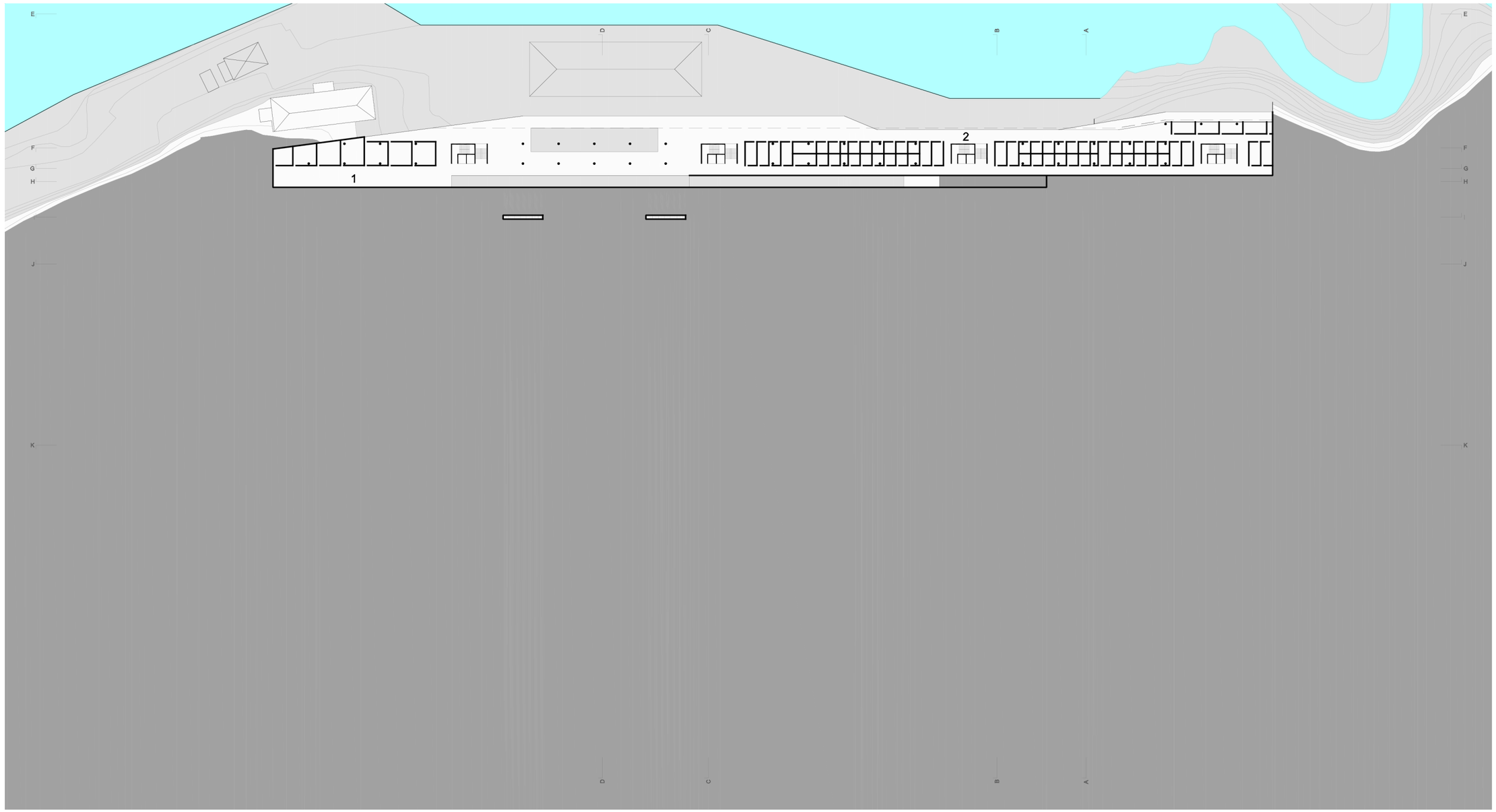
5 10 25 50



PLANTA NÍVEL 736.20 |1. patio de acesso |2. estação de VLT |3. biblioteca |4. anfiteatro

escala 1:1250

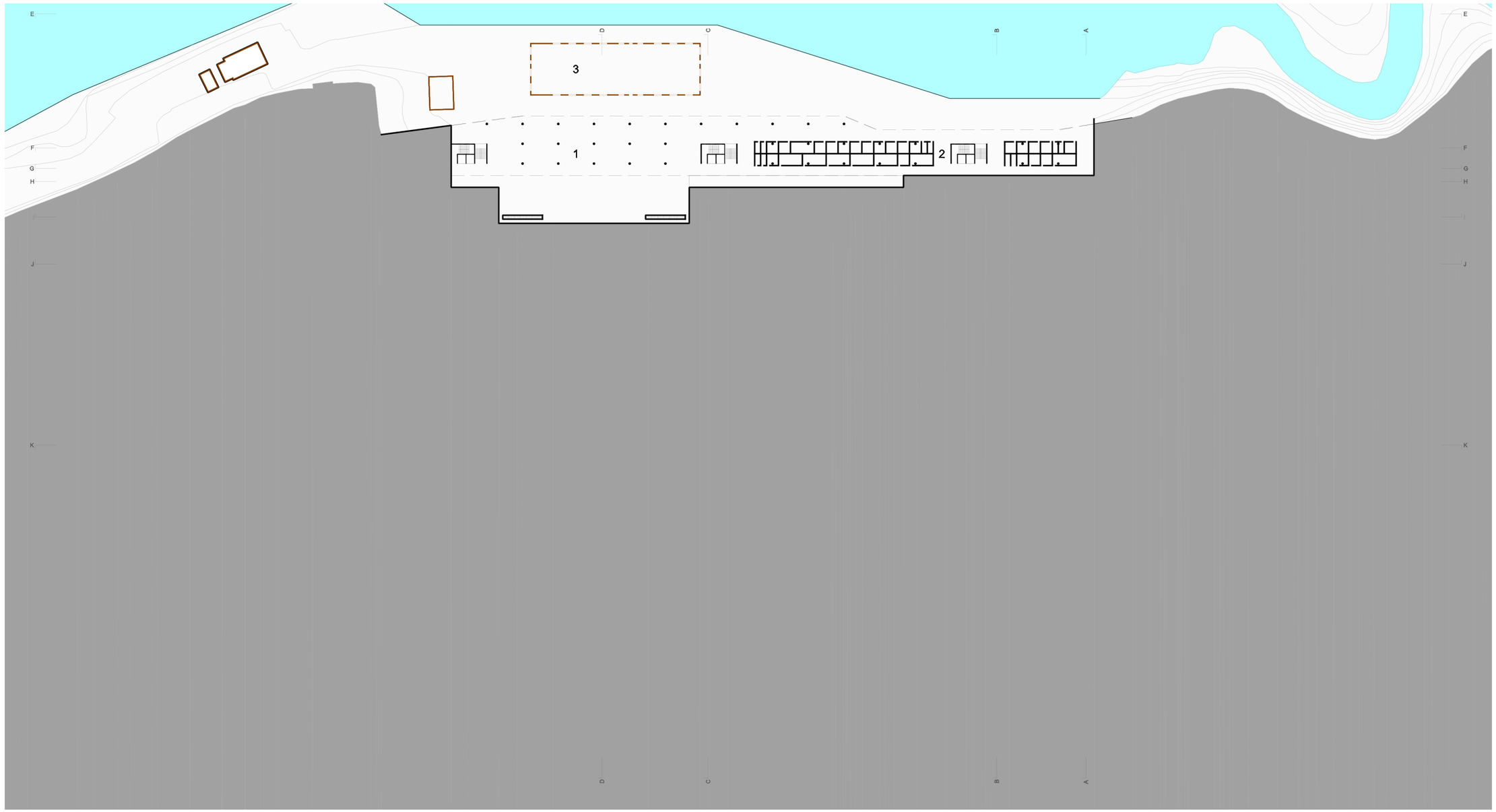
5 10 25 50



PLANTA NÍVEL 732.60 |1. apoio acadêmico |2. apoio docente

escala 1:1250

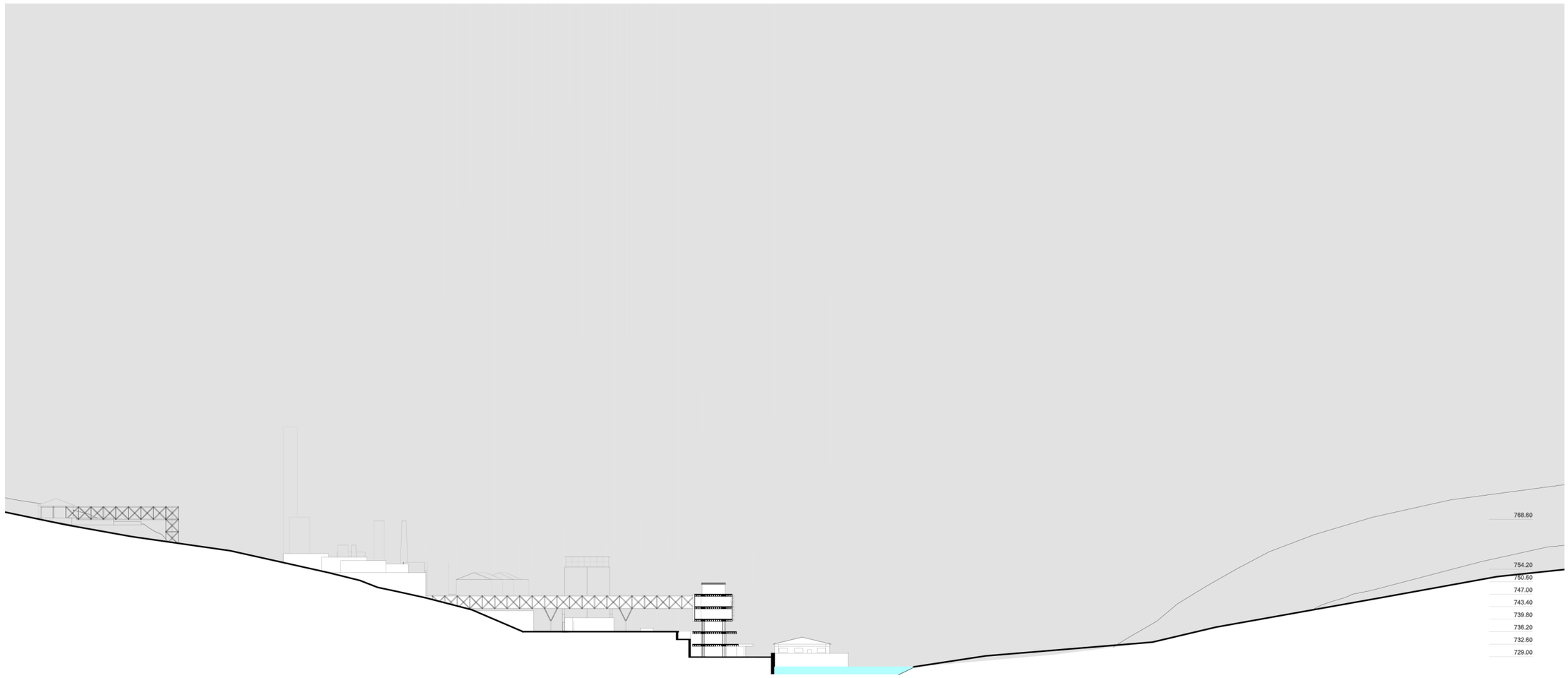
5 10 25 50



PLANTA NÍVEL 729.00 |1. patio |2. administração |3. restaurante

escala 1:1250

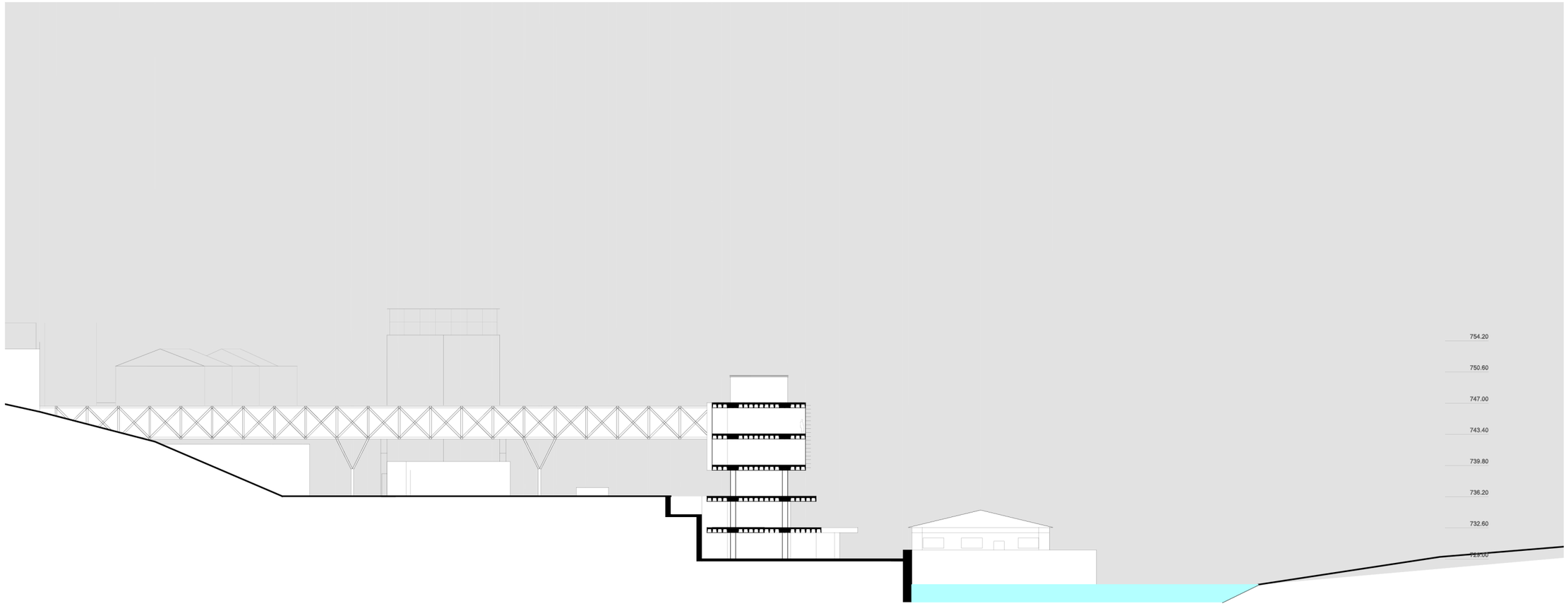
5 10 25 50



CORTE AA

escala 1:1250

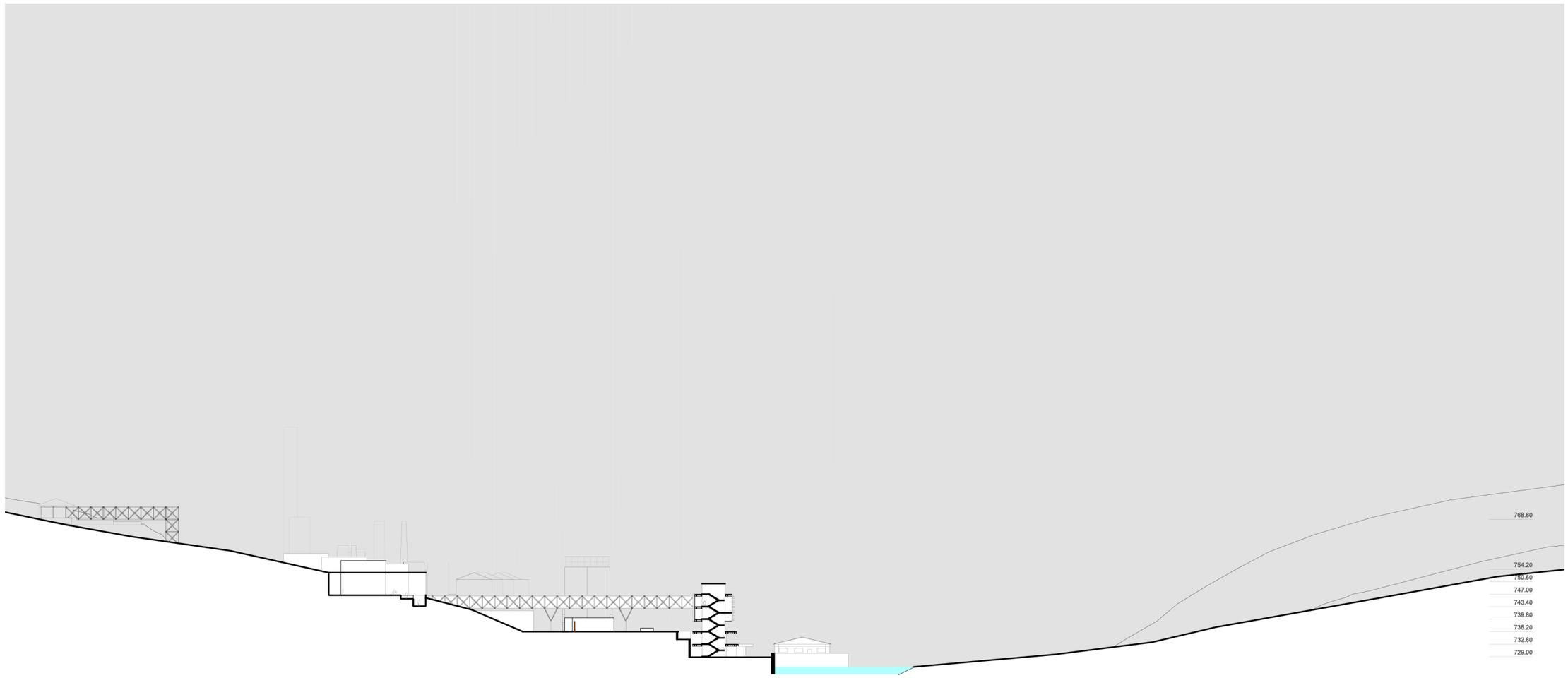
5 10 25 50



CORTE AA - ampliação

escala 1:500

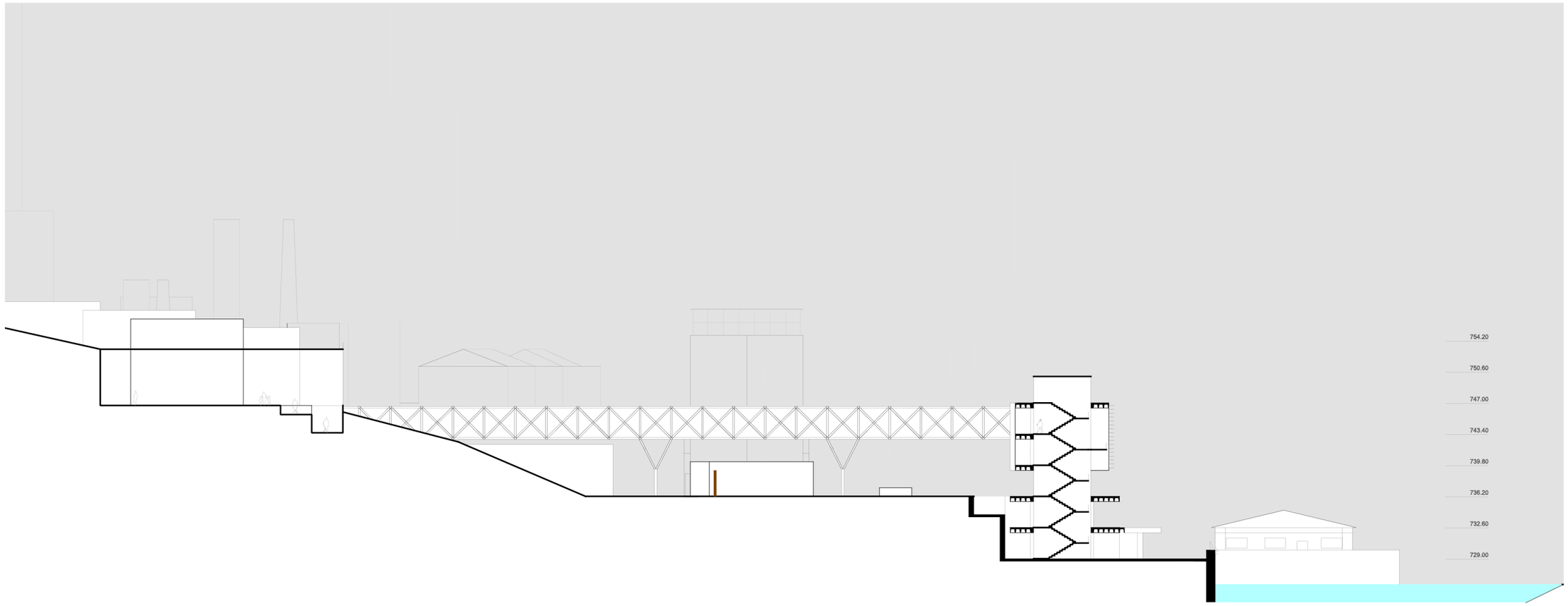
1 5 10 25



CORTE BB

escala 1:1250

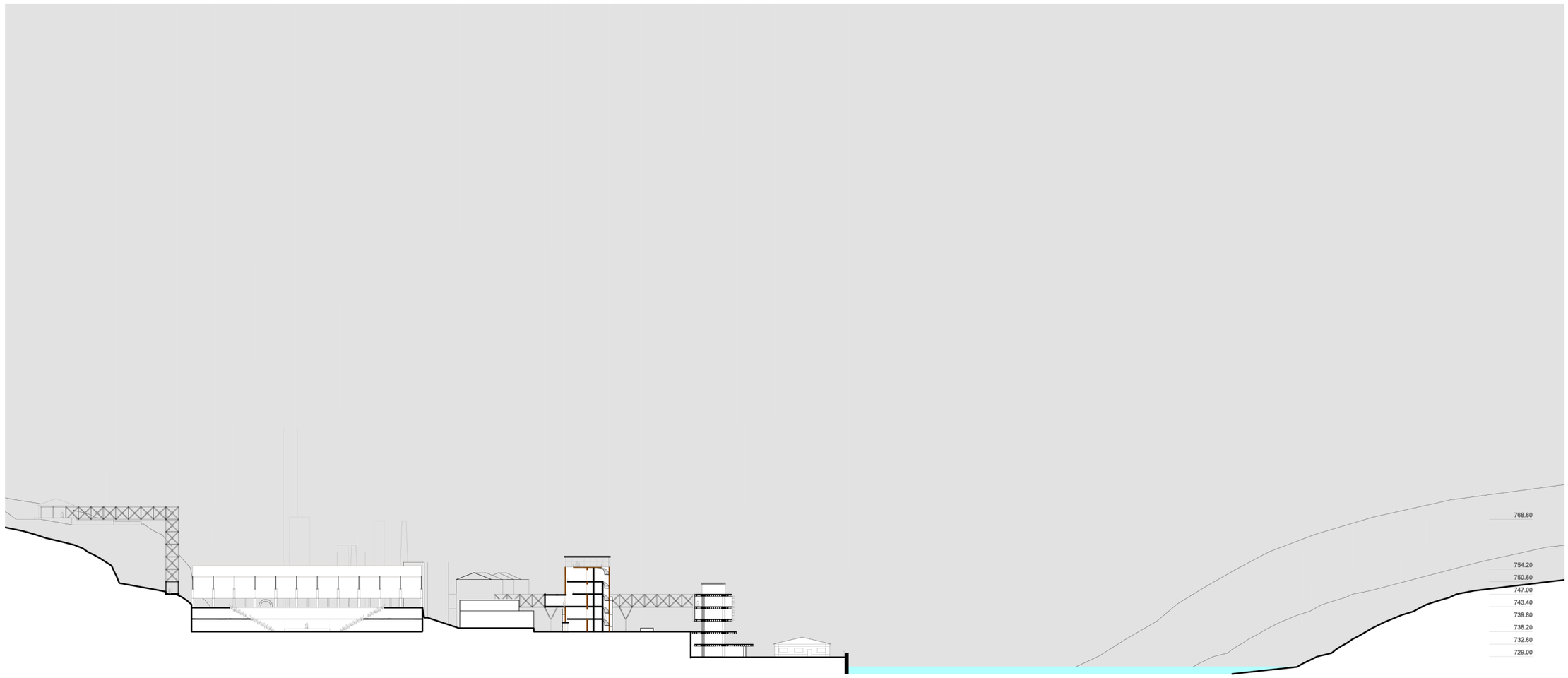
5 10 25 50



CORTE BB - ampliação

escala 1:500

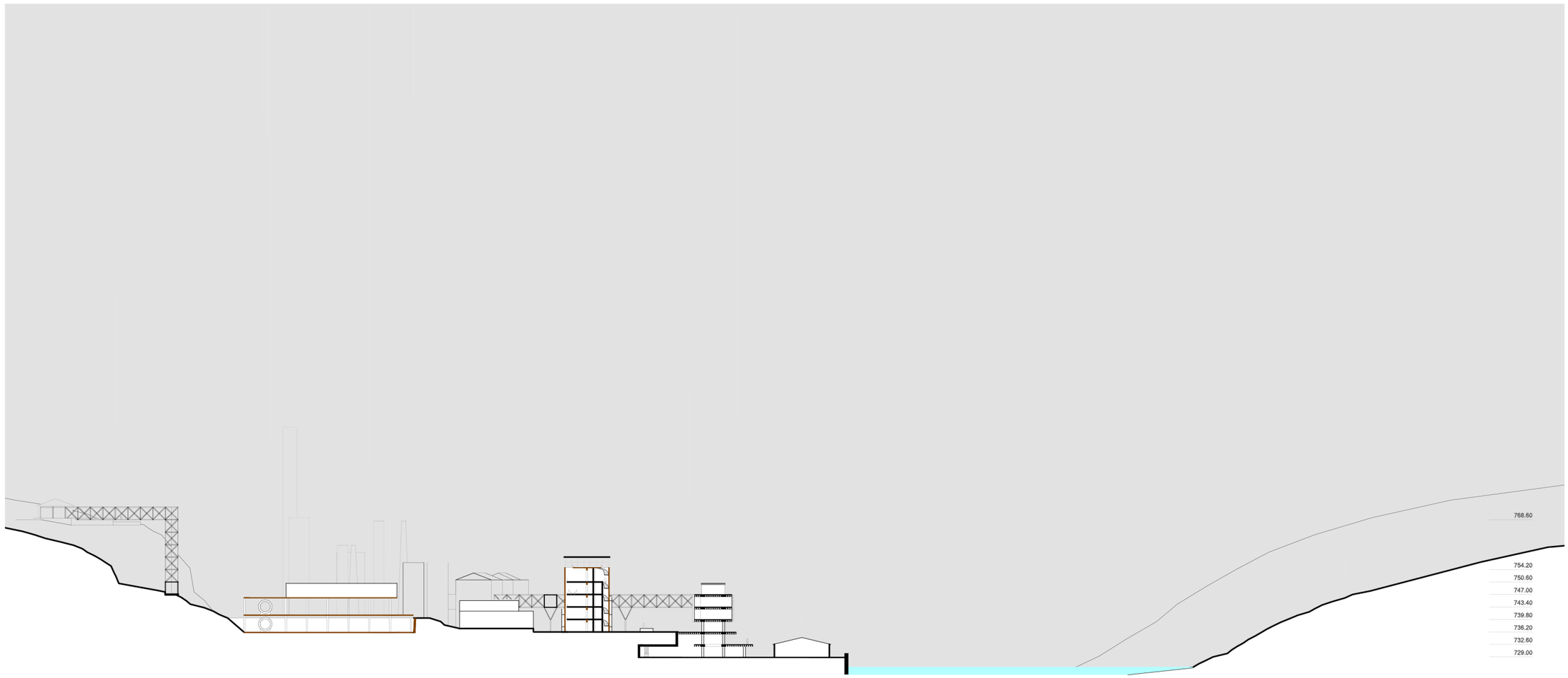
1 5 10 25



CORTE CC

escala 1:1250

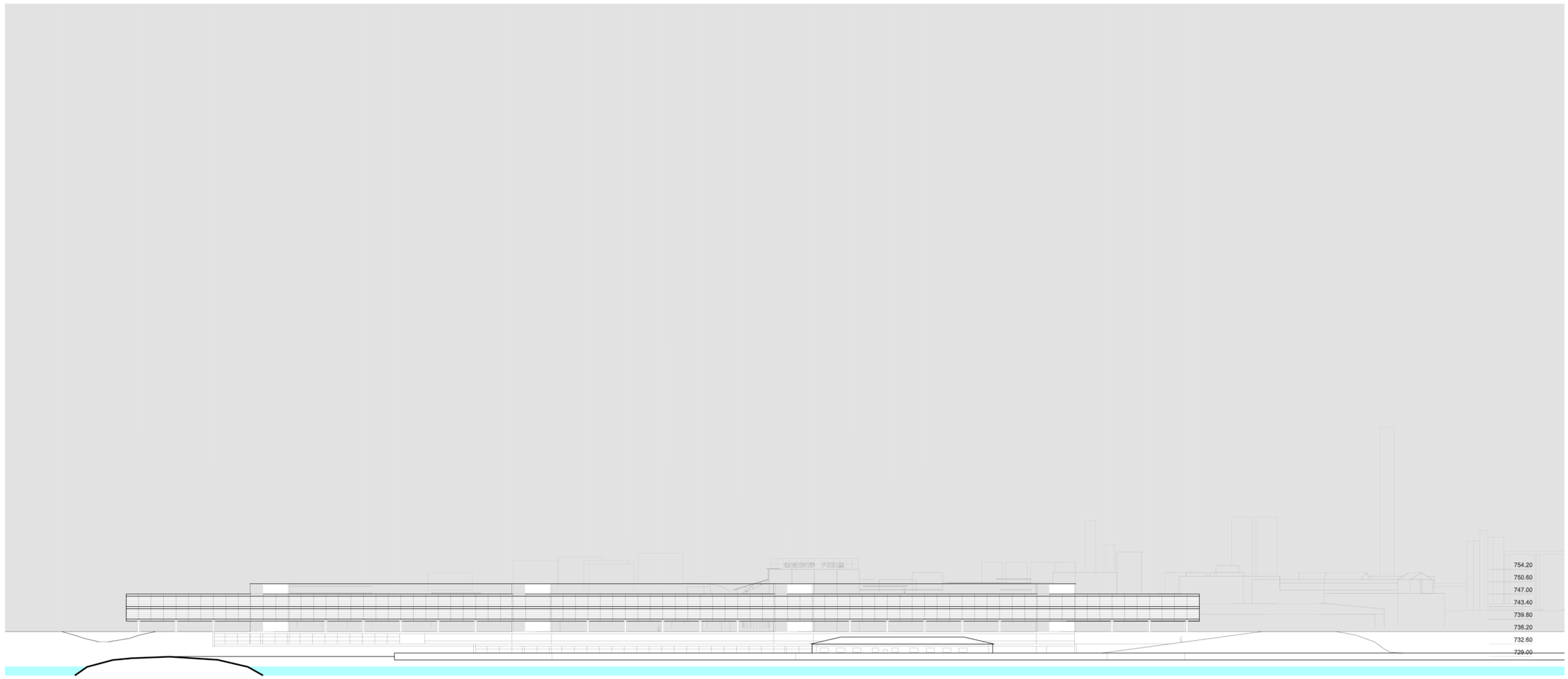
5 10 25 50



CORTE DD

escala 1:1250

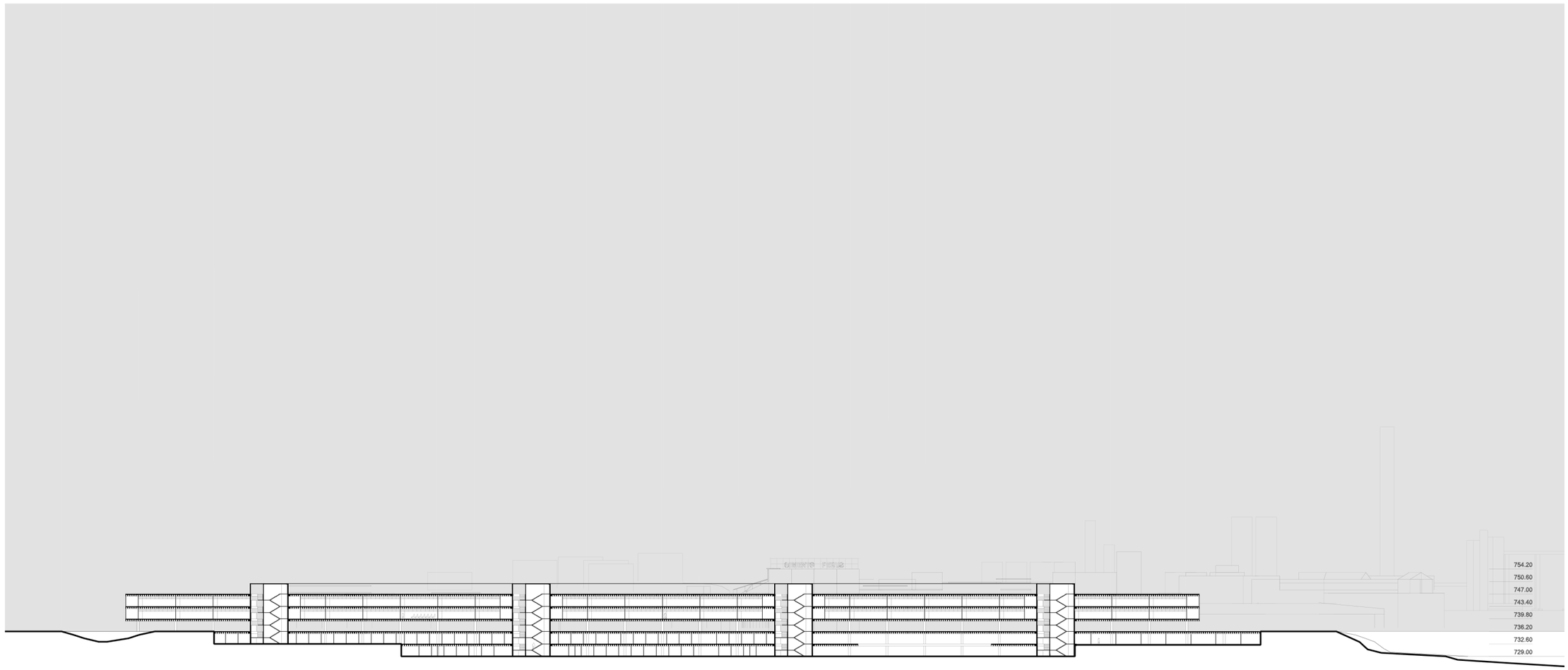
5 10 25 50



CORTE EE

escala 1:1250

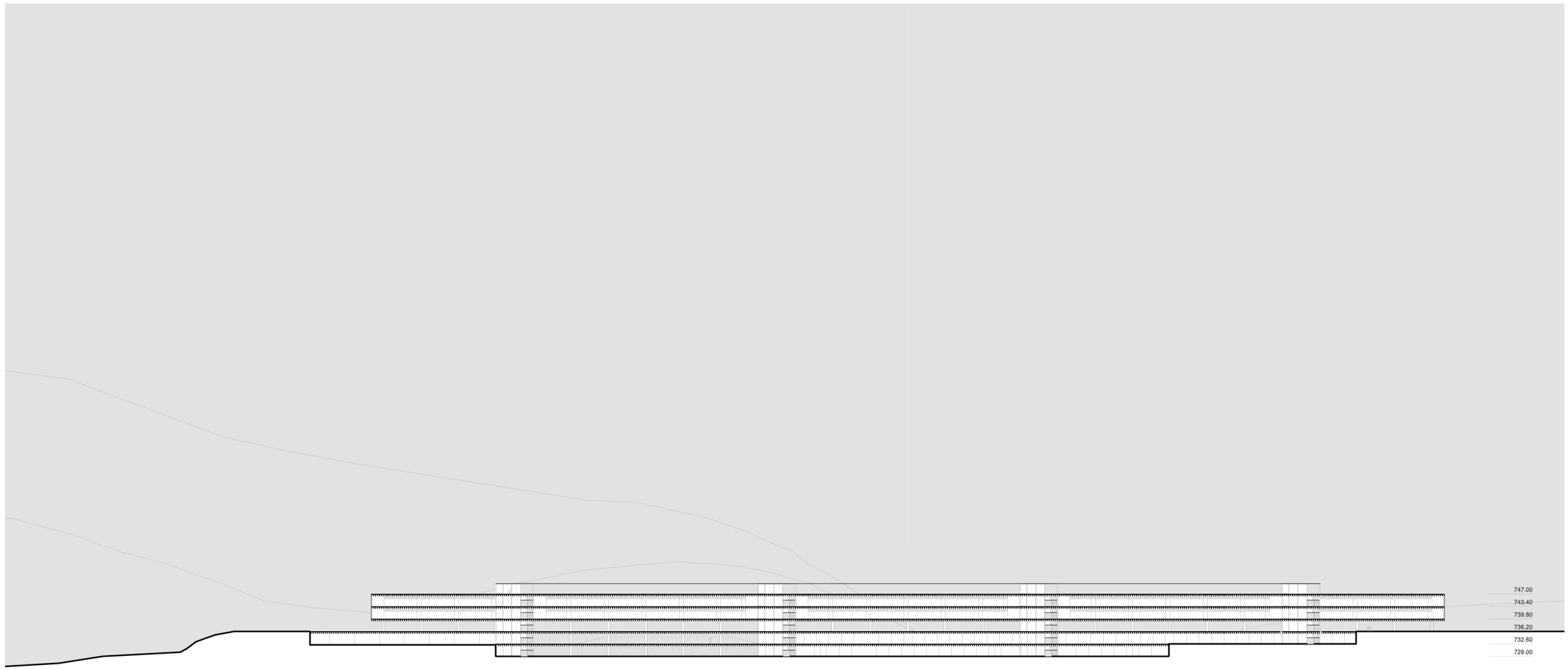
5 10 25 50



CORTE FF

escala 1:1250

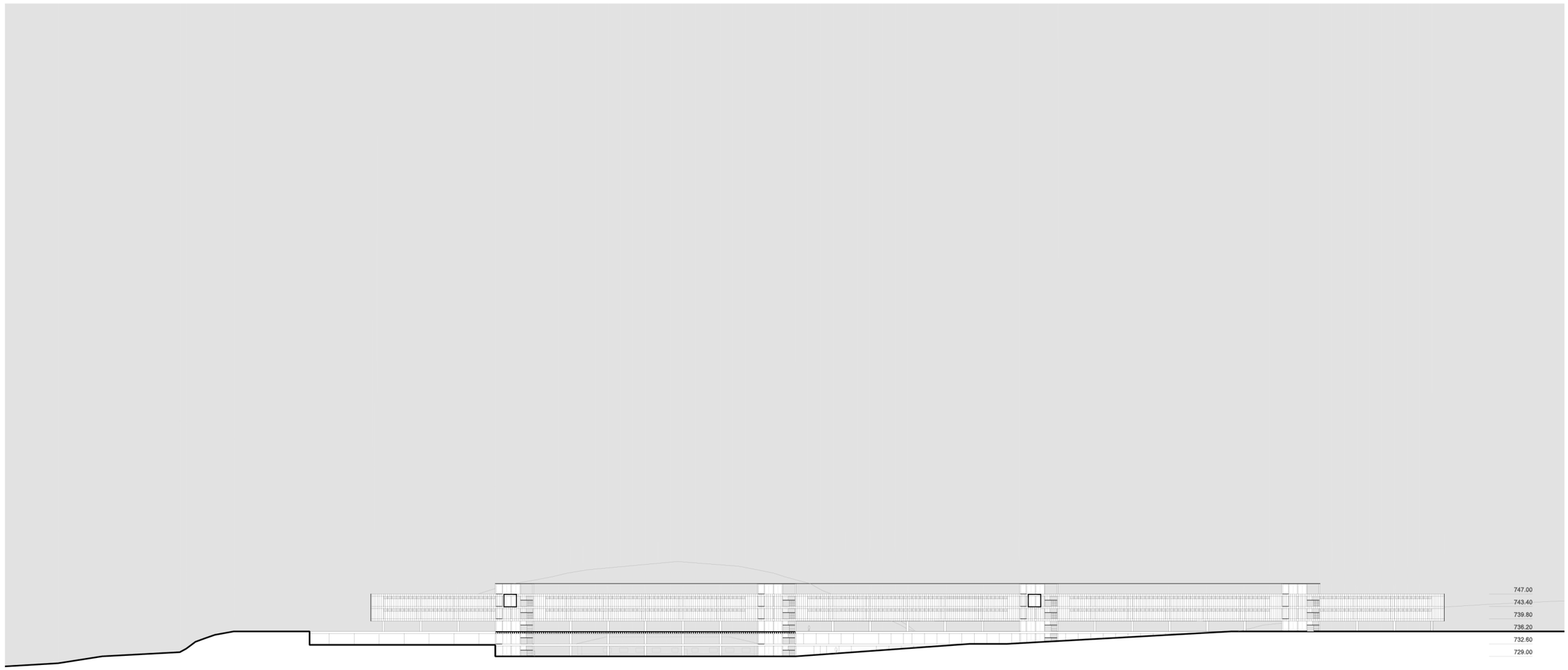
5 10 25 50



CORTE GG

escala 1:1250

5 10 25 50



CORTE HH

escala 1:1250

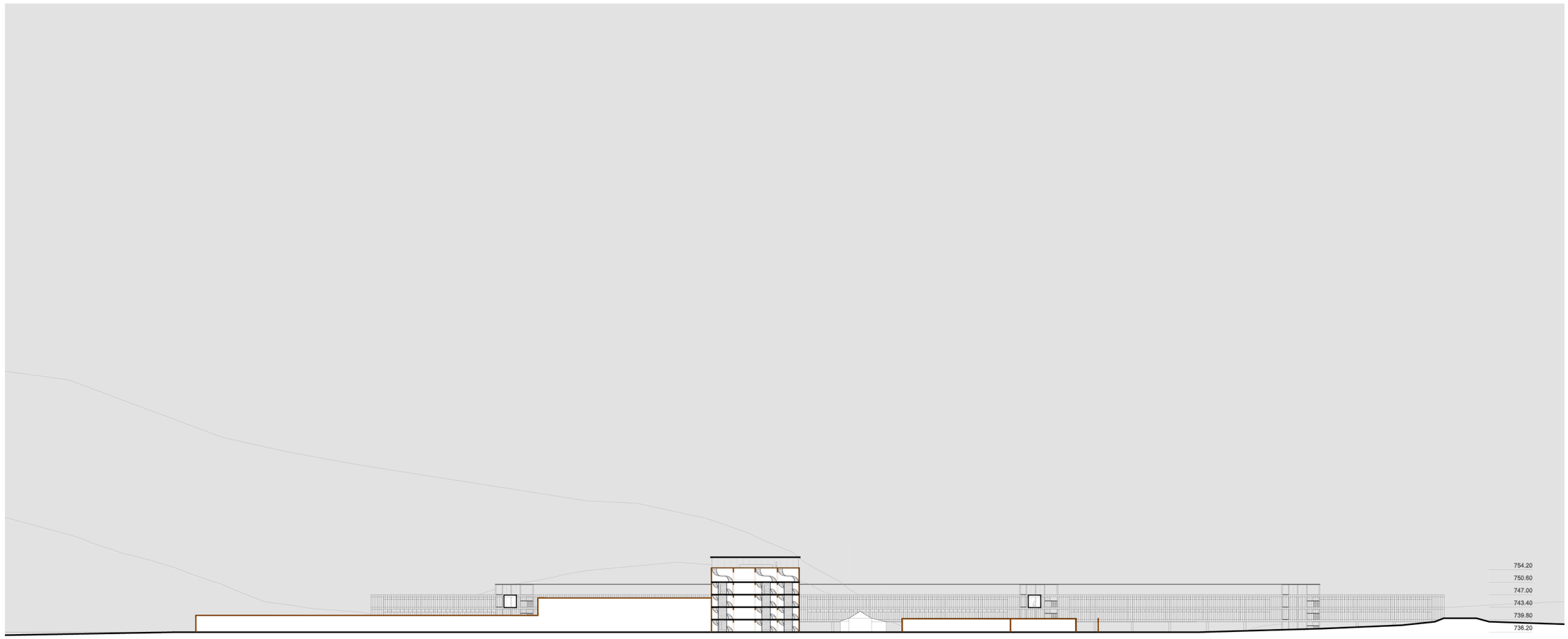
5 10 25 50



CORTE II

escala 1:1250

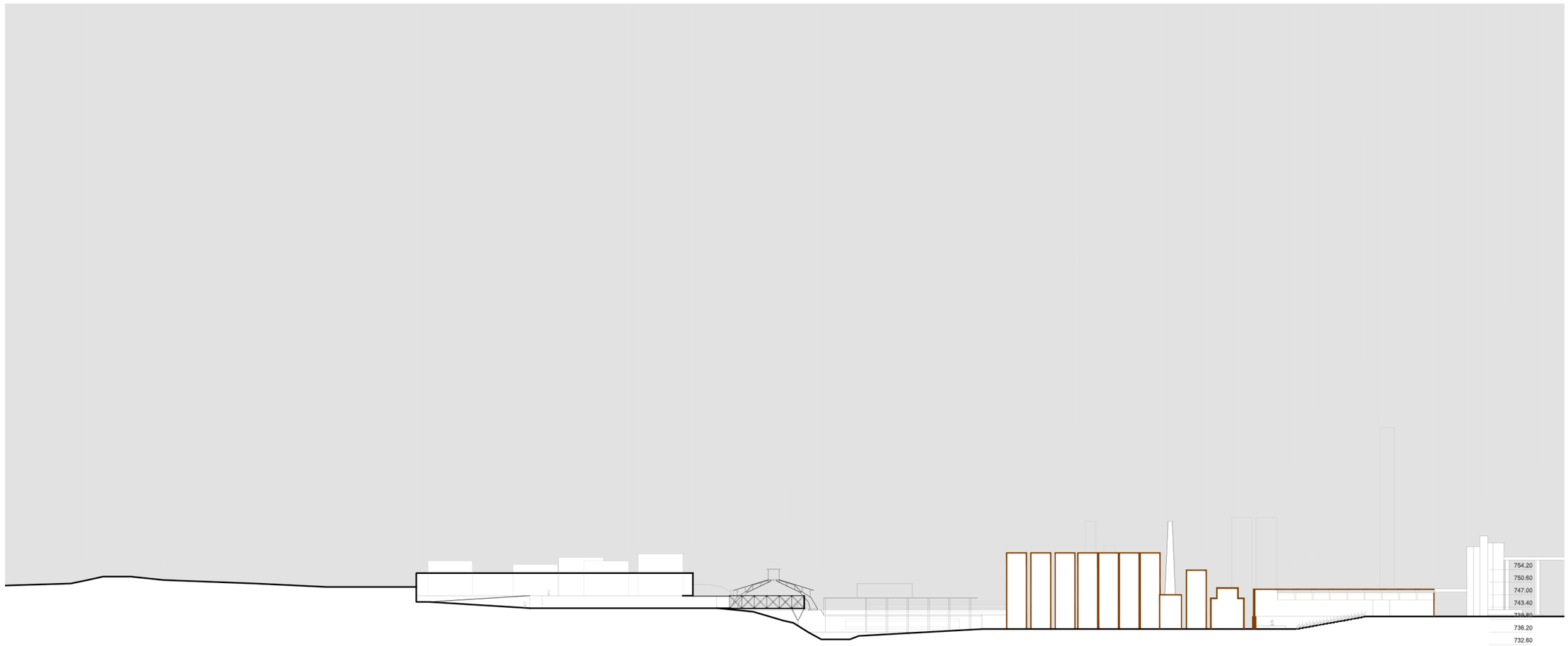
5 10 25 50



CORTE JJ

escala 1:1250

5 10 25 50



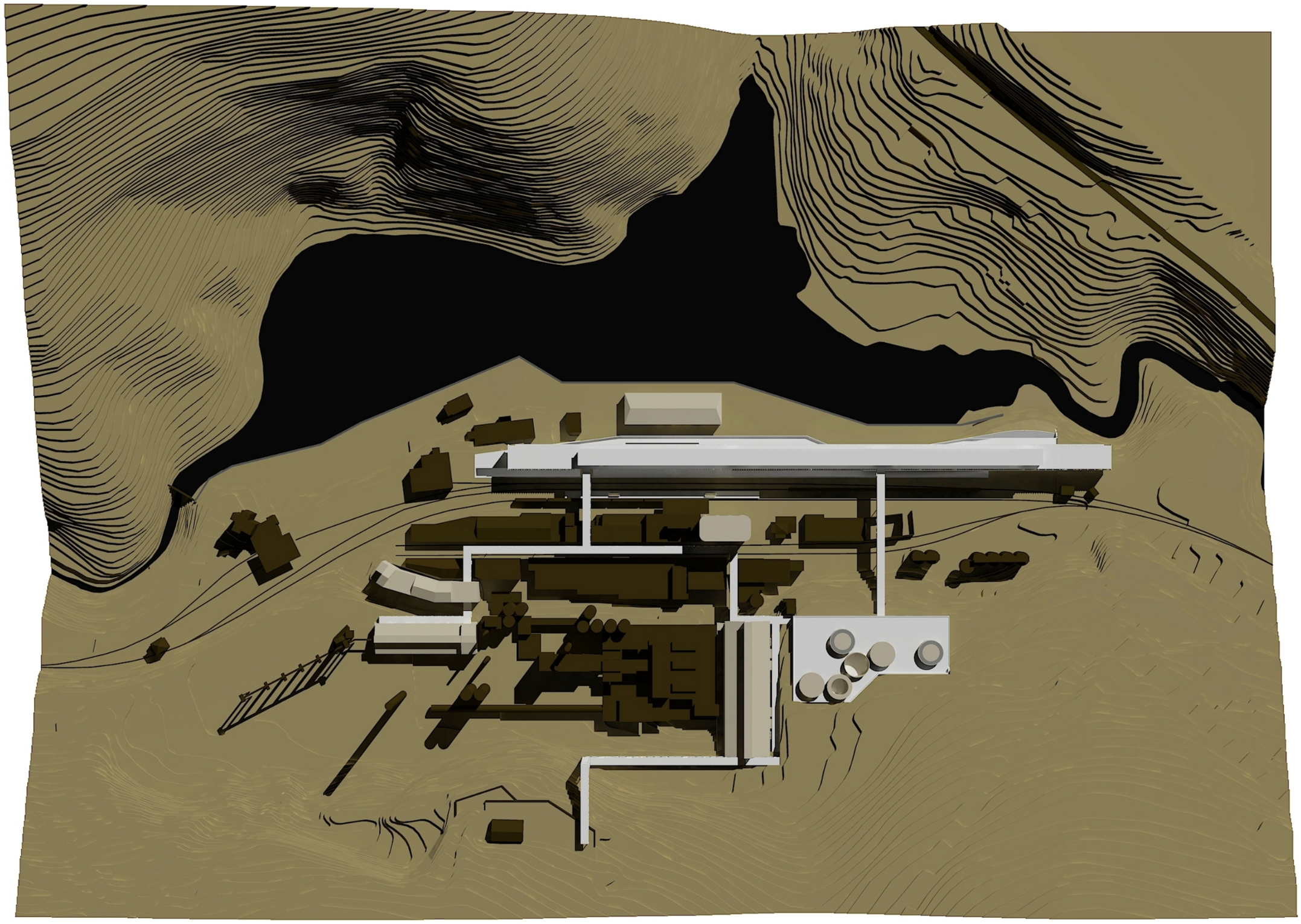
CORTE KK

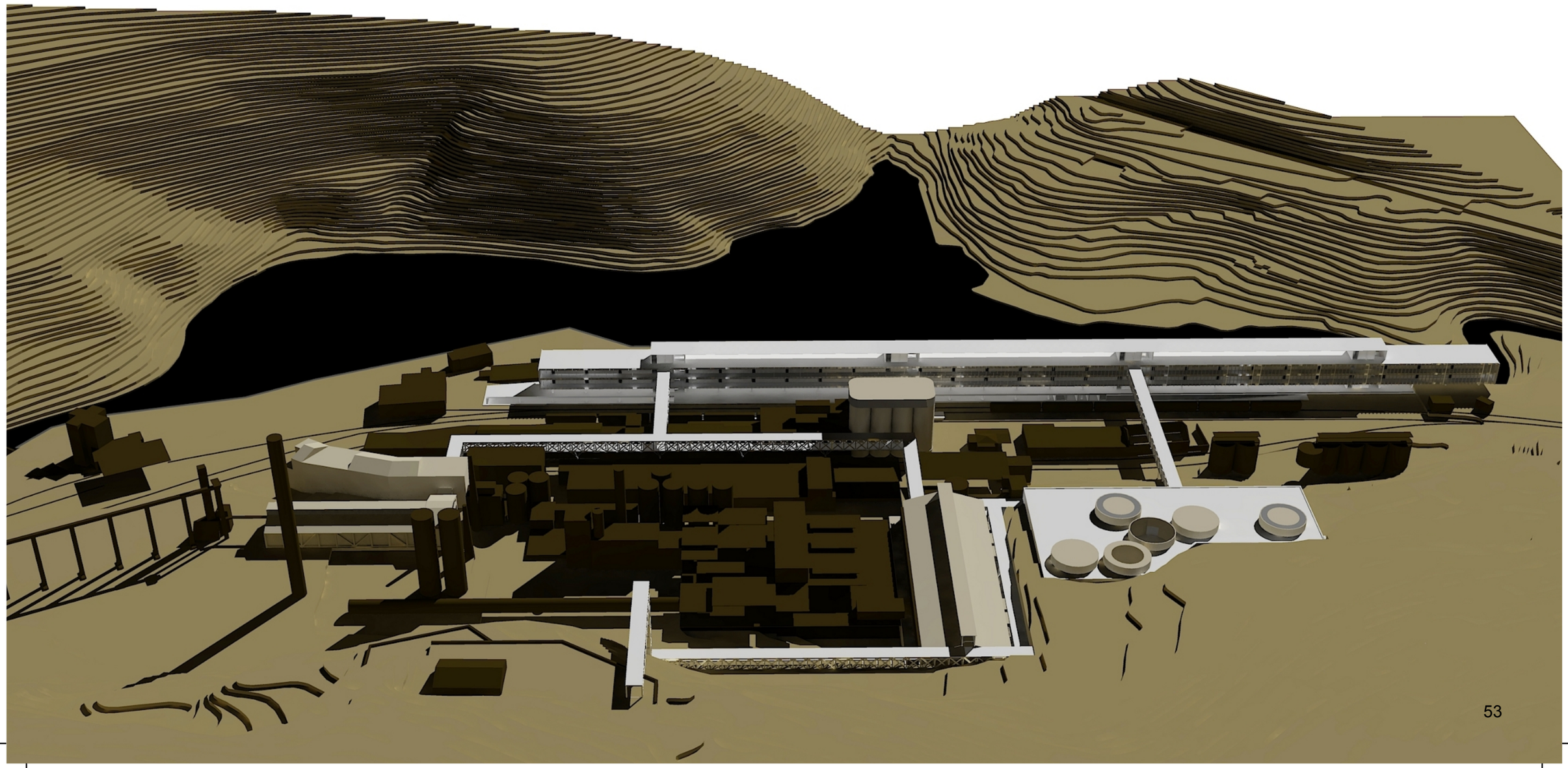
escala 1:1250

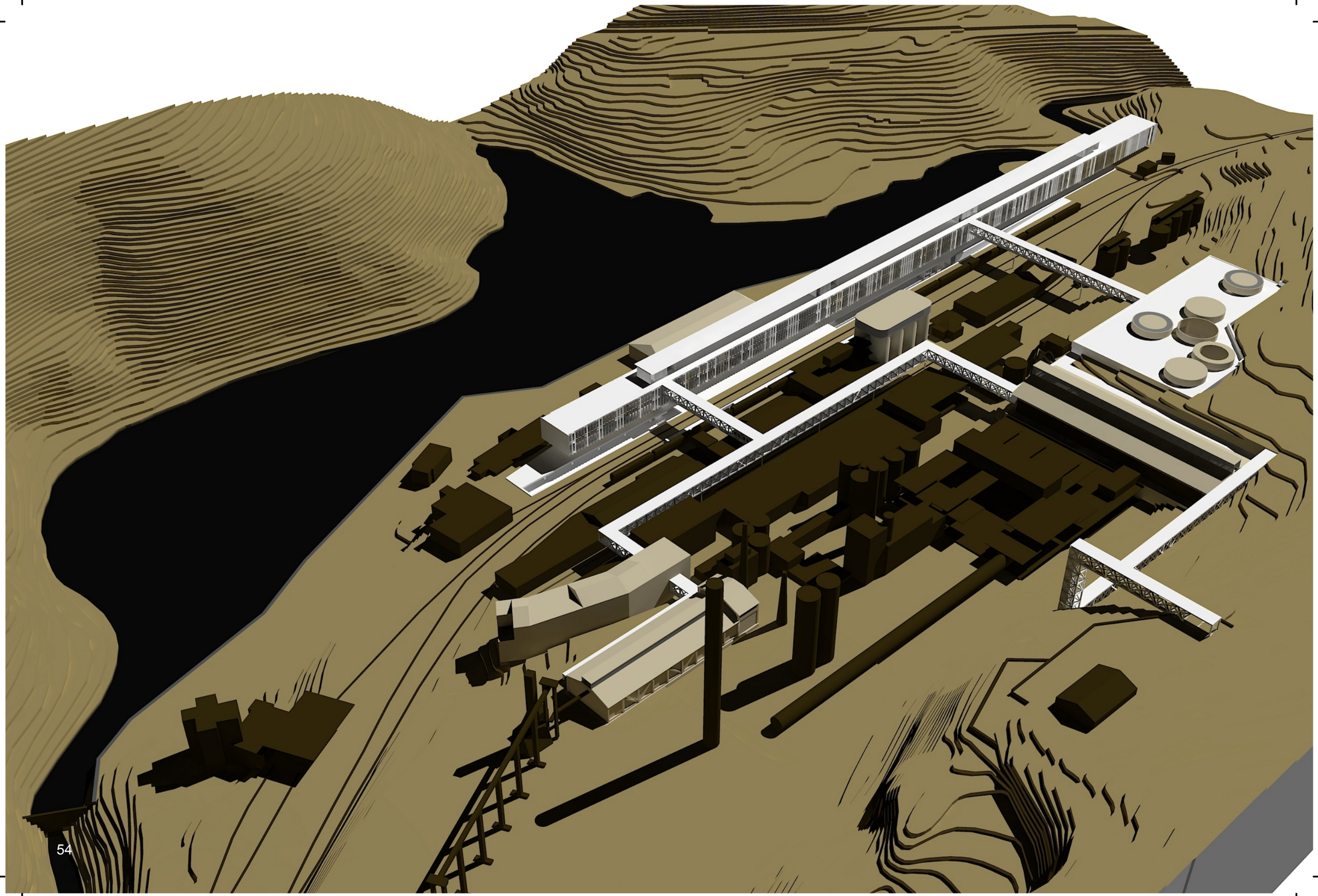
5 10 25 50

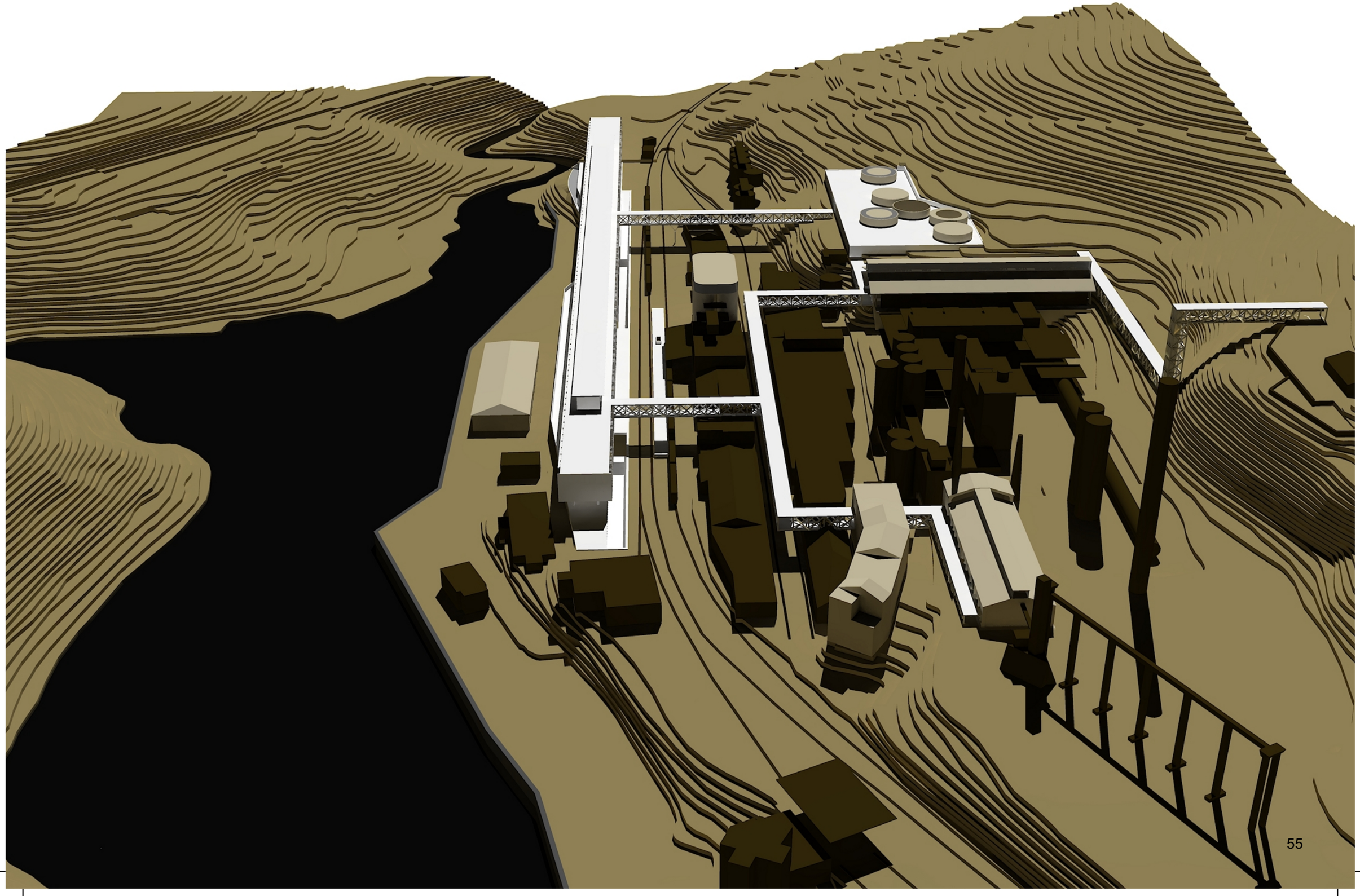
1.6. MAQUETE ELETRÔNICA

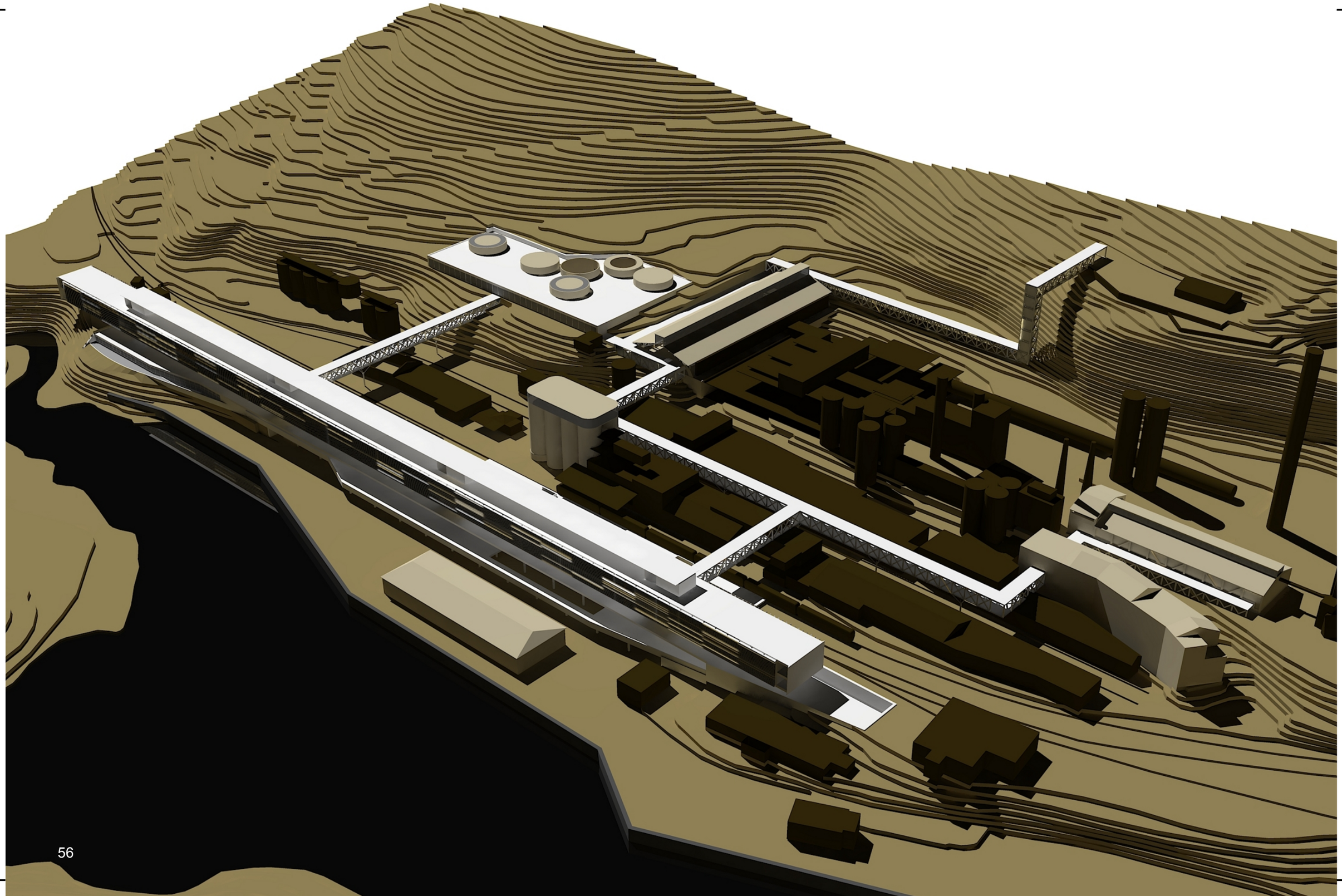


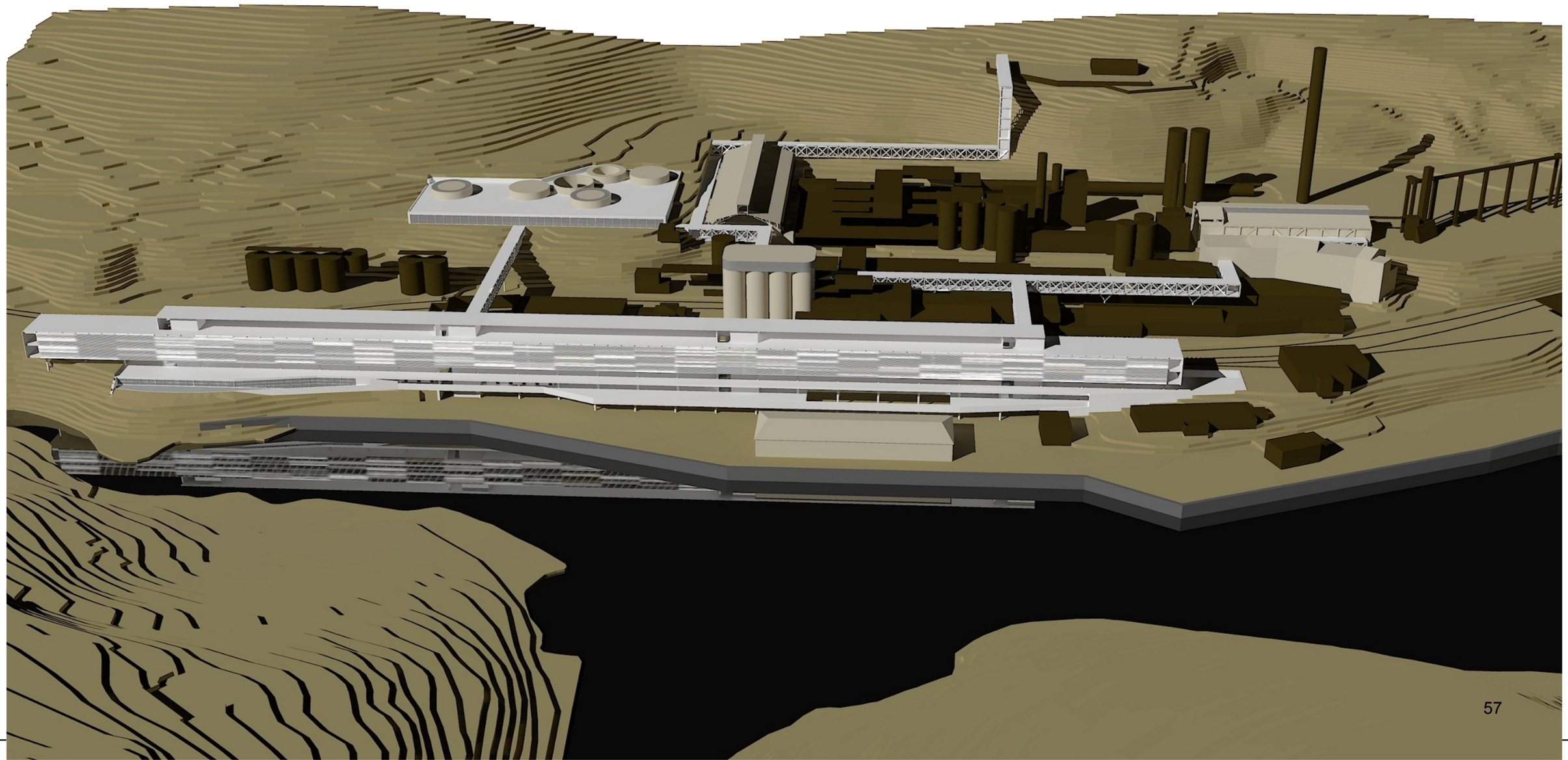


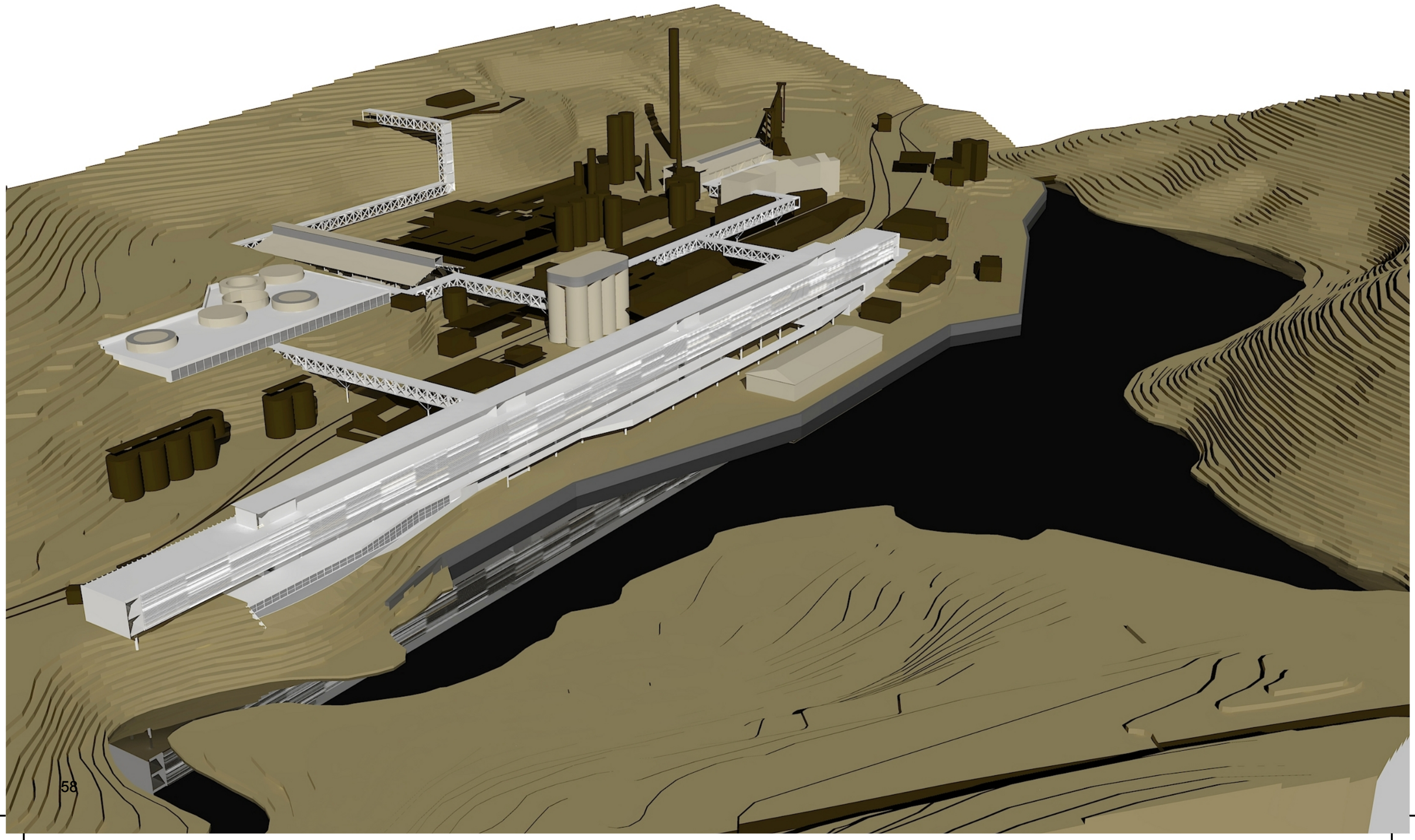


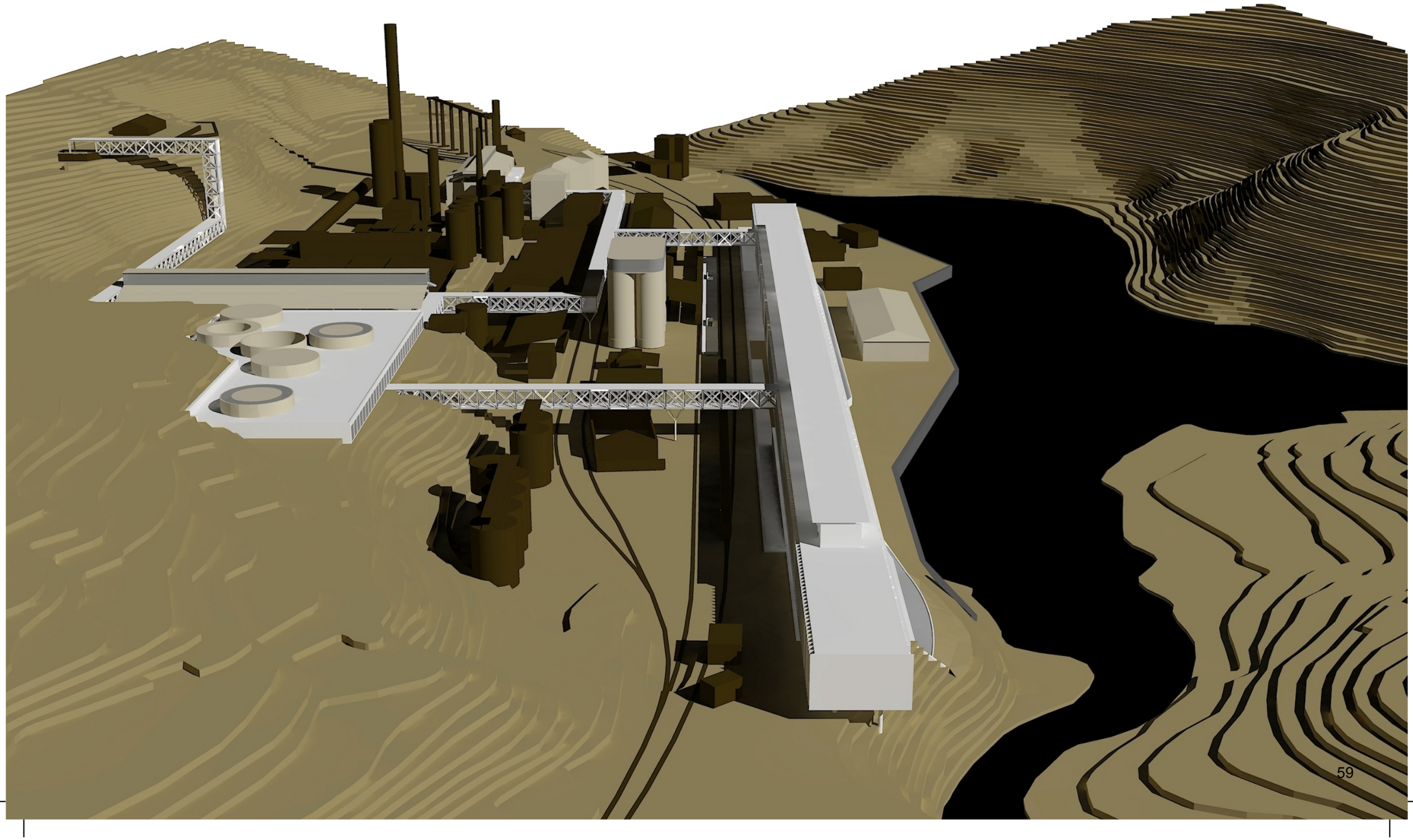


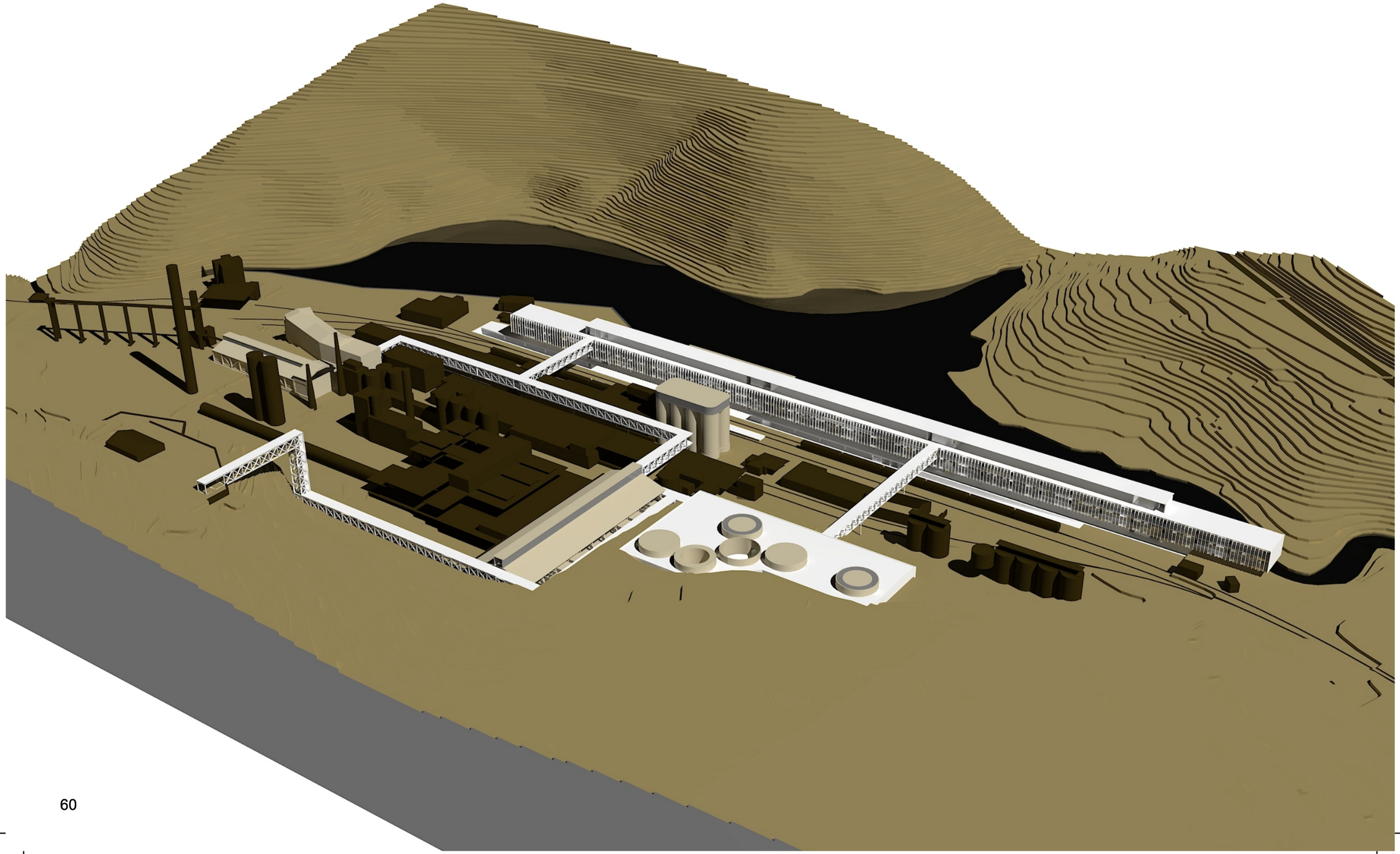


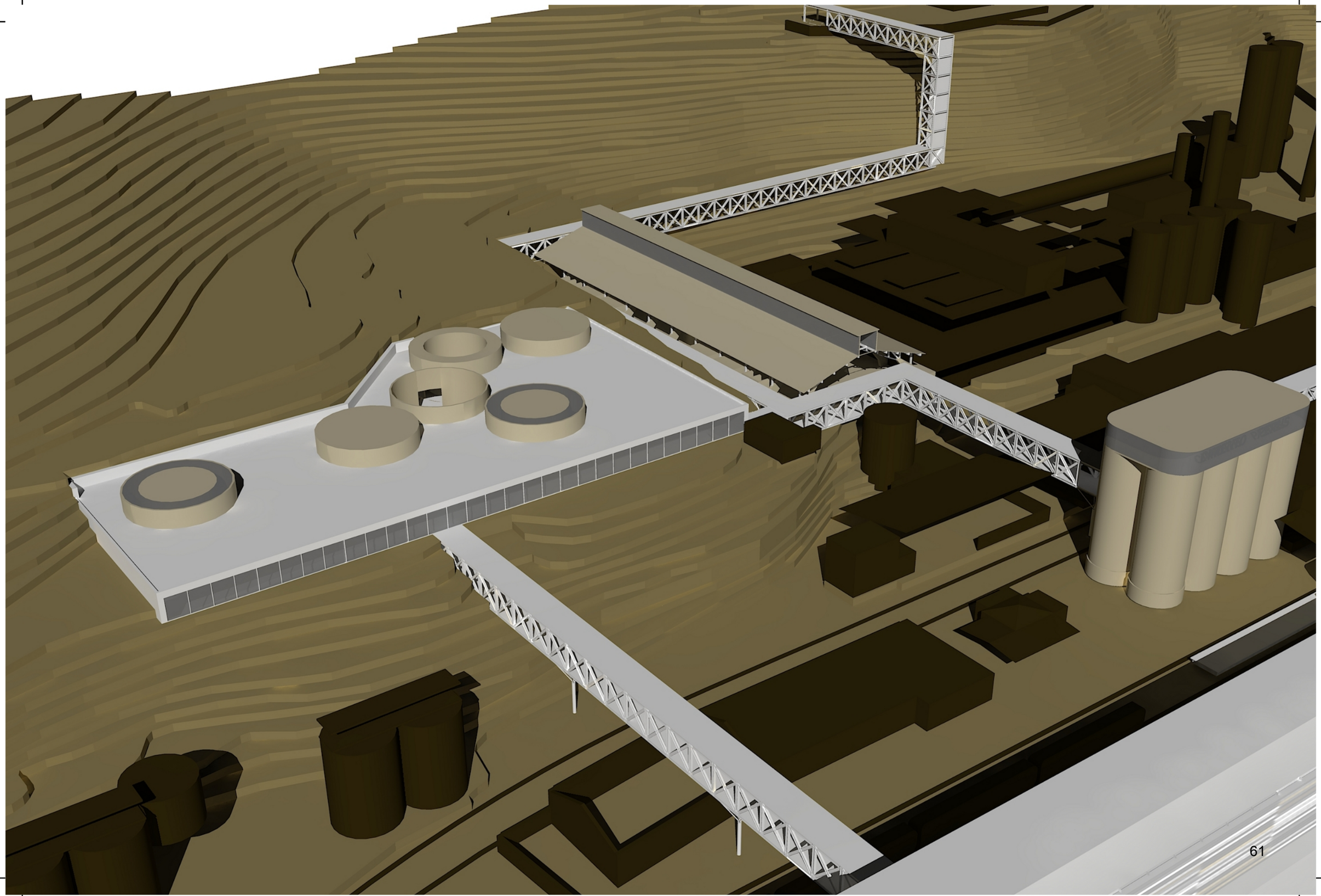


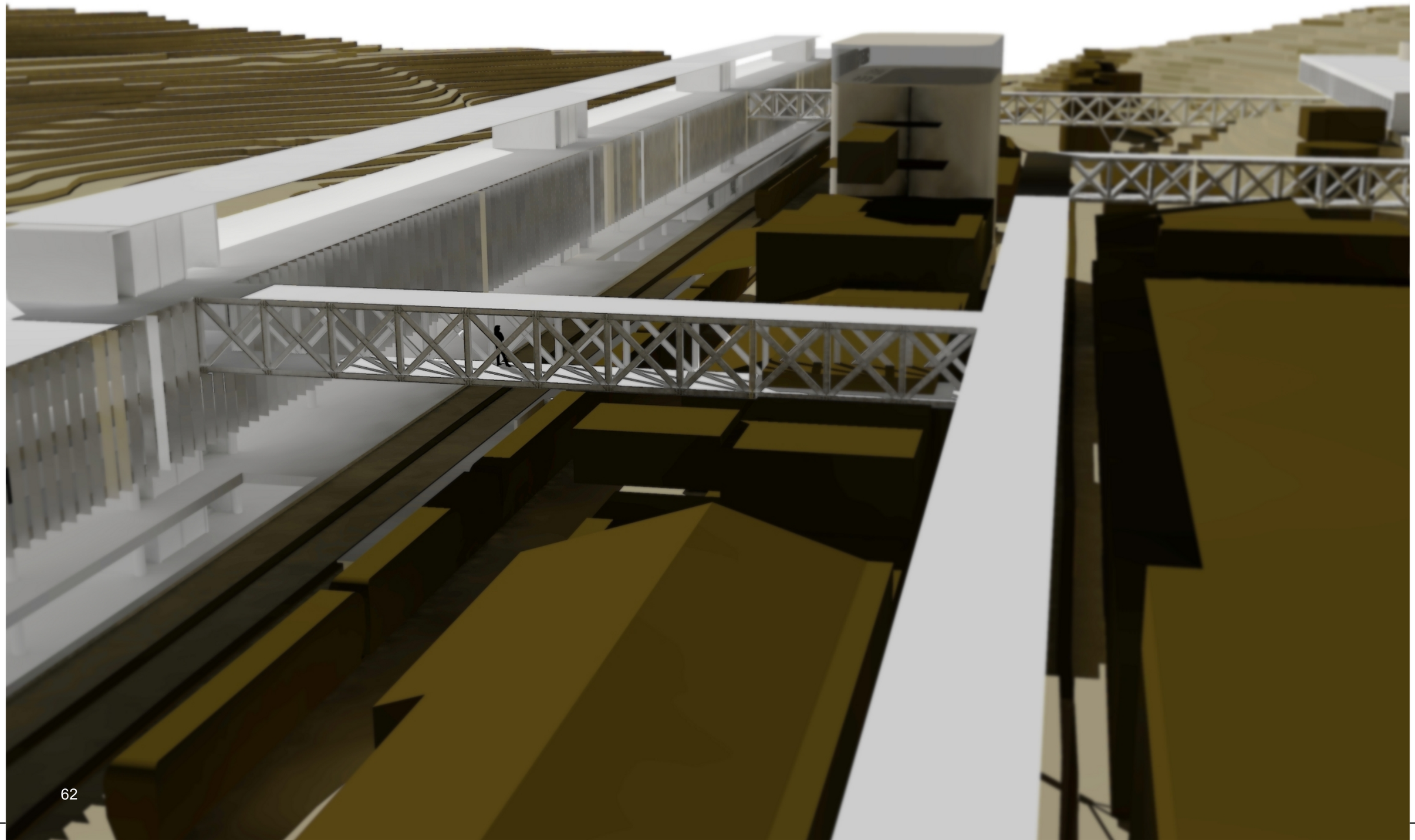


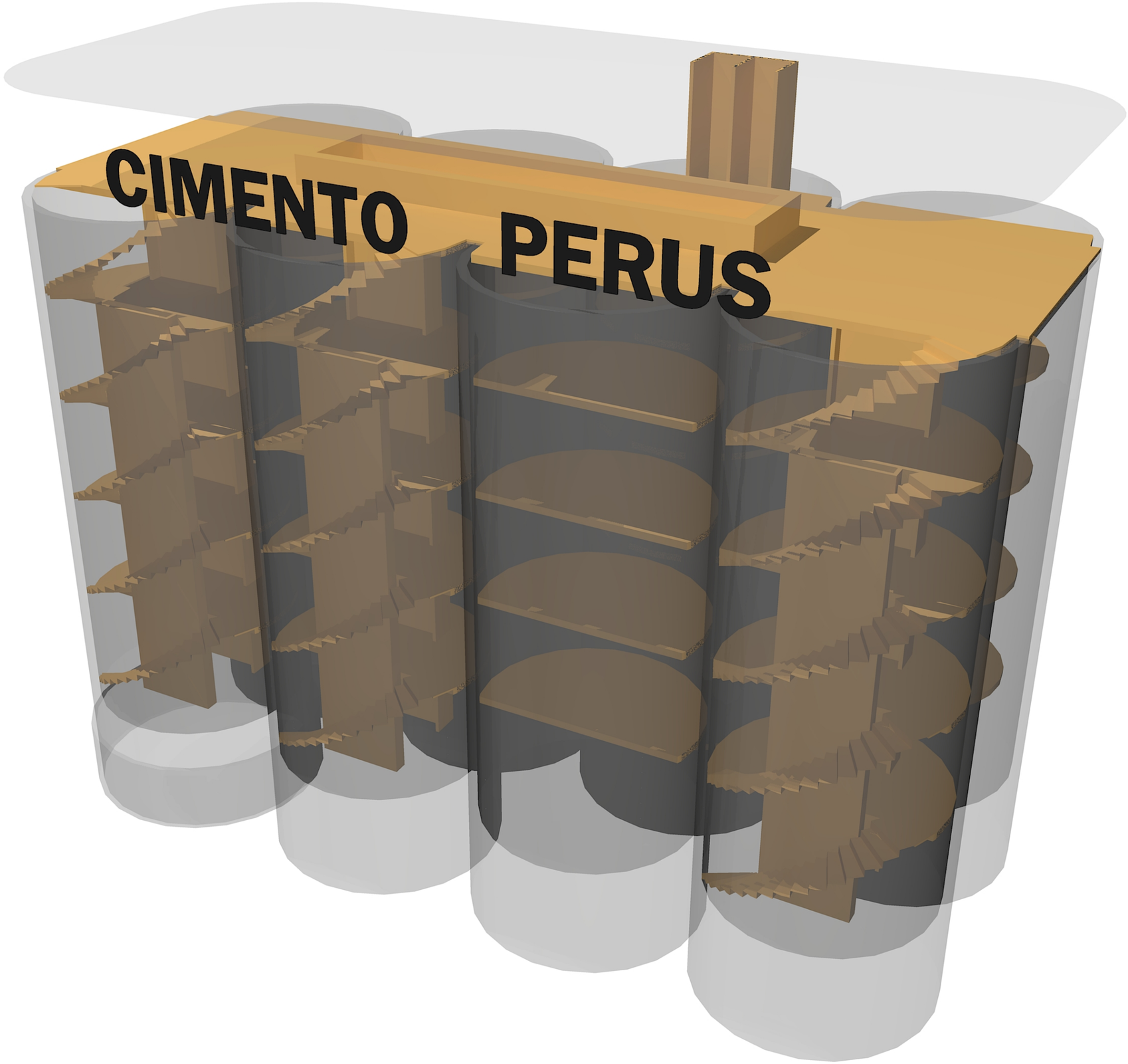


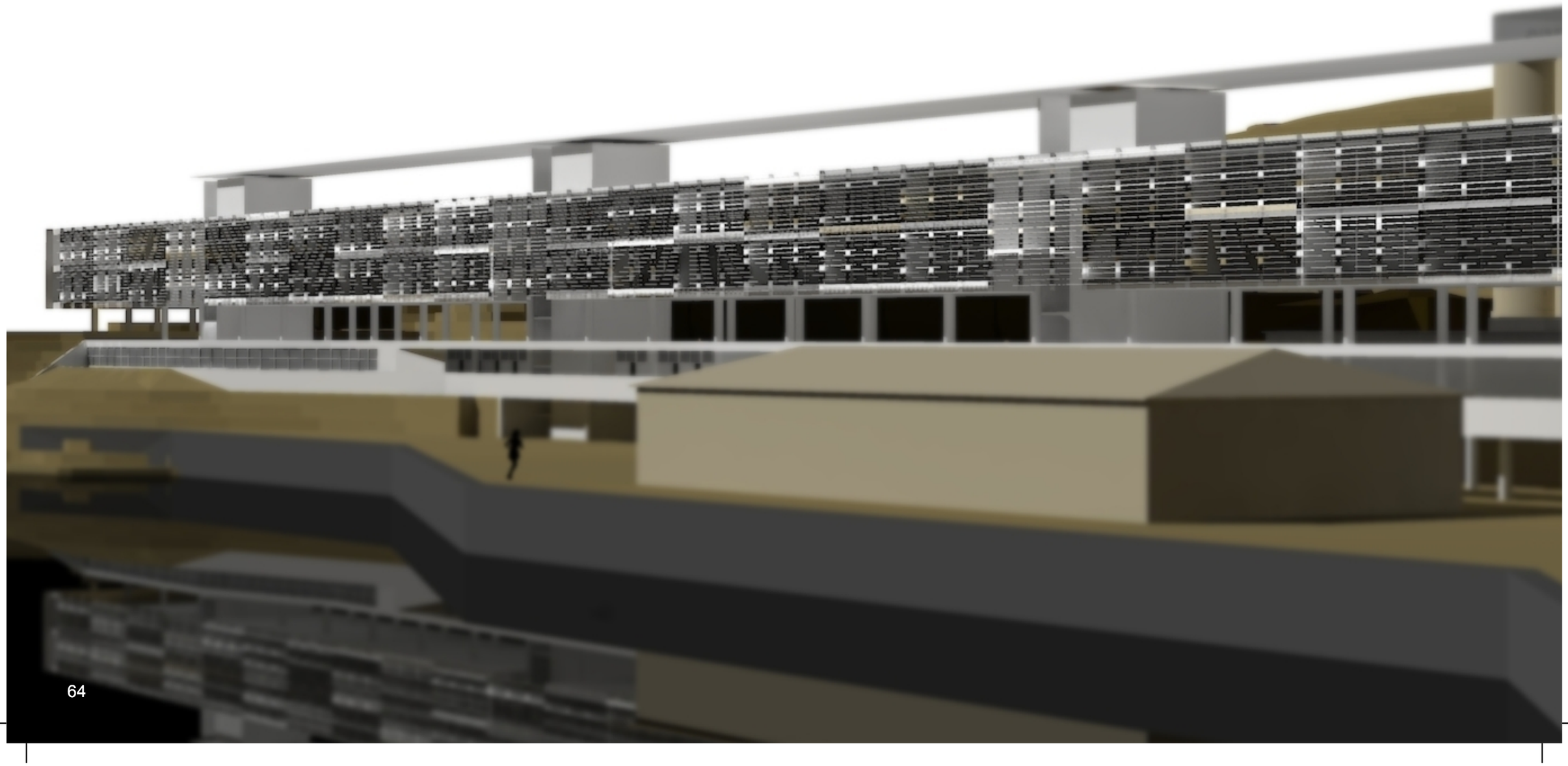


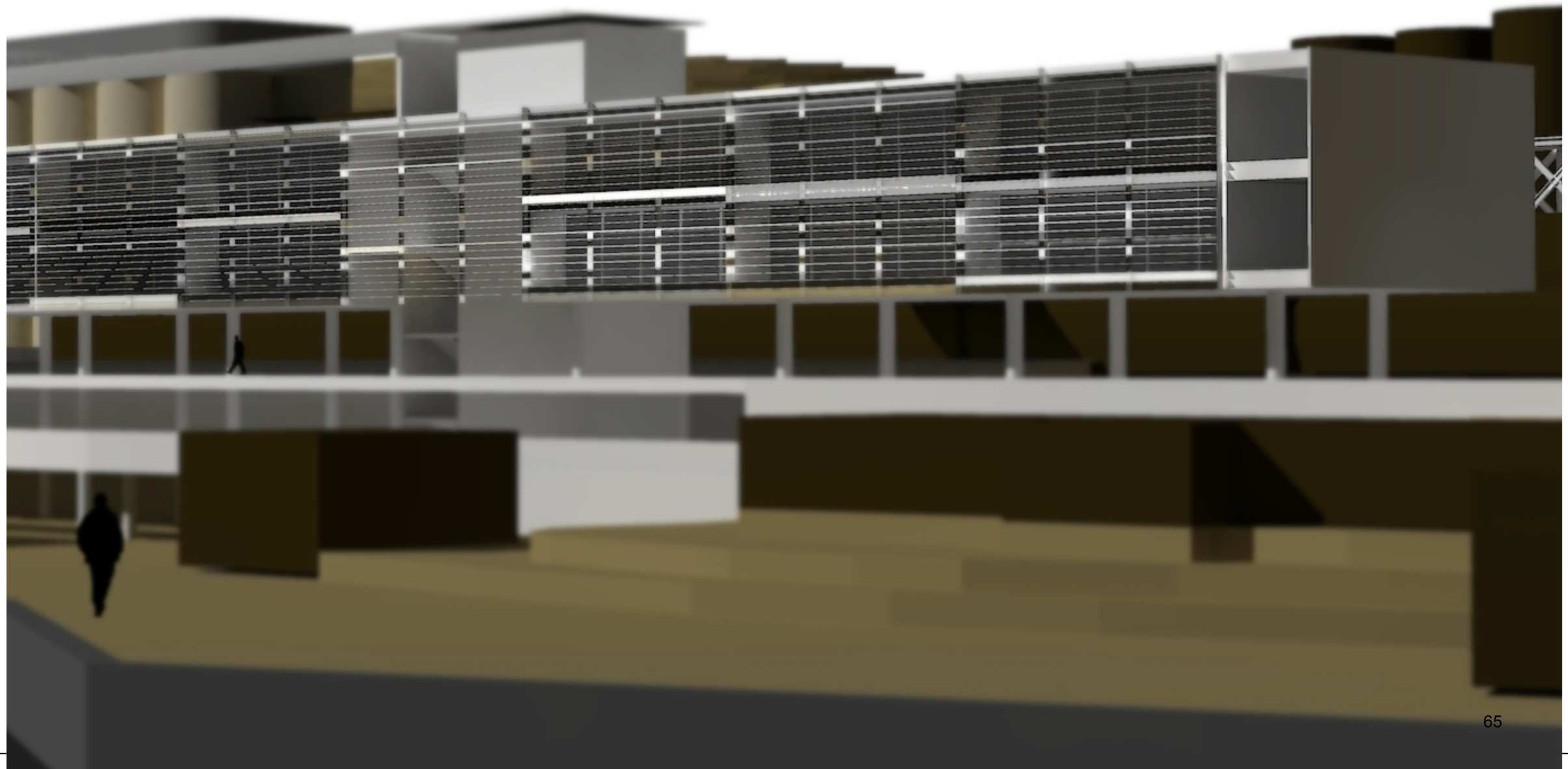







CIMENTO PERUS





2. ANEXO I

PESQUISA HISTÓRICA

2.1. LEVANTAMENTO HISTÓRICO DO BAIRRO

figura 8.
Imagem destacando a condição da mancha urbana do distrito de Perus, não conurbada com distritos e municípios vizinhos



Ao estudarmos a formação da cidade de São Paulo e seus bairros, vemos que núcleos urbanos, antes bem definidos, foram ao longo do tempo conurbando-se, perdendo suas fronteiras e referências. Alguns destes núcleos provavelmente foram engolidos pela mancha urbana que crescia motivada por dinâmicas que não lhe diziam respeito, já outros cresceram até encontrar com a mancha urbana de um núcleo vizinho.

Cada um destes núcleos de população formou-se intimamente ligado ao modo de deslocamento no espaço de uma dada época. Temos primeiramente os rios como eixos “construtores de cidades”, e para São Paulo, e o Brasil de forma geral, acrescentemos as trilhas já abertas pelos índios neste primeiro momento de ocupação do território. Os primeiros núcleos surgiram destes elementos. Temos então diversos ciclos econômicos com a consequente criação de caminhos, ao longo dos quais vilas e cidades formaram-se. Como exemplo claro deste processo podemos destacar as ferrovias.

Tal sistema demandava a criação de paradas não apenas em pontos focais, como o centro de núcleos urbanos ou zonas de produção e escoamento, mas também para a manutenção do próprio sistema. A partir destas paradas muitos núcleos surgiram. Este é o caso de Perus, bairro na zona norte de São Paulo que formou-se como núcleo urbano no entorno da estação de mesmo nome da São Paulo Railway Company.

Contudo, diferentemente da maior parte dos bairros de São Paulo, Perus não conurbou-se com os bairros e municípios vizinhos, mantendo vizível sua configuração espacial que irradiou de um centro bem definido, a estação de trem. Mas esta centralidade na estação não se mantém apenas vizualmente, mas continua presente no modo de vida de grande parte da população do bairro, que a utiliza diariamente.

Com a estação, a região rural, dos sítios e chácaras, transformou-se em subúrbio ferroviário, atraiu indústrias e pessoas de diversos lugares. Em tempos recentes, com a perda de importância econômica da ferrovia e fechamento das industrias da região, o bairro passa a sofrer o processo de periferização, transformando-se em bairro-dormitório.

2.2. O INÍCIO DO BAIRRO DE PERUS - A ESTAÇÃO DE TREM DA SÃO PAULO RAILWAY

A ocupação da região que hoje é a subprefeitura de Perus, formada pelos distritos de Perus e Anhanguera está intimamente relacionada com a conexão entre São Paulo e Jundiaí.

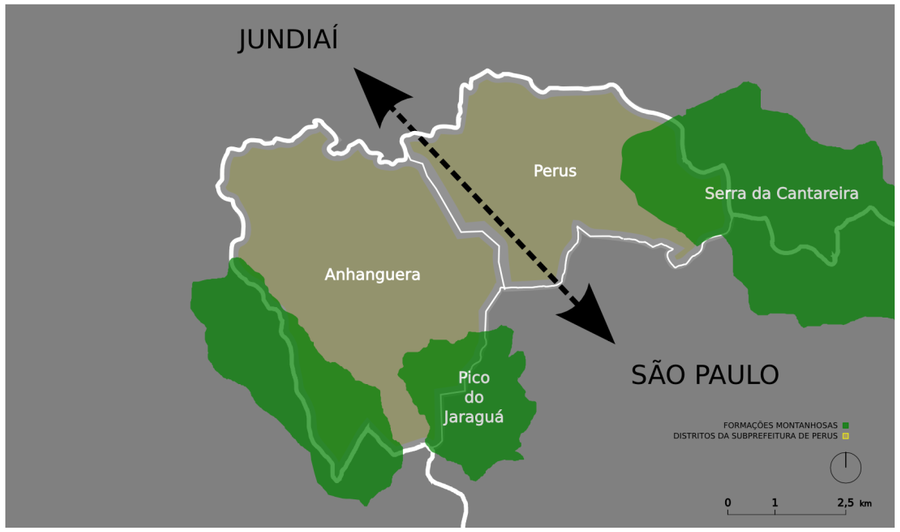
Esta região conforma o limite noroeste do município de São Paulo e pode ser caracterizada como um corredor, limitado pela Serra da Cantareira, pico do Jaraguá e a formação montanhosa que marca a divisa entre São Paulo e os municípios de Osasco, Santana do Parnaíba e Barueri.

Desta forma, era local de passagem obrigatória para todos que saiam da região central de São Paulo e dirigiam-se para Jundiaí, ponto de conexão com as estradas que partiam para o norte do Estado, Goiás e outras regiões do interior.

No início do século XIX, o governo da capitania elaborou uma classificação das vias que partiam da capital a fim de melhor administrá-las, e a São Paulo – Jundiaí, parte da artéria de 500 Km que ia de São Paulo até Franca, foi classificada como a 2ª das sete principais estradas de São Paulo.

Parte do traçado original desta estrada faz hoje a ligação entre os distritos de Jaraguá e Perus. Ao entrar na malha urbana de Perus ela muda o nome para Rua Mogeiro e segue até ser interrompida transversalmente pela Rodovia dos Bandeirantes. Do outro lado da Rodovia o caminho já não existe restando apenas os alicerces de uma ponte sobre o Rio Juquery, algumas centenas de metros adiante.[2]

Mas por que Perus? Sabe-se que o antigo nome da região no período colonial era Ajuá, e ao se pesquisar sobre a origem do nome Perus, encontram-se três explicações.



2. SIQUEIRA , Elcio. Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926-1987) . Araraquara , 2001. p.13

figura 9.
Situação dos distritos da Subprefeitura de Perus, na rota entre São Paulo e Jundiaí

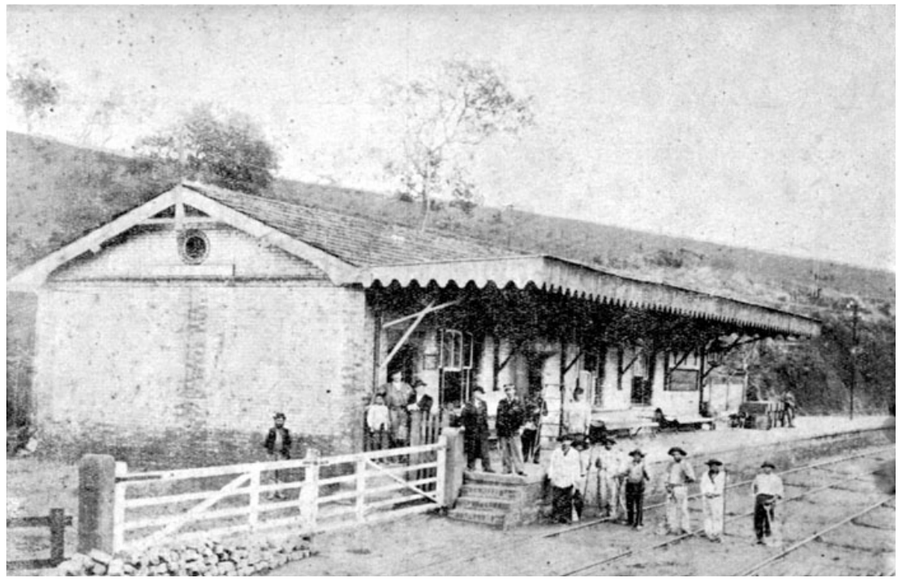


figura 10.
Mapa das principais vias de São Paulo no século XIX

3. SIQUEIRA , Elcio. Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926-1987) . Araraquara , 2001. p.133.

figura 11.
Estação de Perus. Foto não datada

figura 12.
Estação de Perus em Junho de 2011





A primeira seria uma referência à descoberta de ouro na região do pico do Jaraguá ainda no século XVI, que fez surgir nomes como “segundo Peru”, “Peru do Brasil” para esta região da capitania. Uma explicação linguistica surge de João Mendes de Almeida no seu Dicionário Geográfico da Província de São Paulo de 1901 , que identifica o nome da região como derivando de Pi-ru (“aquilo que se estreita” em guarani) aludindo “ao correr de rios entre montes em leito apertado”[3], podendo referir-se ao ribeirão que hoje tem o nome de Ribeirão Perus. E uma última explicação, com ares de lenda, diz que existiu na estrada São Paulo-Jundiaí um repouso para os tropeiros e boiadeiros que pentencia a certa Dona Maria. Esta senhora criava perus ao que era conhecida como Dona Maria dos Perus.

Mas segundo o historiador Elcio Siqueira, o documento mais antigo em que se tem o nome de Perus para uma área próxima ao pico do jaraguá é de 1875, sendo este o livro “Caminhos de Ferro de São Paulo ” de J. Ewbank . Este engenheiro anoutou a existência de três estações da São Paulo Railway entre São Paulo (atual estação da Luz) e Jundiahy, sendo elas Água Branca, Perus (ou “dos Perus”) e Belém (atual Francisco Morato).

A estação de Perus foi construída não para atender uma comunidade existente na região mas sim para reabastecer com água as locomotivas que faziam o trajeto entre Água Branca e Belém. Desta forma ela efetivamente se põe como um pólo que passa a modificar a estrutura de uma comunidade antes completamente rural.

Perus começa a constituir-se como Bairro e a estação de trem (cuja construção data de 1867) possibilita a diversificação das atividades econômicas de uma ampla região.

2.3. O INÍCIO DA ATIVIDADE INDUSTRIAL

Com a estação, começam a chegar na região novos proprietérios de terra, os chamados “pioneiros”. Nomes como Antonio Maia, Di Sandro, Achiles Fanton, Ernesto Bottoni, Narciso Cagnassi, Leonardo Correia, Julio de Oliveira, Vasco Gazzo, Demetrio Vidal Lopes, Pascoale Peciccacco, Peregrino Lage, Sylvio de Campos, Joaquim Serpal ; que hoje têem seus nomes conhecidos devido às ruas, praças e vilas que nomeiam. Veremos a atuação de alguns deles no decorrer deste histórico.

A São Paulo Railway teve um impacto profundo em toda a região do Vale do Rio Juquery, afluente do Tiête que dá nome ao vale em que Perus se encontra. O primeiro exemplo de empreendedorismo industrial é dado pela história de formação do município de Caieiras.

Na década de 70 do século XIX, Coronel Antônio Proost Rodovalho adquire uma fazenda situada ao longo do Rio Juqueri-Guaçu e vizinha a São Paulo Railway. Num dado momento constatou-se na propriedade a presença de minerais ricos em carbonato de Cálcio, mineral necessário para a fabricação de Cal.

Desta forma, em 1877 foram construídos dois fornos de Barranco para o início da produção de Cal. Tais fornos são a origem do nome do município criado naquela localidade, Caieiras. Neste mesmo ano, Coronel Rodovalho com alguns sócios funda a Companhia Cantareira de Esgotos , visando a extração dos recursos minerais da região e prestação de serviços ligados a higienização na Capital[4].

O cal e outros itens produzidos como manilhas, ladrilhos, guias e sarjetas eram levados em mulas até a estação de Perus para aí atingirem os mercados consumidores.

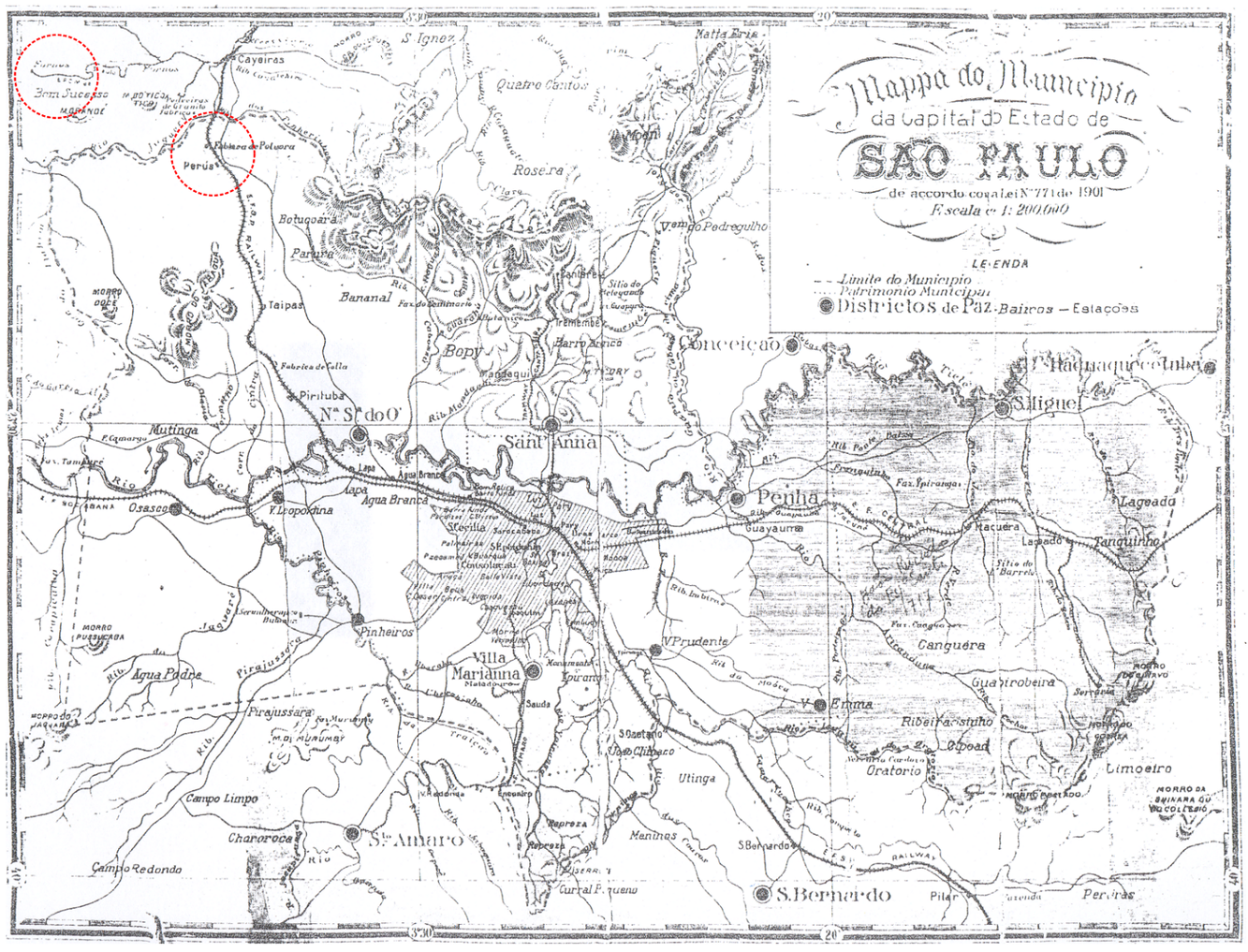
Mas foi outro empreendimento de “Coronel Rodovalho” que marcou fortemente o bairro de Perus lhe impondo um limite para a expansão urbana: A Companhia Melhoramentos de São Paulo. Em 1890 é fundada a empresa, destinada à produção de Papel, através da compra de diversos sítios e fazendas da região, incluindo-se ai terras à norte e oeste da estação de Perus.



4. DONATO, Hernâni. 100 Anos de Melhoramentos. São Paulo: Melhoramentos, 1990

figura 13.
Coronel Rodovalho com trabalhadores na esquerda e aspecto dos fornos na direita

figura 14.
Mapa de 1901 com destaque para a fábrica de pólvora e os fornos de cal



Estava então estabelecida uma nova barreira para o crescimento do bairro, que a leste já encontra a Serra da Cantareira.

Com a construção da estação de Caieiras em 1883, as dinâmicas geradas por essa indústria nascente deixam de se relacionar diretamente com Perus, contudo, um novo empreendimento já se estabelecia e, desta vez, efetivamente vizinho à estação: A fábrica de Pólvora.

No final do século XIX, Edwiges Dias de Oliveira, vindo da cidade de Itapetininga montou uma fábrica de Pólvora nas margens do Ribeirão Perus e vizinho à estação da São Paulo Railway. Devido à prosperidade do negócio, o proprietário da fábrica pode construir uma casa palecete (1894) nas margens da ferrovia e outra igual nos Campos Elísios, na Alameda Barão de Piracicaba (1897)[5].

A fábrica encerrou suas atividades em 1905, porém foi alugada em 1908 a um interessado na fabricação exclusiva de pólvora de mina[6]. No ano seguinte, 1909, Um grupo de empresários (Clemente Neidhart, Mário Tibiriçá e Sylvio de Campos) solicitou a autorização da Secretaria de Agricultura e Obras Públicas do Estado de São Paulo (processo 39-7-1909) para a construção de uma ferrovia que ligaria a Estação de Perus à “Villa de Pirapóra” (atual Município de Pirapora do Bom Jesus)[7], dando início a outro empreendimento chave para a formação do bairro.

A construção da ferrovia se deu entre 1911 e 1914. Contudo, divergindo da autorização concedida e dos objetivos anteriormente descritos, a linha foi abruptamente desviada para Norte pouco depois do km 15, seguindo até Gato Preto, área sob jurisdição do Município de Parnaíba. Em 1914 entraram em operação 7 fornos de cal em Gato Preto, expondo a verdadeira intenção deste empreendimento, cuja produção seguia pela ferrovia até o entroncamento com a São Paulo Railway, na estação de Perus. De lá era feito a baldeação e o produto seguia para o mercado consumidor. Estava fundada a Companhia Industrial Estrada de Ferro Perus-Pirapora (CIEFP), depois Estrada de Ferro Perus-Pirapora (EFPP)[8].



5. SÃO PAULO, DPH/CONPRESP, Processo de tombamento 1992-0.009.268-3, p. 42

6. Idem

7. SIQUEIRA , Elcio. Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926-1987) . Araraquara , 2001. p.24

8. Idem. p. 25

figura 15.
Ferrovia Perus-Pirapora

Contudo, a construção da Perus-Pirapora foi apenas o prenúncio de planos maiores para o aproveitamento da riqueza mineral da região:

> O Doutor Sylvio de Campos desde 1915, em companhia do engenheiro Dr. Walter Charnley, vem estudando a possibilidade de instalar nas propriedades da Companhia uma usina de cimento. Os materiais necessários, a Companhia os possui em quantidade inesgotável e de uma pureza à prova de todas as análises feitas aqui, nos Estados Unidos, no Canadá, na Inglaterra e na Alemanha.
>
> Em agosto de 1923, os senhores Drysdale & Pease, de Montreal... decidiram que o assunto bem merecia um exame mais completo. Daí resultou a vinda ao Brasil do Doutor M. M. Smith... (atual diretor gerente da Companhia Brasileira de Cimento Portland S. A.)... O doutor Smith, especialista em cimento, com a longa experiência de vinte e cinco anos de construção e direção de grandes fábricas de Cimento Portland nos Estados Unidos, no Canadá, Espanha e na França e com um excepcional conhecimento da química do cimento, era indubitavelmente a pessoa que devia vir ao Brasil para esse fim. Seguiram-se análises minuciosíssimas de diversos depósitos de calcários nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, depois dos quais se concluiu peremptoriamente que a matéria-prima encontrada em Perus era... a mais aproveitável do ponto de vista de qualidade, quantidade e localização...
>
> Em agosto de 1924 formou-se a "Companhia Brasileira de Cimento Portland S. A.", composta de cidadãos brasileiros, com interesses ligados à Companhia Industrial Estrada de Ferro Perus-Pirapora, e os associados do doutor M. M. Smith, sendo então nomeado o seu primeiro presidente, o doutor Sylvio de Campos, o Doutor Arthur Moreira Jambeiro Costa para vice-presidente e o Dr. Smith para o cargo de diretor- gerente.
>
> O maquinário completo encomendou-se em dezembro de 1924, e o mês de abril de 1925 viu o cumprimento das plantas, o início da construção. Estes trabalhos infelizmente sofreram grandes demoras... porém... em 24 de abril de l926 a fábrica... produzia seu primeiro cimento...
>
> A Companhia Brasileira de Cimento Portland S. A.... é indubitavelmente, de hoje, em dia, a fábrica mais moderna do mundo, tanto com respeito à ciência como aos seus maquinários modernos e eficazes... A Escola Politécnica de São Paulo, a São Paulo Tramway, Light & Power Company, Limited, e o Machenzie College submeteram o cimento "Brasileira" às mais severas experiências e são unânimes em reconhecer que não pode existir, nem jamais foi importado artigo melhor do que este. (documento da Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus dos anos 20, reproduzido no n.o 35 do Jornal de Perus/Jornal do Jaraguá, setembro de 1987, p. 1).[9]

Este é o início da fábrica de cimento de Perus, cuja dinâmica mudou profundamente a região e praticamente conformou o bairro que vemos hoje.

Da mesma forma que a estação Perus da São Paulo Railway marcou o início da formação do bairro de Perus, os pontos de parada da Perus-Pirapora também deram origem à núcleos populacionais. Assim, a criação do Município de Cajamar é assim descrita na página oficial do município na internet:

> O nascimento de Cajamar está ligado à implantação da fábrica de cimento Companhia Brasileira de Cimento Portland, de origem canadense, na década de 1920, em Perus(...).
>
> A fábrica foi instalada em Perus, ao lado da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, porque a região era rica em matéria-prima, o minério das pedreiras de Água Fria.
>
> Na década de 1930, os trabalhadores da fábrica e das minas já estavam residindo no distrito da Água Fria, que ainda pertencia a Santana de Parnaíba. Na década de 1940, uma lei federal exigiu a mudança do nome de Água Fria, porque já existia um outro distrito com esse mesmo nome na cidade de São Paulo; foi, então, que o distrito passou a chamar-se Cajamar.
>
> Assim, foi à exploração do minério em Cajamar que deu origem aos primeiros núcleos habitacionais, as vilas residenciais dos operários.[10]

Temos então demonstrado o quanto este complexo industrial instalado no extremo Noroeste do Município de São Paulo impactou esta região, levando inclusive à formação de um novo Município.

9. SIQUEIRA , Elcio. Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926-1987) . Araraquara , 2001. p.27

10. www.cajamar.sp.gov.br

2.4. A FÁBRICA DE CIMENTO E OS BAIRROS OPERÁRIOS

A fábrica gerou grande impacto dos meios de comunicação da época, que frisavam a sua moderna tecnologia, devido ao maquinário importado do Canadá, a primazia da matéria-prima encontrada em São Paulo (uma vez que sua instalação esteve condicionada a análises dos técnicos canadenses de depósitos de cal em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais) e ao fato de ser a pioneira do ramo no Brasil.

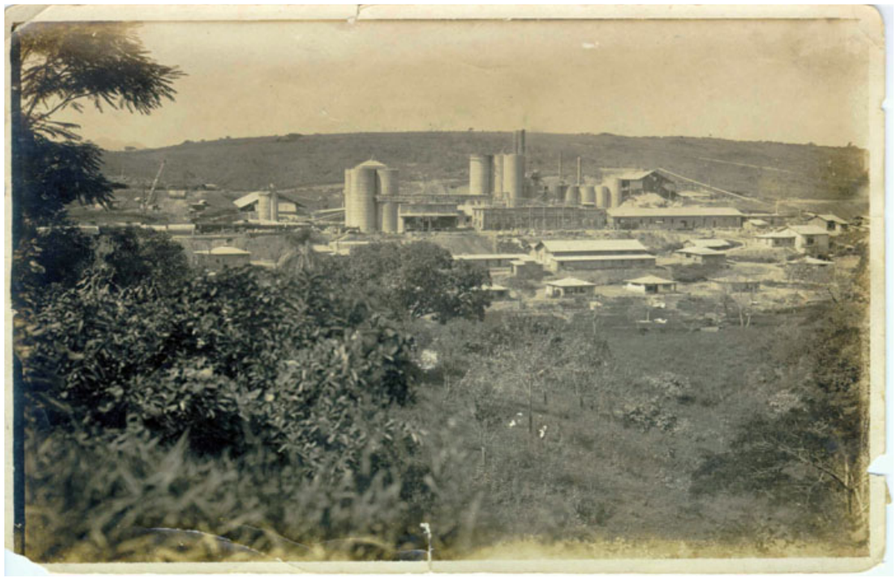
Esta não foi a primeira tentativa de produção de cimento no País, contudo, é considerada como tal pois as outras foram precárias, com fábricas que operaram por "curtos períodos, com capacidade de produção e funcionamento irregulares"[11]. Permaneceu como única fábrica do Brasil até 1933.

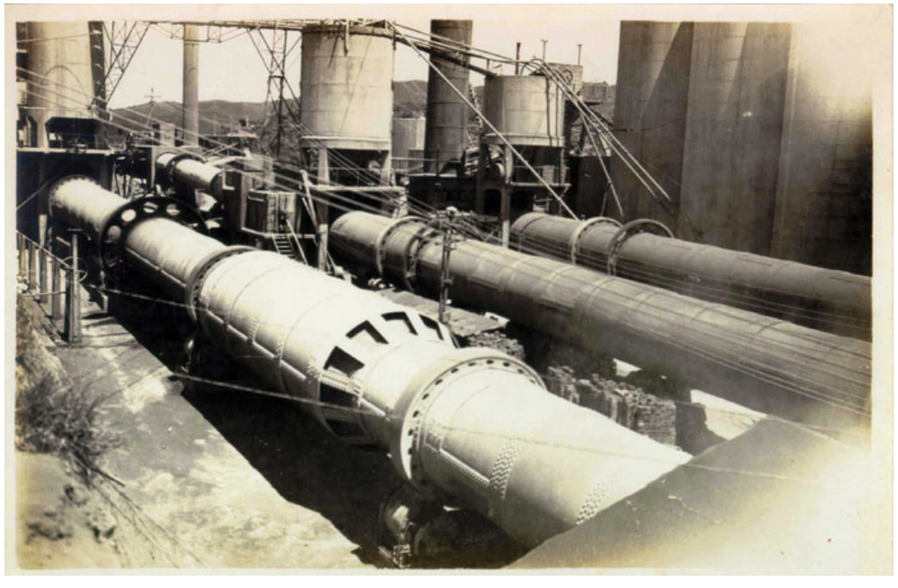
A inauguração da fábrica em 1926 foi presenciada por autoridades políticas e representantes das "classes conservadoras e da imprensa"[12] e instituições tradicionais, como as Escolas Politécnicas de São Paulo, do Rio de Janeiro e a Escola de Engenharia Mackenzie, atestaram a qualidade do cimento produzido e corroboraram a imagem de credibilidade que se queria construir para o cimento nacional.

A propaganda da Companhia focava-se nas muitas obras públicas que se erguiam utilizando o cimento saído de Perus, como o novo viaduto do Chá, o túnel e viadutos da 9 de Julho, a Biblioteca Municipal Mario de Andrade e outras grandes obras de engenharia da Ligth.

Como parte da estrutura da fábrica, foram construídas as chamadas vilas operárias. Tal como outras fábricas que localizavam-se longe do centro da cidade, foi necessária a construção de tais vilas para prover moradia aos oficiais qualificados e à mão de obra como um todo.

As vilas construídas pela Companhia possuiam água, esgoto e energia elétrica a preços simbólicos. Estas primeiras vilas, cituadas no perímetro da própria fábrica são: Vila Triângulo, Vila Fábrica e Vila Portland. Havia ainda algumas casas na parte alta do terreno onde parte serviram aos administradores e parte à assistência médica.





11. SÃO PAULO, DPH/CONPRESP, Processo de tombamento 1989-0.002.597-0 . p. 98

12. Idem. p.96

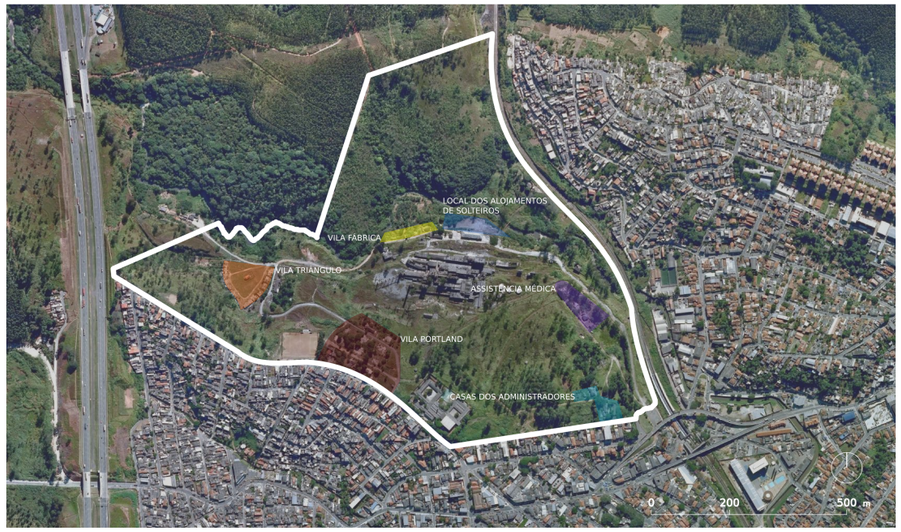
figura 16.
Aspecto do conjunto fabril na primeira na década de 1930

figura 17.
detalhe dos fornos de produção de cimento

13. SÃO PAULO, DPH/CONPRESP, Processo de tombamento 1989-0.002.597-0 . p. 98

14. SIQUEIRA , Elcio. Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926-1987) . Araraquara , 2001. p.27

figura 18.
As vilas operárias internas à gleba da fábrica



Existiam também alojamentos destinados aos solteiros. Construídos em madeira, os “quartinhos dos solteiros” já não existem mais. Fora deste perímetro, começaram a surgir loteamentos destinados, principalmente, aos operários da fábrica. Este é o caso das Vilas Inácio, Operária, Fanton e Hungareza.

A origem dos trabalhadores da fábrica é bastante diversa. Da própria cidade vale destacar os que vieram da Lapa, Pirituba, Jaraguá e Água Branca. Do Brasil destacam-se os que provêem da Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraíba. Já do exterior vieram trabalhadores especializados em determinadas funções. Países como Itália, Alemanha, Portugal, Hungria, Espanha, Argentina, Iugoslávia, Rússia, Inglaterra e EUA[13] forneceram mão de obra especializada nos primeiros anos de funcionamento da empresa.

Como já visto, o próprio início desta está vinculado à capital estrangeiro, onde o grupo Drysdale y Pease detinham 70% de suas ações, o que colocava a Companhia Brasileira de Cimento Portland S/A, ou melhor, a Brazilian Portland Cement Company como uma subsidiária da Lone Star Cement Company, um dos maiores grupos do setor nos Estados Unidos[14].

Sobre a relação dos trabalhadores estrangeiros com a fábrica, podemos destacar o caso da vila Hungareza, que teve seu nome original, Vila Margarida, alterado devido ao grande número de moradores vindos da Hungria. As diferenças de instrução entre estes estrangeiros e os brasileiros é vista nitidamente na organização espacial das residências destinadas para um e outro grupo no perímetro da fábrica. Os primeiros alojados na Vila Portland, situada em cota alta e em residências maiores e os segundos nas Vilas Triângulo e Fábrica, lindeiras aos trilhos da Perus Pirapora, com construções mais simples. Um outro grau a se destacar espacialmente era o dos gerentes, alojados em residências ainda maiores que as da vila Portland e na extremidade oposta do área fabril.

Com esse desenvolvimento, Perus é elevado à Distrito de Paz em 1934, já contando com 3.504 habitantes, separando-se da Freguesia do Ó.


CP 320
CIMENTO PERUS
SÃO PAULO
CIA. NACIONAL DE
CIMENTO PORTLAND PERUS
MARCA REGISTRADA
PESO LIQ. 50 Kg
CP 320

A partir de 1951, com a passagem do complexo cimenteiro (fábrica, ferrovia e pedreiras) para as mãos de José João Abdalla inicia-se a decadência da Cimento Perus.

Tal administração, voltada à maximização cega de lucros, levou à demissão de funcionários especializados, descuido na manutenção do maquinário, e mesmo utilização incorreta. Um exemplo é dado por relato à cerca da forno 4:

> Outro aspecto instigante aparece na fala do operário João Breno Pinto que conta que o "4" possuía sutilezas que a empresa jamais se interessou em assimilar. João Breno estava presente quando orientações errôneas de um engenheiro causaram uma explosão que atingiu pelo menos quarenta operários, vários deles com as roupas postas em chamas.
>
> Conforme suas palavras literais, o Forno 4 "de mais moderno tornou-se o mais poluidor da Fábrica." João Breno informa ainda que o pó lançado pela fábrica não era um problema tão grave em 1951: foi "J. J." quem desativou os equipamentos de filtragem então existentes para cortar outros postos de trabalho. (Entrevista concedida ao autor em 1994)
>
> Para se ter uma idéia da quantidade de pó que caía sobre Perus, basta contar que meu pai (operário da companhia), simplesmente varria um trecho em frente à portaria da fábrica para obter todo o material que precisava quando tinha pequenos reparos a fazer em casa.[15]

Em 1958 deu-se a primeira greve geral da Companhia, que seguiu-se de outras diversas mobilizações até a grande paralização de 1962. Houve dura repressão ao movimento após 100 dias de paralização, ao que se deu uma verdadeira "ocupação militar de Perus e Cajamar por forças policiais"[16].Dos 1100 grevistas, 700 foram impedidos de retornar ao trabalho, e após sete anos e quatro meses (1969) estes conseguiram uma vitória parcial, com a reintegração dos operários estáveis e o reconhecimento pela Justiça do Trabalho de todo o período de afastamento como período de greve.

De tal modo, se a capacidade nominal da fábrica chegara à 290.000/320.000 toneladas anuais em 1954 (início da administração Abdalla), em 1967 tal capacidade retraiu quase ao nível de 1951. E assim, num cenário de constantes retrocessos e acúmulo de dívidas perante o poder público, o complexo sofre confisco federal em 1973-1974. Em 1979, devido à reivindicações do Síndicato dos trabalhadores de Perus, o Sítio Santa Fé, parte do patrimônio de Abdalla foi também confiscado e deu origem ao Parque Anhanguera e ao Aterro Sanitário Bandeirantes.

O confisco não impediu, contudo, o declínio da fábrica: a produção não parou de cair e trabalhadores continuaram a ser demitidos.

Em 1980 todo o conjunto fabril foi posto à venda em hasta pública e readquirada pelo Grupo Abdalla, já sob o comando do sobrinho de José João Abdalla. No mesmo ano, devido a movimentação dos moradores do distrito de Perus junto à Cetesb, o forno 4 foi desativado para minimizar o problema da poluição atmosférica.

Já em 1983, a ferrovia Perus – Pirapora e as minas de calcário foram definitivamente desativadas e em 1987 a fábrica, que ainda por um tempo funcionou precariamente, encerrou suas atividades.

Desta forma estava encerrada a atividade produtiva da Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus, restando agora equipamentos sucateados, prédios vazios e toda uma comunidade que perdeu seu centro. Antes do fechamento completo, Perus já havia iniciado uma transformação de suas características, perdendo equipamentos que lhe conferiam qualidades urbanas (como o cinema que existia nos anos 50) e também os muitos postos de trabalho oferecidos pela atividade industrial, cuja Cimento Perus era a grande representante.

O bairro que antes, devido à sua oferta de trabalho, moradia e lazer, tendo na ferrovia seu fundamental eixo de conexão com o centro de São Paulo e cidades vizinhas, poderia ser definido como um Subúrbio Ferroviário, converteu-se em periferia, em bairro-dormitório.

15. SIQUEIRA , Elcio. Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926-1987) . Araraquara , 2001. p.79

16. Idem

figura 19.
Um dos sacos de cimento produzidos

2.5. PERIFERIZAÇÃO

Por “periferia”, dentro do uso corriqueiro que este termo ganhou no Brasil, podemos entender que sejam as regiões habitadas, distantes do centro da cidade, que dependem de emprego nestas áreas mais centrais, criando um padrão de deslocamento cotidiano pendular. Ou seja, durante a manhã, grande número de moradores dirigem-se ao centro para trabalhar, e retornam no início da noite ao seu bairro, ou mesmo sua cidade, apenas para dormir. Geralmente, mesmo as opções de lazer para os fins de semana são limitadas. O setor de comércio e serviços desenvolve-se lentamente nestes locais, pois durante os dias úteis, a população economicamente ativa está, em sua maior parte, em outra região.

Este processo inicía-se em Perus já nos anos 60, com muitos moradores trabalhando fora do distrito, como por exemplo na Lapa, distante 20 min de trem de Perus. Nesta época, a malha urbana passa por nova expansão, com a criação das Vilas Perus, Caiuba, Osana, Flamengo e Malvina e pelos Jardins São Paulo, Manacá e do Russo. Esta terceira etapa de crescimento se deu principalmente pela oferta de terrenos baratos nos novos loteamentos que surgiam.

Esta conjunção entre terrenos baratos e facilidade de acesso ao centro da cidade, menos de uma hora com o trem, torna claro o início do processo de “periferização” do bairro. Nos anos 70, a expansão prossegue com a Vila Nova Perus. Até este momento, periferia não faz referência à ocupação irregular e ou precária, contudo, em 1973 é inaugurada a Rodovia dos Bandeirantes, cuja construção demandou a desapropriação de metade da Vila Inácio e um terço do Jardim do Russo, que devido à demora ou mesmo ausência completa de indenizações, fez surgir as primeiras favelas do distrito.

Na década de 80, a expansão do bairro continua com a Vila Bottoni, Jardim Adelfiori e 2º gleba da Vila Flamengo. Mas é nos anos 90 que este processo se torna bastante acelerado com o início da formação do Recanto dos Humildes, área antes reservada pela prefeitura para prover habitação social e que fora invadida, dando origem à uma ocupação irregular de grandes proporções. Já no fim dos anos 90 uma outra tipologia urbana surge no bairro, com conjuntos habitacionais promovidos pelo Governo do Estado e Município.

Chegamos então à primeira década dos anos 2000, a fábrica de cimento e a Perus-Pirapora são lembranças distantes, boa parte dos novos habitantes nem ao menos sabem da existência e importância deste complexo industrial. As vilas que cresceram de forma irregular começam a passar por obras de urbanização e efetiva integração ao restante do bairro. A estação continua como o centro de Perus para muitas pessoas, que diariamente dirigem-se à região central da cidade em busca de trabalho e estudo. Contudo, amplia-se a facilidade de acesso por automóveis com a inauguração do Trecho Oeste do Rodoanel, projeto que celou mais uma barreira ao crescimento da malha urbana de Perus, desta vez à Sul, na divisa com o distrito do Jaraguá.

3. ANEXO II

ALGUMAS IMPRESSÕES

3.1. VILAS OPERÁRIAS E RUAS INTERNAS




Telefónica

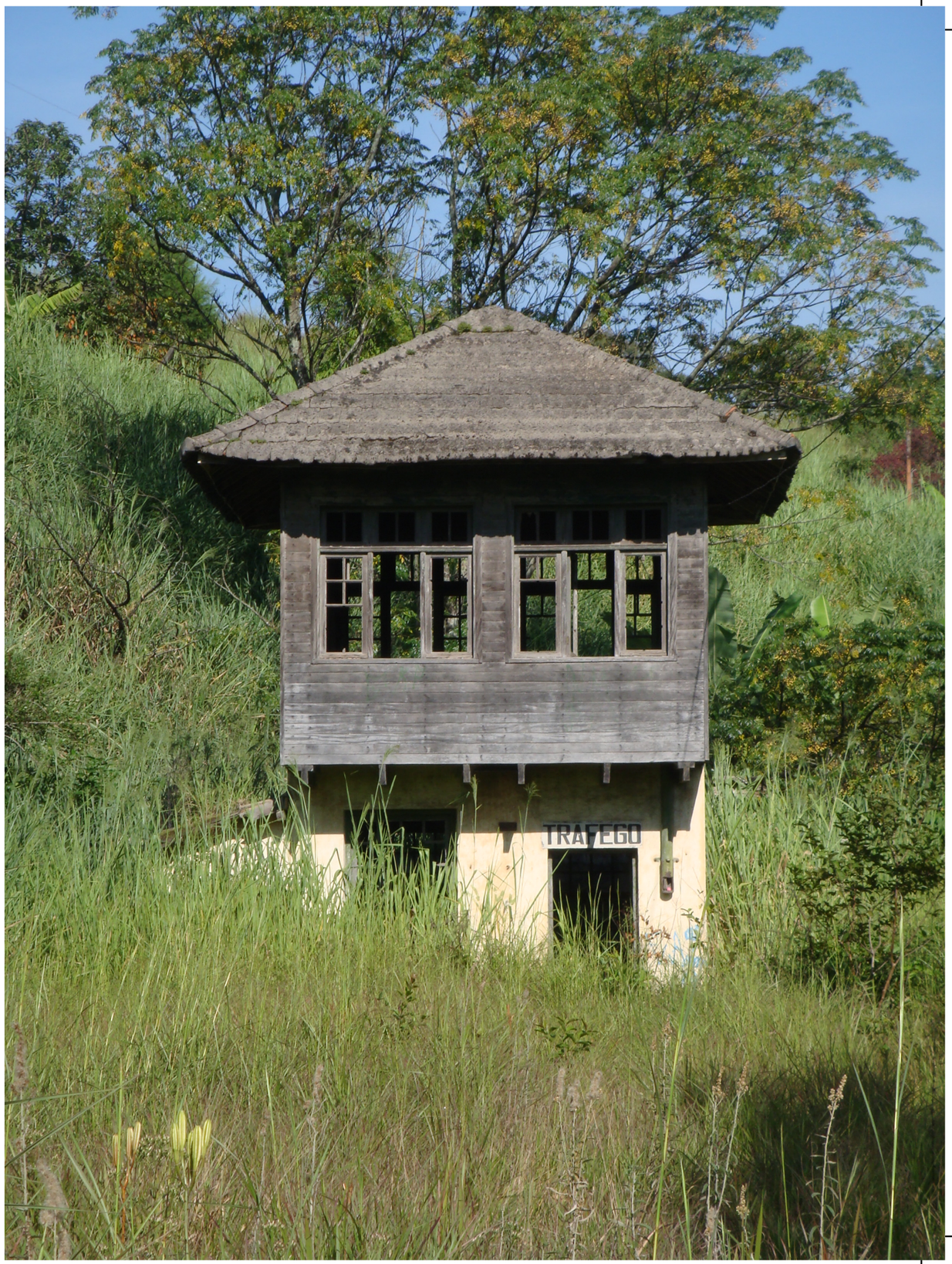






3.2. FERROVIA


BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS
BURNHAM
WILLIAMS & CO
32694
1908 U.S.A.


TRAFEGO







3.3. FÁBRICA








ДЕДОВЩЫ


CEMENTO PERUS


Telefónica



REFERÊNCIAS

Bibliografia

kUHL, Beatriz Mugayar. Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização; Problemas Teóricos de Restauro. Cotia, SP 2008
SIQUEIRA , Elcio. Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926-1987) . Araraquara , 2001
MATOS, Odilon Nogueira de. Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo, 1981, Edições Arquivo do Estado, 1981, 3.a ed. Revista.
JERONYMO , Vanice. O público e o privado na construção do espaço urbano: o caso de caieiras
SÃO PAULO, DPH/CONPRESP, Processo de tombamento 1989-0.002.597-0
SÃO PAULO, DPH/CONPRESP, Processo de tombamento 1992-0.009.268-3
SÃO PAULO, DPH/CONPRESP, Processo de tombamento 2004-0.094.059-7

PÁGINAS DE INTERNET

http://www.capital.sp.gov.br
http://www.cajamar.sp.gov.br
http://www.caieiras.sp.gov.br
http://peruspirapora.blogspot.com
http://comerciodeperus.com
http://www2.oabsp.org.br

CRÉDITO DE IMAGENS

figura 10. SIQUEIRA , Elcio. Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926-1987) . Araraquara , 2001
figura 11. http://comerciodeperus.com
figura 12. Acervo pessoal
figura 13. http://www.icaieiras.com.br/
figura 14. SÃO PAULO, DPH/CONPRESP, Processo de tombamento 1992-0.009.268-3
figura 15. http://peruspirapora.blogspot.com/2010/11/um-pouco-da-historia-da-efpp-e-do.html
figura 16. http://comerciodeperus.com
figura 17. http://comerciodeperus.com
figura 19. http://comerciodeperus.com

* os demais mapas existentes foram construídos pelo autor com base nas pesquisas realizadas

