

**I CONGRESO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN
SOBRE PAISAJE INDUSTRIAL**

2, 3 y 4 de Noviembre de 2011
Sevilla

Este libro se edita con una subvención de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía para el *I Congreso Internacional de Investigación sobre Paisaje Industrial* celebrado los días 2, 3 y 4 de Noviembre de 2011 en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla y organizado por el *Grupo de Investigación IPSJ.exel Laboratorio del Paisaje Industrial Andaluz* y el *Grupo de Investigación HUM-666 Ciudad, Arquitectura y Patrimonio Contemporáneos*.

- © De esta edición: Grupo de Investigación *IPSJ.exel Laboratorio del Paisaje Industrial Andaluz*
- © De los textos: los autores

ISBN: 978-84-694-9205-5

DEPÓSITO LEGAL: SE 7781-2011

Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización escrita de los titulares del "Copyright", bajo las sanciones establecidas de las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo públicos.

EDITA

María Isabel Alba Dorado

María Araceli Alba Dorado

IPSJ.exel Laboratorio del Paisaje Industrial Andaluz

ENTIDADES ORGANIZADORAS

Grupo de Investigación IPSJ.exel Laboratorio del Paisaje Industrial Andaluz

Grupo de Investigación HUM-666 Ciudad, Arquitectura y Patrimonio Contemporáneos

COMITÉ CIENTÍFICO

María Isabel Alba Dorado. Dra. Arquitecta. Prof. Asociado Universidad de Sevilla

Pablo Diáñez Rubio. Dr. Arquitecto. Prof. Titular Universidad de Sevilla

Antonio S. Río Vázquez. Arquitecto. Prof. Contratado Interino Universidad de A Coruña

Julián Sobrino Simal. Dr. en Historia. Prof. Titular Universidad de Sevilla

DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN

María Isabel Alba Dorado

María Araceli Alba Dorado

SECRETARÍA TÉCNICA

M^o Araceli Alba Dorado. Arquitecta

Henar Turrado Fernández. Gestora Cultural. Servicios Integrales de Patrimonio Cultural en LLUME. Estudios y Proyectos Culturales

REVISIÓN Y CORRECCIÓN DE TEXTOS

IPSJ.exel Laboratorio del Paisaje Industrial Andaluz

CARTELERÍA

IPSJ.exel Laboratorio del Paisaje Industrial Andaluz

DISEÑO DE LA PÁGINA WEB

IPSJ.exel Laboratorio del Paisaje Industrial Andaluz

COORDINACIÓN TÉCNICA, DISEÑO Y MAQUETACIÓN DE EDICIÓN

María Isabel Alba Dorado

María Araceli Alba Dorado

IPSJ.exel Laboratorio del Paisaje Industrial Andaluz

FOTOMECÁNICA, IMPRESIÓN Y ENCUADERNACIÓN

Full Color Printcolor, S.L.

MESA 4: EL PAISAJE INDUSTRIAL EN LOS PROCESOS DE PLANEAMIENTO URBANO Y REGENERACIÓN SOCIAL 123

PONENCIA MARCO 125

PAISAJE EN TRÁNSITO

Enrique Larive López. Arquitecto. Profesor Asociado de la Universidad de Sevilla
Maria Victoria Segura Raya. Arquitecta.
Taller lacasavacia

RESÚMENES COMUNICACIONES 131

EL BARRIO CONFLUENCE: HACIA LA RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO Y PAISAJE INDUSTRIAL DE LYON

Xavier Laumain
Angela López Sabater

EL SILO DE CARMONA, EVOLUCIÓN Y REFERENCIA EN EL PAISAJE URBANO

Pablo Montero Baena
Carlos Mateo Caballos

ESTRATEGIAS TARDOCAPITALISTAS DE RENOVACIÓN DEL PAISAJE INDUSTRIAL. EL CASO DEL POBLENOU Y EL PROYECTO BARCELONA 22@ EN SU DÉCIMO ANIVERSARIO

Rafael Serrano Sáseta

FUNCIÓN SOCIAL DE LA TIERRA Y EL FERROCARRIL URBANO DEL PATRIMONIO: UN ANÁLISIS DE LA JUNTA DE EXTINTO DE LA REDE FERROVIARIA FEDERAL

Kelly Cristina Magalhães
Carolina Maria Pozzi de Castro
Samir Hernandes Tenório Gomes

INCORPORACIÓN DEL PAISAJE INDUSTRIAL DEL VALLE DEL GUADALHORCE AL PLANEAMIENTO. LOS SECADEROS DE CÍTRICOS EN LOS CATÁLOGOS DE PROTECCIÓN

M. Mar Loren Méndez
Ana B. Quesada Arce

LA CIUDAD EN TRANSFORMACIÓN – FRENTE PORTUARIOS

Andrés Barrado Vicente

LA GESTIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN TERRASSA (BARCELONA). EL CASO DE LAS ÁREAS DE MEJORA URBANA

Ester Nasarre Vázquez
Anna Badia i Perpinyà
Enric Mendizábal i Riera

LA INTEGRACIÓN DEL CONCEPTO PATRIMONIAL DE PAISAJE INDUSTRIAL EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE ANDALUCÍA

José Manuel Jiménez Jiménez
Emilio Ramírez Juidías

LOS PAISAJES DE LA MEMORIA INDUSTRIAL EN SÃO PAULO: REFLEXIONES ACERCA DE SU PRESERVACIÓN

Patricia Ferreira Lopes

MELIANA, LA INTERACCIÓN DEL PAISAJE AGRÍCOLA Y EL PAISAJE INDUSTRIAL

Cristina Alonso Burgaz
Natalia García Fernández

PAISAJE CULTURAL DE LOS CORTIJOS Y HACIENDAS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA

Javier Rufat López

PLAN DIRECTOR DE LA VEGA BAJA DE TOLEDO

Diego Peris Sánchez

PUESTA EN ESCENA DE UN PAISAJE INDECISO. ENTRE EL AYER (1940-1947) Y EL HOY. LA INFLUENCIA PAISAJÍSTICA DE LOS FRIGORÍFICOS ARMOUR Y SWIFT EN EL PARTIDO DE BERISSO, ARGENTINA

Juan Cruz Ramón Margueliche

LOS PAISAJES DE LA MEMORIA INDUSTRIAL EN SÃO PAULO: REFLEXIONES ACERCA DE SU PRESERVACIÓN

Patrícia Ferreira Lopes

A diferencia de Europa, en Brasil la implantación de los espacios industriales empieza a partir del siglo XIX, y más enérgicamente en el XX, creando paisajes singulares por varias regiones del país. Estos paisajes fueron fruto de una diversidad cultural de la producción, que resultó en una realidad física, social y cultural reflejada en su territorio y arquitecturas. En el caso de São Paulo, el desarrollo de la producción cafetera fue decisivo en la consolidación del transporte ferroviario en el territorio, promoviendo el cambio de su paisaje. Hasta la primera mitad del siglo XIX, el territorio paulista se encontraba aislado y con un muy bajo índice de población, tenía poca comunicación con la costa brasileña y el transporte era por medio animal y por precarios caminos de tierra. Con la economía cafetera, el eje económico de Brasil se traslada del noreste al sur, especialmente Rio de Janeiro y São Paulo, y el café pasa a ser el principal producto de exportación del país. La riqueza producida por la economía cafetera fue la gran responsable de la industrialización en Brasil, liderada por São Paulo, ejerciendo una enorme influencia a lo largo del tiempo en la definición de su paisaje.

MELIANA, LA INTERACCIÓN DEL PAISAJE AGRÍCOLA Y EL PAISAJE INDUSTRIAL

Cristina Alonso Burgaz
Natalia García Fernández

La revisión del planeamiento municipal de Meliana se inicia en paralelo a la tramitación del Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia (PA-TPHV), que ha supuesto un cambio cualitativo a la hora de abordar el futuro de los municipios de la comarca de L'Horta; la negación histórica de las posibles relaciones entre zonas urbanas y huertas productivas debe dar paso a nuevos planteamientos sostenibles e integradores.

El territorio de Meliana, cobra especial interés en su límite sur. En él, un espacio industrial recuerda la memoria procurada por la Fábrica de Mosaicos Nolla, de renombre internacional en los s.XIX y principios del s.XX, que se presenta en la actualidad como un barrio aislado y desconexo de su pasado.

Afrontar el planeamiento en tiempos de crisis, resulta una oportunidad para resolver las cuestiones que el s.XX ha evidenciado. Los objetivos principales pasan no sólo por plantear figuras de protección del patrimonio, sino también por la proposición de nuevos usos y conexiones, con el tratamiento en los bordes urbanos como actuación regeneradora de articulación, que revalorice y otorgue al municipio un nuevo lenguaje de relación con su paisaje.

137

Los paisajes de la memoria industrial en São Paulo: reflexiones acerca de su preservación

RESUMEN. A diferencia de Europa, en Brasil la implantación de los espacios industriales empieza a partir del siglo XIX, y más enérgicamente en el XX, creando paisajes singulares por varias regiones del país. Estos paisajes fueron fruto de una diversidad cultural de la producción, que resultó en una realidad física, social y cultural reflejada en su territorio y arquitecturas. En el caso de São Paulo, el desarrollo de la producción cafetera fue decisivo en la consolidación del transporte ferroviario en el territorio, promoviendo el cambio de su paisaje. Hasta la primera mitad del siglo XIX, el territorio paulista se encontraba aislado y con un muy bajo índice de población, tenía poca comunicación con la costa brasileña y el transporte era por medio animal y por precarios caminos de tierra. Con la economía cafetera, el eje económico de Brasil se traslada del noreste al sur, especialmente Rio de Janeiro y São Paulo, y el café pasa a ser el principal producto de exportación del país. La riqueza producida por la economía cafetera fue la gran responsable de la industrialización en Brasil, liderada por São Paulo, ejerciendo una enorme influencia a lo largo del tiempo en la definición de su paisaje.

PALABRAS CLAVE: paisaje de la memoria, paisaje de café, transporte ferroviario, São Paulo.

ABSTRACT. Unlike Europe, the creation of industrial space in Brazil begins in the nineteenth century, and gets stronger in the twentieth century, forming unique landscapes in several regions. These landscapes were formed as a result of a diverse production of culture, resulting in a physical, social and cultural reality reflected in the territory and its architecture. In the case of São Paulo, the development of the coffee production was crucial in the consolidation of rail transportation in the territory, promoting changes in the landscape. Until the first half of the nineteenth century, the State of São Paulo was isolated, with a very low population rate, had little communication with the Brazilian coast and the transport was precarious, done by animals in dirty roads. With the coffee production, the economic hub of Brazil moved from the northeast to the south, particularly to Rio de Janeiro and São Paulo, and coffee became the main export product of the country. The wealth produced by this economy was the main sponsor of industrialization in Brazil, led by São Paulo, exercising a huge influence over time in defining the landscape.

KEY WORDS: landscape of memory, the coffee production landscape, rail transportation, São Paulo.

Patricia Ferreira Lopes

Universidad de Sevilla - Universidad de Pernambuco

Correo: patriciawfl@gmail.com

Nº Teléfono 954333163

La producción cafetera en São Paulo: gran agente cultural del paisaje

En la época del Imperio Brasileño (1822-1889), São Paulo todavía era una Villa provinciana; no había sufrido las transformaciones europeas como Rio de Janeiro, tenía una población de cerca de 23 mil habitantes. Era aún una ciudad sin espacios para ocio, el agua potable era precaria, no contaba con edificios públicos importantes ni monumentos o plazas, la iluminación de la ciudad casi no existía y el transporte era realizado por un tranvía movido a fuerza animal. Hasta las dos últimas décadas del siglo XIX, São Paulo era una región sin gran actividad comercial, la cultura cafetera estaba hasta entonces más desarrollada en Campinas y Jundiaí. El cultivo del café exigía nuevas tierras y la distancia para alcanzarlas junto con la necesidad de traspasar la barrera de la *Serra del Mar* hizo que el transporte por fuerza animal fuera limitado. A partir de 1867, con la inauguración del ferrocarril que conectaba la zona de Santos - Jundiaí,¹ São Paulo crece económica y políticamente, tornándose un punto de entroncamiento de las rutas de la exportación cafetera. La ciudad pasa a ser un importante punto de conexión que llevaría al despertar de su actividad industrial impulsada por el café.

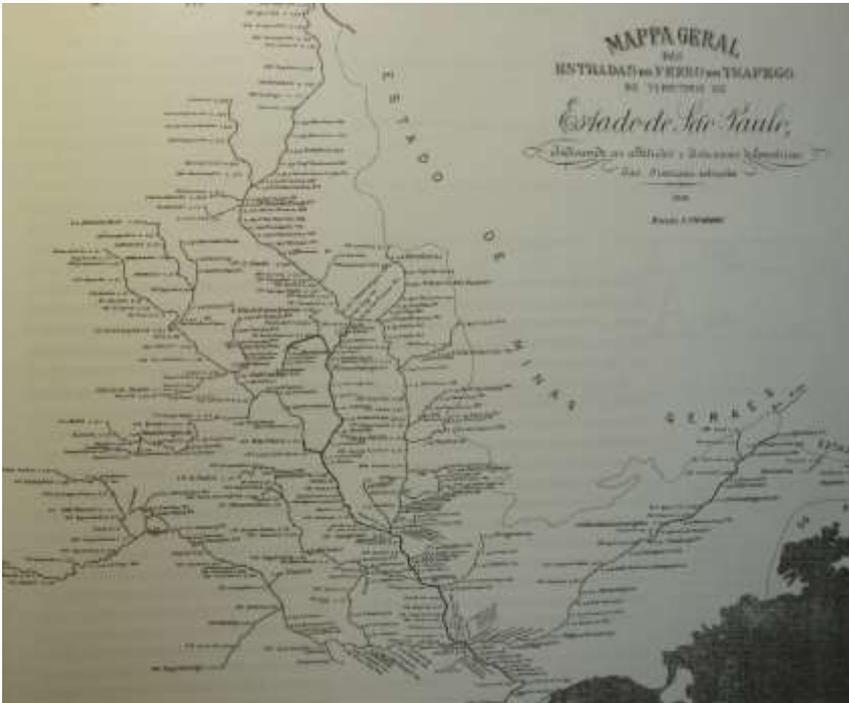


Fig. 01. Vías de Ferrocarril en el Estado de São Paulo. Fuente: Adolpho Augusto Pinto, *Historia da Viação Pública de S. Paulo*, São Paulo, Vanorden, 1903.

La producción cafetera aumenta y en consecuencia São Paulo se torna paulatinamente la ciudad residencial de los hacendados, antes ubicada en Campinas o Jundiaí. El territorio se transforma, pasa a ser el centro comercial, financiero y de gestión de la región. El ferrocarril proporcionaba las visitas de los hacendados a sus haciendas en un corto espacio de tiempo y ya con comodidad, así pues, la élite absentista se traslada a la capital del Estado.

La antigua Villa provinciana colonial cambia su dinamismo y forma, atrayendo un volumen llamativo de trabajadores. La sustitución de la mano de obra esclava por asalariada y la inmigración, sobre todo europea y asiática, aportarán a la ciudad un nuevo grupo de profesionales: ingenieros, constructores, albañiles, arquitectos, empresarios, industriales, fotógrafos, etc. La presencia de los inmigrantes, sobre

todo de los italianos, cambia la fisionomía de la ciudad. São Paulo pasa a tener nuevos hábitos, nuevas organizaciones políticas y sociales influenciadas por las experiencias europeas. La cultura italiana marca el paisaje de São Paulo en ese período. Como puede verse en este canto italiano de un antiguo inmigrante de la venta en Sao Paulo - "*Batata assada al furn; Batata assada al furn; A tostón o pedaço! Melanzia barata! Come, bebe e lava a cara.*"² El idioma italiano pasa a ser tan hablado como el portugués.



Fig. 02. Encuentro de mujeres, en el "*mercado dos caipiras*", 1910. Autor: Vincenzo Pastore.

La expansión cafetera en conjunto con la inmigración, y luego con el establecimiento del ferrocarril acaban por provocar un acelerado aumento demográfico. Las líneas férreas traían los trabajadores inmigrantes desde las haciendas del café hasta la capital, permitían la creación de una red de ciudades, conectadas por la producción del café, y representaba, un paisaje abierto para la civilización, para el desarrollo económico.

Surgía así, una nueva concepción de paisaje, ahora constituida por los trabajadores del café, por la cultura agraria-exportadora y el ferrocarril, en la cual la movilidad y la economía aparecen reflejadas en el espacio.

Año	Población en la ciudad de São Paulo	Población en el estado de São Paulo
1872	31.385	837.354
1890	64.934	1.384.753
1900	239.820	2.282.279
1920	579.033	4.592.188
1940	1.326.261	7.180.316

Tabla 01. Aumento de la Población en la ciudad y en el Estado de São Paulo. Fuente: *Reconstituição da Memória Estatística da Grande São Paulo*, 2 vols, São Paulo, EMLASA, 1980-1983.

De modo que podríamos afirmar que el ferrocarril asume su papel en esas transformaciones, configurando y definiendo las nuevas espacialidades, imponiéndose en el paisaje y produciendo grandes impactos en el crecimiento urbano así como en las nuevas relaciones sociales y actividades profesionales.

En ese contexto, la transformación de São Paulo en un relevante centro industrial hizo con que fuera prácticamente reconstruida: empezaba la construcción de la centralidad urbana de la capital. En 1910, un

grupo de ciudadanos piden permiso para la construcción de tres largas avenidas, el proyecto fue denominado “Grandes Avenidas” y realizado bajo la autoría del arquitecto Alexandre Albuquerque.

“A avenida principal partirá da atual Praça Antonio Prado em direção aos Campos Elíseos; A segunda ligará o Teatro Municipal e a Estação da Luz e Sorocabana; e a terceira facilitará a comunicação com o novo Viaduto de Santa Ifigênia com o Largo do Arouche. Comunicações fáceis serão, assim, estabelecidas entre as duas importantes estações de estrada de ferro, o centro atual e os populosos Barrios da Liberdade e Vila Mariana por intermédio das ruas 15 de Novembro, Marechal Deodoro ou Capitão Salomão, cujos alargamentos já estão sendo executados, e as ruas da Liberdade e Vergueiro.”³



Fig. 03. Plaza de la Sé, centro de la ciudad de São Paulo, 1911. En ese momento fue el escenario principal de la ciudad. El automóvil era ya un elemento de gran importancia y de fuerte presencia en el paisaje, a pesar de ser propiedad de unos pocos. Autor: Desconocido. Fuente: SEMPLA (2009) – Histórico demográfico del Municipio – censo 1920.

La realización de nuevas construcciones crece fuertemente. La ciudad conocida como “ciudade de taipa” ahora pasa a tener el ladrillo e el hierro largamente empleados. En 50 años son construidos cerca de 143 mil nuevos edificios en la ciudad.

Año	N. de edificios ciudad de São Paulo
1886	7.000
1896	20.000
1906	28.000
1916	56.000
1926	86.000
1936	150.000

Tabla 02. Aumento del número de edificios en la ciudad de São Paulo. Fuente: *Reconstituição da Memória Estatística da Grande São Paulo*, 2 vols, São Paulo, EMPLASA, 1980-1983.

A pesar del gran número de construcciones, la transformación más significativa de la ciudad fue la configuración urbanística nueva: la segregación entre la clase obrera y la burguesía. Con el ferrocarril llegan además de sus estaciones, una serie de edificios como las oficinas, las casas comerciales, los almacenes y las residencias de los operarios, lo que derivará en los barrios obreros.

“[...] Isso se deu por meio da constituição de bairros proletários e dos loteamentos burgueses, da apropriação e reforma do centro urbano pelas novas elites dominantes e da ação discriminatória dos investimentos públicos e regulação urbanística.”⁴

De esa forma, la actividad cafetera acaba ejerciendo un importante papel en la transformación del paisaje paulista, requiriendo cambios en los espacios ahora destinados a distintas actividades y modificando de manera radical la estructura social. El paisaje cultural del café en el Estado de São Paulo contiene las huellas de su conversión en una ciudad industrial. El café fue por casi 100 años el principal producto de exportación de Brasil, y la riqueza generada por su cultivo acaba por generar la financiación de la futura industrialización. Cambios culturales y tecnológicos que reflejan en su arquitectura, en su espacio, en la creación de un nuevo paisaje antes rural y ahora urbano.

“[...] tipologías arquitectónicas influyen la conformación del territorio de São Paulo, hoy el principal y más desarrollado estado brasileño. Muchas ciudades nacerán a partir de la extensión del café en la región. Gran parte del paisaje contemporáneo es tributario de los paisajes culturales del café.”⁵



Fig. 04. Viaducto del Chá, durante las obras para tránsito de los tranvías eléctricos, 1902
Autor: Marc Ferrez Antigo.



Fig. 05. Viaducto del Chá, al fondo verse el Teatro Municipal (izquierda) y el Hotel Esplanada, 1923. En esta imagen se percibe ya el nuevo planeamiento urbano de la ciudad. Autor: Desconocido.

La arquitectura como una disciplina muy afectada por la tecnología, sentirá de una forma muy superior los avances a partir de finales del siglo XIX y principios del XX. La incorporación de nuevos materiales implicaba un cambio radical de la apariencia de la arquitectura, la antigua ciudad *de taipa* ahora incorpora

un nuevo material: el hierro. El hierro articulará una estructura, un esqueleto, en el que el único material que le servirá de complemento será el vidrio.

La mayor parte de estructuras metálicas empleadas, sobre todo en las estaciones, fueron fabricadas por la Macfarlane de Glasgow, una de las mayores productoras y exportadoras en el comercio internacional de la época. Siendo la *Estação da Luz* un marco y un gran ejemplar de ese período, todavía presente en el paisaje paulistano⁶. Es relevante señalar que, en ese momento, la sociedad de São Paulo valoraba más la funcionalidad del edificio que propiamente su estética. Como eran estructuras importadas de Europa, la población las tenía como símbolos de la prosperidad, de la modernidad.



Fig. 06. Estación y el jardín de la *Luz*, 1930. La estación fue inaugurada en 1901, el proyecto del edificio así como la mayor parte de elementos estructurales vinieron de Gran Bretaña. Actualmente funciona la estación de metro de la ciudad y el museo de la lengua portuguesa, proyecto del arquitecto Paulo Mendes da Rocha. Autor: Desconocido.

No obstante, no todos los proyectos ejecutados venían del otro continente, algunos proyectos fueron realizados por arquitectos ubicados en la propia metrópoli, como el proyecto de Carlos Ekman del teatro São José o las obras de Dubugras, actualmente ambas desaparecidas.

Las estaciones de la nueva ciudad industrial, eran de composición simple, con cierta calidad, importantes iconos de una época del nuevo ciclo económico de São Paulo, denunciaban una arquitectura nueva, testigos de una forma compositiva hoy extinta.⁷

*“El movimiento de carroza, tranvías y personas en el ir y venir diario para las estaciones crea un nuevo ritmo y sentido urbano. Los sonidos de los trenes, los respiros de las locomotoras, los relojes en los frontones centrales de las estaciones marcan nuevas dimensiones de tiempo y espacio. [...] las estaciones serán importantes monumentos y puertas de paisaje en las grandes ciudades donde son construidas con evidente destaque del paso, pero nunca plenamente integradas”*⁸

Ejemplos que marcaran y siguen marcando el paisaje, originados por la necesidad de la cultura cafetera responsable por el devenir de la industrialización del sureste brasileño. Como anteriormente dicho, además del nuevo espacio conformado por la llegada del ferrocarril, surgen otros agentes culturales como el periódico o el correo, nuevas prácticas que cambian el ritmo de la ciudad. Testigos algunos que ya no se puede contemplar, que han sido destruidos por el crecimiento económico y urbano del gran São Paulo.

La producción del café, cuya actividad era nada o casi nada mecanizada, utilizaba el medio de transporte industrial, que poseía elementos industrializados y su propia configuración hacía parte del proceso industrial. Toda esa cultura de producción fue responsable por caracterizar las regiones, transformaron las ciudades y algunas veces hasta crearlas.

Las vías del ferrocarril se desarrollaron por la provincia por detrás de la producción cafetera. Juegos de influencias y políticas acaban por desviar y crear rutas, construyen estaciones, alcanzan tierras que antes estaban aisladas. Rompiendo los límites entre el rural y el urbano. El ferrocarril influyó en la configuración urbana, en el trazado de las calles, en las actividades complementarias en el entorno de las estaciones, como casas comerciales, hoteles o residencias, afectando toda la estructura de vida de la época.

De las cuarenta estaciones construidas en ese momento, muchas se encuentran en la actualidad desactivadas. Sin embargo no existe un levantamiento completo de la situación, del estado de conservación de esos edificios, lo que se puede verificar con el reducido número de ejemplares protegidos oficialmente, sólo once protegidas por el CONDEPHAAT. Entre ellas la Estación de la Ciudad de São Paulo, Luz y Brás (la estación Julio Prestes es protegida por ley municipal).⁹



Fig. 07. Complejo Ferroviario de Paranapiacaba, actualmente protegido en ámbito municipal, estatal y nacional. Esa Villa, testigo importante de la fase de expansión de la tecnología en Brasil es hoy visitable por medio del *Expresso Turístico*, proporcionando al turista un viaje en el tiempo. Autor: Iatã Cannabrava, Estudio Madalena.

No obstante, el inventario y la protección de esos testigos hacen parte de una pequeña parte de las acciones necesarias para la preservación de un patrimonio que abarca mucho más que elementos arquitectónicos aislados. Hablamos del paisaje del café, del patrimonio de la memoria de una época que marcó la cultura del sureste brasileño con sus innovaciones formales, constructivas, representantes de un ciclo económico relacionado con las transformaciones económicas y sociales, hace parte de un contexto más amplio.

Dentro del mismo espacio, la ciudad de São Paulo expresa tiempos distintos, reflejando su historia y sus formas culturales. Más allá de los usos y sentidos, ese espacio urbano comprende las imágenes asociadas y las construcciones mentales de la experiencia sensitiva asociada a la vida de la ciudad.

En São Paulo, la vertiginosa especulación inmobiliaria y las nuevas formas de comunicación y transporte provocan la descentralización de la industria hacia la periferia ocasionando los llamados “vacíos urbanos”. Vacíos correspondientes a una actividad industrial no más existente, o a cualquier tipo de infraestructura o transporte antes utilizado como los ferrocarriles o los antiguos puertos.¹⁰

“Hoy estos lugares, en su mayor parte, obsoletos y abandonados de usos anteriores, configuran un paisaje que comienza a ser habitual y que contiene las huellas de un pasado industrial, todavía reciente, al que sin embargo, se ha prestado escasa atención. Esto hace con que encontremos con un patrimonio frágil, en evolución, con unos paisajes culturales que registran un estado de urgencia ante un proceso de desmantelamiento, degradación y abandono. La fragilidad de estos paisajes industriales se ve, además, particularmente afectada por las nuevas formas de producción o de consumo que provoca la obsolescencia de estos en un breve periodo de tiempo y en un contexto en el que continuamente se están definiendo nuevas ciudades y nuevos paisajes.”¹¹

En Brasil, la preocupación por la preservación del patrimonio industrial sólo empezó en las últimas décadas, reflejo del proceso de desindustrialización que sufre la mayor parte de las grandes ciudades brasileñas. La desintegración de las antiguas industrias, y la destrucción de villas obreras, estaciones, almacenes y otros elementos del patrimonio industrial reflejaban el olvido de ese patrimonio. Cabría hablar también del olvido en que han caído las técnicas, los centros de trabajo, las relaciones sociales de producción, elementos todos ellos de gran significación cultural e importantes testigos para la comprensión de la actividad industrial.

Rescatar el patrimonio industrial en un territorio plantea siempre el problema del significado y el alcance del concepto en sí mismo. No son solo los objetos y los edificios los depositarios de la memoria industrial de la sociedad; las calles, las vías del ferrocarril, los trazados urbanos y espacios públicos que ordenaban la ciudad industrial constituyen parte también de ese paisaje, de esa memoria. Como también el paisaje en lo relativo a lenguas, literatura, folklore, tradiciones y otros aspectos que albergan valores etnológicos singulares.

La preocupación por la salvaguarda del patrimonio industrial en Brasil comienza a finales del siglo XX, como puede verse en los estudios de los ingenios de azúcar de Ruy Gama o el inventario fotográfico realizado por Philip Gunn y Telma Correia, o los estudios etnográficos de Edgar de Decca y de Maria Auxiliadora de Decca, o en reflexiones de Ulpiano Bezerra o el de Odilon Nogueira y Bandeira Junior que denotaban una metodología y reflexión por la materia en el contexto brasileño.¹²

Al igual que ocurriera en la experiencia inglesa, los primeros estudios que dieron importancia al tema de ese patrimonio fueron los estudios acerca de la historia de la tecnología y de la maquinaria, a partir de 1960. Paulatinamente empiezan a incorporar a esos grupos los historiadores, arquitectos, geógrafos, creciendo las posibilidades de una comprensión más amplia y necesaria de ese patrimonio. Como puede verse en los estudios de André Argollo, Cristina Meneguelo, Beatriz Kuhl o Ana Lucia Lanna y tantos otros.

De los mayores problemas enfrentados en São Paulo destacan la falta de catalogación, el desconocimiento del patrimonio, la especulación inmobiliaria y el desuso y abandono ocasionado por el proceso de desindustrialización experimentado en las últimas décadas cuya proliferación ha generado el fenómeno de los *vacíos urbanos*.¹³

Brasil aún carece de un inventario de su patrimonio industrial y la documentación existente requiere de una organización más sistemática. Sembrar la motivación y el compromiso social con ese patrimonio, una adecuada labor de documentación e inventario, un plan director que integre a colectivos y entidades así como la búsqueda de una financiación también privada son algunos de los pasos a seguir. De ese modo, ese paisaje de la producción sea capaz de crear riqueza, un medio ambiente humano más favorable y bienestar.

Patricia Ferreira Lopes es Master en Patología de la Edificación y especialista en Gestión Económica y Actividad Pericial en la Rehabilitación por la UPM, licenciada en Arquitectura por la Universidad Federal de Pernambuco y Facultad de Arquitectura de Oporto. Actualmente desarrolla actividad investigadora sobre el patrimonio industrial en la Universidad de Sevilla bajo la tutoría de los doctores Julián Sobrino Simal y José Castillo Ruiz.

¹ La *Villa Ferroviaria de la Estrada de Ferro Santos-Jundiá* hace parte del *Complejo Ferroviário de Paranapiacaba*, actualmente protegido. Es un núcleo de características urbanísticas y arquitectónicas singulares de esa época marcada por influencia inglesa.

² BOSI, Ecléa. (1979) *“Memória e sociedade: lembranças de velho”*s. São Paulo: T. A. Queiroz, p.171.

³ *Revista de Engenharia*, (1911), São Paulo, v.1, n.2 (06/1911), p.38.

⁴ ROLNIK, Raquel, (2001), *“São Paulo”*. São Paulo: Publifolha, p.18.

⁵ ARGOLLO FERRÃO, André Munhoz de. (2008) “Paisaje cultural del café en Brasil”, *Revistes Catalanes amb Accés Obert*, n-84081 (03/2008), pp. 75.

⁶ La expresión “paulista” o “paulistano” designa todo aquello referente al Estado de São Paulo.

⁷ Como hemos citado, un importante ejemplar y testigo de esa época es el complejo ferroviario de Paranapiacaba de 1867. Ese complejo es marcado por la estética inglesa y fue construido por la *São Paulo Railway* con toda tecnología venida de Europa. Paranapiacaba hacia la ligación entre las principales regiones productoras del café hasta el puerto para su exportación. El complejo además de las líneas del ferrocarril, contempla las residencias de trabajadores de la Villa, y la área natural del entorno, estando este protegido desde 1987 en el ámbito estadual por la CONDEPHAT, en el federal por el IPHAN en 2002 y en el ámbito municipal por la COMDEPHAAPASA en 2003.

⁸ LANNA, Ana Lúcia Duarte (2006), “Las ciudades y el ferrocarril en Brasil: 1870/1920”, *IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga* (09/2006), p.11.

⁹ KUHLE, Beatriz Mugayar, (1998) *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: FAPESP: Secretaria da cultura, p.175.

¹⁰ El análisis de los aspectos que llevaron la desaparición de muchas líneas de ferrocarril fue realizada por Odilon Nogueira de Matos. El autor relata en su libro una reflexión profunda y precisa de la importancia del ferrocarril en São Paulo y los factores que llevaron a su decadencia.

¹¹ ALBA DORADO, Maria Isabel, (2009), “Paisaje de la memoria. Hacia una definición del paisaje industrial como paisaje cultural”, *Patrimonio industrial y paisaje. Actas del V Congreso sobre la Conservación del Patrimonio Industrial y la Obra Pública en España*, (02/2009), p. 449-450.

¹² MENEGHELO, Cristina.(2010), “Urban voids and deindustrialization: industrial heritage in large Brazilian cities”, *Brazil-Portugal Network of Urban Studies and with Fapesp's Theme Project, Erudite and technical knowledge in the configuration and reconfiguration of urban space* (2010).

¹³ Crece la creación de polígonos industriales en la periferia de la ciudad para albergar las empresas expulsas por los planteamientos urbanos modernos.

Bibliografía

ALBA DORADO, Maria Isabel, (2009), “Paisaje de la memoria. Hacia una definición del paisaje industrial como paisaje cultural”, *Patrimonio industrial y paisaje. Actas del V Congreso sobre la Conservación del Patrimonio Industrial y la Obra Pública en España*, (02/2009), p. 447-452

ARGOLLO FERRÃO, André Munhoz de, (2008), “Paisaje cultural del café en Brasil”, *Revistes Catalanes amb Accés Obert*, n-84081 (03/2008), pp 75 - 89

BOSI, Ecléa, (1979), “*Memória e sociedade: lembranças de velho*”s. São Paulo: T. A. Queiroz.

GORDINHO, Margarida Cintra y CANNABRAVA, Iatã, (2010), “*Patrimônio da metrópole paulista*”, São Paulo, Governo do Estado de São Paulo: secretaria da cultura.

KUHLE, Beatriz Mugayar, (1998), *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*.. São Paulo, Ateliê Editorial: FAPESP: secretaria da cultura.

LANNA, Ana Lúcia Duarte (2006), “Las ciudades y el ferrocarril en Brasil: 1870/1920”, *IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga* (09/2006).

LEMONS, Carlos A, (2011), “*O álbum de Afonso. A reforma de São Paulo*”. São Paulo: Pinacoteca do Estado.

MATOS, Odilon Nogueira de. “*Café e ferrovias*”, São Paulo, Alfa Omega.

MENEGUELO, Cristina.(2010), “Urban voids and deindustrialization: industrial heritage in large Brazilian cities”, *Brazil-Portugal Network of Urban Studies and with Fapesp's Theme Project, Erudite and technical knowledge in the configuration and reconfiguration of urban space*, Lisboa (2010).

ROLNIK, Raquel. *São Paulo*. São Paulo: Publifolha, 2001

PINTO, Adolpho Augusto, (1903), *Historia da Viação Pública de S. Paulo*, São Paulo, Vanorden.

Revista de Engenharia, (1911), São Paulo, v.1, n.2 (06/1911), p.38